

UNIVERSIDAD PONTIFICIA COMILLAS ICAI- ICADE  
INSTITUTO MARÍTIMO ESPAÑOL  
MASTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

LAS NORMAS DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS E INSTALACIONES  
PORTUARIAS Y EN LA REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS

POR LA ESTUDIANTE PANAMEÑA:  
ILEEN IVANNA LEZCANO URRIOLA  
4-757-490

Fecha de inicio del Master: 16 de octubre de 2017

Fecha de entrega: 4 de julio de 2019

# ÍNDICE

## CAPÍTULO I. **Introducción y Aspecto General.**

- I. Introducción. 1
- II. Aspecto General. 2

## CAPITULO II. **La importancia de la seguridad portuaria a nivel global.**

- III. Las Tendencias del Transporte marítimo y el desarrollo portuario en el contexto del comercio mundial y regional 4
  - 1. Hacia una red global de puertos 6
  - 2. La Nueva dinámica portuaria: Los Transbordos 7
  - 3. La Globalización y los operadores Marítimos 8
  - 4. Concentración marítima y alianzas marítimas internacionales 10
- IV. Normativa Aplicable 12
- V. La seguridad portuaria y la disminución de riesgos 20
- VI. El control en los puertos, las mercancías peligrosas y el tráfico ilícito de drogas 23
  - 1. El Control y la seguridad en las instalaciones portuarias 27
  - 2. El control de las mercancías peligrosas 28
  - 3. El control del tráfico de drogas y estupefacientes 32
- VII. La coordinación entre instituciones puertos y aduanas la comunidad portuaria 32
- VIII. La Automatización de la información portuaria 34
  - 1. El intercambio electrónico de datos (EDI) 34
  - 2. Otros sistemas y tecnologías 35
- IX. Estrategia de control para seguridad de instalaciones portuarias 36

## CAPITULO III. **La seguridad en las actividades portuarias**

- X. Disposiciones Generales Sobre la Seguridad en las actividades portuarias 38
  - 1. Concepto de Seguridad 40
  - 2. Los Accidentes Marítimos en la Ley de Navegación Marítima 40
    - 2.1 Averías Marítimas 41

2.2	La avería Gruesa o Común	42
2.3	La Avería Particular	48
2.4	Abordaje...	48
2.5	Arribada Forzosa	52
2.6	Naufragio y Hundimiento	53
2.7	Asistencia Marítima	55
2.8.	Salvamento Marítimo	55
2.9.	Clase de Salvamento	59
2.9	Salvamento Voluntario	60
3.	Causas de los Accidentes	61
4.	Consecuencias de los Accidentes	61
XI.	Prevención de Accidentes	62
1.	Principios Fundamentales	62
2.	Control de Actos Inseguros	65
3.	Control de Condiciones inseguras	66
XII.	Políticas de Salud, Seguridad y Medio Ambiente	66
1.	Deberes	68
2.	Responsabilidades	69
3.	Aspectos Legales	70
XIII.	Normas Generales de Seguridad	70
1.	Trabajo en lugares Cerrados y cámaras frigoríficas	71
2.	Seguridad de los medios de acceso a los barcos y bodegas	75
3.	Condiciones de Seguridad a bordo de un buque Convencional	76
4.	Condiciones de Seguridad en la transferencia de la carga	77
5.	Condiciones de seguridad en áreas de almacenamiento	78
6.	Seguridad en las oficinas administrativas	79
6.1	Seguridad en las zonas comunes no otorgadas en concesión y en particular en la zona de maniobra	87
6.2	Coordinación de las actividades laborales	88
<b>CAPITULO IV. Conclusiones</b>		<b>93</b>
<b>CAPITULO V. Bibliografía</b>		<b>95</b>

# CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN Y ASPECTO GENERAL

## I. Introducción

Técnicamente la seguridad de puertos es una actividad administrativa, encaminada a prevenir la ocurrencia de accidentes, cuyo resultado final es el daño, que a su vez se traduce en pérdidas. Así entonces, la palabra seguro, en términos de la seguridad industrial, significa que el trabajador se encuentra libre y exento de todo daño o riesgo. También la palabra seguro se refiere al contrato por el cual una persona, natural o jurídica, se obliga a compensar pérdidas o daños que ocurran en las situaciones que conlleven riesgos.

Para los efectos de esta investigación, me enfocaré en la seguridad destinada al transporte de carga marítima, que es una actividad fundamental para el desarrollo del comercio interno y externo de los países; debido a ello, se ha venido conformando y perfeccionando una gran industria mundial del transporte, que cada vez es más utilizada.

En el Primer Capítulo presentaré una síntesis de los aspectos generales del proyecto y los elementos técnicos que componen nuestra investigación como los objetivos, propósitos y justificación del mismo. Al mismo tiempo expondremos los antecedentes que nos hicieron tomar la decisión de trabajar el tema de nuestro proyecto.

En el Segundo Capítulo, se concentrará la atención en el tema de las actividades portuarias, el rol que éstas desempeñan y los accidentes marítimos.

En términos generales, con este trabajo se busca dar a conocer la importancia que tiene la seguridad portuaria para la operación de puertos y su seguridad.

## II. Aspecto General

El hombre en su evolución ha ingeniado diversos mecanismos para transportarse y trasladar sus productos, siendo desde hace muchos años el transporte marítimo uno de los más factibles, cuando de volúmenes se trata.

Esto ha generado que poco a poco, se incrementara la fabricacion de naves de diverso calado, infraestructuras en las que puedan hacer sus cargas y descargas, pasando desde las más sencillas, hasta llegar, hoy en día, a unas muy sofisticadas.

Ha sido tal la evolución de esta actividad, que han surgido astilleros, operadores y empresas dedicadas a explotar la actividad del transporte marítimo, a gran escala.

Como todo, de igual forma se ha tenido que ir normando la actividad, a través de convenios y regulaciones especiales, que van desde la seguridad laboral de las trabajadores, la relación propia de la actividad mercantil, con sus derechos y obligaciones, hasta llegar hoy en día a demandar la necesidad de contar con actividades conexas que permitan optimizar los recursos.

Ahora bien, no podemos dejar de mencionar que en todas las épocas, la actividad de transporte marítimo se ha visto afectada y empañada por acciones delictivas que han puesto en riesgo la seguridad de la vida humana, los bienes que se transportan y los navíos, como lo fue el caso de la Piratería. Si bien, en la actualidad, aún se experimenta este hecho delictivo, con poca frecuencia, no deja de ser menos cierto que, a medida que ha ido repuntando el crecimiento de esta actividad, también han ido surgiendo otro tipo de acciones delictivas que perjudican enormemente su desarrollo y estabilidad, como lo es el caso de los crímenes organizados en materia de drogas, tráfico ilegal de armas y de personas, lo que ha producido el surgimiento de normativas legales y convenios que regulan la seguridad marítima y portuaria, además de que los propios Estados, en su interés de garantizar la vida y seguridad de sus conciudadanos y bienes, están implementando planes y programas para ayudar a combatir este flagelo, esfuerzo que se ve favorecido por el desarrollo de la tecnología.

## **CAPITULO II. LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD PORTUARIA A NIVEL GLOBAL.**

En los siguientes epígrafes he utilizado el Manual de José Viveros – Modulo de Administración de Empresas Marítimas en Panamá.

*Después de los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001, en Nueva York, surgió, en EEUU y en el resto del mundo, surgió la necesidad de implementar mejoras en la seguridad en los distintos puntos de ingreso al país tanto en las fronteras como en los puertos y aeropuertos; así como el riguroso control de personas y de mercancías.*<sup>1</sup>

*Del análisis realizado en materia de seguridad portuaria surge que, la falta de control no es sólo un problema de los países en vía de desarrollo, sino que forma parte de una dificultad vigente en gran cantidad de puertos del mundo, y que exponen tanto a las cargas, los buques y la seguridad del país a numerosos peligros.*<sup>2</sup>

*Se han tenido que prever las medidas de seguridad, debido a que se ha evidenciado que, dentro de muchas zonas portuarias, incluyendo de los países desarrollados, el tránsito de peatones, camiones y vehículos circulaban por el mismo, sin mayor control; situación ésta que se ha incrementado con la entrada y tránsito de personas y de mercancías. Debido a la gran preocupación que ese evento ha acarreado, se han consolidado diferentes medidas orientadas al incremento de la seguridad portuaria. Sin embargo, esta posición ha conducido a un enfrentamiento entre los EEUU, la Unión Europea y otras regiones del mundo disconformes con la obligatoriedad de la aplicación de esas medidas de seguridad. Algunos actores del comercio internacional ven, en estas medidas, el riesgo que se conviertan en restricciones de tipo arancelario que redunden en protecciones de los mercados de aquellos países que los apliquen.*<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Viveros, José. Manual – “Modulo de Administración de Empresas Marítimas en Panamá” . 2010. pág. 54

<sup>2</sup> Id.

<sup>3</sup> Id.

### **III. Las Tendencias del Transporte marítimo y el desarrollo portuario en el contexto del comercio mundial y regional.**

*La globalización económica, acompañada por la apertura comercial en casi todos los países del mundo, creó la posibilidad de integrar mercados a escala supranacional mediante la formación de redes productivas y territoriales extensas, apoyadas en la innovación tecnológica reciente. La globalización es una etapa superior dentro del proceso de internacionalización de capital y tiene que ver con la posibilidad organizativa y tecnológica de fragmentar y flexibilizar a escala planetaria los procesos productivos buscando ventajas comparativas para cada fase de fabricación, en espacios geográficos diferenciados e inclusive distantes. Ahora bien, esta suerte de acercamiento de espacios y unidades productivas distantes se apoyan fuertemente en los rápidos cambios registrados en el transporte y las comunicaciones.<sup>4</sup>*

*Efectivamente, con la fragmentación de la producción a nivel global y con los nuevos sistemas productivos que trabajan sin inventarios (“justo a tiempo”) las actividades de transporte y distribución cambian radicalmente sus características y su importancia en el contexto de los procesos productivos. En efecto, ahora las actividades de transporte y distribución se consideran como un subsistema del sistema total de producción. Esto significa que, lo importante ahora es la cadena total o integrada de transporte. Por lo tanto, desde la compra de las materias primas en el lugar de producción, hasta la entrega de los productos al almacén del receptor, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran en una red única.<sup>5</sup>*

*Esta visión sistemática nace con la incorporación de la logística y las nuevas formas de organización de la producción que tienen una concepción integral de un proceso productivo crecientemente fragmentado y territorialmente disperso.<sup>6</sup>*

*La logística es concebida, desde su incorporación masiva en los esquemas de organización de las empresas durante la década de los ochenta, como técnica. La flexibilidad se refiere, en gran medida, a la posibilidad tecnológica y organizativa de adaptarse rápidamente a las fluctuaciones de la demanda, a la posibilidad de trabajar con inventarios mínimos, a la factibilidad de desconcentrar fases del proceso productivo y también de externalizar funciones en busca de mejores tasas de ganancia para las*

---

<sup>4</sup> Ibid pag.55

<sup>5</sup> Id.

<sup>6</sup> Id

*empresas, pero la flexibilidad tiene implicaciones crecientes para la fuerza de trabajo, ya que los términos de contratación también se flexibilizan y se ajustan plenamente a las fluctuaciones económicas.*<sup>7</sup>

*Todos estos subsistemas, con actividades y flujos realizados en diferentes espacios, integran el sistema de producción. En este sentido, la producción ahora integra actividades como el transporte, el almacenamiento y la distribución física; las cuales, durante el período previo, funcionaban separadas y no integradas a ella. Por lo tanto, el desplazamiento no se concibe más como determinado por las necesidades exteriores del proceso de producción, sino que toma simultáneamente en cuenta los parámetros técnicos del proceso productivo y dinámico del desplazamiento. De esta forma, el transporte se transforma, en una maniobra estratégica y las fases de producción y de desplazamiento se relacionan íntimamente, al punto de devenir indisociables, ampliando el campo de la logística, cuya función integradora restaura la importancia de la circulación.*<sup>8</sup>

*En este contexto, un sector clave en la transformación organizativa y tecnológica del transporte internacional ha sido el marítimo. En efecto, buena parte de las innovaciones **tendientes** a integrar los crecientes flujos de mercancías que circulan en el planeta, se gestaron originalmente en el mar y fueron introducidas en el plano internacional, por las grandes empresas navieras del mundo. Esto no es extraño, si se considera que gran parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.*<sup>9</sup>

*Sin embargo, poco se ha dicho acerca del papel fundamental del transporte; y en particular, del marítimo como elemento que da viabilidad al proceso de globalización económica en curso.*<sup>10</sup>

*En este sentido, es propicio señalar que el transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización, junto con las comunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de computadoras. La mayor eficiencia de los servicios portuarios y de transporte marítimo han facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas*

---

<sup>7</sup> Ibid. Pag.56

<sup>8</sup> Id.

<sup>9</sup> Id.

<sup>10</sup> Id.

*y componentes en casi todos los lugares del mundo. La tecnología de la información es la base de la economía de servicios postindustrial.<sup>11</sup>*

## **1. Hacia Una Red Global de Puertos.**

*La globalización de los procesos productivos y las transformaciones tecnológicas y organizativas del transporte marítimo internacional plantean una reorganización de los puertos a escala mundial y generan la necesidad de establecer una red jerarquizada de puertos que opere en varios niveles para concentrar y redistribuir flujos de carga. La existencia de grandes puertos concentradores de carga se hizo evidente a medida que el tamaño de los buques creció; ahora bien, para concentrar carga en un nodo portuario principal se requiere eliminar varios puertos intermedios. Con esto a la vez se cumple con la exigencia, principalmente estipulada por los usuarios de los países desarrollados, de reducir tiempos de tránsito y con las expectativas de las propias empresas de transporte marítimo de aumentar los ciclos de rotación de los buques. Desde luego, este esquema implica que muchos puertos quedan excluidos de los servicios directos y, en el mejor de los casos, podrán integrarse a la red global mediante rutas indirectas o alimentadoras (rutas feeders, en idioma inglés), las cuales conducen la carga, en embarcaciones menores, hacia algún nodo portuario principal donde será transbordada a los grandes buques para transportarla a su destino final.<sup>12</sup>*

*Entonces, en la cima de esta red global de puertos se encuentran los “hubs globales”, en virtud de la envergadura de las terminales y de los flujos, del tipo de embarcaciones operadas y de la cobertura geográfica que supone vínculos multicontinentales.<sup>13</sup>*

*Los Hubs Globales se localizan generalmente en el hemisferio norte, en las rutas este-oeste donde se concentran los principales corredores y redes de transporte marítimo. Los Hubs Globales, como centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de mercancías e información, se alimentan de flujos que provienen tanto de las redes terrestres, como de las redes alimentadoras marítimas.<sup>14</sup>*

---

<sup>11</sup> Ibid. Pag,58

<sup>12</sup> Id

<sup>13</sup> Id.

<sup>14</sup> Id.

*Sin duda, el desarrollo del intermodalismo ha sido fundamental para la concentración de carga en puertos, en la medida en que extiende el “inland” (las conexiones terrestres)” y expande el Hinterland portuario hasta regiones muy distantes.<sup>15</sup>*

*Ahora bien, en espacios emergentes e históricamente no centrales dentro de la economía-mundo capitalista, caracterizados por fuertes incrementos recientes en los flujos, la red global de puertos ha requerido una instancia intermedia entre el gran “hub” global o puerto principal y los puertos alimentadores. La mayoría de los hub regionales se encuentran en la intersección de las rutas este-oeste con las rutas norte-sur.<sup>16</sup>*

## **2. La Nueva dinámica portuaria: Los Transbordos.**

*Un elemento consustancial a la formación de la red global de puertos es la proliferación del transbordo. La segmentación de rutas y, por lo tanto, la proliferación de los servicios marítimos indirectos entre los diversos niveles jerárquicos de la red de puerto, es condición indispensable para concentrar carga en los hubs y para llenar buques cada vez más grandes. Entonces, el transbordo se constituye en el “pegamento”, en el elemento unificador de las cadenas de transporte marítimo. En otras palabras, con el transbordo se pretende articular a la red global de puertos a un conjunto de concentradores menores (hub regionales) y puertos alimentadores que, mediante la sustitución de las rutas directas poco densas por rutas indirectas, contribuyan a aportar carga y alimentar a los grandes puertos concentradores (hub globales).<sup>17</sup>*

*En la actualidad se han construido puertos que viven casi exclusivamente del transbordo. Muchos hubs regionales, localizados en puntos geográficos claves de intercepción de rutas y corredores de carga marítima, tienen esta característica.<sup>18</sup>*

*Tal es el caso de Puerto Manzanillo, en Panamá, en donde el transbordo representa el 70 y 90 por ciento de los contenedores manejados.<sup>19</sup>*

*Esta tendencia ha generado grandes expectativas de constituir puertos concentradores en los países latinoamericanos, la carga local, más la carga en transbordo, contribuirían los fundamentos esenciales de tales nodos de transporte.<sup>20</sup>*

---

<sup>15</sup> Ibid. Pag.59

<sup>16</sup> Id.

<sup>17</sup> Ibid. Pag60.

<sup>18</sup> Id.

<sup>19</sup> Id.

### 3. La Globalización y los operadores Marítimos

*En la actualidad, las principales navieras del mundo ofrecen servicios regulares integrados de puerta a puerta y para ellos se han constituido como operadores de Transporte Multimodal.<sup>21</sup>*

*A partir de allí, surgen otros agentes que también organizan cadenas intermodales, sin ser necesariamente navieros, aunque estos últimos tienden a especializarse en la consolidación de envíos pequeños y medianos de una gran diversidad de exportadores e importadores. Lo cierto es que, el mayor cambio provocado por el inter modalismo quizás sea la aparición de los Operadores de Transporte Multimodal, cuya función es cada vez más importante en la elección y el control de la cadena de transporte.<sup>22</sup>*

*Pero, la emergencia de estos actores no es fortuita. La fragmentación del proceso productivo, el funcionamiento justo a tiempo del aprovisionamiento de insumos y la incorporación de la logística, como método de control de los flujos, supone la aparición de nuevos agentes, cuya tarea es articular espacial y temporalmente tales procesos. En otras palabras, la fragmentación y externalización de diversas actividades de la producción y la tendencia hacia la eliminación de inventarios, ha propuesto, por una parte, la diversificación de los espacios de producción y, por otra, la intensificación de los flujos dentro de una misma cadena de producción.<sup>23</sup>*

*Por eso, el comercio internacional y el intercambio de bienes intra-firma e intra-rama han crecido a un ritmo muy superior al de la producción misma. El comercio y los servidores marítimos concomitantes están creciendo a un ritmo mayor que el PIB mundial. Lo mismo vale para la cifra total pagada a nivel mundial en concepto de servicios de transporte, aunque en una proporción algo menor. En 1995, la producción mundial creció en un 3.7%, el monto comercializado en un 15.4% y la cifra total en concepto de fletes en un 12.8%. En 1997, la producción mundial se incrementó en un 3% mientras que el volumen del comercio aumentó un 9.5%.<sup>24</sup>*

*Ahora bien, tal intensificación y diversificación de flujos tiene que ser organizada por un agente especializado y, normalmente, externo a la planta; es decir, por un Operador de*

---

<sup>20</sup> Ibid. Pag.61

<sup>21</sup> Id.

<sup>22</sup> Id.

<sup>23</sup> Id.

<sup>24</sup> Ibid. Pag 62.

