



Entrevista a LUIS GUERRERO, Director División Naval de BUREAU VERITAS

- ❖ ¿Cómo ha evolucionado la **inspección** (certificación) de buques **en los últimos 25 años** (durante estas cinco décadas)?

Llevo en Bureau Veritas exactamente 25 años y he sido testigo de lo mucho que ha cambiado el trabajo de los inspectores de las Sociedades de Clasificación. En ese momento la gran mayoría de las inspecciones eran visitas periódicas de casco y máquinas, averías, reparaciones, etc. Actualmente las averías en maquinaria se han reducido considerablemente por el aumento de la fiabilidad y se ha generalizado la automatización de los buques, que entonces era escasa y además no inspiraba confianza a las tripulaciones. En aquella época no era extraño ver dispositivos de control “puenteados para mayor seguridad”. Hoy día se da mayor importancia a los sistemas de mantenimiento preventivo y predictivo que al correctivo.

Actualmente las inspecciones de la estructura del buque son más exhaustivas que antaño, con mejores sistemas de toma de espesores y un uso intensivo de herramientas de cálculo, consecuencia de los menores espesores con que se construyen los buques. Esto es posible gracias a la mayor fiabilidad de los aceros y la soldadura y también a que los ordenadores permiten el cálculo de la estructura de cada sección del buque de acuerdo con las solicitaciones que debe soportar. Por ejemplo, en el proyecto del buque antes se escantillonaba todo el cuerpo central prácticamente con los espesores de la cuaderna maestra mientras que actualmente cada sección está optimizada para los espesores mínimos que requiere.

En resumen, la inspección de casco y máquinas que entonces era casi el 100% del trabajo del inspector actualmente puede representar sólo el 50% del trabajo de un inspector de Sociedad de Clasificación. El otro 50% se debe a la verificación del cumplimiento de los convenios internacionales de IMO, convenios que si bien ya existían, han experimentado una gran proliferación en los últimos 25 años, sobre todo en materia de seguridad de la vida humana en la mar y prevención de la contaminación procedente de los buques, ampliando su campo de aplicación por ejemplo a la contaminación atmosférica, las pinturas del casco, los residuos generados por las personas, y hasta el desguace del barco.

Otro cambio importante ocurrido en este período es consecuencia directa del desarrollo de la tecnología de los buques, con la aparición de muchos sistemas nuevos y de buques muy especializados. Pongamos el ejemplo de los remolcadores; es raro hoy día que se construya un barco sólo con esa función; por el contrario, los remolcadores mayoritariamente incorporan capacidad contraincendios de otros buques, recuperación de residuos, salvamento marítimo, etc. En el otro extremo por tonelaje se encuentran los buques metaneros, en los que nuestros astilleros han sido pioneros, y que han

aumentado enormemente su tamaño. Las Sociedades de Clasificación hemos respondido al desarrollo de la tecnología modificando nuestros Reglamentos y estableciendo una gran cantidad de marcas de clasificación nuevas.

Desde hace 25 años los buques tienen que cumplir requisitos cada vez más exigentes con el objetivo de eliminar los buques subestandar. Las Sociedades de Clasificación, expertas en la inspección de los buques, han expulsado de sus registros marítimos a muchos barcos que no han sido capaces de superar los nuevos criterios, y a los armadores que no han dedicado recursos suficientes para el correcto mantenimiento de los barcos.

Un aspecto que ha cambiado mucho son las banderas de los buques, muchas de las cuales hace 25 años ni se conocían, si es que existían, y aún hoy no me resulta fácil señalar la posición en un mapamundi de algunas islas que abanderan un considerable número de barcos.

Gracias a la evolución tecnológica, los astilleros han construido buques más seguros, pero más complejos y con tripulaciones reducidas. La comunidad marítima era consciente de que buques buenos mal gestionados y mal tripulados eran un peligro para el sector. Por tanto era evidente que no bastaba con establecer reglas sobre el buque. De ahí que se publicara el código ISM de gestión de la seguridad, que a efectos de las Sociedades de Clasificación incorporaba el factor humano a su trabajo habitual y además la verificación de su cumplimiento ya no es por medio de inspecciones sino de auditorías del sistema de gestión de la compañía y del buque. Permítame recordarle que auditorías e inspecciones son técnicas muy diferentes.

