



## CONTROL DEL ESTADO EN LOS PUERTOS DEL CARIBE

En la presente edición del Boletín FAL se describen y analizan las actividades de control de los buques en los puertos - denominadas "Supervisión por el Estado Rector del Puerto" – en el Caribe. El artículo se basa en un texto enviado por el Sr. Curtis A. Roach, Asesor Regional sobre Seguridad Marítima de la CARICOM (correo electrónico [adviser@carib-link.net](mailto:adviser@carib-link.net))

Con arreglo al derecho marítimo internacional, el Estado de matrícula tiene la obligación de asegurar que los buques que enarbolan su bandera cumplan con las normas establecidas. Esto se denomina Implantación por el Estado de Abanderamiento y es la función primordial de las administraciones marítimas nacionales.

Inversamente, los estados también tienen el derecho de inspeccionar y controlar las naves extranjeras cuando se encuentran en su jurisdicción, para asegurar que se cumplan las normas sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación. El ejercicio de este derecho se conoce como Supervisión por el Estado Rector del Puerto, y su efectividad depende, en primera instancia, de la capacidad de la administración marítima nacional de cumplir eficazmente con la Implantación por el Estado de Abanderamiento.

### **Sinopsis histórica de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto**

En 1978, las autoridades marítimas de varios países de Europa occidental elaboraron el Memorando de La Haya, que versaba principalmente sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas a las condiciones de vida y de trabajo a bordo establecidas en el Convenio núm. 147 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Sin embargo, cuando el memorando estaba por entrar en vigencia en marzo de 1978, se produjo el incidente del *Amoco Cadiz* que provocó un derrame de petróleo de gran magnitud en la costa de Francia. A raíz de esto, en Europa se multiplicaron las exigencias en favor de la implantación de normas más estrictas con respecto a la seguridad marítima. En consecuencia, se elaboró un memorando más amplio que abarcaba la vida en alta mar, la prevención de la contaminación por parte de los buques y las condiciones de vida y de trabajo a bordo.

Este documento, conocido como el Memorando de Entendimiento de París sobre Supervisión del Estado Rector del Puerto, fue aprobado en enero de 1982 por 14 países europeos y entró en vigencia en julio de 1982. Desde entonces, el Memorando de París fue enmendado en varias oportunidades a fin de incluir nuevos requisitos sobre seguridad y ambiente marino formulados por la Organización Marítima

Internacional (OMI). Conforme al Memorando de París, todos los Estados parte tienen la obligación de inspeccionar, como mínimo, un 25% de todos los buques extranjeros que entren a sus puertos durante el año con el objeto de eliminar a los buques deficientes.

Es preciso comprender claramente que la responsabilidad de asegurar que los buques cumplan con las disposiciones de los instrumentos pertinentes corresponde a los propietarios, los capitanes y los Estados del pabellón. Lamentablemente, por diversos motivos algunos de estos Estados no cumplen con los compromisos asumidos con arreglo a los instrumentos marítimos internacionales, y en consecuencia sus buques navegan por los mares pese a que no están en condiciones de hacerlo. Los buques deficientes constituyen una amenaza para su tripulación, el medio ambiente marino y las instalaciones portuarias. El sistema regional de Supervisión por el Estado Rector del Puerto es una iniciativa internacional que requiere de la cooperación regional e internacional. Es un sistema armonizado de procedimientos de inspección diseñados para individualizar a los buques deficientes y cuya meta principal es proceder a su posterior eliminación.

En 1991, la Organización Marítima Internacional reconoció la magnitud del aporte a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación realizado a través de la cooperación regional dispuesta en el Memorando de Entendimiento de París, para evitar la operación de buques deficientes, sin discriminación en cuanto al Estado del pabellón. La OMI invitó a los gobiernos a que consideraran la posibilidad de incluir arreglos regionales sobre la aplicación de medidas de Supervisión por el Estado Rector del Puerto en cooperación con la Organización.