*Transporte Multimodal. Obviamente este actúa en coordinación y en función de las demandas de los consorcios y plantas industriales. Pero, no se crea que el Operador de Transporte Multimodal asuma necesariamente un papel de subordinación frente a los consorcios globales de producción de bienes. Al contrario, tiene un papel activo como diseñador y facilitador de la distribución de los flujos. Más aún, en determinadas cadenas productivas el papel de los Operadores de Transporte Multimodal, aliados con los “Brokers” o distribuidores internacionales, es fundamental para penetrar mercados, negociar precios de ventas e incluso para establecer niveles de producción susceptibles de colocar en diversos países.<sup>25</sup>*

*Así, el Operador de Transporte Multimodal participa directamente en la creación y operación de redes. En este sentido, es un agente que juega un papel relevante en la articulación espacial de las cadenas globales de producción, especialmente en lo que corresponde a las fases de traslado, almacenamiento, consolidación y distribución de flujos, ya que escoge y desarrolla determinada ruta, determinado puerto o corredor de transporte con todas las implicaciones que esto significa en términos de localización y atracción de actividades productivas y, de la misma forma, excluye puertos y derroteros que sin su acción integradora difícilmente podrán articularse como espacios competitivos en la economía global.<sup>26</sup>*

*Por lo tanto, la actuación de los Operadores de Transporte Multimodal puede modificar sensiblemente el ámbito de acción de un puerto. La integración que realiza sobre el territorio, mediante la articulación de los diversos sistemas de transporte, amplía considerablemente el hinterland portuario, le permite penetrar en regiones lejanas anteriormente no vinculadas a procesos productivos internacionalizados, así como excluir a otros territorios por quedar fuera de las rutas establecidas.<sup>27</sup>*

*Los Operadores de Transporte Multimodal, con el apoyo de una tecnología relacionada inicialmente al transporte marítimo, pero posteriormente adaptada a los demás modos de transporte, como es el caso del contenedor, con el desarrollo de equipos y terminales especializadas y con las nuevas tecnologías de la comunicación, especialmente el Intercambio Electrónico de Datos, son los verdaderos estructuradores y organizadores de la red global de puertos y transportes, así como de la distribución*

---

<sup>25</sup> Id.

<sup>26</sup> Id.

<sup>27</sup> Id.

*física internacional y la comunicación integrada al proceso de producción. Los imperativos de la economía – mundial impulsan a los Operadores de Transporte Multimodal a desarrollar cadenas o redes integradas “puerta a puerta” y este control sobre las redes les permite ser los principales agentes en la restructuración de rutas y en la conformación de un sistema global de puertos.<sup>28</sup>*

*En definitiva, el intermodalismo, y la acción de los agentes que desarrollan tal actividad, ubican a los puertos en una situación completamente diferentes a la del período previo. Por lo tanto, el puerto actual para revalorizarse como lugar tiene que constituirse en un nodo peculiar dentro de una red integradas de producción y distribución que se despliega globalmente, pero no sobre todos los lugares sino sobre territorios específicos. Ahora bien, las notables transformaciones que se están presentando en el ámbito marítimo-portuario, junto al desarrollo de tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos. Intermodalismo, no pueden entenderse plenamente, sin un conocimiento previo del papel que está desempeñando la innovación tecnológica en el sector del transporte y las comunicaciones.<sup>29</sup>*

#### **4. Concentración marítima y alianzas marítimas internacionales**

*La posibilidad tecnológica de construir buques más grandes y veloces permite a los operadores marítimos reestructurar rutas y servicios para captar mayores segmentos de mercado. En este sentido, la tendencia hacia la concentración es propia de la economía – mundo capitalista; por lo tanto, no podría considerarse, por sí misma, como una novedad.<sup>30</sup>*

*Particularmente, en las fases de innovación tecnológica, las empresas más fuertes y mejor posicionadas han tomado ventaja de sus competidores. Así, los más débiles o pequeños han quedado fuera del mercado.<sup>31</sup>*

*Quizás lo que llama la atención en esta fase de la economía capitalista, es la magnitud que han adquirido las concentraciones. En efecto, los procesos de globalización económica y apertura comercial y financiera, junto a innovaciones tecnológicas en la*

---

<sup>28</sup> Ibid. pag.62

<sup>29</sup> Id.

<sup>30</sup> Ibid. pag 65

<sup>31</sup> Id

*producción, las comunicaciones y el transporte, están permitiendo la formación de concentraciones y el transporte, de un tamaño y una cobertura geográfica desconocida en los períodos previos. Las grandes alianzas o fusiones en el sector financiero y en diversas ramas industriales, tales como las telecomunicaciones, la automotriz, la electrónica y la química, entre otras, han dado lugar a enormes y complejos consorcios globales, fragmentados en diversas localizaciones sobre la faz del planeta, pero articulados e integrados en red, lo cual permite verificar y realizar procesos simultáneamente, en tiempo real, entre empresas o plantas localizadas en regiones o países ampliamente distantes entre sí. Esta visión rebasa cuantitativa y cualitativamente la imagen, ya clásica de la empresa transnacional con sus filiales en países semi periféricos o periféricos, propia de los años setenta. Lógicamente, el transporte marítimo internacional no escapa a esta tendencia.*<sup>32</sup>

*La formación de consorcios o agrupaciones de dimensiones desconocidas previamente, está en curso. Por una parte, la liberalización del comercio mundial y la globalización de la producción han generado fuertes presiones para abrir a la competencia los servicios marítimos regulares, los cuales durante décadas han estado protegidos y controlados con organizaciones de tipo cartel, como las llamadas Conferencias Marítimas, que establecían fletes y múltiples condiciones para mantener cierta exclusividad y control sobre las rutas. Ahora, con la globalización de la producción, las empresas necesitan mantener un flujo constante de materiales entre plantas dispersas que trabajan justo a tiempo con inventarios mínimos, por lo tanto, constantemente está presente en los dos actos del comercio exterior, la exportación y la importación. En este sentido, empujan a los gobiernos nacionales a liberalizar y meter en competencia a los transportistas, mediante cambios en las legislaciones sobre transporte marítimo y multimodal. Simultáneamente, exigen a las navieras y operadores multimodales a crear alianzas estratégicas para continuar explotando el mercado.*<sup>33</sup>

*El proceso de concentración en la esfera del transporte marítimo significa que los sectores portuarios y las empresas navieras más importantes, están captando una cuota creciente del mercado a expensas de los otros participantes más pequeños. Este proceso no es nuevo, ya que es parte de una tendencia que se originó en la revolución industrial. Sin embargo, ha ido cobrando fuerza en los últimos años. En particular, y a la luz de la liberalización del comercio y del crecimiento económico de los países en*

---

<sup>32</sup> Ibid. pag 66

<sup>33</sup> Id

*desarrollo, el sector portuario y las empresas de transporte en buques de líneas regulares de esos países están comenzando a sentir este proceso de concentración con peculiar intensidad.*<sup>34</sup>

*Ahora bien, las principales empresas navieras no sólo están aumentando su tamaño y capacidad de participación en el mercado mediante la introducción de buques más grandes, que les permiten mover mayor volumen de carga a menor costo, sino que también lo hacen mediante la formación de alianzas estratégicas o mediante la adquisición o fusión de las empresas competidoras.*<sup>35</sup>

*Sin duda, las alianzas estratégicas y las fusiones de los llamados mega-carriers (grandes consorcios de transporte marítimo y multimodal) representan una nueva y sólida tendencia que modifica notablemente la organización del transporte marítimo internacional y la posición de los puertos.*<sup>36</sup>

#### **IV. Normativa Aplicable.**

*“La Organización Marítima Internacional por sus Siglas OMI establece: El Convenio SOLAS en sus versiones sucesivas está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita – por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.*

*Por lo tanto, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones, encontrando que, la versión vigente en la actualidad se conoce como "Convenio SOLAS, 1974, enmendado", regula lo siguiente:*

#### **Disposiciones técnicas**

*El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su*

---

<sup>34</sup> Id.

<sup>35</sup> Id.

<sup>36</sup> Ibid. pag.67

*seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como "supervisión por el Estado rector del puerto". La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos.*

### **Capítulo I Disposiciones generales.**

*En este capítulo figuran reglas que se refieren al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acrediten que el buque cumple las prescripciones del Convenio. El presente capítulo incluye también disposiciones para la supervisión de los buques en puertos de otros Gobiernos Contratantes.*

### **Capítulo II-1 – Construcción – Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas.**

*La subdivisión de los buques de pasaje en compartimientos estancos ha de estar concebida de modo que después de la supuesta avería en el casco del buque éste permanezca a flote y en posición de estabilidad. También se establecen prescripciones relativas a la integridad de la estanquidad y a la disposición del circuito de achique para buques de pasaje, así como prescripciones de estabilidad para buques de pasaje y de carga.*

*El grado de compartimentado -medido a partir de la distancia máxima permisible entre dos mamparos adyacentes- varía con la eslora del buque y el servicio a que esté destinado. El grado más elevado de compartimentado es aplicable a los buques de pasaje.*

*Las prescripciones relativas a las instalaciones de máquinas e instalaciones*

*eléctricas tienen por objeto asegurar que se mantienen, en diversas situaciones de emergencia, los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación.*

*En 2010 se adoptaron las "normas basadas en objetivos" para petroleros y graneleros, en las que se establece que los buques nuevos deberán proyectarse y construirse para una vida útil de proyecto específica, y deben ser seguros y racionales desde el punto de vista del medio ambiente, tanto sin avería como en determinadas condiciones de avería, durante toda su vida útil.*

*Estas reglas estipulan que los buques deben tener la resistencia, integridad y estabilidad adecuadas para reducir a un mínimo el riesgo de pérdida del buque y de contaminación al medio marino debido a un fallo estructural, incluidos los desmembramientos, que puedan resultar en inundación o en la pérdida de integridad de la estanquidad.*

### **Capítulo II-2 – Prevención, detección y extinción de incendios.**

*En este capítulo figuran disposiciones pormenorizadas de seguridad contra incendios aplicables a todos los buques, que incluyen medidas específicas en relación con los buques de pasaje, los buques de carga y los buques tanque.*

*En estas disposiciones se establecen los siguientes principios: división del buque en zonas principales y verticales mediante mamparos límite estructurales aislados; separación entre los espacios de alojamiento y el resto del buque mediante mamparos límite estructurales aislados; uso restringido de materiales combustibles; detección de cualquier incendio en la zona en que se origine; contención y extinción de cualquier incendio en el espacio en que se origine; protección de los medios de evacuación y de acceso a posiciones para combatir los incendios; pronta disponibilidad de dispositivos extintores de incendios; reducción al mínimo del riesgo de inflamación de los gases de la carga.*

### **Capítulo III – Dispositivos y medios de salvamento.**

*En este capítulo figuran disposiciones relativas a dispositivos y medios de salvamento, que incluyen prescripciones relativas a los botes salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas en función del tipo de buque. En el Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS) se establecen*

*prescripciones técnicas específicas relativas a los dispositivos de salvamento, que en virtud de la regla 34 tienen carácter obligatorio, al establecerse que todos los dispositivos y medios de salvamento cumplirán las prescripciones aplicables del Código IDS.*

#### **Capítulo IV – Radiocomunicaciones.**

*En este capítulo se incorpora el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). Todos los buques de pasaje y de carga de tonelaje bruto igual o superior a 300 dedicados a viajes internacionales deberán llevar el equipo destinado a mejorar las posibilidades de salvamento tras un accidente, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS) y los respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) usados para la ubicación de buques o de embarcaciones de supervivencia.*

*Las reglas del capítulo IV versan sobre los compromisos contraídos por los gobiernos para la provisión de servicios de radiocomunicaciones, así como las prescripciones relativas al transporte de equipos de radiocomunicaciones a bordo de los buques. Este capítulo está estrechamente vinculado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.*

#### **Capítulo V - Seguridad en la navegación.**

*En el capítulo V se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los Gobiernos Contratantes, y contiene disposiciones de carácter operacional aplicables en general a todos los buques dedicados a toda clase de viajes. Esto resulta un contraste considerando el Convenio en su totalidad, que sólo es aplicable a ciertas clases de buques dedicados a viajes internacionales.*

*Los temas de qué trata este capítulo comprenden el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques; el servicio de vigilancia de hielos; la organización del tráfico; y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.*

*En ese mismo capítulo se estipula también la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente.*

*Por medio de este capítulo se confiere carácter obligatorio al transporte de registradores de datos de la travesía (RDT) y a los sistemas de identificación automática (SIA) a bordo de buques.*

### **Capítulo VI - Transporte de cargas.**

*Este capítulo versa sobre todos los tipos de cargas (excepto líquidos y gases a granel) "que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales". En sus reglas se establecen prescripciones relativas a la estiba y sujeción de las cargas y de las unidades de carga (como por ejemplo, los contenedores).*

### **Capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas.**

*En este capítulo, las reglas figuran en tres partes:*

**Parte A** - *Transporte de mercancías peligrosas en bultos – que contiene disposiciones sobre clasificación, embalaje, marcado, etiquetado y rotulación, documentos y estiba de las sustancias peligrosas. Por otra parte, se exige a los Gobiernos Contratantes que publiquen instrucciones en sus respectivos países, al tiempo que también se confiere carácter obligatoria al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), elaborado por la OMI, que se actualiza constantemente para dar cabida a nuevas mercancías peligrosas y para complementar o revisar las disposiciones existentes.*

**Parte A-1** – *Transporte de mercancías peligrosas sólidas a granel – en la que se establecen prescripciones sobre documentos, estiba y segregación en relación con estas mercancías y se dispone la obligación de notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas.*

*En la Parte B se establecen prescripciones sobre la construcción y equipo de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel y se dispone que los buques tanque quimiqueros cumplirán lo dispuesto en el Código internacional de quimiqueros (Código CIQ).*

*En la Parte C se establecen prescripciones sobre la construcción y equipo de*

*buques que transporten gases licuados a granel y se establece que los buques gaseros cumplirán lo establecido en el Código internacional de gaseros (Código CIG).*

*En la **Parte D** se establecen prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques, y también se dispone que los buques que transportan tales productos cumplirán lo dispuesto en el Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI).*

*En el presente capítulo se establece que el transporte de mercancías peligrosas se realizará de conformidad con las prescripciones pertinentes del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).*

#### **Capítulo VIII - Buques nucleares.**

*En este capítulo se establecen prescripciones básicas sobre los buques de propulsión nuclear y se refiere, de modo especial, a los riesgos radiológicos. Por otra parte, en sus prescripciones se remite al detallado y amplio Código de seguridad para buques mercantes nucleares, que fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 1981.*

#### **Capítulo IX - Gestión de la seguridad operacional de los buques.**

*En este capítulo se confiere carácter obligatorio al Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS), en el que se dispone que el propietario del buque o toda otra persona que haya asumido la responsabilidad del buque deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad (la "Compañía").*

#### **Capítulo X - Medidas de seguridad aplicadas a las naves de gran velocidad.**

*En este capítulo se confiere carácter obligatorio al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV).*

#### **Capítulo XI-1 - Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima.**

*En este capítulo se aclaran las prescripciones relativas a la autorización de las organizaciones reconocidas (responsables de llevar a cabo reconocimientos e inspecciones en representación de las Administraciones); los reconocimientos*

mejorados; el sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación; y la supervisión por el Estado rector del puerto respecto de las prescripciones operacionales.

### **Capítulo XI-2 - Medidas especiales para incrementar la protección marítima.**

En la regla XI-2/3 de este capítulo se consagra la aplicación del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP). La Parte A de dicho Código es obligatoria y en la Parte B figuran orientaciones sobre la mejor manera de cumplir las prescripciones obligatorias. Mediante la regla XI-2/8 se confirma la función que desempeña el capitán, al adoptar las decisiones que, según su criterio profesional, fuesen necesarias para mantener la seguridad del buque. Asimismo, se establece que el capitán no se verá forzado por la compañía, el fletador, ni ninguna otra persona en lo que respecta a la toma de decisiones a este respecto. En la regla XI-2/5 se dispone que todos los buques estarán provistos de un sistema de alerta de protección del buque. En la regla XI-2/6 se establecen prescripciones relativas a las instalaciones portuarias, en la que se dispone, entre otras cosas, que los Gobiernos Contratantes se asegurarán de que se efectúen las evaluaciones de la protección de las instalaciones portuarias y de que los planes de protección de las instalaciones portuarias se elaboren, implanten y revisen de conformidad con lo dispuesto en el Código PBIP. En otras reglas de este capítulo se establecen prescripciones sobre la facilitación de información a la OMI, el control de los buques en puerto (que incluyen las medidas de control y cumplimiento, entre ellas, la demora del buque, la detención del buque, la restricción de sus operaciones, incluidos, a su vez, los movimientos dentro del puerto o la expulsión del buque del puerto) y las responsabilidades concretas de las compañías.

### **Capítulo XII - Medidas de seguridad aplicables a los graneleros.**

En este capítulo se establecen prescripciones estructurales aplicables a los graneleros de eslora igual o superior a 150 m

### **Enmiendas**

El Convenio de 1974 ha sido enmendado en varias oportunidades con miras a mantenerlo actualizado.

*Las enmiendas adoptadas por el Comité de seguridad marítima (MSC) figuran en las resoluciones MSC. .”<sup>37</sup>*

**“El Reglamento del Consejo y el Parlamento de la Unión Europea 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias (ISPS)**

*El presente Reglamento introduce medidas para reforzar la protección del tráfico internacional y nacional, y de las instalaciones portuarias frente a actos ilícitos deliberados.*

*Garantiza la aplicación uniforme en toda la Unión Europea (UE) de las medidas de protección que la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó en diciembre de 2002 cuando enmendó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974.*

*Importancia:*

- *Todos los países de la UE deben aplicar plenamente el Convenio SOLAS enmendado y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias al tráfico internacional desde el 1 de julio de 2004. En el caso de los principales buques de pasaje nacionales, el plazo vence el 1 de julio de 2005.*
- *A más tardar el 1 de julio de 2007, todos los países de la UE, tras realizar una evaluación obligatoria de los riesgos para la protección, deben decidir hasta qué punto se aplican las medidas a otras categorías de tráfico nacional.*
- *Cada país de la UE informa a la OMI, la Comisión Europea y los demás países de la UE de las medidas que ha adoptado. Dicha información incluye los puntos de contacto de protección marítima designados por cada país de la UE.*

---

<sup>37</sup> OMI, “Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar “, Comité Jurídico de la OMI, 1974, <http://www.imo.org>.

- *Los buques cubiertos por las medidas especiales y que deseen entrar en un puerto de la UE deben facilitar información sobre protección a las autoridades nacionales pertinentes:*
  - *con 24 horas de antelación como mínimo; o*
  - *a más tardar, en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas; o*
  - *en cuanto el puerto de escala sea conocido, si no se conoce el puerto de escala al zarpar.*
- *Los servicios marítimos regulares que naveguen entre puertos de su propio territorio o entre dos países de la UE pueden quedar eximidos de presentar la información antes de la llegada, siempre que la muestren cuando así lo soliciten las autoridades.*
- *Las autoridades nacionales disponen de una lista de compañías y buques que gozan de exenciones y la actualizan periódicamente.*
- *A más tardar el 1 de julio de 2004, los países de la UE debían designar un punto de contacto de protección marítima.”<sup>38</sup>*

## **V. La Seguridad Portuaria y la Disminución de Riesgos.**

*Los esfuerzos de seguridad en la actividad portuaria en América Latina se vieron influenciados, al igual que en el resto de las actividades productivas del país, por la imperiosa necesidad de cubrir vidas, bienes y procesos, de la violencia desatada por los grupos subversivos; exigencia que absolvió parte importante de dicho esfuerzo. Esta situación posiblemente haya influenciado que en los últimos años se diera un incremento de las pérdidas causadas por la delincuencia común y los siniestros accidentales, especialmente aquellos de poca monta, considerados por nosotros como una siniestralidad hormiga, cuyo efecto en la estructura de costos muchas veces es enmascarada por su ubicación en el rubro de gastos de mantenimiento.<sup>39</sup>*

*Como consecuencia de estos efectos, los diferentes puertos fueron calificados internacionalmente como inseguros, generándose inclusive sobrecostos por los riesgos que incurrieron y que influenciaron en sus prestaciones al comercio exterior del país.<sup>40</sup>*

---

<sup>38</sup> EUR- Lex “Reglamento (CE) n 725/2004 Relativo a la mejora de la Protección de los buques y las Instalaciones Portuarias”1 agosto del 2016. <http://www.eur-lex.europa.eu>.

<sup>39</sup> Op Cit. Pag.72

<sup>40</sup> Id..

