

Seguridad y medio ambiente preocupan al sector marítimo

El Encuentro con la mar sobre los Cambios en la legislación, celebrado por el Clúster Marítimo Español, puso de manifiesto la preocupación del sector marítimo por la seguridad y la protección medioambiental, que se plasma en el desarrollo tecnológico y la adaptación constante

La Escuela Superior de Ingenieros Navales de Madrid acogió ayer un nuevo Encuentro con la Mar, organizado por el Clúster Marítimo Español (CME), que bajo el título de Cambios en la legislación, analizó las últimas novedades en el ámbito regulatorio de la seguridad y la protección del medio ambiente.

El vicepresidente primero del CME, José de Lara, fue el encargado de presentar y moderar este encuentro, que durante su intervención inicial puso en valor la preocupación del sector marítimo por la protección del entorno y la seguridad, afirmando que son temas no solo del presente, sino del futuro, y que todos los aspectos normativos tratados en la jornada tocan materias de gran actualidad.

La responsabilidad civil

El primero en intervenir fue el abogado Javier Portales, de Albors, Galiano y Portales, cuya ponencia El Convenio SNP y su Protocolo de 2010. ¿Un buen momento para su ratificación?, explicó el estado de adaptación de dicha regulación internacional. En este sentido, Portales explica que el Convenio que data de 1996 versa sobre el transporte marítimo de materias peligrosas, y el Protocolo de 2010 vino a retocarlo, corrigiendo lo que se consideraban tres problemas globales e incorporándose por parte de la OMI en un texto refundido.

Entre los aspectos fundamentales destacados por el abogado está 'la definición de qué son materias nocivas y potencialmente peligrosas', tal y como se denomina en el Convenio de 1996, ya que emplea una terminología demasiado amplia para delimitar ámbitos de aplicación. En este sentido, Portales remite a lo concretado en otros convenios internacionales como el de Responsabilidad Civil (CLC) o el Bunkers 2001.

Otro aspecto a destacar de la ponencia es 'a qué se aplica el Convenio', es decir, en qué sucesos o daños es de aplicación. En este sentido, 'la presunción es que el convenio abarca todos los daños posibles', por lo que sería más fácil definir qué daños quedarían excluidos. Así, Portales puntualiza que es un marco muy favorable y protector para los damnificados ya que busca siempre que sean resarcidos del daño ocasionado.

En lo que se refiere al ámbito de aplicación material y territorial, es muy amplio, pues el esquema de responsabilidad es parecido al de convenios existentes. De este modo destaca la existencia de la responsabilidad objetiva como hilo conductor entre todas las normas existentes, responsabilidad que, de entrada, es siempre del propietario registral del buque. Otro aspecto garantista de la normativa respecto de los posibles damnificados, pero también se introducen elementos de garantía para la otra parte, ya que se acompaña de una limitación de responsabilidad y de un seguro obligatorio.

Respecto a por qué en 2017 ha cobrado especial relevancia y actualidad este tema, comentó que fue este año cuando la Unión Europea y el Consejo Europeo se han propuesto que los Estados miembros lo ratifiquen, y tienen de plazo hasta el 2021 para ello.

Tecnología protectora

Desde una perspectiva puramente tecnológica, Juan Ignacio Pérez, de Alfa Laval, con su exposición Aguas de Lastres y Sedimentos en Buques. Tecnologías y criterios de selección, explicó la regulación, tecnologías existentes, criterios de selección y la propuesta de la compañía, en referencia a las aguas de lastre.

En lo que concierne al aspecto normativo, Pérez destacó la existencia de una normativa global de la OMI y otra de la US Coast Guard, de aplicación en los Estados Unidos.

Sobre tecnologías, Pérez explicó que existen dos etapas de filtrado: una primera que separa físicamente los organismos vivos y una segunda de desinfección, donde entran en juego varias técnicas.

A la hora de seleccionar un equipo lo importante a tener en cuenta es:

- La homologación del equipo correspondiente a la normativa que le pueda afectar en función de dónde vamos a navegar.

- Los costes del equipo.

- El tipo de barco, ciclos de lastre y deslastre, propiedades del agua y la instalación.

- La seguridad.

- La facilidad de operación del equipo.

- La planificación de la instalación del equipo.

Por último, Juan Ignacio Pérez expuso la oferta de Alfa Laval, centrándose en el equipo PureBallast 3.1, que cumple con todas las normativas existentes, está preparado para todo tipo de aguas, es fácil de usar y ofrece el mayor rendimiento con el menor consumo.