En la actualidad están funcionando seis acuerdos regionales sobre la supervisión por el Estado Rector del Puerto, a saber:

- El Memorando de Entendimiento de París sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de 1º de julio de 1982;
- El Acuerdo de Viña del Mar (o Acuerdo Latinoamericano), firmado en Viña del Mar (Chile) el 5 de noviembre de 1992;
- El Memorando de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto en la región de Asia y el Pacífico, firmado en Tokio (Japón) el 2 de diciembre de 1993;
- El Memorando de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la región del Caribe, firmado en Christchurch (Barbados) el 9 de febrero de 1996;
- El Memorando de Entendimiento sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la región del Mediterráneo, firmado en La Valletta (Malta) el 11 de julio de 1997; y
- El Memorando de Entendimiento del Océano Índico sobre Supervisión por el Estado Rector del Puerto, firmado en Pretoria (Sudáfrica) el 5 de junio de 1998.

Se están celebrando reuniones preparatorias y de planificación con vistas a establecer acuerdos sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto en las regiones de África occidental y central, el golfo Pérsico y el Mar Negro.

### **Necesidad de los países del Caribe de adherir a las normas internacionales**

Más del 90% del comercio intrarregional y extrarregional se lleva a cabo con diversos buques mercantes, de línea regular o no regulares, que pasan por los puertos de la región. Mediante el transporte marítimo se trasladan diversas cargas líquidas y sólidas a granel, para las que es preciso contar con buques y servicios portuarios de mayor o menor complejidad y con tripulaciones especializadas. También existe un gran número de buques más pequeños, propiedad de armadores de la región, que se ocupan del comercio entre las islas, transportando carga seca y productos agrícolas. Estos buques prestan servicios

inestimables, especialmente en la región oriental y meridional del Caribe, pues transportan carga y pasajeros y constituyen un vínculo indispensable entre puertos que habitualmente no visitan otros buques. En consecuencia, el transporte marítimo es fundamental para el comercio regional e internacional del Caribe.

Pese al papel esencial que desempeña esta flota de buques interinsulares en el transporte marítimo regional, su operación plantea muchos problemas comerciales y de seguridad. El promedio de antigüedad de la mayoría de estos buques es de algo más de 35 años - los datos obtenidos de 21 buques que participan actualmente en el comercio intrarregional indican que su antigüedad oscila entre los 14 y los 96 años, con un promedio de 38 años. En su mayoría, los buques no están clasificados y son deficientes y extremadamente propensos a los accidentes. Muchos tripulantes carecen de una capacitación sistemática y, en consecuencia, a menudo la carga está mal estibada y los accidentes son frecuentes. Esta situación acarrea consecuencias para la tripulación y el medio ambiente y produce efectos negativos sobre la situación social y económica de algunos de los Estados y Territorios afectados.

Como todo los buques que realizan viajes internacionales, especialmente los que superan las 500 toneladas de registro bruto, los matriculados en el Caribe deben cumplir con las normas y reglas internacionales sobre seguridad marítima y protección ambiental y sobre las condiciones de vida y de trabajo a bordo aprobadas por la OMI y la OIT, respectivamente.

Por lo tanto, es imperativo que los Estados y Territorios del Caribe adopten el marco regulatorio del sector marítimo y cumplan un papel eficaz para reducir la operación de buques deficientes en el Caribe, especialmente porque en otras regiones se realizan actividades encaminadas a hacer cumplir las normas por lo que las regiones no reguladas resultan más atractivas para los operadores de buques deficientes. Este marco exige contar con una administración marítima moderna, reforzada con una legislación marítima igualmente moderna, regulaciones complementarias y recursos administrativos y técnicos adecuados. Todo esto es necesario para garantizar la seguridad de las actividades marítimas - tanto de los buques de matrícula extranjera como de los de matrícula regional - y la protección del medio ambiente marino. Ambos aspectos son esenciales para la economía de estos países.

En este contexto, los datos sobre las flotas mercantes y pesqueras matriculadas en la región al 31 de diciembre de 1998 demuestran que la flota de los Estados y Territorios del Caribe representan aproximadamente el 5.80% del número de buques de la flota mundial y alrededor del 8.23% del registro bruto del mundo y, por lo tanto, los países de la región tienen responsabilidades importantes como Estados del pabellón. De hecho, si se tiene en cuenta el registro bruto, Bahamas ocupa el tercer lugar en el mundo en lo que se refiere a la matrícula de buques, mientras que los Estados y Territorios siguientes están entre las 50 matrículas más altas del mundo: San Vicente y las Granadinas (15°), Antigua y Barbuda (33°), Belice (38°) y las Islas Caimán (49°).