*En ese contexto un riesgo es toda posibilidad de sufrir pérdida; bien sea una pérdida pecuniaria cuantificable, una pérdida cualitativa o una pérdida física en desmedro de la integridad de una persona.<sup>41</sup>*

*Estos riesgos que existen en toda actividad humana se clasifican generalmente en dos grandes grupos: los riesgos especulativos y los riesgos puros. Los riesgos especulativos son aquellos propios del negocio, se llaman incluso así “riesgo del negocio”, y son aquellos que existen como contraparte a una posibilidad de obtener ganancias. Esto es muy común en la actividad financiera; el crédito que un banco da a una empresa es una posibilidad del banco de ganar dinero mediante los intereses y es también una posibilidad de pérdida. Esto se presenta muy claro en la actividad financiera, pero se presenta también en todo tipo de actividades, puede ser en una empresa industrial la inversión en una máquina o en una empresa comercial, la inversión en un producto que no es aceptado por el mercado. Estos son los riesgos especulativos “riesgos del negocio”.<sup>42</sup>*

*Este riesgo es difícilmente controlable, difícilmente transferible. Normalmente las compañías de seguros no aseguran riesgos de esta naturaleza, aunque ahora lo están haciendo, pero, bajo pólizas muy sofisticadas y caras.<sup>43</sup>*

*El otro tipo de riesgo, el riesgo puro que existe de por sí en todo tipo de actividad humana sin involucrar necesariamente posibles beneficios. De por sí existen en toda actividad tres posibles clasificaciones de estos riesgos puros: Los riesgos por actos intencionales, por hechos y por fenómenos naturales.<sup>44</sup>*

*Los dos primeros, por los actos intencionales y por los actos accidentales, tienen una característica, existen factores que favorecen su ocurrencia y hay que poner mucha atención en ellos.<sup>45</sup>*

*Normalmente si uno analiza después de sucedido un hecho intencional como un asalto, un robo, un acto de sabotaje, un acto de terrorismo, va a encontrar que ese hecho se*

---

<sup>41</sup> Id.

<sup>42</sup> Ibid. pag. 73

<sup>43</sup> Id.

<sup>44</sup> Id.

<sup>45</sup> Id.

*dio o se pudo ejecutar porque hubieron fallos de alguna naturaleza en la operatividad del sistema, que facilitaron que ocurriera.*<sup>46</sup>

*Generalmente la persona que tiene intención de ejecutar un hecho hostil contra una entidad o contra una persona, está observando dónde está el resquicio, donde está la debilidad que puede explotar, para llevar a cabo su acto, ningún ladrón se mete a una empresa a robar si es que no la ha estudiado antes.*<sup>47</sup>

*Lo mismo ocurre en los hechos accidentales. Los accidentes no son casualidades, los accidentes son hechos que suceden porque coincidieron una serie de factores de inseguridad. Hubo descuidos, hubo negligencias, en resumen, circunstancias que favorecieron la ocurrencia del hecho. Esto se ha visto mucho en la investigación de accidentes de tráfico y en la investigación de accidentes aéreos.*<sup>48</sup>

*Esta es una situación que favorece notablemente la posibilidad de ocurrencia de un accidente. Lo mismo sucede en los accidentes de aviación y los errores humanos. Los hemos visto en los siniestros terribles que han sucedido en EEUU. Errores humanos elementales como mantener cubiertos los puertos de los sensores de un avión llevaron a la muerte a 70 personas.*<sup>49</sup>

*En estos tipos de riesgos por actos intencionales y por hechos accidentales hay factores que siempre favorecen su ocurrencia. En el otro tipo de riesgo, por fenómenos naturales, no hay factores que favorezcan su ocurrencia, el hecho ocurre porque la naturaleza lo produce: una tormenta, un terremoto, una inundación son fenómenos naturales. Lo que existen son factores que incrementan las pérdidas que el hecho va a producir: descuido en las estructuras, faltas de prevención, falta de serenidad al ocurrir el siniestro, carencia de organización para reaccionar, etc.*<sup>50</sup>

*No podemos impedir la ocurrencia de un fenómeno natural, pero sí podemos tomar medidas que permitan disminuir la posibilidad de pérdidas.*<sup>51</sup>

---

<sup>46</sup> Ibid. pag. 74

<sup>47</sup> Id.

<sup>48</sup> Id.

<sup>49</sup> Id.

<sup>50</sup> Ibid. pag 75.

<sup>51</sup> Id.

## **VI. El control en los puertos, las mercancías peligrosas y el tráfico ilícito de drogas.**

*Como es sabido, la dependencia que la mayoría de las naciones tienen del mundo marítimo resulta manifiesta. En cualquier momento de cualquier día, decenas de miles de buques mercantes de todas las nacionalidades navegan transportando mercancías de vital importancia para ellas: la energía imprescindible para su supervivencia (petróleo y sus derivados, gases licuados, carbón, etc.) y los productos alimenticios (cereales de consumo, alimentos refrigerados o congelados, etc). Junto a ellas, las otras mercancías propias del comercio mundial: productos químicos, minerales, carga general en contenedores, vehículos, cemento, etc. Y desde luego los pasajeros que se trasladan por vía marítima (buques de tipo ferry) o que viajan por placer (cruceiros turísticos).<sup>52</sup>*

*A todos ellos deben añadirse los demás buques civiles cuya actividad es ajena al transporte: buques científicos, de investigación oceanográfica, sísmica o petrolífera, de tendido de cables telefónicos submarinos, de apoyo a plataformas petrolíferas, etc.<sup>53</sup>*

*Esta actividad marítima civil está regulada en todos sus aspectos, por los países que constituyen la OMI, es decir, la Organización Marítima Internacional, organismo de las Naciones Unidas con competencia en todos los asuntos marítimos, con sede en Londres, durante décadas ha establecido las normas necesarias para que los buques mercantes de tonelaje mayor de 500GT efectúen su navegación de forma segura, en relación con la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar y del medio ambiente marino, es decir: que cumplan las condiciones de estabilidad, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, de maniobras para evitar abordajes entre buques, las radiocomunicaciones marítimas, la prevención y lucha contra la contaminación marina, la señalización marítima (balizamiento y faros), las operaciones portuarias, etc.<sup>54</sup>*

*Y aunque los buques mercantes menores de 500GT (remolcadores, dragas, gánguiles, buques de pasajeros en aguas interiores, etc.) se encuentran al margen de las normas de seguridad dictadas por la OMI, la mayoría de los Estados miembros han ampliado dichas normas para tales buques adaptando su legislación interna. Y, en relación con*

---

<sup>52</sup> Id.

<sup>53</sup> Ibid. pag 76.

<sup>54</sup> Id.

*los buques de pesca, han aprovechado la ocasión para extenderla también a éstos, pues en cualquier momento del día decenas de miles de buques de pesca navegan y faenan en caladeros tanto del litoral de sus países de nacionalidad como alejados miles de millas de sus puertos base. De este modo, las normas para una navegación segura se aplican tanto a los buques mercantes como a los de pesca, cualquiera que sea su tamaño, es decir, a lo que en conjunto se denomina la marina civil.*<sup>55</sup>

*La navegación segura como las condiciones para su realización y todo lo que con ella tiene que ver, es precisamente lo que se conoce en el mundo marítimo civil y en la propia OMI con la denominación genérica de seguridad marítima, y así figura en todos los documentos oficiales internacionales redactados en cada uno de los idiomas oficiales de las Naciones Unidas, entre ellos el español. Por su parte, para los redactados en inglés siempre figura “marítima safety”; para los redactados en francés, “sécurité Maritime”, etc., y así sucesivamente. Y debe tenerse en cuenta que el concepto de seguridad marítima se extiende mas allá de las citadas medidas relacionadas con la seguridad de la navegación, que han de catalogarse como preventivas de la seguridad de la vida humana en la mar.*<sup>56</sup>

*En efecto, también se incluyen en dicho concepto las medidas de respuesta en caso de las medidas preventivas fallen, de forma que la OMI ha regulado también todas aquellas actividades relacionadas con las operaciones de búsqueda y de salvamento de naufragos o de asistencia a las personas rescatadas en el mar, así como de las relacionadas con la lucha contra la contaminación marina provocada por buques, ya sea accidental o intencionalmente.*<sup>57</sup>

*Los instrumentos dictados por la OMI que abarcan, en términos generales, todo lo anterior, tienen ciertos Convenios Internacionales en vigor con sus respectivos Protocolos y Enmiendas posteriores, además de otros ya, aprobados pero pendientes de ratificación. De aquellos, los más conocidos son:*

- *Convenio Internacional sobre líneas de Carga, de 1966*
- *International Convention on Load Lines (LL Convention), modificada por el protocolo de 1988 y revisada en 2003.*

---

<sup>55</sup> Ibid.pag 77.

<sup>56</sup> Id.

<sup>57</sup>Ibid. pag 78.

- *International Convention for the prevention of Maritime Pollution from ships (MARPOL)*
- *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1974 (Convenio Solas)*
- *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, de 1979*
- *Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978*
- *La Convención Internacional en Estándares de Formación, Certificación y Vigilancia para la gente de mar*
- *Convenio para la Facilitación del tráfico Marítimo Internacional, de 1965*
- *Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar de 1972*
- *El Código IMDG o Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.*<sup>58</sup>

*Sin mencionar otros igualmente importantes, como los que permiten la intervención en alta mar del Estado Ribereño en casos de contaminación marina, desde buques, o los que regulan la seguridad en el transporte marítimo de pasajeros, o las comunicaciones marítimas vía satélite, la responsabilidad civil por contaminación marina tanto si el producto contaminante es el propio cargamento del buque como si es su combustible de propulsión, o el transporte de mercancías peligrosas, o , en fin, la responsabilidad civil en el transporte marítimo de material nuclear, etc.*<sup>59</sup>

*A la vista de todo lo anterior, puede llegarse a una definición de lo que en el ámbito marítimo civil (marinos, armadores, fletadores, autoridades portuarias, autoridades marítimas, etc) de los países de habla hispana se entiende por seguridad marítima.*<sup>60</sup>

*La seguridad marítima es el conjunto de medidas para la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación, y del medio ambiente marino, y todo ello en sus dos aspectos fundamentales:*

- *Las medidas de prevención, es decir, tanto la seguridad del propio buque o endógena (condiciones de estabilidad, de estiba de la carga, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contra incendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, etc.),*

---

<sup>58</sup> Ibid. pag 79.

<sup>59</sup> Ibid. pag 80.

<sup>60</sup> Id.

*como la seguridad ante peligros exógenos al buque o a su carga ( mar y viento, evitación de abordajes, visibilidad, faros y balizamiento, etc.)*

- *Las medidas de respuesta cuando fallan las medidas de prevención (medios aéreos y marítimos de búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación, etc.).*<sup>61</sup>

*Ahora bien, con ello no se resuelve el problema de la seguridad en la mar: para el ciudadano común de lo que denominamos el primer mundo, el hombre domina actualmente la naturaleza. Tiene asumido que con un sólo gesto ilumina y calienta su vivienda, en la que se entretiene con la televisión o el ordenador, dispone de ropa de abrigo, alimentos y agua corriente de forma inmediata, se desplaza cálidamente en su automóvil o tren, mediante autopistas y túneles que han perforado montañas, y acude por avión a una reunión en París o en Londres, regresando por la tarde, pero en la mar no es así. El hombre no domina a la mar, que sigue imponiendo sus reglas, y resulta obvio que, en cuanto a la seguridad marítima, no es posible que las medidas de prevención sean eficaces al 100%, como lo demuestra el hecho de que repetidamente han de activarse las medidas de respuesta. En los últimos años y frente a nuestras costas, entre abordajes, hundimientos, incendios y varas de buques mercantes y de pesca, algunas veces con pérdida de vidas.*<sup>62</sup>

*Nuestra administración marítima civil ha tenido que activar las medidas de respuesta en varias ocasiones, no incluye las incidencias menores ni las actuaciones de salvamento en el campo de la inmigración irregular una posibilidad de obtener ganancias.*<sup>63</sup>

*En la gran mayoría de las situaciones de emergencias surgidas tras accidentes o siniestros marítimos, en aguas marítimas españolas se ha demostrado la eficacia de sus medidas de respuesta. La mayor parte de las veces las emergencias se han resuelto por sus medios y sus profesionales y sin que ni siquiera se hayan conocido o hayan aparecido en los medios de comunicación, y eso que algunas de ellas supusieron gran riesgo para la vida humana.*<sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> Ibid. 81

<sup>62</sup> Id.

<sup>63</sup> Id.

<sup>64</sup> Ibid. pag 82

## 1. El control y la Seguridad en las Instalaciones Portuarias.

*Las operaciones portuarias reúnen las características asociadas a dichos modos de transporte, con especial las relativas al tráfico marítimo, en general asociado al buque y al conjunto de sus maniobras en el ámbito portuario: actividades previas a su entrada en el puerto, sus maniobras dentro del recinto portuario (entrada, atraque, carga y descarga de mercancías, avituallamiento, etc.) y las actividades de salida. Las operaciones de transporte terrestre (por carretera o por ferrocarril) también reúnen unas particulares características típicas de dichos modos de transporte; entrada en la zona portuaria, circulación por dicha zona, operaciones de carga y descarga de mercancías, y salida de dicho recinto portuario. Todas estas operaciones relacionadas directamente con el transporte tienen asociados unos determinados riesgos potenciales de daños que pueden afectar al medio de transporte correspondiente, a las mercancías transportadas, a la zona portuaria limítrofe, a los trabajadores o usuarios del puerto e, incluso, a zonas externas al recinto portuario en casos de especial peligrosidad. En el caso del transporte marítimo, los riesgos están habitualmente asociados al propio buque; y relacionados con los riesgos típicos de la navegación; tal es el caso de riesgos de hundimiento, colisión, etc. En otros casos, los riesgos están asociados al transporte de mercancías peligrosas, siendo en estos casos habituales los riesgos de incendio y explosión. Otros riesgos asociados al transporte se relacionan con derrames o vertidos de productos nocivos que afectan negativamente al medio ambiente y que, generalmente, son consecuencia de incidentes relacionados con los medios de transporte o de las operaciones de manipulación de dichos productos.<sup>65</sup>*

*Las zonas portuarias son también escenario de otros riesgos que, aunque no están directamente relacionados con el transporte, sí están asociados al mismo, tal es el caso de los riesgos relacionados con los medios utilizados en la operaciones de carga y descarga de mercancías, con las instalaciones y condiciones de su almacenamiento, etc., lo que implica un riesgo asociado a instalaciones portuarias. Algunas de las instalaciones portuarias de almacenamiento de determinadas mercancías representan un riesgo de origen químico de especial peligrosidad para la zona portuaria, e incluso para zonas exteriores limítrofes al puerto; tal es el caso de aquellas sustancias y productos regulados por la denominada normativa “Seveso”, aplicable a ciertas instalaciones independientemente del hecho de que estén situadas dentro o fuera del puerto. Las actividades portuarias también están sometidas a la reglamentación relativa*

---

<sup>65</sup> Ibid pag 83

*a la seguridad y salud laboral de los trabajadores que desempeñan su trabajo en el ámbito portuario, por lo que es de aplicación, en dicho ámbito, la normativa relacionada con la prevención de riesgos laborales que no solamente afecta a las operaciones portuarias habituales, sino que también se extiende su ámbito de aplicación a otras actividades no directamente relacionadas con las operaciones de transporte, como es el caso del ámbito de las obras portuarias de construcción. Ciertos riesgos, habitualmente relacionados con el tráfico de determinadas mercancías (mercancías perecederas, productos derivados de vegetales o animales, etc.) o de personas, afectan al ámbito de la sanidad. Finalmente, deben también considerarse los riesgos asociados a actos y comportamiento de carácter antisocial, incluyendo aquellos derivados del terrorismo, tráficos de naturaleza ilícita, etc. Todos los citados grupos de riesgo pueden ser adecuadamente controlados mediante el establecimiento de adecuadas políticas y sistemas de gestión de riesgos, que incluyen la implantación de planes de protección y el uso de medios y organizaciones dirigidas a la prevención y control de dichos riesgos, que incluyen planes de respuesta a determinadas contingencias y planes de emergencia especialmente aplicables a dichos riesgos.*<sup>66</sup>

## **2. El control de las mercancías Peligrosas**

*Nos encontramos en un periodo de aceleración del proceso de globalización de la economía y el comercio, así como de consolidación del mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. Ello ha incrementado de forma notable la importación estratégica de los puertos comerciales, como instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible.*<sup>67</sup>

*Este período de desarrollo económico motivado, entre otras causas, por los anteriores procesos, está produciendo crecimientos importantes y sostenidos en la demanda de transportes, tanto a escala europea como mundial.*<sup>68</sup>

*En este marco, la competitividad de economía depende, cada vez más, de un sistema de transporte y de puertos eficaces completamente capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.*<sup>69</sup>

---

<sup>66</sup> Ibid. pag 84.

<sup>67</sup> Ibid pag. 85

<sup>68</sup> Id.

*En el caso de las mercancías peligrosas la mayoría son transportadas vía marítima y son sustancias en su mayoría compuestos o derivados de hidrocarburos también existen otros productos químicos o inorgánicos que se fabrican y se embarcan, ya sea como productos finales o como productos intermediarios para uso industrial. Estos últimos probablemente constituyen la mayor parte de las cargas peligrosas que se transportan. Por último se encuentran los productos biológicos procesados tales como pescado, algodón, torta de semillas, etc., y otras cargas tales como minerales de Urano.<sup>70</sup>*

*Las mercancías peligrosas son clasificadas en función de la naturaleza del material peligroso que contienen. El sistema más ampliamente conocido y aceptado es el anunciado por las Naciones Unidas el cual se incorpora el International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) en el cual se proporciona la normativa para el transporte internacional de mercancías peligrosa vía marítima.<sup>71</sup>*

*La utilización de las mercancías peligrosas en la sociedad moderna es algo frecuente ejemplo los combustibles empleados como fuente de energía, los procesos industriales o en el transporte. También existen otros tipos de mercancías que intervienen como materias primas en procesos productivos destinados a la fabricación de fertilizantes, pinturas, medicamentos, sustancias para higiene entre otros. El transporte de estas mercancías por tierra mar o aire es de gran interés en todo el mundo, ya que se incrementa el comercio mundial de productos químicos y otras mercancías.<sup>72</sup>*

*La movilización de estos productos entre los lugares de producción se efectúan a través de los diferentes modos de transporte, uno de ellos es el transporte por carretera. En el caso el desplazamiento de los vehículos por las vías puede presentar riesgos potenciales que pueden causar lesiones o la muerte a los que realizan la operación de la movilización a la población y daños al medio ambiente.<sup>73</sup>*

*La población en general desconoce los riesgos potenciales que posee el transporte de mercancías peligrosas. Cada vez que ocurre un accidente donde están implicadas este tipo de mercancías causando lesiones o no, muertes o la contaminación del medio*

---

<sup>69</sup> Id.

<sup>70</sup> Ibid. pag.86

<sup>71</sup> Id.

<sup>72</sup> Id.

<sup>73</sup> Ibid. pag 87

*ambiente, se solicitan reglamentos que garanticen la seguridad. Por esta razón, el transporte y las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas deben reglamentarse para minimizar los riesgos de estos incidentes.<sup>74</sup>*

*A nivel internacional se ha prestado gran atención a las medidas específicas de control dirigidas a reducir los accidentes y mitigar sus consecuencias. Es así, como estas medidas incluyen el cumplimiento de requisitos especiales para los vehículos de transporte, el envase, los embalajes, la identificación de las mercancías y el vehículo a través de etiquetas o rótulos de advertencia, los documentos de transporte y fundamentalmente la capacitación del personal en lo relacionado con la responsabilidad en el manejo de este tipo de productos y su capacidad de repuesta a situaciones de emergencia.<sup>75</sup>*

*La organización internacional que se ocupa de desarrollar las disposiciones de tipo técnico para el transporte de todo tipo de mercancías peligrosas, excepto los materiales radioactivos, es el Comité de Expertos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).<sup>76</sup>*

*Estos procedimientos son aplicables a todas las modalidades de transporte, y se publican en las recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas. El organismo internacional de energía atómica (OIEA) elabora las disposiciones para el transporte seguro de material radioactivo en los diferentes modos de transporte. Estos procedimientos se publican en la colección de normas de seguridad del OIEA, reglamento para el transporte seguro de mercancías radioactivas.<sup>77</sup>*

*Las organizaciones regionales e internacionales que han incorporado en sus reglamentos las disposiciones de Naciones Unidas y del OIEA son:*

*“La Organización Marítima Internacional (OMI), toma las recomendaciones en el código Marítimo de mercancías peligrosas. Es importante que cada vez que se presenten mercancías peligrosas para el transporte, además de la identificación a través de los rótulos y etiquetas, debe estipularse la información básica como la denominación de la*

---

<sup>74</sup> Id.

<sup>75</sup> Id.

<sup>76</sup> Id.

<sup>77</sup> Ibid. pag 88.

