



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

CONTROL POR EL ESTADO DEL PUERTO

EL MEMORANDO DE PARÍS

COLEGIO OFICIAL NACIONAL DE
PRÁCTICOS DE PUERTO

8 de noviembre de 2016

CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

- Supervisión, por parte de un Estado, de los buques de pabellón extranjero que hacen escala en sus puertos.
- En un mundo ideal, el control por el Estado rector del puerto no existiría.
- El control por el Estado rector del puerto no es sustituto, en ningún caso, del ejercicio de las responsabilidades que le corresponden al Estado de abanderamiento.

BASE LEGAL

- **UNCLOS 1982** (*arts. 56.1.b.iii, 194, 197, 211 y 218*)
- **SOLAS 74/88** (*cap. I - reg.19, cap. IX – reg. 6.2, cap. XI-1 – reg. 4 y cap. XI-2 – reg. 9*)
- **MARPOL 73/78** (*arts. 5 y 6, anexo I – reg. 11, anexo II – reg. 16.9, anexo III – reg. 8, anexo IV – reg. 13, anexo V – reg.8 y anexo VI – reg. 10*)
- **STCW 1978/95** (*art. X*)
- **LL 66/88** (*art. 21*)
- **ARQUEO 1969** (*art. 12*)
- **ILO 147** (*art. 4*)
- **ILO P147** (*art. 1*)
- **MLC, 2006** (*reg. 5.2.1*)
- **AFS 2001** (*art. 11*)
- **BUNKERS 2001** (*art. 7.12*)

SUPERVISIÓN

- Cuando un buque se encuentre en un puerto regido por otro Gobierno Contratante, estará sujeto a la supervisión de funcionarios debidamente autorizados por dicho Gobierno, al objeto de comprobar la validez de los certificados.
- Si son válidos, tales certificados serán aceptados a menos que haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de los certificados.
- Si se confirman los claros indicios o si los certificados han expirado o dejado de tener validez, el funcionario tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no zarpe hasta poder hacerse a la mar sin peligro para el buque ni para las personas a bordo.
- Se hará todo lo posible por evitar que el buque sea indebidamente detenido o demorado. El buque indebidamente detenido o demorado tendrá derecho a ser indemnizado por toda pérdida o daño sufridos.

DIRECTRICES

La Resolución A.1052(27) de la OMI, adoptada el 30 de noviembre de 2011, que revoca las Resoluciones A.787(19) (*"Procedimientos de control por el Estado rector del puerto"*), y A.882(21) (*"Enmiendas a los procedimientos de control por el Estado rector del puerto"*), proporciona una orientación básica sobre las inspecciones de control por el Estado rector del puerto, y aporta consistencia en su realización, el reconocimiento de las deficiencias de un buque, sus equipos o su tripulación, y la aplicación de los procedimientos de control.

MEMORANDO DE PARÍS

- En 1978, ocho autoridades marítimas europeas firman el llamado "Memorando de la Haya", con el objetivo fundamental de supervisar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio nº 147 de la OIT, referente a las condiciones de vida y trabajo a bordo.
- Antes de su entrada en vigor, en marzo de 1978 se produce la varada del petrolero "Amoco Cádiz" en las costas de Bretaña, dando lugar al 6º mayor vertido de crudo de la historia. Este accidente genera una fuerte demanda social y política en Europa de reforzar la legislación sobre la seguridad de la navegación.
- En la Conferencia Ministerial de enero 1982 (París) se adopta el Memorando de Entendimiento sobre el Control por el Estado Rector del Puerto (Memorando de París o Paris MoU), firmado por las Administraciones Marítimas de 14 países. Entró en vigor el 1 de julio de 1982.



MEMORANDO DE PARÍS

El objetivo del Memorando de París es la eliminación de la operación de los buques subestándar, mediante un sistema armonizado de control por el Estado rector del puerto.