Otra novedad importante la constituyó la entrada en vigor del código ISPS relativo a la prevención del terrorismo, contrabando, piratería e inmigración ilegal en el mar. Era la primera experiencia de las Sociedades de Clasificación en materia de protección (security).

El conocimiento que poseen las Sociedades de Clasificación es utilizado por los astilleros y los armadores porque para ellos la consulta a dichas Sociedades es la manera más económica de mantenerse informados de los requisitos que los buques tienen que cumplir y las soluciones que son aceptables en el estado actual de la tecnología. No en vano las Sociedades de Clasificación colaboran en prácticamente todos los proyectos de investigación relacionados con los buques, sus materiales y sus equipos.

Nuevos convenios internacionales van a entrar en vigor en breve y las Sociedades de Clasificación ya están formando a sus inspectores, y también a los astilleros y armadores para facilitar su cumplimiento. Es el caso por ejemplo del Convenio de Trabajo Marítimo, que vela porque el trabajo en los buques sea realizado en condiciones dignas, o también de las nuevas exigencias de eficiencia energética que persiguen mejorar el uso de la energía y reducir las emisiones de gases contaminantes.

En resumen, cada vez son más las misiones que la comunidad marítima solicita a las Sociedades de Clasificación, y éstas han sabido adaptarse a esa demanda realizando un esfuerzo enorme en recursos humanos y técnicos,

dedicando importantes inversiones a la formación de sus inspectores y a la actualización permanente de sus conocimientos.

Otro aspecto que ha cambiado muchísimo en los últimos 25 años es la relación entre la Sociedad de Clasificación y su entorno: armadores, astilleros, autoridades de bandera, autoridades del estado rector del puerto, etc. Hace 25 años las Sociedades de Clasificación tenían una gran independencia con respecto a las autoridades de bandera y por ello en realidad no daban cuenta a nadie de sus decisiones: las tomaban con criterios puramente técnicos basándose en la experiencia de sus inspectores. Los armadores y astilleros estaban acostumbrados a esa forma de trabajar que se había mantenido desde tiempo inmemorial. Podríamos decir que la forma de actuar era " mucha experiencia y pocos papeles". Pero eso se acabó cuando la Unión Europea exigió que las Sociedades de Clasificación fueran auditadas para poder ser reconocidas por los países miembros. Los hundimientos del Erika y el Prestige han puesto en cuestión el estatuto de las Sociedades de Clasificación, que han pasado de no ser responsables de nada, a que se les acuse de ser responsables de todo, lo cual no parece lógico.

La consecuencia es que las Sociedades de Clasificación se han visto obligadas a adoptar una política de protección de sus intereses y los de sus clientes que se basa en la trazabilidad documental de todas las actuaciones y decisiones para poder superar las auditorías a que están sometidas por parte de EMSA, la Agencia Marítima Europea. Ya no es suficiente la experiencia para tomar la decisión de aceptar o rechazar una inspección, además es necesario que el sistema de gestión esté perfectamente documentado según los criterios de la administración de la Unión Europea. De no ser así, aunque el buque estuviera en perfectas condiciones primero la Sociedad de Clasificación sufriría las consecuencias pero después la investigación recaería en el astillero y en el buque. Sobre este tema particular del aumento de la documentación generada, que ha motivado numerosas quejas principalmente por parte de los astilleros, tengo la sensación de que no hemos sabido explicárselo suficientemente.

- ❖ ¿Cuál cree que ha sido la aportación más importante para el sector naval por parte de Bureau Veritas en estos últimos 50 años?.

Contribución a la seguridad marítima, desaparición progresiva de buques sub-estándar, mejoras en el Reglamento para diseñar buques más fiables, amplia red de oficinas y personal cualificado en todo el mundo en general y en España en particular para dar respuesta cercana y rápida a nuestros clientes, ya sean astilleros, armadores, fabricantes de equipos, etc...

Dentro de la mejora de los estándares de seguridad, cabe destacar la introducción de gran parte del reglamento de Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) en el reglamento de clase. En lo referente a innovación tecnológica, cabe indicar 3 aspectos:

Durante la etapa de diseño, adaptándose a las necesidades e innovaciones en este campo

Durante la etapa de construcción, con la incorporación en nuestras reglas de nuevos estándares constructivos

Durante la etapa de la vida en servicio del buque, con el mantenimiento reducido de los buques a través de modernos métodos de análisis de riesgo y estimaciones a futuro (métodos predictivos).