*mercancía, la clase, la división, el número de las Naciones Unidas precedido con las letras “ONU”, el grupo de embalaje/envasado correspondiente, la cantidad total de las mercancías peligrosas a las que se aplican las indicaciones (volumen, masa, o contenido de transporte se hará constar en forma legible. En caso de transportar derechos peligrosos (No radiactivos) para su eliminación o para tratamiento, la denominación o designación oficial de transporte ira precedida de la palabra desechos. La información que se relacione debe estar separada de las mercancías peligrosas y serán de fácil acceso en caso de accidente, un ejemplo es a través de una ficha de seguridad”.*<sup>78</sup>

*Cuando se propuso la creación de una Agencia de Naciones Unidas para asuntos Marítimos, se planteó sobre la base de la mejora de la Seguridad de la vida humana en la mar, considerándose que la mejora de la seguridad de las operaciones marítimas sería más efectiva si se elaboraba en un marco internacional; por ello, en una conferencia celebrada en 1948 en el seno de las Naciones Unidas se adoptó un Convenio por el que se establecía la organización Marítima Internacional el 27 de mayo de 1952, y que comenzó a funcionar en 1958.*<sup>79</sup>

*Esta organización funciona a través de diversos comités, siendo el más relevante el Comité de Seguridad Marítima (MSC), aunque también cabe resaltar otros dos: el Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC) y el Subcomité de Transportes Químicos a Granel.*<sup>80</sup>

*La OMI ha generado diversa reglamentación relativa a la seguridad de construcción de los buques y su equipo, así como múltiples recomendaciones relacionadas con el transporte marítimo.*<sup>81</sup>

*Cabe destacar su Código para el Transporte de Mercancías Peligrosas (Código IMDG); asimismo, cabe también citar su recomendación para el Transporte, Manipulación y almacenamiento de Mercancías Peligrosas en áreas Portuarias, que dio lugar al*

---

<sup>78</sup> Fichas de Intervención en caso de Accidente con Mercancías Peligrosas

<sup>79</sup> Op Cit. Pag 89.

<sup>80</sup> Id.

<sup>81</sup> Id.

*Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.*<sup>82</sup>

*Adicionalmente, y también en el marco de las Naciones Unidas, las “Comisiones Económicas” han regulado el transporte de mercancías peligrosas por vía terrestre mediante la elaboración de diversos reglamentos particulares: ITC (Inland Transport Committee) para carretera y ferrocarril, OCTI (Central Office of International Rail Transport), ADR para el Transporte por carretera, ADN para el transporte de aguas interiores, RID para el ferrocarril.*

### **3. Control del Tráfico de Drogas y Estupefacientes en los Puertos.**

*Diferentes instituciones como Aduanas, coordina con sectores de la producción nacional, a fin de prevenir y reprimir los delitos aduaneros de contrabando y defraudación de rentas de Aduana, a través de la Autoridad Marítima. Estas instituciones cuentan con programas para detección y prevención de tráfico ilícito de drogas conjuntamente con otras instituciones nacionales e internacionales.*<sup>83</sup>

## **VII. La coordinación entre instituciones, puertos y aduanas, la comunidad portuaria**

*En la República de Panamá, las entidades que están a cargo de la actividad portuaria, controles aduanales y fiscales, actúan de manera interrelacionada entre sí, en las propias instalaciones portuaria. De manera particular la Autoridad Nacional de Aduanas, se ha convertido en una Institución preocupada del importante papel que cumple en los objetivos planteados por el Estado Panameño particularmente en la inserción de nuestra economía en el proceso de globalización comercial, el surgimiento de bloques económicos, la implementación de programas de estabilidad económica y promoción a la inversión privada tanto nacional como extranjera.*<sup>84</sup>

*Entonces, a la clásica función recaudadora se añadió la de la facilitación del comercio internacional; es decir, la aduana ha debido asumir la tarea de brindar un servicio de cada vez mayor calidad habiendo obtenido la certificación ISO 9002 el 17 de diciembre*

---

<sup>82</sup> Id.

<sup>83</sup> Ibid. pag 90.

<sup>84</sup> Ibid. pag 106.

*de 1999 otorgada por el organismo acreditado UKAS, con sede en Londres, a través de la empresa certificadora Lloyds Register Quality Assurance, por el cual los trámites y operaciones aduaneras deben realizarse con una mayor agilidad y eficiencia; resolverse los problemas que surgen de la aplicación de las normas y procedimientos, con vocación de servicio pero velando siempre por el interés fiscal, y en general, coadyuvando desde su área de competencia al crecimiento orgánico de la economía y al desarrollo del país.*

*La facilitación del comercio exterior y la recaudación del tributo aduanero son, pues, las dos grandes funciones de una aduana moderna y para cumplir con estas responsabilidades asumimos que somos parte de un gran sistema, y que nuestra eficiencia influye decisivamente en la eficiencia de las otras partes de la misma cadena con es el caso de los puertos.<sup>85</sup>*

*La ley General de aduanas, en su reglamento y normas conexas han ido adecuándose para ir de la mano de estos avances. Cada vez más ajustados al principio de la buena fe y la presunción de la veracidad, con procedimientos transparentes y no discrecionales, con la aplicación de los criterios de selectividad para la revisión física de la mercancía, con los nuevos modernos conceptos del comercio. Por ello podemos decir también que tanto la estructura organizacional como la base jurídica se constituyen en verdaderos vehículos de la modernización que finalmente redundan en la gestión portuaria.<sup>86</sup>*

*Desde el punto de vista tecnológico, administrativo y jurídico, aduanas es una institución flexible y abierta; flexibles a los constantes cambios y abierta a las coordinaciones con los diferentes sectores y usuarios.<sup>87</sup>*

*Aduanas lidera y es el eje de cambio hacia la modernización, teniendo como gran pilar el desarrollo informático alcanzado que permite el uso adecuado, controlado y oportuno de la información.<sup>88</sup>*

---

<sup>85</sup> Ibid pag. 107.

<sup>86</sup> Id

<sup>87</sup> Id.

<sup>88</sup> Id.

## **VIII. La Automatización de la Información Portuaria.**

*La adopción del estándar Internacional para el intercambio electrónico de datos EDI, permite la transmisión de documentos electrónicos Comerciales, de computadora a computadora entre diversos tipos de compañías, Esto, entre otras cosas ha transformado la manera cómo funcionan y operan las compañías involucradas.<sup>89</sup>*

### **1. El Intercambio Electrónico de Datos**

*Habitualmente los aumentos de la productividad portuaria estaban enfocados a inversiones en nuevos equipos de manipulación de carga, como el uso de sistemas de robótica y atracaderos paralelos que permiten operaciones de manipulación de carga continuadas en ambos lados del buque. Hoy en día las computadoras, los sistemas de información y el intercambio electrónico de datos (EDI) favorecen la plena integración de las operaciones entre puertos y aduanas contribuyendo a la productividad de ambos. La tecnología incorporada a las aduanas permite que los transportistas comuniquen vía EDI desde el país de origen, la información de la carga que corresponde a cada Conocimiento de Embarque y por ende en cada nave que viene al país. Incorpora además mensajes electrónicos de acuse de recibo y posibilita que cualquier usuario pueda acceder a la misma información, lo que redundará en un sistema aduanero y portuario más eficiente.<sup>90</sup>*

*El proceso de integración de la información comienza con la asignación del número de Manifiesto para aquellas naves que están por arribar al puerto, con esta información los representantes de los transportistas proporcionan a aduanas los datos referente a la carga amparada por el Manifiesto de Carga hasta antes del arribo de la nave, momento en el cual la información electrónica adquiere carácter definitivo y está disponible a todos los operadores incluido el puerto.<sup>91</sup>*

*Dentro de un plazo máximo de cinco días, la entidad portuaria (para aquellos casos en que la carga quede bajo su jurisdicción) y los terminales de Almacенamientos, transmiten a aduanas la conformidad de la carga recepcionada y tienen potestad para que por encargo de los transportistas procedan a efectuar la rectificación electrónica de la información del Manifiesto.<sup>92</sup>*

---

<sup>89</sup> Ibid. pag. 108.

<sup>90</sup> Id.

<sup>91</sup> Ibid. pag 109.

<sup>92</sup> Id.

*También por encargo de las empresas consolidadoras de carga efectúan los desgloses de los conocimientos de embarque “Masters”. Esta información nos permite conocer con exactitud la ubicación física de la mercancía y las condiciones de cómo arribó la carga al puerto.<sup>93</sup>*

*Con esta información los usuarios del sistema están en plena posibilidad de conocer al detalle las mercancías que fueron depositadas en los distintos almacenes, su condición, cantidad y peso, así como, fecha de arribo o zarpe de la nave, con lo cual se asegura que la información proporcionada en las Declaraciones de Aduanas para sometimiento a los distintos regímenes aduaneros es veraz.<sup>94</sup>*

*Las diversas áreas de atención de despacho aduanero de las Intendencias de Aduana, también se enlazan con el área de Manifiestos y registran de manera automática en los conocimientos de embarque la destinación aduanera.<sup>95</sup>*

*Se dispone de un registro de Cuentas Corrientes, lo que permite conocer de manera inmediata, el saldo pendiente del Despacho de la mercancía que se encuentra en Abandono legal, la misma que es transferida a Almacenes cedidos por la autoridad portuaria para custodia y disposición de adunas.<sup>96</sup>*

*La integración con los operadores ha ido a la par con el traslado al sector privado de funciones que de gestionan mejor en ese ámbito y que otros constituían actividades principales de las aduanas operativas.<sup>97</sup>*

## **2. Otros Sistemas y Tecnologías en Uso.**

*Los Usuarios tienen además la facilidad de conectarse y acceder a la información a través de páginas webs, por ejemplo, disponible para cualquier persona natural o jurídica, en la que además de obtener información sobre los manifiestos de carga, las Declaraciones de Aduanas de los diferentes regímenes y cualquier expediente; pueden realizar el pago de tributos por vía electrónica.<sup>98</sup>*

---

<sup>93</sup> Id.

<sup>94</sup> Id.

<sup>95</sup> Id.

<sup>96</sup> Ibid. pag. 110

<sup>97</sup> Id.

<sup>98</sup> Id.

*En lo que respecta al control Aduanero de ingreso y salida, éste se realiza en los puestos de control a cargo de los oficiales de aduana, los mismo que se encuentran ubicados en puntos el puerto, adecuados para ayudar a agilizar la movilización y despacho de las mercancías. De tal modo que se contribuya a la disminución de tiempos y gastos en el traslado de la carga.*<sup>99</sup>

*Además, el personal de especialistas de Aduanas se cuenta la unidad de oficiales de Aduana, los cuales poseen facultades y la capacitación adecuada para realizar reconocimiento físico de la mercancía y autorizar su levante fuera de los horarios normales; lo que nos permite ofrecer un servicio eficiente, acorde a los horarios que maneja el puerto.*<sup>100</sup>

## **IX. Estrategia de control para seguridad de instalaciones portuarias**

***Barrera Física de Seguridad e Iluminación:*** “*Todo el terreno en la frontera del puerto debe ser identificado y protegido por una pared o cerca no menor de ocho pies de alto y tapada con tres tiras de alambres de púas o “concertina”. Los alambres deberán ser asegurados con unos brazos que se encuentren en un ángulo hacia fuera de 45 grados. Si la cerca del perímetro está hecha de malla deberá ser construida de un alambre fuerte (9 gauge), con aberturas de 2 pulgadas y estar asegurado por abajo con un tubo y metal o una base de concreto para detener el ingreso por debajo de la cerca*”.<sup>101</sup>

***Medidas de Seguridad al Lado del Mar:*** “*una lancha de seguridad con oficiales de seguridad armados deberá patrullar alrededor del área de atraque y las aguas cercanas para disuadir o prevenir acercamientos no autorizados y acceso en el lado del agua, a los puertos de polizones, traficantes, piratas, terroristas, etc.*”.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> Id.

<sup>100</sup> Ibid. pag. 111

<sup>101</sup> Id.

<sup>102</sup> Ibid. pag 102.

**Políticas de Control de Acceso y Procedimientos:** “Todas las puertas de entrada hacia el puerto deben ser estrictamente controladas y debe haber una amplia política y procedimientos específicos escritos los cuales definen el acceso de personas (empleados, visitantes, contratistas, chóferes de camiones, proveedores de barcos etc.), los vehículos (carros de empleados y de visitantes, camiones, etc.) y otros (mercancías, contenedores, furgones, provisiones de los barcos, repuestos, etc.), hacia adentro y hacia fuera del puerto”.<sup>103</sup>

**Sistema de Carné de Control de Acceso:** “A cada persona que entre al puerto se le debe emitir una tarjeta de identificación. El Programa de Carné de identificación debe ser administrado por un sistema computarizado que funcione mediante proximidad o el uso de bandas magnéticas, asigne zonas de acceso, permita o rechace el acceso de una persona a una zona específica y que registre esta actividad en una base de datos”.<sup>104</sup>

**Control de Narcóticos en los puntos de Acceso:** “Intentos de traficar drogas a través de los puntos de acceso y adentro del puerto pueden ser llevados a cabo mediante el uso de artículos cargados en la mano, dentro de vehículos, en contenedores / furgones y cargas.”<sup>105</sup>

Mientras que artículos de mano tales como maletines, cajas, etc., pueden ser inspeccionados manualmente por un Oficial de Seguridad, no es tan práctico (en términos de tiempo) ni efectivo utilizar este método con contenedores cargados, furgones vacíos o vehículos”.<sup>106</sup>

**Detección de Explosivos en Puntos de Acceso:** “Durante tiempo de altos riesgos de ataques, atentados con bombas o conflictos laborales violentos, medidas de seguridad adicionales deben ser implementadas para filtrar el acceso de aparatos explosivos y armas entrando al puerto.”<sup>107</sup>

---

<sup>103</sup> Id.

<sup>104</sup> Ibid. pag 113.

<sup>105</sup> Id.

<sup>106</sup> Ibid. pag. 114.

<sup>107</sup> Id.

*En el evento de que exista una amenaza específica o información confiable de un ataque planeado, los procedimientos de seguridad deben ser mayormente elevados.*

**Patrulla Móvil de Seguridad:** *“Las áreas internas el puerto, tales como áreas de estacionamiento de contenedores, áreas de carga. Instalaciones y edificios de mantenimiento, áreas de almacenamiento de equipo y atracaderos, deben ser patrulladas constantemente por Oficiales de Seguridad en vehículos”.*

**Revisión Precio al Zarpe en Búsqueda de Contrabando y Polizones:**

*“Una vez completada la operación de carga el supervisor VST debe coordinar y liderar a los Oficiales (con excepción del Oficial posicionado en la escalinata) en una sistemática y amplia revisión del barco para detectar polizones y narcóticos. El oficial de la Escalinata debe restringir el acceso al vapor durante esta inspección”.*<sup>108</sup>

### **CAPITULO III. LA SEGURIDAD EN LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS**

#### **X. Disposiciones Generales Sobre la Seguridad en las actividades portuarias**

*“Los puertos son nodos en la cadena logística del transporte, en donde se produce un intercambio de mercancías entre el modo marítimo y los modos terrestres de transporte ya sea por carretera o por ferrocarril. Las operaciones portuarias reúnen las características asociadas a dichos modos de transporte, con especial las relativas al tráfico marítimo, en general asociado al buque y al conjunto de sus maniobras en el ámbito portuario: actividades previas a su entrada en el puerto, sus maniobras dentro del recinto portuario (entrada, atraque, carga y descarga de mercancías, avituallamiento, etc.) y las actividades de salida. Las operaciones de transporte terrestres (por carretera o por ferrocarril) también reúnen unas particularidades características típicas de dichos modos de transporte: entrada en la zona portuaria, circulación por dicha zona, operaciones de carga y descarga de mercancías, y salida de dicho recinto portuario”.*<sup>109</sup>

*“Todas estas operaciones relacionadas directamente con el transporte tienen asociados unos determinados riesgos potenciales de daños que pueden afectar al medio de*

---

<sup>108</sup> Ibid. pag. 116

<sup>109</sup> Ibid. pag 28.

*transporte correspondiente, a las mercancías transportadas, a la zona portuaria limítrofe, a los trabajadores o usuarios del puerto e, incluso, a zonas externas al recinto portuario en casos de especial peligrosidad, en el casos del transporte marítimo, los riesgos están habitualmente asociados al propio buque; y relacionados con los riesgos típicos de la navegación; tal es el caso de riesgos de hundimiento, colisión, etc., En otros casos, los riesgos están asociados al transporte de mercancías peligrosas, las cuales aumentan los riesgos de incendio y explosión. Otros eventos asociados al transporte se relacionan con derrames o vertidos de productos nocivos que afectan negativamente al medio ambiente y que, generalmente, son consecuencia de incidentes relacionados con los medios de transporte o de las operaciones de manipulación de dichos productos”.*<sup>110</sup>

*“Las zonas portuarias son también escenario de otras situaciones que, aunque no están directamente relacionados con el transporte, si indirectamente están asociados a éste, tal es el caso de los medios utilizados en las operaciones de carga y descarga de mercancías, con las instalaciones y condiciones de almacenamiento, etc., lo que implica un riesgo asociado a las instalaciones portuarias. Algunas de las instalaciones portuarias de almacenamiento de determinadas mercancías representan un riesgo de origen químico de especial peligrosidad para la zona portuaria, e incluso para zonas exteriores limítrofes al puerto; tal es el caso de aquellas sustancias y productos regulados por la determinada normativa “Seveso”, aplicable a ciertas instalaciones independientemente del hecho de que estén situadas dentro o fuera del puerto”.*<sup>111</sup>

*“Las actividades portuarias también están sometidas a la reglamentación relativa a la seguridad y salud laboral de los trabajadores que desempeñan su trabajo en el ámbito portuario, por lo que es de aplicación normativa relacionada con la prevención de riesgos laborales que no solamente afecta a las operaciones portuarias habituales, sino que también se extiende su ámbito de aplicación a otras actividades no directamente relacionadas con las operaciones de transporte, como es el caso del ámbito de las obras portuarias de construcción. Ciertos riesgos, habitualmente relacionados con el tráfico de determinadas mercancías (mercancías perecederas, productos derivados de vegetales o animales, etc.) o de personas, afectan al ámbito de la sanidad”.*<sup>112</sup>

---

<sup>110</sup> Ibid pag. 29.

<sup>111</sup> Id.

<sup>112</sup> Ibid. pag. 30

## 1. Concepto de Seguridad.

*Es el conjunto de acciones y normas que conllevan a la prevención de accidentes. Para dar forma a este concepto es necesario dar a conocer los siguientes términos:*

*Accidente: es el hecho o acontecimiento, no planeado, que interrumpe el normal desarrollo de una actividad, generalmente éste suceso es desagradable.*

*Accidente de trabajo: es cualquier accidente que ocurre en el centro de trabajo como consecuencia de las labores que se ejecutan.*<sup>113</sup>

## 2. Los Accidentes Marítimos en la Ley de Navegación Marítima .

En los siguientes epígrafes he utilizado el Compendio de Derecho Marítimo de Ignacio Arroyo Martínez. Sexta Edición, 2017. España.

*“El Derecho Marítimo se ha construido en torno a la noción del viaje marítimo, entendido como una empresa común en la que diversos intereses en juego, expuestos a riesgos excepcionales, necesitan un tratamiento especial y diferenciado. En efecto, las normas de Derecho Civil no llegan a comprender que, dentro de la idea asociativa, el principio de Solidaridad debe primar sobre otras consideraciones. Pero los riesgos no solamente acechan a los intereses unidos por una relación contractual, sino que las relaciones con terceros también sufren las consecuencias de los accidentes del mar. Esa doble consideración, contractual y extracontractual, explica instituciones nucleares en la configuración de nuestra disciplina, como lo son los seguros marítimos, la avería gruesa, el salvamento y la protección del medio marino.*

*La LNM, fiel al carácter especial de la materia regulada, dedica el título VI bajo la rúbrica <<Accidentes de la Navegación>> (arts. 370 a 421) a regular las consecuencias de los eventos extraordinarios y típicos que suceden durante la navegación marítima. La disciplina tiene carácter especial pues no puede limitarse a recoger los preceptos del derecho común, diseñados para circunstancias inexistentes en la vida terrestre. Basta pensar en el accidente de abordaje que, siendo un supuesto evidente de responsabilidad extracontractual, la norma del artículo 1.902 del Código civil aplicable a*

---

<sup>113</sup> Id.