COMPROMISOS

Cada Autoridad debe:

- aplicar las disposiciones del MoU,
- mantener un eficaz sistema PSC,
- alcanzar el 25% de inspecciones,
- consultar, cooperar e intercambiar información con otras Autoridades, y
- ***establecer un procedimiento para recibir información de prácticos y autoridades portuarias.***

(Memorando de Paris, Sección 1)

INSTRUMENTOS RELEVANTES

- Convenio Internacional de Líneas de Máxima Carga, 1966 y su Protocolo de 1998.
- Convenio Internacional SOLAS, 1974 y sus Protocolos de 1978 y 1988.
- Convenio Internacional MARPOL, 1973 y su Protocolo de 1978.
- Convenio Internacional STCW, 1978.
- Convenio Internacional COLREG, 1972.
- Convenio Internacional de Arqueo, 1969.
- Convenio OIT nº 147, 1976 y su Protocolo de 1996.
- Convenio OIT – MLC, 2006.
- Convenio Internacional CLC, 1992.
- Convenio Internacional AFS, 2001.
- Convenio Internacional BUNKERS, 2001.

(Memorando de París, Sección 2)

MEMORANDO DE PARÍS

- 1982: Durante los primeros años de vigencia del Memorando de París se desarrollan directrices de inspección y se implantan mejoras graduales en los procedimientos de selección de buques potencialmente subestándar.
- 1991: A consecuencia de los accidentes de los buques "Herald of Free Enterprise", "Scandinavian Star" y "Exxon Valdez", causados por errores humanos, la Conferencia Ministerial de 1991 impone al Memorando de París la tarea de asegurar el cumplimiento de los requisitos operativos relativos a seguridad marítima y prevención de la contaminación. El Comité del Memorando de París de 1991 adopta las "directrices para el control de los requisitos operativos". Estas directrices fueron adoptadas por la OMI bajo la Resolución A.681(17) en noviembre de 1991.

MEMORANDO DE PARÍS

- 1993: En el informe anual de 1993 se incluye por primera vez una lista de los Estados de bandera cuyo porcentaje de detenciones excede la media. Los buques de estas banderas deben tener prioridad de inspección.
- 1995: El Memorando de París introduce el concepto de “Campaña Concentrada de Inspección”, que tiene generalmente una duración de tres meses.
- 1996: Las cifras empiezan a mostrar primeras evidencias de que la labor del Memorando de París está siendo efectiva, con reducción gradual del porcentaje de detenciones, desde un máximo histórico del 11,21% en 1995 hasta el 4,67% en 2005. En 2006 y 2007 se produjo un repunte en el índice de detenciones que fue descendiendo gradualmente hasta alcanzar su mínimo (3,28%) en 2010. En 2015 se situó en el 3,33%.

MEMORANDO DE PARÍS

- 1999: El informe anual del Memorando de París publica por primera vez tres listas de banderas (blanca, gris y negra). La lista blanca agrupa a las banderas con un índice de detenciones por debajo de la media del Memorando, mientras que la lista negra agrupa a aquellas banderas con un índice de detenciones superior a la media del Memorando.
- 2003: El Memorando de París introduce el rechazo por detenciones múltiples, que afecta a los buques que enarbolan un pabellón que figure en la lista negra.
- 2004: El Comité del Memorando de París constituye un grupo de trabajo para desarrollar las bases de un nuevo régimen de inspección que, partiendo de los logros alcanzados por el régimen vigente, dé respuesta a los problemas que tiene planteados.

NORMATIVA EUROPEA Y SU TRANSPOSICIÓN

- Directiva 95/21/CE del Consejo de 19 de junio, 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)
- Obliga a los Estados miembros a establecer y controlar las "autoridades competentes" encargadas de inspeccionar los buques que hacen escala en sus puertos navegan por aguas bajo su jurisdicción.
- Los Estados miembros tienen la obligación de controlar al menos un 25% del número de buques extranjeros que entren en sus puertos.
- Establece las inspecciones ampliadas de determinados buques "cuando existan motivos fundados para una inspección detallada".