La flota de Bureau Veritas supera los 10000 barcos y está muy distribuida en cuanto al tipo de buque lo que exige realizar un gran esfuerzo de investigación para contribuir al desarrollo de la tecnología en cada uno de ellos. Podríamos destacar el liderazgo en dragas, buques de pasaje, atuneros y remolcadores. Especialmente significativa es la participación de Bureau Veritas en el desarrollo de la tecnología de membrana para buques metaneros.

La principal aportación de Bureau Veritas a la construcción naval en España es la existencia de un departamento técnico cualificado para aprobar planos y dossieres de todas las disciplinas de la arquitectura naval e instalaciones de máquinas marinas. Este departamento además de aprobar los planos según las prioridades marcadas por la programación de construcción del astillero, proporciona a los astilleros un soporte muy próximo y en nuestro idioma sobre la reglamentación y convenios internacionales que el buque debe cumplir. En la época que vivimos en que muchos astilleros han reducido su departamento técnico al mínimo, nuestro soporte viene a compensar en cierto modo el hueco que se ha creado. Puede ser esta una de las razones por las que la cuota de mercado de Bureau Veritas ha superado muchas veces el 50%.

Desde el punto de vista de los armadores, hemos desarrollado en Madrid lo que internamente llamamos un "Centro Marino", que es un departamento técnico encargado de atender a las necesidades de la flota española en cualquier lugar del mundo. La labor que realiza el Centro Marino es reconocida y valorada muy positivamente por los armadores, y gracias a ello clasificamos más o menos dos tercios de la flota española, hablando en número de barcos. Teniendo en cuenta que Bureau Veritas es una de las tres entidades autorizadas a realizar inspecciones en nombre de las autoridades españolas, el Centro Marino da servicio también a buques clasificados por otras Sociedades. Al fin y al cabo tenemos que colaborar en la defensa de la competitividad de la flota española.

La mejor manera de tener la posibilidad de prestar un buen servicio es estar cerca del cliente. Por este motivo Bureau Veritas es la Sociedad de Clasificación con más oficinas en España, pero además de éstas, hemos abierto oficinas en puertos de África, en Suramérica y en el Índico con la finalidad de atender las necesidades de la flota española que trabaja en esas zonas.

También Bureau Veritas ha realizado un importante esfuerzo para desarrollar herramientas informáticas que faciliten el intercambio de información por internet con los astilleros, los armadores y los fabricantes de equipos. El software Veristar Project Management (VPM) es gratuito y permite a los astilleros y oficinas técnicas someter a aprobación planos en soporte electrónico en lugar de enviar las cinco copias tradicionales que se requerían para aprobación. Pero más que un medio para intercambio de archivos electrónicos, es una potente herramienta para la gestión del proyecto, ya que muestra el estado de aprobación de cada plano o de cada prueba realizada a bordo mediante un sistema de colores rojo y verde, que indica respectivamente

que el resultado no es correcto o que está aprobado sin comentarios, respectivamente. El astillero conoce on-line los planos, las inspecciones pendientes de realizar o completar, pudiendo además actualizar su planificación. Como el astillero puede acceder a toda la información simplemente mediante el uso de un código de acceso restringido, si el astillero lo autoriza también el armador puede entrar en la web del desarrollo de la construcción de su barco, seguir la correspondencia que mantienen astillero y Sociedad de Clasificación. Algo que cada vez es más utilizado porque hay una demanda de mayor transparencia entre todas las partes que participan en un proyecto, sea del tipo que sea. Nuestra experiencia es que si bien al principio hubo bastante resistencia por parte de algunos astilleros a utilizar el VPM, una vez que el astillero comienza a manejarlo ya no lo abandona nunca porque reduce significativamente el trabajo administrativo y deja una perfecta trazabilidad del historial de cada intervención. Lo cual indirectamente redundará en beneficio del astillero porque ante la judicialización cada vez mayor de la sociedad en que vivimos la mejor defensa consiste en una buena documentación del proceso.

Análogamente, para la gestión de la flota de una compañía armadora Bureau Veritas ha desarrollado una herramienta informática www.veristar.com por internet que permite a los armadores conocer el estado de los certificados del buque y las fechas de caducidad de las próximas visitas.

- ❖ Una de las principales preocupaciones en la certificación de buques son los ruidos y vibraciones, ¿Cuáles son las líneas de actuación de Bureau Veritas en este aspecto?