*cualquier accidente de colisión, no tiene en cuenta que la colisión náutica, a diferencia de la terrestre, presenta la circunstancia de que el buque, vehículo de la navegación, se desplaza sobre una superficie tan movable y cambiante como el mar, impensable en la carretera.*

*Lay Ley recoge solo los accidentes típicos de la navegación marítima que no pueden ser encuadrados en el régimen general. De modo más concreto regula en cinco capítulos separados el abordaje, la avería común o gruesa, el salvamento, el naufragio o hundimiento y la contaminación marítima. De ese modo, deja fuera de la regulación las averías marítimas, contempladas en el C. de C. como un verdadero cajón de sastre, lo que no significa que deban ser omitidas en el estudio de la disciplina.*

*La disciplina tradicional del Código englobaba en la noción de genérica de averías tanto los daños y gastos fueran simples o comunes, ahora se regulan los accidentes específicos de la navegación que, a la postre, se traducen daños y/ o gastos. La novedad es, por tanto, terminológica y sistemática, aunque también existen algunas modificaciones de fondo. La principal en materia de abordaje. Ahora se suprime en el abordaje bilateral la atribución de los daños propios causados en cada buque, en el abordaje dudoso se apuesta por la culpa probada como fundamento de la responsabilidad, también seguida en el Convenio, y descartando el criterio de presunción de culpa, seguido en el Código de Comercio (Art. 828).*

## **2.1 Averías Marítimas**

*Un primer significado de la avería hace referencia al daño parcial, distinto de la pérdida total. Originariamente la noción de avería se contraponía a la de la pérdida, porque el objeto dañado es susceptible de reparación, y el perdido no. La evolución posterior ha ido borrando la distinción hasta poder afirmar que, en el terreno práctico, se utiliza el concepto de avería o daño total, quedando relegada la noción de avería hasta identificarse con el daño parcial.*

*El código de comercio distinguía entre las averías- gastos y las averías daños, ahora desconocida en la Ley al no presentar motivos de regulación separada de las normas de derecho común, mas no por ello necesitados de*

*regulación. De hecho, es habitual considerar solo las averías extraordinarias y causadas por los riesgos de la navegación. Correlativamente, se excluyen los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje, anclaje, visita, sanidad, cuarentena, gastos de puertos y fletes de descarga, porque no están unidos a la noción de riesgo. Ello tiene efectos a la hora de la liquidación de los daños en el ámbito de los contratos de utilización y también para la determinar la extensión de los efectos colaterales derivados de accidentes extracontractuales.*

*Por otra parte, la distinción entre averías simples o particulares y averías gruesas o comunes depende de que exista beneficio común. Las primeras se imputan al propietario o titular del bien afectado; las segundas se reparten entre todos los interesados en la expedición como luego veremos al tratar las averías gruesas.*

## **2.2. La avería Gruesa o Común.**

*El origen de la avería común está unido al del Derecho marítimo. Los griegos conocieron ciertos casos y los romanos incorporaron al Digesto la echazón o acto voluntario del capitán que arroja mercancías al mar para salvar el buque. La noción fundamental no ha cambiado a lo largo de una historia milenaria: el coste de los daños ocasionados a uno de los interesados en la aventura marítima se reparte entre todos porque ha existido un beneficio o utilidad común*

*Está regulada en los artículos 347 a 356, con gran finalidad a nuestra tradición histórica. La LNM se ha limitado a seguir las Reglas de York y Amberes, actualizadas en Vancouver en el año 2004, pues resulta difícil encontrar un caso de avería gruesa que no se liquide por las citadas reglas. No obstante, a pesar de su amplitud, compuestas por una regla de interpretación y otra general, siete alfabéticas y veintidós numéricas, y su reconocimiento universal, no son autosuficientes.*

*La ley ha venido a llenar esas lagunas recurriendo a expedientes técnicos propios de nuestro derecho que regulan cuestiones como el derecho de retención de los efectos llamados a contribuir y la prescripción de acciones. Además, un texto normativo con rango de ley no puede soslayar la definición, necesaria para situar la institución en el contexto legal y delimitar*

*así su ámbito de aplicación. En ese sentido, la definición de acto de avería hace referencia al requisito de la <<salvación común>>, noción más adecuada y estricta que la genérica e importada del sistema anglosajón de <<beneficio común>> de las reglas. Otro aspecto a considerar es la introducción de la ley de un procedimiento de jurisdicción voluntaria, que permite la liquidación de la avería gruesa, posibilidad añadida al sistema seguido en la práctica de nombrar el naviero un liquidador privado. Un último punto novedoso es la reducción del plazo de prescripción.*

#### **a) El Acto de Avería. Concepto, requisitos y supuestos más frecuentes.**

##### **Normas Aplicables**

*La Ley define y detalla los requisitos del acto de avería gruesa. Sin embargo, para entender correctamente el concepto hay que distinguir los tres aspectos que integran la institución de la avería común: la definición o calificación del acto de avería, la contribución y la liquidación de la avería.*

*El primer aspecto hace referencia al concepto del acto de avería y es lo que define la Ley en el artículo 347. La definición resulta esencial para comprobar si el supuesto de hecho satisface los requisitos exigidos y si se incluye en alguno de los supuestos concretos de avería. El segundo se refiere al deber de contribuir, es decir, al reparto proporcional de los daños y gastos entre todos los interesados en la aventura marítima, para lo que se forma la masa activa y masa pasiva. El tercer aspecto es la ejecución o liquidación del deber de contribución, que se canaliza por un procedimiento, conocido bajo la expresión <<liquidación de avería gruesa>> o conjunto de actos encaminados a hacer efectivo el deber de contribuir.*

*La ley dispone que existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro. El concepto sigue el criterio del viejo código y de las RYA con tres diferencias importantes. La mencionada de sustituir el beneficio común por la salvación común, a nuestro juicio más amplia y atinada. La otra diferencia es haber añadido al requisito de la intencionalidad la razonabilidad: el acto además de deliberado de ser razonable. La tercera diferencia puede ser discutible, pues exige que el*

*peligro amenace a todos los intereses que componen la aventura marítima cuando el peligro puede afectar bien al buque, al cargamento o cualquiera de las personas a bordo, pero indistintamente no a todos a la vez. En ese sentido la definición del Código era más clara al disponer: <<Son averías gruesas o comunes, en general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento, o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo>>, aunque omitía el requisito del acto razonable (art.811). La Regla A menciona el requisito de intención razonable y seguridad común, en vez de salvación común, aunque son términos equivalentes.*

*En definitiva, el acto de avería exige cuatro requisitos: intencionalidad, razonabilidad, peligro y salvación común.*

*Los actos de avería común afectan tanto al buque como al cargamento y pueden ser por daños o gastos. Sin ánimo exhaustivo, siguiendo la práctica y los supuestos enumerados en las reglas cabe mencionar los siguientes:*

*Las Reglas de York y Amberes tipifican trece casos singulares: echazón o efectos arrojados al mar para aligerar el buque (I y II), extinción de fuego a bordo (III), corte de restos (IV), varada voluntaria (V), remuneración por salvamento (VI), daños causados a las máquinas (VII), gastos de alijo de un buque embarrancado y sus consecuencias (VIII), efectos y provisiones del buque quemados como combustible (IX), gastos en puertos de refugio (X), salarios y manutención de la tripulación para ganar un puerto de refugio (XI), daños ocasionados al cargamento en la descarga (XII), pérdida de flete (XV) y adelanto de fondos (XX). A ellos cabe añadir otros conocidos en la práctica como gastos de rescate, daños causados al cargamento por razón de seguridad, gastos de reflotamiento, daño al buque para salvar el cargamento, pérdida de valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causas de avería gruesa, gastos de liquidación de avería, por aplicación del principio << una vez en avería gruesa, siempre en avería>> y hundimiento voluntario de otro buque por causa del incendio.*

*Por otro lado, la práctica internacional viene rechazando, como medida preventiva de posibles fraudes, una serie de casos, aunque cumplen los*

*requisitos generales de internacionalidad, razonabilidad y beneficio o utilidad común. Así, los daños al aparejo, respetos, pertrechos y las provisiones que se encuentren a bordo; los daños a la mercancías no declaradas o declaradas fraudulentamente, y los daños a las mercancías transportadas sobre cubierta, salvo que se hubiera pactado expresamente su transporte.*

*La LNM somete la avería común a la autonomía de la voluntad en la referente a la liquidación y remite a la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente (art 356). Por tanto, aun con espíritu permisivo, las RYA se aplican supletoriamente, aunque las partes no hayan incluido en el contrato la remisión. Con esta solución queda zanjada la discusión sobre si las RYA constituían un uso marítimo, aplicable en todo caso como fuente de derecho, considerando el amplio grado de aceptación y la conciencia de obligatoriedad.*

#### **b). Contribución.**

*Conocido como acto de avería, la consecuencia es el deber de contribuir que se impone a todos los interesados en la expedición.*

*La ley dispone una serie de normas presididas por los criterios de la proporcionalidad, relación de causalidad y ausencia de formalidades. Para ello hay que formar la masa activa en donde se admiten los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería, que se enfrenta a la masa pasiva, es decir, integrada por los valores de los bienes obligados a contribuyentes. La regla proporcional significa que los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.*

*La fase de contribución no está sometida a ninguna formalidad, debiendo respetar los criterios de contribución. A ese respecto, el capitán debe cumplir con las obligaciones de su cargo y deberá haber reseñado el supuesto de avería en el Diario de Navegación, pero el deber de contribuir a la avería*

*gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.*

### **c) La Liquidación**

*Es el Procedimiento o conjunto de actos que regulan la ejecución hasta hacer efectivo el pago. La disciplina se integra por algunas normas contenidas en la LNM y Reglas E,XX y XXII de York y Amberes. La novedad legislativa es el reconocimiento del derecho de retención: el armador puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que detallen las mercancías correspondientes y su valor (art 352).*

*También el procedimiento de jurisdicción voluntaria o de certificación pública que se presenta como alternativa a la liquidación privada. La diferencia es significativa, pues la liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente. El recurso al liquidador privado, nombrado normalmente por el naviero, suele la práctica más seguida.*

*La liquidación mediante expediente de certificación pública se aplica defecto de pacto y viene regulada en los artículos 506 a 511. El procedimiento se encomienda a un notario, solicitado por cualquiera de las partes. En el escrito de solicitud deberá constar una relación circunstanciada de los hechos acaecidos, gastos y daños producidos y documentos que justifican la petición, así como la relación nominal de los interesados. Admitida la solicitud, el notario lo notificará a todos los interesados en el viaje marítimo, en el buque o en el cargamento, instruyéndoles de su derecho a intervenir en la tramitación del expediente. El notario no liquida, sino que designa un liquidador, señalándole un plazo razonable para preparar la liquidación, que deberá fijarse en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de cuatro meses, salvo causa justificada a instancia del propio liquidador. Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a la información y documentación. El*

*liquidador viene obligado a presentar un dictamen, favorable o contrario a la liquidación, que será notificado notarialmente a los interesados para aceptarlo o en su caso impugnarlo durante los treinta días siguientes. Recibidas las conformidades o las impugnaciones, el notario las trasladará al liquidador, quien vendrá obligado en el plazo de treinta días a emitir dictamen fundamentado sobre su procedencia y en su caso, las modificaciones de la liquidación original que proponga. El notario a la vista de los escritos de los interesados y el dictamen del liquidador dictará resolución motivada aprobando, modificando o rechazando la liquidación. Esta resolución será recurrible con efectos suspensivos ante el juzgado de lo mercantil competente. En este caso, admitido el recurso, el secretario judicial designará un nuevo liquidador para que practique la liquidación en la misma forma y plazos señalados anteriormente, Recibidas las impugnaciones de los interesados o transcurrido el plazo de los treinta días desde que se les puso de manifiesto la liquidación, el secretario judicial convocará una vista que se celebrará por los trámites del juicio verbal.*

*La resolución firme será título bastante para despachar ejecución contra los interesados que en el plazo de quince días no abonasen la contribución señalada en la decisión, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada (art.511)*

#### **d) Prescripción**

*La LNM ha ampliado a un año el plazo de prescripción (art355) frente del derogado artículo 951C. de C. la ley se alinea a las RYA y concretamente a la Regla E donde se fija en doce meses el plazo para notificar al liquidador la pérdida o los gastos por los que se reclaman la contribución.*

*El cómputo del plazo inicia al terminar el viaje en el que tuvo lugar el acto de avería entendiéndose que para cada partida de mercancías termina en el momento de su descarga definitiva. Este plazo se interrumpe por el comienzo de un procedimiento privado o de certificación pública para su liquidación. Al igual que otras acciones reconocidas en la ley, se trata de un plazo de prescripción y no de caducidad, considerando los términos claros en que se manifiesta.*

### **2.3 La Avería Particular.**

*Todo daño o gasto causado durante la aventura marítima que sea avería gruesa se reputa avería simple o particular. Cuando existe un daño o gasto y falta alguno de los requisitos de la avería común (intencionalidad, razonabilidad, peligro o salvamento común) estamos en presencia de un acto de avería simple. Consecuentemente, el deber de todos de contribuir proporcionalmente el valor de los intereses salvados se sustituye por el principio general de que la cosa parece para su dueño. Ante la ausencia de regulación positiva. A diferencia del código que enumeraba los casos de avería particular (art 809), son de aplicación los principios de derecho común.*

### **2.4 Abordaje.**

*Uno de los accidentes más frecuentes es el abordaje, regulado en los artículos 339 a 346 LNM. La ley se remite al derecho convencional internacional. Concretamente al Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, todavía vigente tras haber transcurrido más de un siglo desde su aprobación. España lo ratificó mediante su publicación en la Gaceta de Madrid n. 347, de 23 de septiembre de 1923 y demás convenios sobre esta materia de los que España sea Estado parte, como es el Convenio Internacional por el cual se aprueba el reglamento internacional para prevenir los abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972 (BOE n. 163, de 9 de julio de 1977, referente para poder depurar eventuales conductas responsables; los convenios de 1952 sobre competencia civil y penal en materia de abordaje. Por otra parte, el CMI ha redactado las llamadas <<Reglas de Lisboa>>, sobre indemnización por abordaje, de gran difusión internacional y aplicación voluntaria.*

*Salvando las normas internacionales, ya incorporadas y las que resultan de la remisión, que tiene rango preferente, se aplican las disposiciones de la propia ley con las particularidades siguientes. Se aplicaran en todo caso a la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal o en un procedimiento administrativo (art.345), con ese precepto, la Ley sale al paso de dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, porque extiende el ámbito de aplicación de esta normativa especial a los*

*procesos penales o administrativos donde se ventiles responsabilidades patrimoniales como subsidiarias de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cause procedimental.*

*La situación anterior, ahora superada venía constituida al amparo de la STS de 17 de enero de 1992, sala 2da , al declarar que, cuando el abordaje deriva de un ilícito penal, el naviero responsable no puede acogerse al beneficio de la limitación de la responsabilidad previsto en el artículo 837 y tampoco cuando el delito de abordaje fue cometido por sus auxiliares, de cuyas consecuencias dañosas responde subsidiariamente en el orden civil. Esa posición jurisprudencial fue criticada doctrinalmente por ser contraria a la posición del Derecho Convencional Internacional, y desde el lado procesal, la STS de 10 de octubre de 2002 analiza aspectos referentes a la legitimación activa en el abordaje culposos.*

*Por el contrario, no se aplican las disposiciones de la LNM a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas. También quedan excluidos los abordajes en que intervengan buques de Estado. Y los daños por contaminación derivados de un abordaje se regularán por las específicas del capítulo V artículos 384 al 391.*

*Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas (art 339). La discusión sobre si se considera abordaje el daño que en un buque cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación , deja de tener sentido pues el supuesto queda sujeto a los mismo preceptos del abordaje. Con la definición legal quedan superadas una serie de decisiones judiciales que negaban el abordaje y consiguiente aplicación de la legislación marítima en favor de la civil, que a efectos interpretativos conviene recordar. Así, la colisión entre un buque y otro elemento fijo por ejemplo, boyas, balizas, muelles o plataformas de explotación, como afirmó la STS de 13 de noviembre de 1972, o la colisión con otro elemento móvil que , encontrándose en el mar, no podía ser calificado de que buque pues ahora se amplía la colisión entre buques, embarcaciones o artefactos navales,*

*superando así la noción limitada de buques mercantes. La STS de 13 de junio de 2003 considera que la colisión entre buques, embarcaciones, artefactos navales, superando así la noción limitada de buques mercantes. La ST de 13 de junio 2003 considera que la colisión de buques contra objetos fijos, como un muelle o una roca, no es un abordaje y, por tanto, no se aplica la legislación marítima del artículo 834C de C., sino el artículo 1.902 CC para depurar el régimen de responsabilidad.*

*Por otro lado, se considera abordaje la colisión entre dos buques, aunque no estén navegando; por ejemplo, cuando, estando amarrados los buques en el puerto, rompen amarras y el desplazamiento produce la colisión. Repárese que en ese caso no hay movimiento ni navegación propiamente dicha, pero es consecuencia de un riesgo del mar.*

*El Régimen Jurídico de la responsabilidad descansa en el criterio de la culpa probada, se suprime el abordaje fortuito que regulaba el C de C., y se modulan las culpas efectivamente producidas si son compartidas. Buscando la mayor protección de los terceros, se impone la responsabilidad solidaria de los armadores titulares de los buques involucrados en la colisión.*

*El fundamento de la responsabilidad es la culpa o negligencia, imponiendo la carga de la prueba al reclamante. Es por tanto una responsabilidad subjetiva y no objetiva o por causa, pues sin la prueba positiva de haber actuado el **armados** sin la diligencia debida, no hay imputación de responsabilidad.*

*La ley específica que, cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo, la carga de la prueba recaerá sobre el titular o propietario, por entender que no existe la igualdad **negocial** ya que los titulares de este tipo de embarcaciones se asimilan a los usuarios o consumidores.*

*Desde esa perspectiva cabe distinguir cuatro tipos de abordaje, abordaje culpable, abordaje fortuito, abordaje por culpa común y abordaje dudoso o por causa desconocida.*

*-El abordaje culpable: el armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo así como los causados fuera de*

ellos. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización.

-El Abordaje fortuito o causado por caso fortuito, fuerza mayor, o hecho de tercero, cada nave y su carga soportará sus propios daños, era el criterio seguido en el artículo 830 C. de C. y la misma solución adoptada en el artículo 2 del Convenio. La LNM no lo regula por ser la disciplina coincidente con el régimen general civil, no necesitado por tanto normas especiales.

-el abordaje culpable, la ley regula el abordaje o por culpa compartida estableciendo que la responsabilidad de sus respectivos armadores se guardará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque o en su caso, embarcación o artefacto naval. El criterio es el mismo mantenido en el Convenio (art.4) coincidente también con el del C. de C. y también el seguido por la jurisprudencia según STS de 6 de octubre de 1989. Sin embargo, el STS del 23 de mayo de 2011 reitera la doctrina de la imputabilidad común de los buques colisionados y los efectos de la sentencia civil sobre el abordaje en punto a la aplicación de la limitación de la responsabilidad.

- el abordaje dudoso o por causa desconocida o equivalente, se produce cuando no fuere posible determinar el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o no se pueda probar la causa del abordaje o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes. En esos supuestos la responsabilidad se atribuirá a los armadores involucrados a partes iguales.

Es norma común a todos los casos de abordaje donde exista responsabilidad que el tercero perjudicado este protegido por el régimen de solidaridad que el tercero perjudicado este protegido por el régimen de solidaridad, contra todos los declarados culpables, para recuperar los daños sean personales o materiales. No obstante, el armador demandado podrá oponer las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las de limitación de responsabilidad. Por ser un principio general de responsabilidad solidaria, se reconoce la acción de regreso contra el otro o los otros armadores en proporción al grado de culpa de su buque respectivo.