El GNL como solución

Guillermo López, de GASNAM, en su ponencia sobre la Entrada en vigor del Código IGF, abogó a favor del uso del gas natural licuado (GNL) como solución a los problemas medioambientales y el cumplimiento normativo. En este sentido, López empezó su exposición adentrando a los presentes en el Código IGF, que trata sobre la seguridad en buques que transportan gas u otros productos de baja inflamación, por lo que en un futuro se incorporarán otros combustibles. Nace por tanto para ofrecer seguridad en el tratamiento y manejo del gas natural y otros combustibles, por lo que se especifica el diseño de buques para evitar fugas, entre otros aspectos de seguridad. López destacó la evaluación de riesgos en el diseño, 'donde se tiene en cuenta todo'. El análisis al final pretende eliminar los riesgos posibles y los que no pueden eliminarse se mitigarán, 'la intención final es que haya riesgo cero'.

Otro punto destacado que cubre el código es la formación, especificando que la básica debe conocerla toda la tripulación y la avanzada a partir de oficiales.

Respecto al bunkering, el código no lo cubre, sólo establece un checklist a rellenar por las partes, pero por ejemplo la toma de combustible no se trata, eso se hace a través de la norma ISO 20519, aclara

López.

Guillermo López terminó su exposición abogando por el uso del GNL como solución a la contaminación medioambiental por el uso de hidrocarburos, ya que se ajusta a la reducción necesaria de emisiones, incluso las de CO₂, que si bien no están actualmente reguladas, 'lo estará en un futuro', asegura López.

El papel de España en la OMI

La última ponencia, Cuestiones de especial interés para la OMI en cuanto a Normativas, José Luis García Lena y Ana Núñez, subdirector y subdirectora adjunta de la Dirección General de la Marina Mercante, respectivamente, repasaron cuatro aspectos sobre los intereses existentes en el ámbito de la regulación sobre protección medioambiental: la relación de España con la OMI, el mantenimiento de la bandera de España en la lista blanca, la aplicación normativa del agua de lastre (BWC) en España y la Unión Europea, y la reducción de gases de efecto invernadero.

El primer punto fue uno de los más destacados, ya que tal y como afirmó García Lena, es importante mantener la posición de España en la OMI porque nos permite presionar y defender nuestros intereses. España ha sido reelegida como miembro del consejo de la OMI en la categoría 3, la de los países con intereses en el transporte marítimo, durante la última asamblea de la institución. 'Nos hemos mantenido en el sexto puesto', afirmó.

Respecto a la lista blanca, Núñez intervino para explicar que a pesar de la reducción de nuestra flota, hemos tenido 43 inspecciones y 2 detenciones, situación que nos ha permitido seguir manteniendo a España en la lista blanca fruto de la clasificación del Acuerdo de París, que establece tres tipos de banderas (negra, gris y blanca), según el riesgo que implica cada bandera. Este es un tema muy importante porque afecta a muchas cosas, como por ejemplo a la hora de contratar un seguro.

Sobre la aplicación del convenio sobre aguas de lastre, José Luis García Lena explicó el convenio y que se trata sólo de evitar el 'viaje' de especies de un ecosistema a otro diferente a través de las aguas de lastre de los buques. De esta manera se quiere proteger el medio ambiente marino de especies invasoras, como por ejemplo ocurre con el conocido cangrejo tigre en algunas zonas.

El convenio es de aplicación a todos los buques con bandera de los países que han ratificado el acuerdo, como España. Así destaca que hay muchos países de gran tradición marina que no han firmado dicho convenio. Según el mapa expuesto en su presentación este es el caso de países como el Reino Unido.

En cuanto a los plazos de aplicación, García Lena explica que se retrasaron las fechas ante la imposibilidad de su aplicación en la flota existente, de manera que desde el pasado 8 de septiembre de 2017 es de aplicación a todos los buques de nueva fabricación, y para los existentes será obligatoria a partir del 8 de septiembre de 2019.

Por último, sobre el tema de la reducción de los gases de efecto invernadero, comenta que hay una estrategia que explica su procedimiento a raíz de la creación de unos grupos de trabajo en la OMI, cuya función era el establecimiento de mediciones y recopilación de datos. La finalidad de estos grupos de trabajo era disponer de la información necesaria para crear dicha estrategia sobre una base documental cierta. Hoy estamos trabajando sobre predicciones por la necesidad de actuar, tomando medidas adicionales para los estados miembros de la OMI. Pero García Lena aclara que cuando se disponga de toda la información recogida se pretende tomar decisiones adecuadas con esa base, con el fin de reducir de forma eficaz la emisión de gases de efecto invernadero.

Datos de contacto:

José Henríquez

Responsable de comunicación del Clúster Marítimo Español

628269082

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Ecología](#) [Seguros](#) [Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>