Como bien señala, uno de los puntos principales de actuación de Bureau Veritas en los últimos años han sido los estudios de ruidos y vibraciones, materializados a través de las notaciones adicionales COMF-VIB y COMF-NOISE, tanto en sus diferentes grados de requerimientos (1,2 ó 3) como en la adecuación a tipos de buques particulares (tales como los buques de pasaje, a través del COMF- (VIB o NOISE). En ellas se permiten distintos niveles de ruidos y vibraciones dependiendo del uso del compartimento de que se trate. Cada vez son más los armadores que exigen niveles reducidos de ruidos y vibraciones en sus buques.

Evidentemente no es lo mismo el ruido admisible para un pasajero en un crucero que para un tripulante trabajando en un espacio de máquinas o de cocina. Pero no sólo se trata de confort; en ocasiones la minimización de ruidos y vibraciones es imprescindible para la misión del buque. Tal es el caso de los oceanográficos, en los que si el ruido generado por el buque supera unos umbrales muy exigentes, las medidas que obtienen sus aparatos científicos dejan de tener valor. Nos sentimos muy agradecidos por el hecho de que todos los buques oceanográficos construidos en España para las autoridades de pesca y de investigación han sido clasificados por Bureau Veritas. La experiencia adquirida en ellos ha permitido el desarrollo de empresas especializadas en estudios preventivos o en la obtención de mediciones, como es el caso de la empresa TSI que ha sido certificada por Bureau Veritas para este tipo de mediciones.

Cada vez los requisitos de ruidos en el entorno laboral van a ser más exigentes y hay que estar preparados para ello. Pero no sólo los ruidos en el interior del buque son importantes, sino que también el ruido radiado al mar está siendo objeto de preocupación por su efecto en la vida de los organismos marinos, especialmente en los cetáceos, que ya ha sido reconocido como la causa de alguna de las muertes de estos animales que aparecen varados en las playas.

- ❖ Además de certificar toda la vida útil del buque, desde el diseño hasta el desguace, Bureau Veritas certifica la calidad de la vida a bordo. En este sentido, ¿en qué lugar se encuentra España en cuanto a la garantía de seguridad a bordo de sus buques? ¿Qué aporta Bureau Veritas es este aspecto?

España fue uno de los primeros países del mundo en ratificar el Convenio de Trabajo Marítimo. Con la ratificación de Filipinas el pasado 20 de Agosto, ha comenzado la cuenta atrás para la entrada en vigor del Convenio de Trabajo Marítimo de 2006, que se hará efectiva el próximo 20 de Agosto de 2013.

Al ser el Convenio de Trabajo Marítimo una consolidación de los diferentes instrumentos existentes, la mayor parte de sus requisitos ya están recogidos de una manera o de otra en las diferentes legislaciones nacionales, que en muchos casos son incluso más exigentes que éste.

Sin embargo su entrada en vigor exigirá un esfuerzo de formalización, documentación y adaptación a bordo de modo que permita demostrar el cumplimiento durante las inspecciones previstas.

Numerosos armadores están tomando las medidas necesarias para conseguir que el tiempo juegue a su favor cumpliendo a tiempo y con un esfuerzo razonable los diferentes requisitos.

Contamos con la experiencia acumulada hasta la fecha, nuestra red mundial de más de 250 inspectores de trabajo marítimo, (12 en España y 4 en Portugal), formados y calificados cumpliendo los requisitos más exigentes de nuestro sistema de calidad. También contamos con nuestras 13 oficinas regionales de aprobación de planos, coordinados todos por nuestro Departamento de Trabajo Marítimo. ENn Bureau Veritas ponemos nuestra experiencia y nuestra organización a disposición de los armadores acompañándoles a lo largo de todo el proceso de implantación de este nuevo Convenio.

De esta manera y de acuerdo con las autorizaciones recibidas de las Administraciones de Bandera ya hemos inspeccionado y emitido Certificados Voluntarios de cumplimiento con el Convenio a buques con bandera de Islas Marshall, Holanda y Bahamas.

A solicitud del armador, hemos procedido a la realización de diagnósticos en buques de todo tipo identificando las áreas que necesitaban atención prioritaria y proponiendo un plan de acción adaptado a las necesidades del buque.



- ❖ **Las energías marinas y la actividad offshore en general constituyen** (La energía offshore es) uno de los sectores pujantes para los astilleros españoles, ¿qué necesidades han detectado en cuanto a la certificación, y qué ofrece Bureau Veritas?