Finalmente, la ley suprime toda exigencia de requisitos formales para solicitar y en su caso obtener la indemnización, en el bien entendido que el reclamante deberá probar además del daño y su entidad, la culpa del

*armador y la relación de causalidad entre el daño y el abordaje. En este sentido las partes tienen el deber de colaborar recíprocamente en la inspección de los daños sufridos.*

## **2.5. Arribada Forzosa.**

*La LNM no la contempla dentro de los accidentes de la navegación, pero según las circunstancias puede considerarse un accidente que da lugar a un régimen especial.*

*Hay arribada cuando el buque se desvía del itinerario y llega a un puerto no previsto, y se llama forzosa si tiene lugar por circunstancias excepcionales que inhabilitan el buque para navegar. En esos términos se expresaba el derogado al artículo 819 del C. de C. la LNM regula la arribada por inhabilitación del buque en estado de navegabilidad, malicia, negligencia, imprevisión o impericia del capitán.*

*Las consecuencias de la arribada forzosa son distintas según sea legítima o no. En la legítima los gastos son siempre de cuenta del naviero o fletante pero los perjuicios al cargamento serán de los cargadores. En principio, la arribada forzosa legítima debe ser calificada de acto de avería gruesa, generando el consiguiente deber de contribución, por ejemplo, los gastos de descarga de la mercancía para hacer reparaciones en el buque, y que también pusieran en peligro el cargamento, se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y de la carga. En el mismo sentido, la Regla X de York y de Amberes considera avería común los gastos de la arribada por un salvamento común, incluyendo además las reparaciones provisionales, remolques, descarga, almacén, reembarque y reestiba, combustible y provisiones ocasionados durante el periodo extraordinario de paralización. En todo caso, la custodia y conservación del cargamento desembarcado estará a cargo del capitán, debiendo responder a no mediar fuerza mayor; se trata de la responsabilidad del depositario en el cuidado de las cosas que le fueron entregadas, la llamada <<responsabilidad ex receptum>>*

*Si es ilegítima, las consecuencias han sido examinadas en el contrato de transporte y porteador debe responder a los daños y perjuicios al cargador.*

## **2.6 Naufragio y Hundimiento**

*El naufragio es el hundimiento del buque en el mar. Se trata de un siniestro grave porque el buque se pierde íntegramente a consecuencia de su inmersión completa en el agua. Sin embargo, desde el punto de vista técnico y finalista, también se incluye cualquier supuesto de encalladura o pérdida grave por accidentes de la navegación, por ejemplo, un buque a la deriva que ha perdido la capacidad de gobierno, o un buque encallado que no puede salir por sus propios medios y necesita asistencia bajo peligro de perderse definitivamente. Considerando un riesgo típico de la navegación, es objeto de cobertura y su producción constituye un siniestro grave que puede dar lugar a la liquidación por abandono si, efectivamente, el buque se pierde totalmente, queda inhábil definitivamente para navegar, resulta imposible su recuperación o el coste supera el valor de la suma asegurada, o, si se trata de mercancías, estas se pierden totalmente o las averías alcanzan el valor declarado en póliza y demás supuestos contemplados en el artículo 461.*

*La LNM regula el naufragio o hundimiento de buques y lo hace de manera incompleta porque afecta a los diversos contratos de explotación y conviene hacerlo en ese ámbito. También incluye otros bienes situados en el fondo e las zonas de navegación señaladas en cada caso.*

*La ley dedica un capítulo entero, pero se refiere sólo a la situación de los bienes naufragados, los derechos de propiedad sobre los mismo y el régimen administrativo de las extracciones, sometida en todo caso a la autoridad marítima (arts.369 a 383). La disciplina está en íntima relación con las normas sobre salvamento.*

*Los buques y otros bienes situados en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, naufragados o hundidos, pueden ser objetos de salvamento, pero también objeto de recuperación. En el primer caso, se aplican las normas sobre el salvamento a las relaciones entre el titular y el salvador. En el segundo, se abordan dos cuestiones esenciales: los derechos de propiedad y el régimen administrativo de las extracciones. Cuando los bienes pertenecen al patrimonio cultural subacuático, se rige por sus normas especiales, salvo previsión expresa en otro sentido.*

*La ley precisa las obligaciones y deberes que le interesan a los titulares de los buques u otros bienes que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos españoles en aras de la seguridad de la navegación, para evitar perjuicios mayores y beneficio de sus propios titulares.*

*La primera es la obligación de notificación de los hechos acaecido, que tiene que ver con los capitanes y armadores de los buques y a la administración marítima en los términos y a los efectos que se determinen reglamentariamente.*

*La misma obligación incumbirá a los propietarios de otros bienes naufragados que no fueren transportados a bordo de buques o embarcaciones.*

*La comunicación a los propietarios de los bienes accidentados corresponde a la administración marítima, procediendo de oficio a informarles de la situación a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que convengan a sus intereses.*

*Por otra parte el deber de balizamiento y de prevención de la contaminación de se impone a los armadores de los buques y a los propietarios de los bienes naufragados o hundidos, estando obligados a realizar inmediatamente las operaciones necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales y siguiendo las órdenes de la Administración Marítima.*

*En el marco de los naufragados y hundimientos se encuentra la institución de las extracciones marítimas. El derecho de propiedad de los precios o restos y el régimen administrativo de su extracción presentan un desarrollo normativo que justifica su estudio independiente. No se trata de un mero accidente del mar sino del régimen jurídico de las consecuencias de ese accidente cuando se procede a la recuperación de los bienes hundidos o naufragados, por eso se aborda de forma separada el régimen de la propiedad y la disciplina administrativa. Por otra parte, como la LNM la regula como una modalidad de salvamento, aunque sea discutible, la exposición se lleva los salvamentos marítimos.*

## **2.7 Asistencia Marítima.**

*Se refiere a la ayuda prestada en el mar. Peor esa definición, excesivamente amplia, tiene el inconveniente de no distinguir situaciones diversas, que exigen un tratamiento jurídico diferenciado y son las siguientes : auxilio o asistencia, salvamento, remolque, recuperación de restos y hallazgos marítimos. Las asistencias se diferencian de los accidentes marítimos porque tratan de evitar o disminuir las pérdidas en el mar.*

*Es una disciplina especial, uniforme e internacional, contribuyendo las instituciones sobre asistencia marítima, principalmente el salvamento, a la consideración del Derecho Marítimo como un Derecho Autónomo y especial. La uniformidad internacional deriva de la contratación elemental de que en el mar no existen fronteras y, frente al peligro de perder vidas humanas o bienes en el mar, no cabe otra solución que intentar evitarlo, importando poco la nacionalidad del buque o titularidad del cargamento. Es el principio de solidaridad, irrenunciable en cualquier expedición marítima, que debe presidir el régimen jurídico en esta materia.*

*Desde el punto de vista terminológico y conceptual, conviene precisar que el auxilio o asistencia marítima comprende cualquier tipo de auxilio prestado a un buque en peligro, es decir cuando la situación de peligro ya se ha producido, pudiendo ser obligatorio o legal: cuando se realiza para salvar vidas humanas no da lugar a remuneración; espontáneo y voluntario contractual. El remolque marítimo es la ayuda prestada un buque que esta fuera de peligro, distinguiéndose el remolque transporte del remolque maniobra. Las extracciones marítimas son las asistencias para recuperar precios o restos marítimos , pudiendo ser obligatorio si los precios causan peligro o voluntario. Los hallazgos marítimos son ajenos a la idea de asistencia pues el hallador encuentra cosas abandonadas en el mar o arrojadas la costa por el mar, pero sin que sean productos del mar.*

## **2.8 El Salvamento Marítimo.**

*Es una institución clásica cuyos primeros antecedentes se encuentran en el naufragium del Derecho Romano, limitado a proteger la titularidad de los bienes naufragados impidiendo el apoderamiento ilegítimo por terceros. Con la mejora de los buques y de las comunicaciones, durante los siglos XIX y*

*XX, puede hablarse del salvamento como una actividad de auxilio objeto de una actividad mercantil y en ocasiones obligatoria.*

*Cabe mencionar un pequeña reseña histórica de la evolución legislativa, que comienza en el Código de Comercio de 1885 y culmina con la Ley de la Navegación Marítima de 2014, y por otro lado, se debe tener presente que el salvamento marítimo ha sido una de las instituciones que más pronto sintieron la necesidad de la unificación internacional.*

*El código de comercio no reguló la figura en su concepción moderna, pues las referencias aisladas al salvamento en los artículos 840 al 845 se limitaban a reconocer un derecho preferente sobre las mercancías salvadas con ocasión de naufragio. Además, por conocido hay que recordar que el Código vigente era tributario del anterior de 1829, donde se contemplaba una navegación a vela, es decir, fuera de toda concepción moderna y organizada de las empresas de salvamento. Posteriormente, en un contexto de progreso técnico y necesidad de unificación se aprobó en primer Convenio internacional de salvamento marítimo, hecho en Bruselas en 1910, dando entrada al concepto moderno como una actividad preventiva y remunerada. España incorporo el instrumento al ordenamiento interno en 1923. Muy posteriormente se promulgo La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, hallazgos y extracciones, que fue más allá del ámbito de aplicación del propio Convenio, Regulando, además del salvamento, la asistencia marítima a aeronaves, la prestada o recibida por buques de guerra o afectos a un servicio público, los remolques, la extracción de buques hundidos y sus restos y los hallazgos marítimos.*

*Por su parte la LPEMM de 1992 faculto a las Autoridades Portuarias para exigir la remoción o proceder de oficio a la extracción de restos, sin perjuicio del derecho de repetición (art. 107.2 LPEMM) y el TRLPEMM de 2011 menciona las competencias del Ministerio de Fomento y de las Autoridades portuarias respecto de los servicios de salvamento, emergencias y lucha contra la contaminación dentro de la categoría de los servicios generales prestados en los puertos de interés general.*

*Paralelamente el convenio de 1910, en vigor durante casi un siglo, fue sustituido por el Convenio de Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989 y ratificado por España según instrumento de 14 de enero de 2005 (BOE n 57 de 8 de marzo del 2005). El Convenio entro en vigor en el plano internacional el 27 de enero del 2006 y España formuló una serie de reservas, principalmente sobre la aplicación cuando la operación de salvamento se desarrolle en aguas interiores y todos los buques afectados sean de navegación interior, materias que han sido objeto de regulación en las citadas leyes sobre puertos.*

*Para el año 2014, donde la LNM deroga tanto el Código de Comercio como LAS de 1962, el Título II continua en vigor de normas reglamentarias y remite la disciplina al convenio del 1989, la ley también habilita al Gobierno para dictar, en el plazo de dieciocho meses, el correspondiente reglamento que permita recomponer el Tribunal Marítimo Central, los Juzgado Marítimos permanentes y demás órganos y adscribirlos a la Administración Marítima, el régimen jurídico vigente se rige por el Convenio Internacional sobre salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado parte, por las disposiciones del Capítulo III sobre el salvamento, integrado por los artículos 357 a 368 y por el título II de la LAS, los aspectos procedimentales.*

*La regulación confiando a los órganos especializados de la Armada el arbitraje marítimo si las partes someten voluntariamente sus diferencias sobre el premio de salvamento o cuando se trata de salvamento de bienes abandonados en la mar y de propiedad desconocida. Asimismo, articula un concepto omnicomprendivo del salvamento, habilita al capitán y al armador para celebrar convenios al respecto y facilita la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento con la finalidad de proteger el medio ambiente. El reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, son otras novedades destacadas en la Ley.*

*El salvamento marítimo es el conjunto de actividades prestadas a personas, a un buque o cosas para superar una situación de peligro en el mar. Dos son los requisitos esenciales : situación de peligro y resultado útil.*

- a) *La presencia del peligro lo diferencia el remolque. La jurisprudencia ha perfilado la noción de peligro, sin que pueda formularse un concepto unitario pues varía según las circunstancias del caso. Con todo, diversas son las máximas jurisprudenciales que pueden citarse para determinar la existencia la intensidad o el grado de peligro. Sin peligro de pérdida del bien salvado. No es necesario que el peligro sea inminente: hasta que sea efectivo o previsible, o actual y concreto. Se ha discutido si el peligro debe amenazar también al buque y tripulación del salvador. Las situaciones de peligro pueden traer su causa de circunstancias ajenas al mar, por ejemplo, un incendio, el abordaje o la pérdida de gobierno; la jurisprudencia ha negado la situación de peligro cuando el buque encuentran aguas portuarias, criterio que no comparte otros autores, ya que es contrario al Convenio, pues una cosa es el puerto, administrativamente, deja ser un lugar seguro y otra cosa distinta es lo que sea realmente.*
- b) *El resultado útil consiste en superar la situación de peligro- por eso se dice que sin salvamento no hay remuneración ( no cure, no pay), salvo que el auxilio se haya prestado para proteger al medio ambiente; sin embargo en algunas ocasiones, la concurrencia de los dos requisitos no es suficiente pues la ayuda no puede ser calificada de salvamento: el realizado por la propia tripulación en beneficio del buque o de la carga, el prestado por imperativo legal o cumplimiento una orden de la Autoridad Marítima.*

*Las consideraciones anteriores permiten distinguir una serie de supuestos en atención al criterio de la voluntariedad en la prestación del servicio. Concretamente, el auxilio puede ser prestado en cumplimiento de un mandato legal o una orden administrativa los denominados salvamentos obligatorios o bien espontáneamente salvamento espontaneo o a petición del armador o capitán del buque o de las cosas en peligro, salvamento contractual , los llamados salvamentos voluntarios.*

*La STS de 18 de octubre de 2011 vuelve, una vez más, sobre el reiterado tema de la diferencia entre el salvamento que exige superar con éxito la situación de grave peligro cuando el auxiliado no puede hacerlo con sus propios medios y el remolque marítimo donde no existe grave riesgo.*

*La LNM ofrece un concepto legal más amplio y al mismo tiempo reducido en razón del ámbito espacial y en consideración a la naturaleza especial de determinados bienes. Es más amplio porque incluye cualquier actividad de auxilio o asistencia, al margen del resultado útil, esencial desde la óptica mercantil pero intrascendente desde el punto de vista operacional, vinculado a veces una obligación legal impuesta a los particulares cuando se trata de salvar vidas humanas, o a la intervención de la administración pública por razones de seguridad. También incluye el hallazgo de bienes de propiedad desconocida; operación que denomina salvamento pero no lo es, pues por definición son bienes perdidos y por tanto no superaron la situación de peligro. Y también incluye, aunque no hace falta decirlo, además de salvamento de buques, el prestado a las embarcaciones y artefactos navales siguiendo así el criterio amplio de buques según el convenio : toda nave o embarcación, estructura apta para la navegación, pero la noción legal es más restringida porque le preocupa el ámbito de aplicación, la ley excluye el efecto el salvamento prestado en las aguas continentales que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima y también excluye la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa y cualquier operación que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte. En cambio, considera salvamento, que técnicamente no lo es según el concepto doctrinal, el hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.*

## **2.9 Clases de Salvamentos.**

*Se distinguen dos clases de salvamentos atendiendo a la voluntariedad del servicio. Además del deber general de salvar vidas humanas en el mar, impuesto por el principio de solidaridad y sin derecho a remuneración por ese concepto, pero sí el de los bienes que se salven en la misma operación, existen los denominados salvamentos obligatorios, impuestos por la autoridad marítima. Estos pueden a su vez ser realizados por la propia administración pública o por particulares. La diferencias más relevante es el derecho al premio, inexistente en el primer caso , pues ni a la administración*

*ni a los funcionarios actuantes se les reconoce remuneración alguna, y en cambio es reconocida a los particulares obligados a prestar el servicio. El salvamento obligatorio se produce cuando la ley reconoce a la autoridad pública ese derecho de intervención. La administración marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimo españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán el armador o su representante el cargador y el salvador (art 367)*

## **2.10 Salvamentos Voluntarios.**

*Las partes interesadas podrán contratar las condiciones de salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente. Lo que significa reconocer el principio de la autonomía de la voluntad en su máxima expresión. También conoce al capitán y al armador del buque la facultad para celebrar un contrato de salvamento a nombre del propietario de los bienes que se encuentran a bordo, siguiendo el criterio tradicional reconocido desde la época codificadora. Compatible con la libertad contractual, la Ley impone a los salvadores a respetar las órdenes e instrucciones de supervisión cursadas por las autoridades públicas en los casos de Salvamentos o auxilios impuestos por razones de seguridad de la navegación o protección del medio ambiente marino (art 360 y 361).*

*En la práctica, los contratos de salvamento están dominados por el derecho de los formularios, que se imponen con carácter universal entre otras razones por la situación cartelizada en la que operan este tipo de empresas que exigen una gran especialización y también porque en situación de peligro no hay tiempo para negociar y discutir las condiciones del contrato. Son pocas las empresas salvadoras y lo importante es superar el peligro y además sin resultado útil no hay remuneración. El contrato más conocido es el Lloyds open form, sometido al derecho del Reino Unido y al arbitraje de Londres. Existen, naturalmente algunos formularios redactados en español empleados en servicios prestados por operadores nacionales por su*

*actuación suele ser en aguas sometidas a jurisdicción o derechos limitados de soberanía, pocas veces prestan servicios en alta mar o aguas extranjeras*

*La remuneración o premio de salvamento presenta una disciplina particular. Excluido salvamento obligatorio, es objeto de pacto entre los contratantes. La LNM, siguiendo la práctica de los formularios, los abundantes precedentes jurisprudenciales y los codificados en el convenio, establece los criterios siguientes, en el bien entendido que las partes puedan fijar libremente el premio, salvo si se considera desproporcionado el concertado en el momento el peligro. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados.”<sup>114</sup>*

### **3. Causas de los Accidentes**

Los accidentes suelen ser ocasionados por actos y/o condiciones inseguras;

- Acto Inseguro: son las acciones que se realizan las personas en forma insegura o peligrosa y como resultado pueden causar un accidente.

El Acto Inseguro puede ocurrir porque la persona:

- No quiere cumplir con los reglamentos
- Desconocimiento de los riesgos a que está expuesto
- Incapacidad para practicar un trabajo determinado
- Condiciones Inseguras: son aquellas condiciones que originan riesgos para la integridad física de los trabajadores o para las instalaciones y maquinarias de la empresa. Estas condiciones generalmente son motivadas debido a defectos de la maquinaria, herramientas, instalaciones eléctricas, iluminación, etc.<sup>115</sup>

### **4. Consecuencias de los Accidentes.**

*Por lo general las consecuencias se dan es dos vías:*

- *Trabajador: Física y moral*

---

<sup>114</sup> ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Compendio de Derecho Marítimo*, Tecnos, Madrid,2017, Sexta ed., pp 331-348.

<sup>115</sup> Op Cit. Pag 31

➤ *Empresa: Gastos, traducidos como:*

- *Primeros auxilios*
- *Atención médica y hospitalaria*
- *Atraso en la producción*
- *Elevación de costos.* <sup>116</sup>

## **XI. Prevención de Accidentes.**

### **1. Principios fundamentales.**

*“Al determinar la dotación mínima de seguridad de un buque deberían observarse los siguientes principios:*

- *La capacidad para mantener guardias seguras de navegación, de máquinas y en puerto, y escuchas radioeléctricas, de conformidad con la regla VIII/2 del Convenio de Formación, 1978, enmendado, así como una vigilancia general del buque;*
- *Amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad;*
- *Atender las funciones de seguridad del buque cuando esté estacionario o casi estacionario en la mar;*
- *Efectuar las operaciones necesarias para evitar causar daños al medio marino;*
- *mantener los dispositivos de seguridad y la limpieza de todos los espacios accesibles para reducir al mínimo el riesgo de incendio;*
- *prestar cuidados médicos a bordo;*
- *garantizar la seguridad del transporte de la carga durante el viaje;*

---

<sup>116</sup> Ibid, pag. 32.