Como los países del Caribe tienen distintas prioridades nacionales, la región no ha podido aún acordar una estrategia integral para el sector marítimo dirigida a eliminar los buques deficientes y proteger el medio ambiente marino. Por consiguiente, los países de la región han acordado que las actividades relativas a la Implantación por el Estado de Abanderamiento y a la Supervisión por el Estado Rector del Puerto deberían constituir un aspecto fundamental de la estrategia de desarrollo marítimo integral de la región. A tal fin, en los últimos dos decenios se han llevado a cabo varios programas de asistencia técnica en el Caribe, con la asistencia de la OMI y de la OIT, dirigidas, en todos los casos, a fortalecer las capacidades institucionales y los recursos humanos de la región con el objeto de lograr un ejercicio eficaz de su jurisdicción como Estados del pabellón, Estados rectores de los puertos y Estados

ribereños. En todos los programas se dio apoyo a la creación de administraciones marítimas, la elaboración de una legislación moderna y la capacitación del personal administrativo, jurídico y técnico.

Como resultado de ese apoyo, la región del Caribe está avanzando en el desarrollo y la aplicación del marco regulatorio marítimo necesario, lo que incluye la aprobación del Memorando de Entendimiento sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Sin embargo, el sistema de supervisión por el Estado rector del puerto por sí solo no puede asegurar la erradicación de los buques deficientes - y garantizar de este modo servicios marítimos seguros y eficientes - a menos que los países de la región cumplan también con sus responsabilidades como Estado del pabellón y se hayan establecido y fortalecido adecuadamente las administraciones marítimas nacionales.

### **La experiencia de Trinidad y Tabago**

A principios de 1991, y como resultado de los controles sobre el estado de navegabilidad de los buques que llegaban a sus puertos, la administración marítima de Trinidad y Tabago comenzó a preocuparse por el número de pequeños buques comerciales originarios del Caribe oriental que no cumplían con los requisitos pertinentes de seguridad, nacionales e internacionales. Estos buques constituían una amenaza para su tripulación, el medio ambiente y el comercio intrarregional. La administración marítima de Trinidad y Tabago reconoció que, dada la importancia del papel que desempeñaban estos buques en el transporte intrarregional de cargas, su retiro del servicio en razón de sus deficiencias podría tener repercusiones adversas importantes. Sin embargo, también reconoció que esta situación no podía mantenerse porque las violaciones a las normas de seguridad y de protección del medio ambiente planteaban riesgos intrínsecos a los puertos y las aguas territoriales del país.

Se consultó a los países vecinos - Granada y San Vicente y las Granadinas - y los funcionarios superiores de ambos manifestaron su interés por mejorar las normas de seguridad de los buques y acordaron colaborar en este tema. Se elaboraron acuerdos bilaterales de cooperación con Granada y San Vicente y las Granadinas para llevar a cabo inspecciones en el marco del sistema de Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Se definieron mecanismos para resolver los problemas que pudieran surgir con respecto a estos buques. En consecuencia, Trinidad y Tabago comenzó a realizar inspecciones exhaustivas de la flota intrarregional y condicionó su permanencia en las rutas comerciales del país a la eliminación gradual de las deficiencias detectadas en las inspecciones. Comenzaron a registrarse mejoras progresivas en el estado de los buques que participaban en el comercio intrarregional.

### **El Memorando de Entendimiento de la Región del Caribe**

En agosto de 1993, Barbados invitó a la Organización Marítima Internacional a que iniciara un proceso dirigido a introducir un sistema de Supervisión por el Estado Rector del Puerto en el Caribe. Esta decisión se adoptó teniendo en cuenta que el Caribe es una zona vulnerable a los efectos de la contaminación marítima, cuyos efectos para las economías de los países de la región podrían ser devastadores, y que en esta zona muchos buques que participan del comercio intrarregional y extrarregional están en condiciones deficientes.