NORMATIVA EUROPEA Y SU TRANSPOSICIÓN

- Directiva 95/21/CE (cont.)
- Obligación de exigir que se resuelvan las anomalías observadas durante la inspección.
- **Los prácticos y Autoridades portuarias están obligados a comunicar las anomalías que observen.**
- Cada autoridad competente tendrá la obligación de publicar trimestralmente información sobre el número de detenciones practicadas.
- Los Estados miembros están obligados a comunicar anualmente el número de inspectores y el número de buques que hayan entrado en sus puertos.
- Transpuesta mediante RD 1621/1997, de 24 de octubre, *por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas.*

NORMATIVA EUROPEA Y SU TRANSPOSICIÓN

- Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de diciembre
- Hace obligatorias las inspecciones ampliadas para determinados tipos de buques.
- Hace obligatorias las inspecciones a buques con TF>50.
- Introduce el rechazo por detenciones múltiples para determinados tipos de buques con pabellones de la lista negra.
- Transpuesta mediante RD 91/2003 de 24 de enero, *que deroga el RD 768/1999 de 7 de mayo y el RD 1828/2000 de 3 de noviembre.*

NECESIDAD DE CAMBIO

- En 1982 tenía sentido fijar un objetivo del 25%, pero estadísticas de los últimos años indicaban que mientras en algunos Estados miembros no había suficientes barcos para inspeccionar, en otros los buques a inspeccionar excedían con mucho del 25%.
- Las estadísticas también reflejaban una contribución considerablemente desigual de los diferentes miembros al número total de inspecciones en la región debido a la desigual distribución de los tráficos en la región del Memorando de París.

NECESIDAD DE CAMBIO

- La medida de rechazo de los buques por detenciones múltiples no establecía una duración mínima del mismo, ni incluía a los buques de carga general.
- No se disponía de un sistema que permitiera confirmar si todos los buques subestándar habían sido inspeccionados en un cierto período de tiempo.
- Existencia de los llamados “puertos de conveniencia”.
- Falta de permeabilidad entre los diferentes regímenes de control por el Estado del puerto.

DIRECTIVA 2009/16/CE

- Es una de las Directivas incluidas en el III paquete de seguridad marítima (Erika III), cuya discusión se inició en 2005.
- Acuerdo sobre el texto de la Directiva alcanzado por el Comité de Conciliación el 8 de diciembre de 2008.
- Texto adoptado por el Parlamento Europeo (641 vs 15, 15 abst.) el 11 de marzo de 2009 y publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 28 de mayo de 2009.
- Es de obligado cumplimiento en todos los Estados miembros desde el 1 de enero de 2011, derogando la Directiva 95/21/CE.
- Transpuesta mediante RD 1737/2010 de 23 de diciembre, *que deroga el RD 91/2003 de 24 de enero.*

DIRECTIVA 2009/16/CE

- Sustituye el objetivo cuantitativo individual del 25% por un objetivo global del 100%, con una contribución equitativa individual de todos los miembros a dicho objetivo global.
- Amplía el alcance del control a los buques fondeados en aguas bajo la jurisdicción del puerto.
- Amplía el rechazo por detenciones múltiples a todo tipo de buques y establece una duración mínima del mismo.

PERFIL DE RIESGO

- Asigna un perfil de riesgo a cada buque, que podrá ser **ALTO**, **NORMAL** ó **BAJO** en función de:

- Tipo de buque
- Edad del buque
- Bandera
- Organización Reconocida
- **Compañía**

Factores genéricos

- Detenciones
- Deficiencias

Factores históricos

PERFIL DE RIESGO

- Los factores que incrementan el perfil de riesgo del buque son:
 - Tipo de buque (*Quimiquero, gasero, petrolero, granelero o pasaje*) 2 puntos
 - Edad del buque (*>12 años*) 1 punto
 - Bandera Lista Negra (*RM a RA, RA, RMA*) 2 puntos
 - Bandera Lista Negra (*RM*) 1 punto
 - Organización Reconocida (*con historial Bajo o Muy Bajo*) 1 punto
 - Compañía (*con historial Bajo o Muy Bajo*) 2 puntos
 - Detenciones en los últimos 36 meses (≥ 2) 1 punto

Un buque es de **RIESGO ALTO** si suma 5 o más puntos

PERFIL DE RIESGO

- Un buque de **RIESGO BAJO** debe cumplir las condiciones siguientes:
 - Tipo de buque y edad no tienen influencia.
 - Bandera en Lista Blanca.
 - El comportamiento de la Compañía debe de ser Alto.
 - El Estado de bandera debe haber superado la Auditoría de la OMI.
 - La Organización Reconocida debe contar con un historial Alto.
 - La Organización Reconocida debe estar reconocida por la UE.
 - Debe haber sido inspeccionado al menos una vez en los últimos 36 meses.
 - El número de deficiencias en cada inspección en los últimos 36 meses debe ser ≤ 5 .
 - No debe haber sufrido ninguna detención en los últimos 36 meses.