*-inspeccionar y mantener, según proceda, la integridad estructural del buque; y explotar el buque de conformidad con su plan de protección aprobado; y la capacidad para: accionar todos los medios de cierre estancos, mantenerlos en buen estado, y establecer una patrulla competente de lucha contra averías; utilizar el equipo de lucha contra incendios y de emergencia de a bordo, así como los dispositivos de salvamento, llevar a cabo las operaciones de mantenimiento de dicho equipo que se deban efectuar en la mar, y reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo; y hacer funcionar las máquinas propulsoras principales y la maquinaria auxiliar, en particular el equipo de prevención de la contaminación, manteniéndolas en buen estado de manera que el buque pueda superar los peligros previsibles del viaje.*

*Cuando proceda, también se deberían tener en cuenta asimismo las siguientes funciones de a bordo:*

- formación continua necesaria de todo el personal en el funcionamiento y utilización del equipo de lucha contra incendios y de emergencia, los dispositivos de salvamento y los medios de cierre estancos;*
- formación especializada necesaria para determinados tipos de buques y en los casos en que los tripulantes lleven a cabo tareas a bordo que crucen los límites entre las secciones;*
- provisión de alimentos adecuados y de agua potable;*
- necesidad de desempeñar deberes y asumir responsabilidades en caso de emergencia; y*
- necesidad de ofrecer oportunidades a la gente de mar novel para permitirle adquirir la formación y experiencia requeridas.*

*La dotación mínima de seguridad de un buque debería establecerse teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los siguientes:*

*Tamaño y tipo del buque; número, potencia y tipo de unidades propulsoras principales y auxiliares; grado de automatización del buque; construcción y equipo del buque; método de mantenimiento empleado; carga que se va transportar; frecuencia de las escalas en los puertos, duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar; zona(s) de navegación, rutas del buque y operaciones que realiza; medida en que se realizan actividades de formación a bordo; grado de apoyo que la compañía presta al buque desde tierra;*

*prescripciones aplicables a las horas de trabajo y de descanso; y las disposiciones del plan de protección del buque aprobado.*

*La determinación de la dotación mínima de seguridad de un buque debería basarse en el desempeño, al nivel adecuado de responsabilidad, tal como se establece en el Código de Formación, de las funciones siguientes: navegación, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para: planificar y dirigir la travesía navegando en condiciones de seguridad; realizar una guardia de navegación segura de conformidad con los requisitos del Código de Formación; maniobrar y gobernar el buque en todas las situaciones; y amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad; manipulación y estiba de la carga, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para planificar y vigilar el embarque, la estiba, la sujeción, el cuidado durante la travesía y el desembarque de la carga que ha de transportar el buque y cerciorarse de que dichas operaciones se efectúan con seguridad; funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para garantizar la seguridad y protección de todas las personas que se encuentran a bordo y mantener los sistemas de salvamento, de lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad en buen estado de funcionamiento; accionar y mantener todos los medios de cierre estancos; llevar a cabo las operaciones necesarias para reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo; llevar a cabo las operaciones necesarias para garantizar la protección del medio marino; prestar cuidados médicos a bordo; y realizar las tareas administrativas que garanticen la explotación del buque en condiciones de seguridad y su protección; maquinaria naval, la cual incluye las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para: hacer funcionar y vigilar la maquinaria propulsora principal y auxiliar del buque y evaluar sus prestaciones; realizar una guardia de máquinas segura de conformidad con lo estipulado en el Código de Formación; organizar y efectuar las operaciones de combustible y de lastre; y garantizar la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria del buque; instalaciones eléctricas, electrónicas y de control, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para: hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico del buque; y garantizar la seguridad de los sistemas eléctricos y electrónicos del*

*buque; radiocomunicaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para: transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque; mantener una escucha radioeléctrica segura de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT y las reglas del Convenio SOLAS 1974 enmendado; y garantizar servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia; y mantenimiento y reparaciones, que incluyen las tareas, deberes y responsabilidades necesarios para llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones de la maquinaria, el equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el método de mantenimiento y reparación empleado; la gestión de las funciones de seguridad, protección marítima de un buque en el mar cuando no esté navegando; salvo en buques de tamaño limitado, la asignación de oficiales de puente cualificados de modo que no sea preciso que el capitán realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia; salvo en buques de potencia propulsora limitada o que presten servicio de acuerdo con disposiciones aplicables a los espacios de máquinas sin dotación permanente, la asignación de oficiales de máquinas cualificados de modo que no sea preciso que el jefe de máquinas realice guardias regulares, adoptando un sistema de tres turnos de guardia; la observancia de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo a bordo; y el suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo, según sea necesario.*

*Determinar la dotación mínima de seguridad de un buque también debería cuenta:*

- *el número de personas cualificadas y demás personal necesario para hacer frente a las situaciones y condiciones de actividad máxima, habida cuenta de las horas de trabajo a bordo y de los periodos de descanso que se han de asignar a los marinos; y*
- *la capacidad del capitán y la dotación para coordinar las actividades que se requieren para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección de este y la protección del medio marino.”<sup>117</sup>*

## **2. Control de Actos Inseguros.**

*Para lograr un adecuado control de los actos inseguros se hace necesario:*

---

<sup>117</sup> Organización Marítima Internacional. Resolución No.1047 de 20 de diciembre de 2011.

- *Pensar antes de actuar. Esta es la regla más importante de todas porque la gran mayoría de los accidentes resultan de un método inseguro al operar o actuar.*
- *Preguntar al supervisor inmediato o a otro que tenga experiencia en el proceso correcto si no se conoce la manera correcta de ejecutar cualquier trabajo.*
- *Mantenerse alerta, la falta de atención o distracción es una de las causas más comunes de los accidentes.*
- *Evitar la precipitación y la cólera. Cuando se pierde la serenidad, se está sumamente propenso a accidentarse.*
- *Respetar las reglas de seguridad para las operaciones. Estas reglas han sido establecidas para la propia protección de los trabajadores.*
- *Evitar los juegos de manos en el trabajo. El sitio de Trabajo no es apropiado para diversiones.*
- *Utilizar su equipo de seguridad.*<sup>118</sup>

### **3. Control de Condiciones inseguras.**

*Si el trabajador mismo puede corregir la condición insegura, es recomendable que así lo haga.*

*Si la condición no puede ser corregida en el momento debe informarse al supervisor inmediato para que se tomen las medidas necesarias.*<sup>119</sup>

## **XII. Políticas de Salud, Seguridad y Medio Ambiente.**

*A los efectos de este repertorio, y a falta de otra indicación:*

- a) La expresión «trabajos portuarios» significa e incluye todo o parte del trabajo realizado en tierra o a bordo para la carga o la descarga de todo buque destinado a la navegación marítima o fluvial (excluidos los buques de guerra), en todo puerto marítimo o interior, rada, muelle, dique o lugar análogo en que dicho trabajo se realice, así como las actividades relacionadas con él;*
- b) Coeficiente de utilización (antes designado por «factor de seguridad») es el valor numérico que se obtiene dividiendo la carga mínima de rotura de una pieza por su carga máxima de seguridad certificada*
- c) Autoridad competente designa un ministro, servicio estatal o cualquier otra autoridad facultada para dictar reglamentos, decretos u otras instrucciones con fuerza de ley;*
- d) Persona competente designa toda persona que, por su formación o*

---

<sup>118</sup> Op Cit. Pag33

<sup>119</sup> Ibid. pag 34.

*experiencia, ha recibido la pertinente aprobación para efectuar una tarea o una función o para asumir la responsabilidad de que éstas se efectúen sin peligro, en la medida en que ello sea factible*

*e) El término "antideflagrante" designa todo sistema de construcción susceptible de evitar que una explosión que se produzca en el interior de una máquina o de un aparato eléctrico se propague al exterior de su envolvente;*

*f) Puntal para cargas pesadas, designa un puntal de buque especialmente aparejado de vez en cuando a fin de izar cargas superiores a la carga máxima de seguridad de los aparatos de izado ordinarios del buque;*

*g) Contenedor, designa un recipiente de transporte rígido, rectangular, reutilizable, destinado a contener mercancías a granel o uno o más artículos que deban embarcarse, capaz de ser utilizado con este objeto sin necesidad de ninguna otra operación de carga intermedia; el vocablo incluye los contenedores completamente cerrados, los contenedores abiertos por arriba, los contenedores cisterna provistos de tanques destinados a almacenar líquidos o gases y cualesquiera otras variantes de estos tipos, ya sean desmontables o montados sobre ruedas, siempre que cumplan la misma función básica y formen parte del sistema de contenerización; no incluye, en cambio, botellas de gases, bidones, jaulas, cajas de madera, cajas de cartón, envases, sacos, cargas unitarias ni ninguna otra modalidad corriente de embalaje*

*h) Grúa de mástil designa todo mástil de buque provisto de una pluma susceptible de elevarse, bajarse u orientarse alrededor de un eje vertical con la carga suspendida, con auxilio de chigres, que o bien forman parte integrante del aparato o bien se emplean esencialmente con él;*

*i) Vehículo sin caja, designa un chasis utilizado para el desplazamiento de contenedores cuya estructura longitudinal está constituida por una vigueta central provista en cada extremo o cerca de él de un vástago transversal al que van fijadas las ruedas y las piezas de esquina;*

*j) Transbordador, designa una grúa de pórtico montada sobre ralles, equipada de un puente horizontal desde el cual se accionan uno o varios carros, a los que pueden fijarse dispositivos de manipulación tales como cucharas, imanes y cuadros para izar contenedores*

*k) El término «buque» o «barco» designa todo navío, embarcación (que no sea de remos), barcaza o construcción flotante, tal como dique flotante, plataforma de perforación o cualquier otra estructura flotante análoga.<sup>120</sup>*

---

<sup>120</sup> Ibid pag 37

## 1. Deberes.

*Los reglamentos nacionales relativos a la prevención de los accidentes de trabajo y a la protección de la salud de los trabajadores portuarios deberían especificar los organismos y personas encargados de garantizar, individual o conjuntamente, la aplicación de las diferentes disposiciones de esos reglamentos.<sup>121</sup>*

*Los organismos y personas que poseen o controlan los lugares de trabajo situados a bordo de barcos o en los muelles en donde se efectúan los trabajos portuarios, o que proveen las instalaciones y el material utilizados en estos trabajos en los puertos, deberían facilitar lugares de trabajo, instalaciones y material seguros y mantenerlos en buen estado. Los organismos y personas que emplean a trabajadores portuarios deberán:*

- a) Ejercer una vigilancia que garantice que, dentro de lo posible, tales trabajadores trabajan en las mejores condiciones de seguridad y de higiene;*
- b) colaborar en el mantenimiento de los lugares de trabajo y del material en buenas condiciones de seguridad:*
- c) Cerciorarse personalmente de que se ha instruido conveniente mente a los trabajadores portuarios sobre los riesgos inherentes a sus respectivos trabajos y las precauciones imprescindibles para evitar los accidentes y los danos a la salud, y en particular de que los trabajadores recién contratados han recibido la debida instrucción sobre estos riesgos y precauciones y son objeto de suficiente vigilancia;*
- d) Asegurarse de que los trabajadores portuarios estén bien informados de los reglamentos nacionales o locales relativos a la prevención de los accidentes de trabajo y a la protección de la salud de los trabajadores portuarios.<sup>122</sup>*

*Los trabajadores portuarios deberían poner inmediatamente en conocimiento de su capataz, empleador y, en caso necesario, de la autoridad competente todo desperfecto descubierto en los lugares de trabajo o en las instalaciones y material utilizados en los mismos, que suponga un peligro. Si este desperfecto es de tal índole que puede entrañar un peligro inmediato, se deberla prohibir la utilización de los lugares de trabajo, las instalaciones o el material en cuestión hasta corregir el desperfecto.<sup>123</sup>*

*Los trabajadores portuarios deberían utilizar correctamente todos los dispositivos de*

---

<sup>121</sup> Id

<sup>122</sup> Ibid. pag 38

<sup>123</sup> Ibid pag

*protección y demás aparatos disponibles para su protección o la de otras personas. Salvo en caso de necesidad, ningún trabajador portuario deberla quitar, modificar o desplazar, a menos que esté autorizado para ello, un dispositivo de seguridad o cualquier otro aparato destinado a asegurar su protección o la de otras personas, ni impedir su funcionamiento o poner obstáculos a la aplicación de un método o procedimiento adoptado con el fin de evitar accidentes o danos a la salud.*<sup>124</sup>

*Los trabajadores portuarios deberían enterarse de todas las consignas de seguridad y de higiene que se relacionen con su trabajo y observarlas. Los trabajadores portuarios deberían abstenerse de cualquier práctica o acto imprudente o peligroso que pueda dar lugar a accidentes o exponer la salud de los trabajadores.*<sup>125</sup>

*Todos los organismos y personas interesados en trabajos portuarios deberán colaborar en la aplicación de las medidas destinadas a prevenir los accidentes y proteger la salud de los trabajadores portuarios, sin perjuicio de las obligaciones que puedan incumbirles en virtud de los reglamentos nacionales.*<sup>126</sup>

## **2. Responsabilidades.**

- *Asegurarse que las operaciones del puerto son manejadas de forma segura*
- *Monitorear el trabajo*
- *Asegurarse que el plan de contingencia para el puerto esté actualizado, tomando en cuenta que el incidente que ocurra afecte en lo mínimo la vida humana y las propiedades de PPC*
- *Lograr un bajo porcentaje de incidentes*<sup>127</sup>

## **3. Aspectos Legales.**

*Los aspectos legales que dan forma al sistema de seguridad son :*

- *Reglamento Interno de Trabajo*
- *Política de Seguridad industrial, salud y medio ambiente*
- *Código de seguridad de en operaciones*
- *Código de seguridad en trabajos de ingeniería*<sup>128</sup>

---

<sup>124</sup> Id

<sup>125</sup> Ibid pag 39

<sup>126</sup> Id

<sup>127</sup> Ibid pag 40

### **XIII. Normas Generales de Seguridad.**

**“El Reglamento (CE) no1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.**

*La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM/EMSA) es un órgano de la UE y tiene personalidad jurídica propia que pretende garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima en la UE. Además, tiene por objeto prevenir y responder a la contaminación provocada por los buques o por las instalaciones de petróleo o de gas.*

*La Agencia ofrece asistencia técnica y apoyo a la Comisión Europea y a los países de la UE en el ámbito del desarrollo, la aplicación y la evaluación de la legislación europea en materia de seguridad marítima y contaminación.*

*Tareas principales:*

- Asistir en los preparativos para actualizar y desarrollar la legislación europea pertinente.*
- Visitar e inspeccionar los países de la UE para comprobar la aplicación eficaz de los actos jurídicos de la UE vinculantes que correspondan.*
- Organizar actividades de formación y prestar asistencia técnica a las administraciones nacionales.*
- Apoyar las acciones de respuesta a la contaminación en casos de contaminación provocada por buques e instalaciones de petróleo y de gas (la EMSA ofrece asistencia operativa solo a solicitud del país afectado).*

*La EMSA es responsable del Centro de Datos de la Unión Europea de identificación y seguimiento a gran distancia de buques y el sistema de la UE de intercambio de información marítima (SafeSeaNet).*

*Las competencias de la EMSA se han ido ampliando notablemente con el paso*

*del tiempo para incluir la lucha contra la contaminación (suministro de asistencia operativa a petición de los Estados miembros) y los sistemas de localización vía satélite.*

*El Reglamento (UE) no 100/2013, de 15 de enero de 2013, ha modificado el Reglamento relativo a la AESM definiendo con mayor claridad sus tareas fundamentales y secundarias y describiendo al detalle el papel que ha de desempeñar a la hora de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión:*

*— Desarrollando y explotando el Centro de Datos de la Unión Europea de identificación y seguimiento a gran distancia de buques (LRIT) y el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet).*

*— Facilitando datos pertinentes sobre localización de buques y observación de la Tierra a las autoridades nacionales y organismos de la Unión competentes.*

*— Y prestando apoyo operativo a los Estados miembros respecto de las investigaciones relacionadas con accidentes marítimos graves.”<sup>129</sup>*

## **1. Trabajo en lugares Cerrados y cámaras frigoríficas.**

*Cuando sea factible, el acceso de personas a la bodega de un buque deberla efectuarse por medio de una escotilla separada y una escala fija apartada de la escotilla de la bodega. Si es posible, esta escala deberla estar inclinada.<sup>130</sup>*

*Las escalas de bodega inclinadas deberían estar dotadas de peldaños simples siempre que el ángulo que formen con la vertical no exceda de 15°. Si dicho ángulo fuera mayor, la escala debería tener escalones o bien peldaños dobles.*

- Los escalones y peldaños:*
- Deberían estar regularmente espaciados a intervalos de 30 cm;*
- Deberían ofrecer al pie una superficie de apoyo de por lo menos 11,5 cm de profundidad y 35 cm de ancho;*
- En el caso de peldaños dobles, cada par de ellos deberla hallarse en el mismo*

---

<sup>129</sup> EUR Lex – Europa EU <<Agencia Europea de Seguridad Marítima>>, 4 de enero del 2015, pp.

<sup>130</sup> Op Cit. Pag 40

*plano horizontal sin dejar un hueco intermedio superior a 5 cm;*

- *En el caso de peldaños a base de barras macizas de acero, éstas deberían tener un diámetro de por lo menos 25 mm; si las barras fueran cuadradas, sus lados deberían tener por lo menos 22mm;*
- *Deberían ser horizontales.*<sup>131</sup>

*Las escalas de bodega deberían tener a su alrededor los siguientes espacios libres:*

- *Detrás del escalón o del peldaño (del posterior si se trata de peldaños dobles), por lo menos 15 cm para el apoyo del pie;*
- *Delante de la escala, para el paso del cuerpo, 76 cm por lo menos en caso de una escala vertical y 1 m en caso de una escala inclinada (distancia medida perpendicularmente al eje longitudinal de la escala);*
- *A ambos lados, 75 mm por lo menos para el paso de las manos.*<sup>132</sup>

*Por regla general, las escalas de bodega:*

- *Si su longitud (o la longitud total de las escalas situadas unas en prolongación de las otras) excede de 6 m, deberían estar dotadas de rellanos o plataformas adecuados cada 6 m o fracción de esta distancia;*
- *Deberían tener rellanos de dimensiones adecuadas y protegidos por todos sus lados (exceptuado el de apoyo) con una barandilla rígida situada a una altura de aproximadamente 1 m por encima del rellano;*
- *Deberían tener largueros lisos;*
- *Deberían tener peldaños de chapa estriada o que presenten una superficie antideslizante equivalente;*
- *Deberán tener peldaños cuyo borde frontal esté redondeado;*
- *Si fueran soldadas, deberían tener cordones de soldadura ampliamente dimensionados (sin confiar en una simple soldadura a tope); deberán estar aseguradas al amparo a intervalos no mayores de 2,5 m, para evitar las vibraciones.*

*Las escotillas separadas de acceso a las escalas de bodega deberían*

- *tener una abertura de por lo menos 60 por 60 cm*
- *llevar una brazola de altura no inferior a 15cm;*
- *estar dotadas de asideros adecuados para las manos, libres de la brazola;*

---

<sup>131</sup> Ibid. pag 41

<sup>132</sup> Ibid pag 42

- *estar dotadas, si disponen de cuartel de escotilla, de un dispositivo que permita la inmovilización de este en posición de apertura, especialmente cuando el asidero mencionado en c) vaya montado en el interior del cuartel.*<sup>133</sup>

*Cuando no sea posible prever el tipo de acceso indicado en el párrafo , el acceso a la bodega deberla efectuarse, siempre que sea posible, mediante:*

- *barrotes, tojinos o nichos.*
- *Las escalas de bodega deberían llegar hasta el nivel inferior de los cuarteles de escotilla, cuando ello sea factible.*
- *Las escalas de bodega no deberán estar colocadas en recesos, a menos que estén provistas de un rellano*
- *Siempre que sea posible, deberla disponerse una escala en cada extremo de las escotillas.*<sup>134</sup>

*Cuando no sea factible hacer bajar la escala de bodega hasta el nivel inferior de los cuarteles de escotilla, deberán colocarse barrotes, tojinos o nichos en la prolongación de la escala. Estos barrotes, tojinos o nichos deberían:*

- *Ofrecer al pie una superficie de apoyo de por lo menos 15 cm de profundidad y 30 cm de ancho;*
- *Ofrecer a las manos un asidero firme y estar contruidos de forma que los pies no puedan resbalar hacia los lados , Prolongarse hasta 45 cm por lo menos del borde superior de la brazola;*<sup>135</sup>

*Cuando la parte superior de la brazola sea tan ancha que una persona que utilice los medios de acceso mencionados en el párrafo 3.6.2 no pueda asirse con seguridad, debería preverse un asidero adecuado en la parte superior de la brazola o cerca de ella, tanto interior como exteriormente. Las brazolas que tengan una altura de más de un metro por encima dela cubierta deberían estar dotadas de barrotes o tojinos que cumplan con las normas , o bien disponer de otros accesos adecuados.*<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> Ibid. pag 43.