Como bien indica, el sector eólico offshore es uno de los de mayor pujanza, tanto económica como tecnológica, en los últimos años en España.

Bureau Veritas ofrece un proceso de certificación que engloba toda la cadena de generación de energía, incluyendo, tanto la verificación del diseño (en sus diferentes vertientes, los sistemas de anclaje, etc.), y el mantenimiento en servicio. Esto se realiza para la Certificación de los equipos (Aerogeneradores y flotadores asociados), así como para la Certificación de Proyectos

El aprovechamiento de los océanos cada vez va a ser mayor y esto obliga al sector naval a tomar posiciones en dos aspectos complementarios: por un lado, la investigación para desarrollar buques y artefactos capaces de extraer recursos energéticos y minerales del fondo del mar; por otro lado, gestionar la explotación de esos recursos. Normalmente se piensa en oil&gas cuando se menciona la palabra offshore y automáticamente limitamos nuestras posibilidades a los buques de apoyo a plataformas, pero el sector en realidad es mucho más amplio. No olvidemos que en España se han construido con nuestra clasificación buques especializados en el aprovechamiento de los fondos marinos, como pueden ser gran cantidad de dragas, buques areneros, fall pipe, etc.

En cuanto al sector de las energías renovables en el mar, tenemos que lamentar el retraso respecto a los países del Mar del Norte en parques eólicos fijos al fondo, pero estamos trabajando con paso firme en el diseño y construcción de turbinas flotantes, que se adaptan más a las características batimétricas del litoral español. Tenemos que aprovechar el hecho de que son españolas las empresas líderes en energía eólica marina: Acciona, Iberdrola, Repsol y Gamesa. Como digo, ya se están diseñando en España prototipos de instalaciones eólicas flotantes. Pero no hay que limitarse a la energía eólica: también estamos participando en el desarrollo de otras energías marinas, como la undimotriz y la energía de las corrientes, a través de grupos de investigación. En todos estos proyectos, la mayoría de I+D, Bureau Veritas está realizando una gran inversión para dar soporte técnico a los proyectos. Para este fin hemos incrementado el número de ingenieros dedicados en la oficina de Madrid al estudio y aprobación de estructuras offshore.

Para los buques de servicio de los parques eólicos marinos hemos desarrollado una notación de clase: Wind Farm Service Ship, que especifica los requisitos técnicos para la construcción y mantenimiento de estos buques muy especializados.

- ❖ ¿Puede contarnos que ha supuesto el sistema VeriSTAR para su compañía?

Como hemos comentado en parte anteriormente, la familia de programas VeriSTAR engloba gran diversidad de productos involucrados en el proceso de clasificación y certificación. Los más importantes de ellos son:

VPM (VeriSTAR Project Management). Se trata de una herramienta completa de gestión de proyectos. Este programa permite el tratamiento electrónico de los planos, tanto en su recepción como en su devolución, y de los certificados de materiales y equipos. VPM ha liberado al astillero de la antigua necesidad de imprimir y enviarnos 5 copias en papel de cada plano, con el consiguiente ahorro para el astillero y mejora para el medio ambiente. Del mismo modo, el programa permite el acceso del Armador a la información durante la construcción (a todos los planos, comentarios, inspecciones), consiguiendo optimizar los recursos involucrados y con un mayor nivel de seguimiento del proyecto.

VeriSTAR Stability. Este programa permite la verificación de la estabilidad del buque, así como del resto de cálculos de arquitectura naval relacionados.

VeriSTAR Chemicals. Permite realizar la lista de productos a transportar, tanto desde el punto de vista de la clase como de la bandera del buque. Asimismo, permite realizar la labor de “ingeniería inversa”, es decir, dados los productos a transportar, realiza un “gap analysis”, viendo qué requerimientos nos faltan por cumplir en nuestro buque para poder transportar los citados productos.