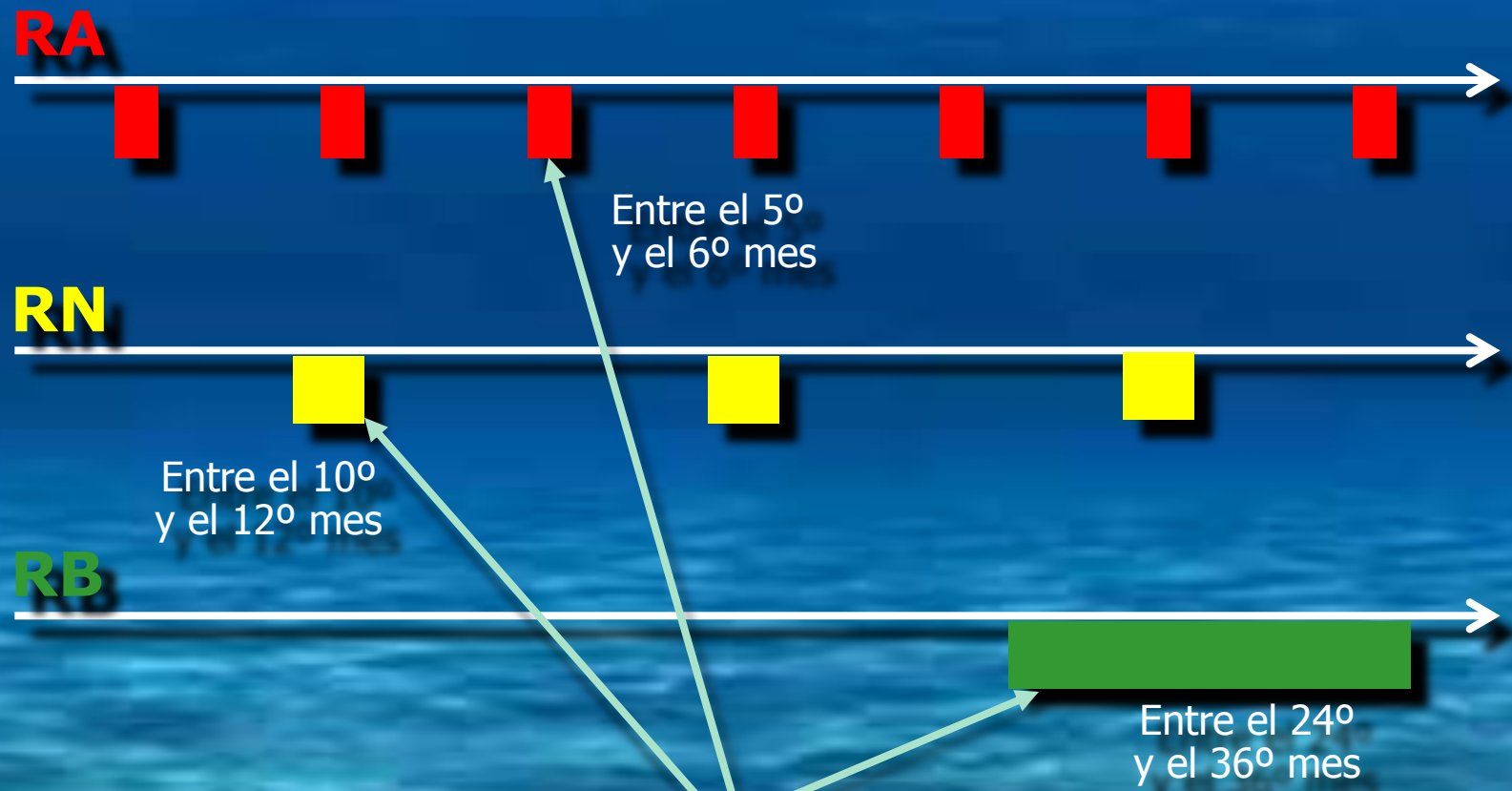
INSPECCIONES PERIÓDICAS

- Cada buque, en función de su perfil de riesgo, estará sujeto a inspecciones periódicas según el siguiente esquema:
 - Buques de **RIESGO ALTO** cada 5-6 meses.
 - Buques de **RIESGO NORMAL** cada 10-12 meses.
 - Buques de **RIESGO BAJO** cada 24-36 meses.

Además, todo buque podrá ser inspeccionado al margen de las inspecciones periódicas, si concurren factores imprevistos de riesgo que lo justifiquen.

(Memorando de París, Anexo 8)

INSPECCIONES PERIÓDICAS



Ventana de Inspección

(Memorando de París, Anexo 8)

INSPECCIONES PERIÓDICAS

Aplicable a cualquier Perfil de Riesgo



... la Autoridad puede inspeccionar en cualquier momento.

FACTORES PRIORITARIOS

Convierten al buque en Prioridad I:

- Suspensión o retirada de clase por razones de seguridad.
- Notificación por otro Estado miembro.
- Imposibilidad de identificarlo en la base de datos de inspecciones.
- Abordaje o varada en su navegación hacia puerto.
- Denuncia de descarga presuntamente ilegal de mercancías peligrosas.
- Maniobra errática o insegura.

La inspección es obligada para el puerto en el que se encuentre el buque.

(Memorando de París, Anexo 8)

FACTORES IMPREVISTOS

Convierten al buque en Prioridad II:

- Incumplimiento de Recomendación de la OMI sobre navegación en pasos de entrada al Mar Báltico.
- Certificados expedidos por OR a la que se le haya retirado el reconocimiento por la UE.
- ***Denuncia de Prácticos/Autoridades portuarias.***
- Incumplimiento de obligaciones de notificación.
- Denuncia de capitán/tripulante/tercera persona con interés legítimo.
- Detención hace más de tres meses.

(Memorando de Paris, Anexo 8)

TIPOS DE INSPECCIÓN

- Los tipos de inspección aplicables a las inspecciones periódicas responderán al siguiente esquema:
 - Buques de **RIESGO ALTO** y ciertos tipos de buques (*quimiqueros, gaseros, petroleros, graneleros y pasaje*) con más de 12 años de edad serán sometidos a inspección AMPLIADA.
 - Buques de **RIESGO NORMAL** y buques de **RIESGO BAJO** de tipos diferentes de los mencionados serán sometidos a inspección INICIAL y, si hay motivos fundados, a inspección MÁS DETALLADA.

(Memorando de París, Anexo 9)

TIPOS DE INSPECCIÓN

- Los tipos de inspección aplicables a las inspecciones adicionales (factores prioritarios ó imprevistos) responderán al siguiente esquema:
 - Para todos los perfiles de riesgo, la inspección será, como mínimo, **MÁS DETALLADA**.
 - A criterio del inspector, en buques de **RIESGO ALTO** ó en ciertos tipos de buques (*quimiqueros, gaseros, petroleros, graneleros y pasaje*) con más de 12 años de edad y **RIESGO NORMAL** ó **RIESGO BAJO** la inspección podrá ser **AMPLIADA**.

(Memorando de París, Anexo 9)

RD 1737/2010

- **Artículo 24.** Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias
 1. Cuando los prácticos, en el ejercicio de sus funciones, observen deficiencias que puedan comprometer la navegación segura de cualquier buque o que puedan crear un riesgo de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente.

RD 1737/2010

- **Artículo 24.** Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias (cont.)
 2. Cuando la autoridad portuaria o el órgano correspondiente de la Administración autonómica observen que un buque que se encuentre en su puerto presenta deficiencias que puedan afectar a la seguridad del buque o constituyan un riesgo grave de daños para el medio ambiente marino, informarán inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la capitanía marítima competente.