La OMI realizó un examen de los mecanismos de seguridad marítima y de los procedimientos utilizados para realizar los estudios y las inspecciones dispuestos por las convenciones internacionales. En 1993 inició una serie de reuniones para debatir un proyecto de acuerdo de cooperación sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto entre las autoridades marítimas de la región. En febrero de 1996, los representantes de 22 administraciones marítimas del Gran Caribe se reunieron en Barbados y aprobaron el Memorando de Entendimiento sobre la Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la Región del Caribe y un plan para la capacitación de funcionarios encargados de las actividades de

Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la Región. A diferencia de los memorandos de entendimiento de París y de Tokio, en el Memorando de Entendimiento de la Región del Caribe se reconocía que la capacidad de los países para realizar inspecciones eficaces en el marco de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto en forma inmediata era limitada, pero los países expresaban su decisión de optimizarla en el menor plazo posible. En el Memorando de Entendimiento de la Región del Caribe todas las autoridades marítimas se comprometían a hacer todo lo posible por realizar, en un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor del Memorando, un total de inspecciones anuales equivalentes al 15% del número estimado de buques mercantes extranjeros que visitan sus puertos. Asimismo, se elaboró el Código de Seguridad del Caribe para los Buques de Carga, que se aplica a los buques de menos de 500 toneladas de registro bruto pero que tengan más de 15 metros de eslora. En estas normas se tienen en cuenta los instrumentos marítimos internacionales pertinentes, que se utilizan como directrices para las inspecciones de los buques pequeños realizadas en el marco de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto. Estas directrices son aceptadas por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos y se aplican en las actividades de Supervisión por el Estado Rector del Puerto realizadas por ese país.

Hasta la fecha, el Memorando de Entendimiento ha sido aceptado por 11 estados del Caribe, a saber: las Antillas Neerlandesas, Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Cuba, Granada, Guyana, las Islas Caimán, Jamaica y Trinidad y Tabago. La sede de la Secretaría está en Barbados y el del Centro de Información Marítima del Caribe en Curaçao, Antillas Neerlandesas.

En la actualidad, los países del Caribe realizan diversas actividades a fin de cumplir en forma integral con los compromisos asumidos en el Memorando. Estas comprenden la elaboración de los regímenes legislativos necesarios, la ratificación de los instrumentos internacionales definidos en el Memorando de Entendimiento y la creación o el fortalecimiento, según corresponda, de las administraciones marítimas, con la asistencia de organismos regionales e internacionales, a fin de poder llevar a cabo en forma efectiva las inspecciones dispuestas en los instrumentos marítimos internacionales pertinentes.

### **Inspecciones realizadas en el marco de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto**

Cuando se firmó el Memorando de Entendimiento de la Región del Caribe en 1996, sólo Trinidad y Tabago estaba llevando a cabo inspecciones en el marco de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto, haciendo especial hincapié en la flota intrarregional y, en general, con arreglo a los acuerdos sobre seguridad marítima concertados con los países vecinos. Actualmente, siete países están realizando inspecciones en el marco de la Supervisión por el Estado Rector del Puerto, de conformidad con los Procedimientos de Supervisión por el Estado Rector del Puerto de la OMI. Los resultados de estas inspecciones se están enviando al Centro de Información de Curaçao. Al menos dos de estos países han cumplido con su obligación de inspeccionar el 15% de los buques que ingresan a sus puertos.

En 1998, el Centro de Información Marítima del Caribe informó que cuatro de los países habían realizado 56 inspecciones y que el 88% de éstas correspondían a buques que transportaban carga seca. Aproximadamente las dos terceras partes de estos buques tenían menos de 500 toneladas de registro bruto. De los buques inspeccionados, se encontró que 30 tenían en total 259 deficiencias que resultaron en 20 detenciones. Sin embargo, tuvieron un número de buques con deficiencias similar al número de buques de más de 500 toneladas de registro bruto que presentaban deficiencias y el mismo número de detenciones. No obstante, el número de deficiencias fue mayor en los buques de menos 500 toneladas de registro bruto que el número de deficiencias encontradas en los buques más grandes - cabe señalar que un buque puede tener más de una deficiencia. Algo más del 30% de las deficiencias detectadas estaban relacionadas con los equipos salvavidas, el 12% con los sistemas de lucha contra incendios, el

10% con la línea de carga y el 9% con los certificados y los diarios de a bordo. Esta información será utilizada para focalizar las inspecciones, especialmente las de los buques más pequeños, ya que es evidente que son los que requieren mayor atención. Se espera que en poco tiempo más se registrarán mejoras en el nivel de los buques que intervienen en el comercio de la región.