Veristar.com. En un mundo globalizado como el actual, es vital para el armador disponer en tiempo real de información fiable sobre la certificación de su flota. Desde 1996 Bureau Veritas utiliza las tecnologías de la información para facilitar esta labor a los armadores a través del portal web www.veristar.com. donde, una vez identificado mediante sus claves de acceso que emplean las tecnologías más modernas de seguridad de la información para garantizar la confidencialidad, el armador puede acceder a la información completa del buque con todos los certificados, informes y documentos emitidos por Bureau Veritas en un entorno fácil de usar. En cualquier momento y desde cualquier lugar el armador puede obtener el ship status, actualizado y personalizado, claramente presentado y detallado, en formato pdf que permite la transmisión rápida a terceras partes. Los recientes avances permiten además la activación de notificaciones automáticas via email, de los diferentes eventos de interés para el armador, y adaptados a sus necesidades como pueden ser las fechas de vencimiento de los certificados o de los diferentes reconocimientos o auditorías previstas en los próximos meses, de las reservas de clase o las no conformidades existentes., etc.

Observando el respeto por el medio ambiente, intentamos cumplir y ayudar a nuestros clientes a cumplir con la máxima de la oficina sin papel.

- ❖ ¿Hacia dónde cree que se dirige la certificación en el sector naval?
- ¿Cuáles serán los aspectos en los que se va a trabajar en un futuro cercano?

No es fácil predecir el futuro pero yo veo a las Sociedades de Clasificación jugando un papel cada vez de mayor relevancia dentro del sector. Como hemos dicho antes, el inspector de casco y máquinas, cuyo trabajo consistía

por ejemplo: en ver un tren alternativo desmontado y dar fe de que su estado, si era adecuado o tenía que repararse...etc. Ahora se ha transformado en un inspector y en un auditor experto en muchas reglamentaciones de ámbitos muy distantes entre sí. Esto sólo se consigue realizando una gran inversión en formación por parte de la Sociedad de Clasificación y un gran esfuerzo personal por parte del inspector. Por otro lado, la reducción del tamaño de las oficinas técnicas de los astilleros y de las navieras conduce inexorablemente a que cada vez se tengan que apoyar más en las Sociedades de Clasificación, sobre todo si tenemos en cuenta que el incremento de convenios internacionales y reglamentaciones.

Otro aspecto muy importante que ya se está dando es la cada vez mayor solicitud de transparencia el funcionamiento de la Sociedad de Clasificación y el mayor control por parte de las autoridades de los países que delegan en ellas. Esto se traduce en un mayor rigor, no solo en la inspección del buque que siempre ha sido "conditio sine qua non", sino sobre todo en la necesidad de disponer de pruebas documentales para superar las auditorías a que esas autoridades les sometan. Gran parte de esa documentación tiene que ser proporcionada por el astillero o el armador y es importante que éstos sean conscientes de que el inspector de antaño, que no necesitaba "tantos papeles", ya no va a volver porque el sistema de reconocimiento de las Sociedades de Clasificación por las autoridades de bandera, así lo exige ya, del mismo modo que les obliga a ellas en virtud de las resoluciones de IMO.

Esto es más fácil de explicar a los armadores que a los astilleros, sobre todo cuando aquéllos se dedican a viajes internacionales y están sometidos continuamente a inspecciones por el estado rector del puerto. Saben bien que la falta de un sello en un documento o un plano no actualizado puede ocasionar la detención del barco, con el consiguiente perjuicio económico para el armador y el empeoramiento del nivel de calificación para esa bandera. Esto puede parecer un poco absurdo porque el barco no va a ser menos seguro porque le falte un sello, pero así están los tiempos, las Sociedades de Clasificación tenemos que hacer todo lo posible para que los barcos estén en perfecto estado de revista. En cambio a los astilleros es más difícil convencerles, y nos tachan en ocasiones de exceso de burocracia, porque ellos terminan su trabajo con la entrega del barco y la garantía de funcionamiento de los equipos y sistemas, pero no acompañan al barco durante su explotación hasta el desguace como hacemos las Sociedades de Clasificación.

Hay que destacar también que las autoridades de bandera de los barcos cada vez tienen que realizar un mayor control sobre la flota que abanderan y también sobre los buques que tocan sus puertos, y esto en un entorno de menores dotaciones presupuestarias, lo que les llevará sin duda, como ya está ocurriendo, a delegar en mayor medida en las Sociedades de Clasificación, que en definitiva amplían la capacidad inspectora del Estado sin coste para éste. Tenemos que ser conscientes de que antes o después los presupuestos generales del Estado no van a continuar asumiendo el coste de la inspección de los buques, del mismo modo que el Estado no lo hace con la inspección de nuestro coche o del ascensor de casa.

❖ Por último, ¿hacia dónde camina la División Naval de Bureau Veritas?