RD 1737/2010

- **Artículo 24.** Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias (cont.)
3. La información a la que se refieren los apartados anteriores será suministrada en formato electrónico siempre que sea posible y tendrá el siguiente contenido mínimo:
- a) Datos del buque (nombre, número de identificación OMI, indicativo de llamada y pabellón).
 - b) Información sobre la navegación del buque (último puerto de escala y puerto de destino).
 - c) Descripción de las anomalías encontradas a bordo.

RD 1737/2010

- **Artículo 24.** Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias (cont.)
4. La Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo el seguimiento de los buques sobre los que se hayan comunicado deficiencias y registrará los datos correspondientes a las medidas que, en su caso, se hayan adoptado.

RESOLUCIÓN A.1045(27)

- Escalas y acceso a cubierta



RESOLUCIÓN A.1045(27)

- Maniobra de transbordo del Práctico



RESOLUCIÓN A.601(15)

- Tablilla de practicaje y posibles discrepancias con la condición real del buque



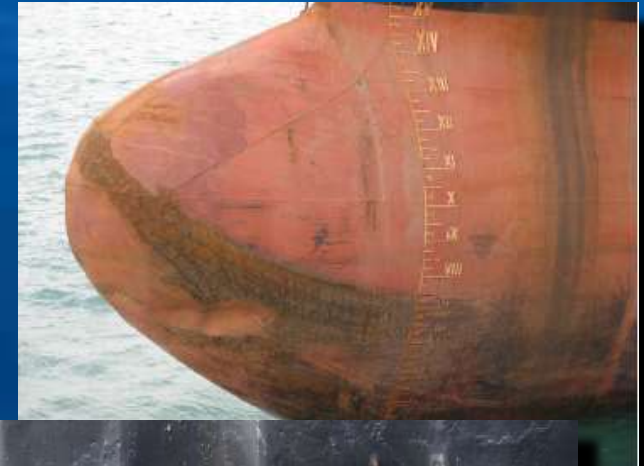
RESOLUCIÓN A.960(23)

- Colaboración del capitán en planificación conjunta de la maniobra y en el intercambio continuo de información