### Inspecciones del Estado Rector del Puerto realizadas en 1999 por las autoridades del Caribe

País	N° de inspecciones	N° de inspecciones en las que se detectaron deficiencias	N° de deficiencias	N° de detenciones
Antigua y Barbuda	1	1	7	0
Bahamas	17	4	7	0
Barbados	30	4	7	2
Islas Caimán	4	3	5	0
Jamaica	64	13	82	3
Antillas Neerlandesas	14	10	56	5
Trinidad y Tabago	58	28	424	1
Todas las autoridades del Memorando de Entendimiento de la Región del Caribe	188	64	604	11

**Fuente:** Informe del Centro de Información Marítima del Caribe

### Acontecimientos recientes

Los países de la región han demostrado que están firmemente decididos a desarrollar y fortalecer las administraciones marítimas. En marzo de 1999, la CARICOM organizó un Simposio de Alto Nivel sobre Desarrollo Marítimo Internacional en el Caribe en el que participaron varios ministros y altos funcionarios encargados del transporte marítimo de la región, el Subsecretario General de la CARICOM y el Secretario General de la OMI. En el Simposio se aprobó una resolución en la que los Estados y Territorios participantes se comprometieron a:

- Intensificar la adhesión a, o la ratificación de, los instrumentos de la OMI y de la OIT relacionados con la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y las condiciones de trabajo y de vida a bordo;
- Aplicar efectivamente y de manera uniforme los reglamentos y normas marítimos internacionales, entre otras cosas, a través de la elaboración, promulgación y aplicación de leyes y normas marítimas nacionales adecuadas;
- Crear o reforzar las administraciones marítimas nacionales a fin de que lleven a cabo eficazmente las funciones que les competen con arreglo a los reglamentos y normas marítimos internacionales como Estados Ribereños, Estados del Pabellón y Estados Rectores del Puerto;
- Proporcionar los medios y el apoyo necesarios a las administraciones marítimas nacionales, los servicios de guardacostas y otros servicios conexos, los centros de capacitación marítima y las autoridades portuarias, a fin de dotarlos del número suficiente de funcionarios competentes en las disciplinas administrativas, jurídicas, científicas y técnicas vinculadas con el sector marítimo;
- Asegurar que el personal de las administraciones marítimas nacionales y otros organismos pertinentes participen en programas de educación y capacitación permanentes que les permitan

- mantenerse al día con respecto a los avances normativos y tecnológicos, las normas de calidad y de prácticas óptimas en la esfera de las actividades marítimas;
- Mejorar la cooperación entre los Estados y Territorios de la región para realizar eficazmente las actividades pertinentes a los Estados del Pabellón y a la Supervisión por el Estado Rector del Puerto, entre otras cosas, a través de la compartición de las experiencias, los servicios de expertos, la información y las posibilidades de capacitación; y
  - Intensificar la aceptación de, y otorgar plena vigencia al, Memorando de Entendimiento sobre la Supervisión por Estado Rector del Puerto de la Región del Caribe y el Código de Seguridad del Caribe para los Buques de Carga.

Siempre que sea necesario, los Estados y Territorios de la región también pueden aprovechar los programas de asistencia técnica organizados por la CARICOM y la OMI. Se espera que los componentes de capacitación determinados por el Programa de Cooperación Técnica para el Caribe de la OMI para el bienio 2000-2001 fortalecerán considerablemente la capacidad de la región en materia de recursos humanos y, en consecuencia, tendrán un efecto positivo sobre las actividades de supervisión por el Estado Rector del Puerto.

En consecuencia, se espera que en un plazo de tres años muchos más países estarán desarrollando actividades de Supervisión por el Estado Rector del Puerto en el Caribe y de este modo reducirán considerablemente o eliminarán por completo las operaciones de buques deficientes y clausurarán uno de los denominados *santuarios* que aún conservan este tipo de buques.

---