En primer lugar hay que reconocer que la crisis nos está afectando al igual que a todo el sector. Sin embargo no podemos perder de vista que la recuperación antes o después vendrá y que Bureau Veritas apuesta decididamente por España como país marítimo con una gran área de influencia actual en Europa, el Mediterráneo occidental, África y sobre todo un gran potencial en Hispanoamérica donde inexplicablemente nuestro sector no tiene la presencia que debería.

Esa apuesta por España como país marítimo se fundamenta en factores intrínsecos como la existencia de la infraestructura necesaria de astilleros, armadores, fabricantes y oficinas técnicas, y de personal técnico cualificado a todos los niveles. Es muy significativo el hecho de que importantes armadores españoles en medio de la crisis estén ampliando sólidamente sus actividades en países como Brasil, Argentina, Venezuela, Estados Unidos, Angola, etc. Por otro lado, es cierto que en los últimos años han cerrado algunos astilleros, pero también lo es que otros, precisamente los de más éxito, han invertido en la adquisición de astilleros. También importantes empresarios del sector de los bienes de equipo están invirtiendo en la capitalización de astilleros. La confianza de los inversores nos indica que tenemos motivos para pensar que nuestra apuesta por España tiene una base sólida.

Por este motivo estamos haciendo un gran esfuerzo por mantener la plantilla a pesar de la disminución de la actividad. Nuestra plantilla es joven pero ya con una gran experiencia y la productividad y cualificación necesarias para dar la respuesta inmediata que precisan los astilleros y los armadores para conseguir la aprobación de los planos y la inspección de una nueva construcción o una transformación en el menor plazo posible.

Confiamos en que las autoridades de la Marina Mercante española deleguen en Bureau Veritas nuevas misiones de inspección, aprobación de planos y dossieres y certificación.

Nuestra apuesta estratégica en España se basa no sólo en mantener sino en potenciar el número de técnicos especializados, ampliando los campos de conocimiento y cualificación de nuestras oficinas en España. En este sentido en noviembre hemos incorporado a la oficina de aprobación de planos un ingeniero procedente de nuestra oficina central de París especializado en estructuras offshore y eólica flotante, al que se unirá en enero otro español que ha estado unos años desplazado en formación en la sede de Bureau Veritas. Cuando vemos que otras Sociedades de Clasificación, que son organizaciones muy inteligentes y bien informadas, están reduciendo su capacidad en España, no podemos dejar de pensar que la apuesta de Bureau Veritas es bastante arriesgada pero estamos decididos a continuar invirtiendo aquí porque están surgiendo nuevas actividades en las que hay que involucrarse desde el momento inicial, que son los proyectos de I+D en los que Bureau Veritas participa muy activamente.

En resumen, podemos decir que salvando la depresión del momento actual vemos un futuro esperanzador en el sector marítimo español y no vamos a dejar de invertir para mantener y mejorar la excelente posición con la que los

astilleros y armadores de nuestro país tradicionalmente han distinguido a Bureau Veritas.

- ❖ No parece haberle ido mal a Bureau Veritas en España. ¿Se han cometido errores?

Bureau Veritas ha estado muy presente en el sector naval español desde hace más de 150 años, con referencias importantes como pueden ser el buque Joaquín del Piélagos, primer buque de hierro construido en España y clasificado por Bureau Veritas a finales del siglo XIX, el petrolero E-3, los primeros metaneros, los primeros buques de guerra construidos con clasificación para la Armada Española, buques de pasaje muy complejos, pesqueros, remolcadores, dragas grandes y pequeñas, muchos buques para la administración española, organismos de investigación, y un largo etcétera.

Como es natural, en tantos años y con tantos buques es normal que se hayan cometido errores, todos involuntarios por supuesto y por los que pedimos disculpas sinceramente. De las insatisfacciones que me quedan de los años de la abundancia es que a pesar del enorme esfuerzo realizado por nuestros ingenieros la avalancha de planos era tal que fue imposible cumplir los plazos comprometidos. Claro está que no éramos una excepción, pero a cada uno le duelen sus faltas.

En suma, si bien todo lo que está en manos de seres humanos es imperfecto, el balance es positivo y creo que el sector reconoce en nosotros la voluntad de colaborar estrechamente y desde la proximidad, y de involucrarnos en buscar soluciones y aportar lo mejor de nosotros mismos para el desarrollo del sector marítimo español.