Beyondships.com

ASPECTO GENERAL DEL CASCO



- Deformaciones
- Corrosión
- Grietas



MARCAS DE CALADO Y FRANCOBORDO

- Visibilidad de las marcas



- Sobrecalados
- Escoras pronunciadas



ASPECTO GENERAL DE CUBIERTA

- Corrosión
- Grietas



- Deformaciones

SISTEMAS DE VENTILACIÓN



- Corrosión
- Gripamiento

- Mantenimiento
deficiente



EQUIPOS DE AMARRE Y FONDEO



- Corrosión
- Gripamiento
- Pérdida de material

SISTEMAS DE COMUNICACIONES



- Deficiencias y averías

ESTANQUEIDAD DE ABERTURAS



- Corrosión
- Juntas deterioradas

DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO

- No disponibles
- Mantenimiento deficiente



PREVENCIÓN DE ACCIDENTES



- Mantenimiento deficiente
- Estructuras o instalaciones defectuosas



LUCHA CONTRA INCENDIOS



- Medios no disponibles
- Mantenimiento deficiente



CONDICIONES HIGIÉNICAS



- Insalubridad notoria o generalizada

- Presencia de insectos o roedores



CONTAMINACIÓN



- Atmosférica



- Vertidos



- Basuras

ASPECTOS RELATIVOS A LA CARGA

- Falta de visibilidad desde el puente

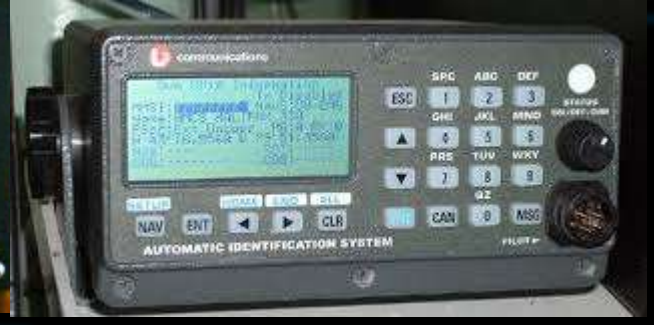
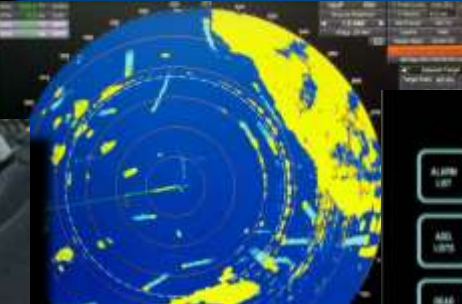


- Deficiente sujeción de la carga en cubierta



EQUIPOS Y SISTEMAS DEL BUQUE

- Deficiencias, errores y desviaciones
- Averías y "black-outs"
- Alarmas en el puente




OTROS ASPECTOS

Otros aspectos que el Práctico puede percibir y debe reportar:

- Problemas de comunicación entre tripulantes,
- Signos de fatiga de la tripulación,
- Falta de familiarización de tripulantes con equipos o rutinas de a bordo,
- Cartas náuticas o manuales no disponibles o no actualizados,
- Etc., etc.,

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

 MINISTERIO DE FOMENTO

INFORMACIÓN SOBRE DEFICIENCIAS POR PARTE DE LOS PRÁCTICOS DE PUERTO, DE ACUERDO CON LA DIRECTIVA 2009/16/CE Y R. D. 1737/2010 DE 23 DE DICIEMBRE (B.O.E. nº 317 de 30 de diciembre de 2010)
REPORT OF DEFICIENCIES OBSERVED BY THE PILOTS IN ACCORDANCE WITH THE DIRECTIVE 2009/16/EC AND THE SPANISH R.D. 1737/2010 OF 23 DECEMBER (Spanish Official Journal nº 317 of 30 December 2010)

A LA CAPITANÍA MARÍTIMA DE []
TO THE CAPITANIA MARITIMA OF []

NOMBRE DEL PRACTICO []
PILOT'S NAME []

El día [] [] [] embarqué en el buque de nombre []
 On the [] [] [] I boarded the ship named []

de bandera de []
 of the flag of []

y con nº OMI []
 and IMO number []

observando las siguientes deficiencias:
 observing the following deficiencies were observed:

[]
 []
 []
 []
 []
 []


Firma del Práctico
 Pilot's signature

C/ Ruiz de Alarcón, 3
 28073 MADRID
 Teléfono: 91 597 90 03
 Fax: 91 597 90 03

Doc. MQU0101003 Rev0

CIC DEL MoU DE RIYADH 2016

RIYADH MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL



منظمة تقاسم الرياض
الميناء و الرقابة على السفن

REPORT OF CIC ON PILOT TRANSFER ARRANGEMENT
 1st September 2016 – 30th November 2016

Annex

Ships Name/IMO No.: _____
 Port of Inspection: _____
 Date of Inspection: _____

#	Item	YES	NO	N/A
1	Is the pilot ladder certified by the manufacturer as complying with the requirements of SOLAS Chapter V, Regulation 23 and IMO Resolution A.1045 (27)?			
2	Is there a record kept on board with the date the pilot ladder is placed into service and any repairs carried out?			
3	Is there a regular inspection carried out and recorded to ensure that the pilot ladder is safe to use?			
4	Is there a permanent marking provided at regular intervals throughout the length of the ladder in order to facilitate the rigging of the ladder to the required height?			
5	Are there means provided to Access to the ship's deck to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on?			
6	Is there a mechanical pilot hoists used?			
7	Is there a lifebuoy equipped with a self-igniting light in pilot landing platform?			
8	Are there suitable bulwark ladders and stanchions provided?			
9	Are the steps of the ladders made of hardwood, in one piece and non-slippery?			
10	Are pilot ladder steps parallel and the last four steps made of rubber of sufficient strength?			
11	Are the shipside doors used for pilot transfer opening inwards?			
12	Is the ship detained as a result of this CIC?			



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

mpalao@fomento.es

 91 597 92 61

 91 597 90 03