<sup>134</sup> Id

<sup>135</sup> Ibid. pag. 44

<sup>136</sup> Id

*El acceso a las brazolas, escalas de bodega, barrotes, tojinos o nichos deberla estar libre de obstáculos y exento de cualquier substancia que pueda causar un traspié.*<sup>137</sup>

*Cuando instalaciones permanentes del buque, por ejemplo tuberías, atraviesen la cubierta por la base o por el lado de las brazolas, deberían preverse medios adecuados para salvadas. Si se ha previsto una plataforma fija a este fin, la distancia de la parte superior de la plataforma a la parte superior dela brazola no deberla ser inferior a 76 cm.*

*Cuando una escala de bodega llegue a la parte superior de un tanque vertical o de un túnel de árbol de transmisión:*

- deberían preverse una escala, tojinos o barrotes que cumplan con las disposiciones precedentes de este párrafo, a fin de permitir que las personas pasen del tanque vertical o del túnel de árbol de transmisión al fondo de la bodega;*
- deberla colocarse un asidero adecuado en la parte superior del tanque o del túnel.*<sup>138</sup>

*Cuando sea posible estibar carga detrás de una escala de bodega, deberla dejarse un espacio libre de por lo menos 15 cm entre la carga y los peldaños o barras de la escala. Cuando escala, barrotes, tojinos o nichos de una bodega estén obstruidos por la carga y sea necesario entrar en la bodega mediante una escala portátil, dicha escala deberla cumplir con las disposiciones dela sección en la medida que proceda.*<sup>139</sup>

*En el caso de una gabarra o embarcación de navegación fluvial de calado análogo con una o varias bodegas que no excedan de 3,5 m de profundidad, donde no sería razonablemente factible la instalación de medios fijos de acceso a las bodegas, deberla emplearse una escala portátil que cumpla con las normas o, preferiblemente, una escala desmontable de acero.*<sup>140</sup>

*Las escalas desmontables de acero deberían cumplir con las normas en la medida en que les sean aplicables. Sin embargo, si sus largueros son tubulares, deberían tener un*

---

<sup>137</sup> Ibid. pag 45

<sup>138</sup> Id

<sup>139</sup> Ibid. pag 46

<sup>140</sup> Id

*diámetro no inferior a 3Q mm y un espesor de pared no inferior a 2,5 mm, y si sus peldaños están constituidos por barras de acero cuadradas, el lado de estas no deberla ser inferior a 16 mm, Los dispositivos de fijación deberían asegurar el sólido mantenimiento de la escala en su posición y evitar todo desplazamiento accidental durante su empleo. Toda escala deberla estar colocada de forma que no pueda ser dañada por ninguna oscilación de las cargas.* <sup>141</sup>

## **2. Seguridad de los medios de acceso a los barcos y bodegas.**

*“Cuando una carretilla elevadora de horquilla u otro vehículo se emplee regularmente cerca del borde de un muelle, dicho borde deberla protegerse por un pequeño muro continuo o barrera rígida de resistencia suficiente para impedir que la carretilla o el vehículo caiga accidentalmente al agua”.* <sup>142</sup>

*“Siempre que sea posible. el pequeño muro o la barrera deberían estar situados al interior de las bitas o cabrestantes empleados para amarrar los buques.*

*Como regla general. el pequeño muro o la barrera deberían ser lo más altos posible; su altura no debe en todo caso ser inferior a 30 cm”.* <sup>143</sup>

*“Cuando la carretilla elevadora de horquilla u otro vehículo no se usen regularmente cerca del borde del muelle, deberían preverse disposiciones adecuadas (tales como la colocación de una valla amovible o la colaboración de una persona para hacer señales al conductor) cada vez que la carretilla o el vehículo maniobran a proximidad peligrosa del borde”.* <sup>144</sup>

## **3. Condiciones de Seguridad a bordo de un buque Convencional.**

*“Para la realización de trabajos portuarios a bordo de los buques, los trabajadores que entran y salen de ellos deberán contar con medios de accesos apropiados, seguros y suficientes”.* <sup>145</sup>

---

<sup>141</sup> Id

<sup>142</sup> Ibid. pag 47.

<sup>143</sup> Id

<sup>144</sup> Ibid. pag 47

<sup>145</sup> Id

*“Cuando el uso de una escala real no sea razonablemente factible, deberá emplearse una plancha o pasarela de atracada. Podrán emplearse escalas rígidas cuando no sea factible la utilización de planchas o pasarelas”.*<sup>146</sup>

*“Los medios de acceso deberían ser de material sólido, de buena construcción y adecuada resistencia, fijarse sólidamente y mantenerse en buen estado. Los medios de acceso deberían emplazarse, de ser posible, de forma que ninguna carga suspendida pase por encima de ellos”.*<sup>147</sup>

*“Los trabajadores no deberían utilizar medios de acceso que no sean los que se han especificado, a menos que estén especialmente autorizados a utilizarlos.*

- *Los medios de acceso que permiten pasar de un buque a una gabarra u otra embarcación de francobordo inferior abarloada a él deberán cumplir con las normas ; de todos modos, podrá utilizarse una escala de cuerda cuando sea prácticamente imposible cumplir con tales disposiciones.*
- *A efectos de este repertorio, «francobordo» significa la altura por encima del nivel del agua a que se halla la cubierta de acceso a la escala de cuerda cuando se utiliza por vez primera”.*<sup>148</sup>

*“Cuando entre el borde del muelle y el buque subsiste un hueco tal que una persona que cayera de uno de los medios de acceso correría el peligro de caer al agua, dicho hueco debería protegerse con una red de seguridad fijada al buque y al borde del muelle. Cualquier hueco entre las barandillas de los medios de acceso y la abertura practicada en la batayola del buque que permita la caída de una persona debería estar adecuadamente protegido. La entrada debería estar despejada de todo obstáculo”.*<sup>149</sup>

*“Los medios de acceso no deberán estar colocados tan cerca de una vía de grúa, de modo que para evitar que pueda golpear a alguien al desplazarse. Los medios de acceso fabricados de un material que no sea madera o metal deberían ofrecer las mismas garantías de resistencia y duración que si no fueran, y sus peldaños deberían ser de igual diseño”.*<sup>150</sup>

---

<sup>146</sup> Id

<sup>147</sup> Ibid.pag 48

<sup>148</sup> Id.

<sup>149</sup> Ibid. pag 49

<sup>150</sup> Id

*“Cuando los medios de acceso estén fabricados de diferentes metales, deberán adoptarse medidas adecuadas para prevenir el deterioro o la corrosión provocada por la acción galvánica”.*<sup>151</sup>

#### **4. Condiciones de Seguridad en la transferencia de la carga.**

*“No se deberán efectuar ningún otro trabajo, por ejemplo, los de conservación o de reparación. tales como pintado, calafateado, pintura por pulverización, limpieza por chorro de arena, o soldadura, en los lugares donde se efectúan trabajos portuarios, si ello puede originar un peligro o una molestia para las personas que los ejecutan, debido a los gases, vapores, polvo, radiaciones, ruido o cualquiera otra molestia”.*<sup>152</sup>

### **MÁQUINAS**

*“En la medida de lo posible y sin perjudicar el funcionamiento normal del barco, se deberán proteger eficazmente todos los órganos peligrosos de máquinas, motores, volantes, transmisiones por cadena o por fricción, ejes motores y tuberías de vapor situados a bordo o en el muelle y a proximidad de los lugares de trabajo o de circulación de los trabajadores (a menos que ofrezcan una seguridad equivalente por su emplazamiento o construcción)”.*<sup>153</sup>

*“No se deberán quitar los dispositivos de protección de las máquinas cuando éstas están en servicio; en caso de ser quitados, una persona autorizada, deberán volverlos a colocar en su sitio lo antes posible, y en todo caso antes de poner en marcha las máquinas”.*<sup>154</sup>

*“Cuando un órgano de máquina en movimiento no ofrece protección suficiente no se deberán inspeccionar, lubricar, ajustar o reparar, de no ser por personas debidamente autorizadas”.*<sup>155</sup>

*“Sólo se deberán limpiar los órganos de una máquina cuando ésta esté parada.*

---

<sup>151</sup> Id

<sup>152</sup> Id

<sup>153</sup> Ibid. pag 50

<sup>154</sup> Id

<sup>155</sup> Id

*Cuando se procede a parar una máquina con objeto de efectuar trabajos de conservación o reparación se deberían tomar medidas apropiadas para impedir que se ponga en marcha intempestivamente”.*<sup>156</sup>

*“Los dispositivos de protección de las máquinas sólo deberían ser retirados por personas debidamente autorizadas”.*<sup>157</sup>

## **5. Condiciones de seguridad en áreas de almacenamiento.**

*“Cuando se apilen mercancías o materiales en un muelle, a menos que se depositen en el interior de un contenedor de carga, la operación debe efectuarse de manera ordenada y sistemática. En especial: Las pilas no deberían alcanzar una altura tal que su estabilidad pudiera quedar comprometida en caso de viento fuerte;*

- *Cuando un trabajador portuario tenga que subir encima de una pila deberán facilitársele medios de acceso seguros.*
- *Cuando se almacenen mercancías o materiales en el borde de un muelle, deberán colocarse de forma que no quede espacio suficiente para que una persona pueda deslizarse o intentar deslizarse entre la pila y el borde del muelle; o bien de forma que quede un espacio libre de por lo menos 1,5 m entre cualquier punto de la pila y el borde del muelle”.*<sup>158</sup>

## **6. Seguridad en las oficinas administrativas.**

*“El trabajo en oficina puede igualmente presentar numerosos riesgos para su seguridad y salud. Estos riesgos son peligrosos porque están ocultos.No importa cuál es su título o qué clase de trabajo usted hace, todos los trabajos tienen riesgos, en la oficina se pueden mencionar:*

*Resbalo, tropiezos y caídas que representan el segundo tipo de accidente más común en el trabajo y la mitad de éstas ocurren entre los trabajadores de oficina.*

- *Ruido: el estar expuesto por largos periodos de tiempo al ruido excesivo, puede dañar sus oídos. Si usted no puede hablar por teléfono o mantener una conversación en su lugar de trabajo con la voz a un nivel normal, su área de trabajo es muy ruidosa.*
- *Ergonomía: cada ambiente de trabajo tiene sus propios retos físicos. Lo que aparenta ser una actividad inofensiva puede tener consecuencias físicas peligrosas.*

---

<sup>156</sup> Id

<sup>157</sup> Id

<sup>158</sup> Ibid. pag 51

- *Otros riesgos dentro de la oficina son: levantar objetos pesados, incendios”*<sup>159</sup>

### **Seguridad en los buques y en las instalaciones portuarias en la UE.**

*En 2002 se adoptó en una conferencia de la OMI el **Código PBIP** (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias), así como la modificación de otros acuerdos internacionales. Dicho Código tiene por objeto mejorar la protección de buques e instalaciones portuarias.*

— *El Reglamento (CE) No. 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.*

— *La Directiva 2005/65/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria.*

— *El Reglamento (CE) no 324/2008, de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.*

*La **Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea** se puso en marcha mediante la adopción por parte del Consejo, el 24 de junio de 2014, de un acto político y estratégico para abordar de un modo efectivo los retos de seguridad marítima con el empleo de todos los instrumentos pertinentes a escala internacional, europea y nacional.*

**El Reglamento (CE) No. 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.**

*Objetivo: Concebido para garantizar una interpretación y aplicación uniformes de las decisiones de la OMI.*

*Instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoren la protección de los buques utilizados tanto en el comercio internacional como en el tráfico nacional, así como las instalaciones portuarias asociadas a los mismos, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados.*

---

<sup>159</sup> Ibid. pag 52

*Para ello introduce de forma armonizada para todos los Estados miembros las normas del Capítulo XI-2 del Anexo del SOLAS y las reglas del Código PBIP (que reproduce en su Anexo) y además hace de cumplimiento obligatorio determinadas partes de la Parte B del Código.*

*Ámbito:*

*El Reglamento amplía notablemente el ámbito de los instrumentos internacionales, al hacerlo aplicable también a los buques de pasaje de la clase A (Directiva 2009/45/CE) en viajes nacionales dentro de los Estados miembros y a las instalaciones portuarias que les presten servicio.*

*Permite que los Estados miembros decidan la medida en que lo hacen aplicable a otros buques de pasaje en viajes nacionales y a las correspondientes instalaciones portuarias.*

**La Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria.**

*Finalidad:*

*Introducir medidas comunitarias adicionales y orientadas a aumentar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos que afecten a la protección marítima.*

*Ámbito:*

*El Reglamento CE No 725/2004 limita su ámbito de aplicación a las medidas de protección a bordo de los buques y en la interfaz inmediata buque-puerto.*

*La Directiva 2005/65/CE introduce normas de protección aplicables a todas las zonas de los puertos situados en el territorio de un Estado miembro y que alberguen alguna instalación portuaria sometida al ámbito del Reglamento.*

*Además, permite a los Estados miembros extender la aplicación a las zonas adyacentes a esos puertos.*

*Contenido:*

*La Directiva contiene las normas mínimas de protección que deben ser objeto de introducción armonizada en los respectivos ordenamientos*

*nacionales, en materias tales como la autoridad de protección portuaria, el plan de protección portuaria y el oficial de protección portuaria.*

*Transposición: Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.*

*Objeto: aumentar la protección de los puertos frente a la amenaza de sucesos o actos ilícitos deliberados que afecten a la protección marítima, así como determinar las entidades y organismos competentes en la aplicación de las medidas contenidas en la normativa sobre protección del transporte marítimo.*

*Autoridades competentes: la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, el Ministerio de Interior, la DGMM y las autoridades portuarias (“autoridad de protección portuaria”), que en cada puerto constituirá un comité consultivo de protección del puerto.*

**El Reglamento (CE) no 324/2008 de la Comisión, de 9 de abril de 2008, por el que se fijan los procedimientos revisados para las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima.**

*La UE no se ha limitado a legislar en este campo, sino que lleva a cabo, a través de la Comisión, una tarea permanente de vigilancia del cumplimiento de esas normas por las compañías e instalaciones portuarias de todos los Estados miembros.*

*Para ello cuenta con sus propios inspectores, que colaboran activamente con cada uno de los servicios nacionales de inspección y con arreglo a las normas y procedimientos establecidos en este Reglamento.*

### **Seguridad de los buques de transporte de pasajeros e inspección de buques en la UE**

*El Convenio SOLAS incluye las normas acordadas internacionalmente para los buques de pasaje y las naves de pasaje de gran velocidad que efectúan travesías internacionales.*

*La seguridad de los buques que ofrecen servicios regulares entre dos puertos de la Unión se regula mediante:*

- *La Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo de 2009, que ha consolidado y refundido las reglas y las normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje establecidas por la Directiva 98/18/CE.*

- *La Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.*

- *El Reglamento (CE) No 336/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad.*

- *El Reglamento (CE) No. 789/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad.*

- *La Directiva 98/41/CE, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes permite controlar el número de pasajeros y, por consiguiente, mejorar la eficacia de las operaciones de salvamento en caso de accidente.*

**La Directiva 2009/45/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (Versión refundida).**

*Tiene por finalidad introducir un nivel uniforme de seguridad de los pasajeros y bienes a bordo de buques de pasaje (incluyendo las naves de pasaje de gran velocidad) de cualquier pabellón cuando realizan travesías nacionales, salvo los utilizados exclusivamente en la zona portuaria.*

*A tal efecto, la Directiva establece las reglas y normas de seguridad que deben cumplir esos buques, si bien introduciendo algunas excepciones para ciertas categorías, respecto a los cuales la aplicación se considera inadecuada o económicamente inviable.*

*En particular, los buques de pasaje que realizan travesías nacionales se clasifican según las condiciones de las zonas marítimas en las que operan:*

*«Clase A»: Buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintos de los definidos para las clases B, C y D.*

*«Clase B»: Buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan más de 20 millas de la línea de la costa, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*

*«Clase C»: Buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año y que no se alejan en ningún momento más de 15 millas de un abrigo ni más de 5 millas de la línea de la costa, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*

*«Clase D»: Buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año, y que no se alejan en ningún momento más de 6 millas de un abrigo ni más de 3 millas de la línea de la costa, donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio.*

*La Directiva remite al Código de Naves de Gran Velocidad de la OMI para la clasificación de los buques de pasaje.*

**Transposición: Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.**

**El Reglamento (CE) No 336/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad.**

*Según lo dispuesto en el Convenio SOLAS, el Código IGS tiene carácter obligatorio para los buques de pasaje, y también para los de carga y unidades móviles de perforación mar adentro de arqueado bruto igual o superior a 500 toneladas, en viajes internacionales.*

*El Reglamento extiende la obligatoriedad del Código IGS a otros buques, aunque introduciendo cierta flexibilidad:*

*Los buques de pasaje, y los de carga de arqueado bruto igual o superior a 500 t., que realicen exclusivamente viajes nacionales, con independencia de su*

*pabellón (cabotaje).*

*Las unidades móviles de perforación mar adentro de arqueado bruto igual o superior a 500t., que presten servicios bajo la autoridad de un Estado miembro.*

*Sin embargo, se excluyen los buques de pasaje de las clases C y D (navegación por aguas abrigadas; v. infra III.1.4), que no sean transbordadores de carga rodada.*

*Los Estados miembros tienen libertad para:*

*- Decidir si aplican el Código a los buques que, con independencia de su pabellón, operen exclusivamente en zonas portuarias.*

*- Establecer una excepción total o parcial del cumplimiento de la Parte A del Código IGS a determinados buques o tipos de buques dedicados exclusivamente a realizar viajes nacionales en el Estado correspondiente, cuando consideren difícil dicho cumplimiento, si bien deben entonces imponer medidas que garanticen un cumplimiento equivalente de los objetivos del Código.*

**El Reglamento (CE) No. 789/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril, sobre la transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros de la Comunidad.**

*Tiene por finalidad la supresión de las barreras técnicas que entorpecen la transferencia de buques de carga y de pasaje con pabellón de un Estado miembro entre los registros de los Estados miembros.*

*Se aplica a:*

*Los buques de carga (de arqueado bruto igual o superior a 500) y a los de pasaje (de cualquier tamaño) que realicen viajes internacionales y que estén provistos de los correspondientes certificados válidos expedidos por un Estado miembro o una organización reconocida que actúe en su nombre.*

*Los buques de pasaje que realicen viajes nacionales y posean los certificados nacionales emitidos conforme a la Directiva 2009/45/CE, expedidos por un Estado miembro o una organización reconocida que actúe*

*en su nombre.*

*Se excluyen los buques cuyo acceso a puertos de Estados miembros haya sido denegado en virtud de la Directiva 95/21/CE, sobre el control por el Estado del Puerto, durante los 3 años previos a la solicitud de matriculación, así como los buques que hayan sido inmovilizados más de una vez durante los 3 años previos a la solicitud de matriculación.*

*Principio general ò un Estado miembro no rehusará la inscripción en un registro, por razones técnicas derivadas de los Convenios aplicables, a los buques matriculados en otro Estado miembro que cumplan las prescripciones pertinentes y lleven certificados válidos y equipos aprobados u homologados de conformidad con la normativa comunitaria sobre equipos marinos.*

*Para ello, el Estado miembro del registro de origen proporcionará al Estado miembro del registro de destino (o comunicará a la organización reconocida que actúe en su nombre), toda la información pertinente de que disponga sobre el buque, en particular, sobre su estado y equipamiento.*

*Antes de matricular un buque, el Estado miembro del registro de destino, o la organización reconocida que actúe en su nombre, podrá someter al buque a una inspección, que se realizará en un plazo razonable, para confirmar que el estado del buque y su equipamiento corresponde realmente a los certificados mencionados en el artículo.*

*Una vez efectuada la transferencia, el Estado miembro del registro de destino, o la organización reconocida que actúe en su nombre, expedirá al buque los certificados en las mismas condiciones que los expedidos bajo el pabellón del Estado miembro del registro de origen.*

*En 2016 la Comisión presentó **3 propuestas legislativas** que, tras ser votadas en la Comisión de Transportes y Turismo el 11 de abril de 2017, están en estos momentos pendientes de votación en el Pleno:*

*FLa primera de estas propuestas, COM(2016)0369, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE, pretende aclarar y simplificar las normas y disposiciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje de forma que sean más fáciles de actualizar, supervisar y ejecutar. Entre otras*

*modificaciones, se proponen la eliminación de referencias incoherentes o incorrectas, el establecimiento de nuevas definiciones de distintos tipos de buques, la precisión de la definición de «material equivalente», la exclusión del ámbito de aplicación de la Directiva de los buques de menos de 24 metros de eslora y la simplificación de la determinación de las zonas marítimas. La Comisión creará una base de datos al objeto de aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y equivalencias, así como otras medidas de seguridad.*

*FLa segunda propuesta, COM(2016)0370, modificará la Directiva 98/41/CE, a fin de actualizar y precisar las obligaciones de recuento y registro de pasajeros y tripulación a bordo de buques de pasaje. Se propone, entre otras modificaciones, actualizar la definición de «zona portuaria», e introducir información sobre la nacionalidad de las personas a bordo y sustituir la obligación de las compañías de almacenar las listas de pasajeros y tripulación por la de hacerlo en la ventanilla única nacional.*

*FLa tercera propuesta, COM(2016)0371, busca simplificar la normativa vigente en materia de seguridad de los buques de pasaje de la Unión mediante la modificación de la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y la derogación de la Directiva 1999/35/CE. Se propone actualizar y aclarar las exigencias existentes en cuanto a los reconocimientos para los transbordadores de carga rodada y las naves de gran velocidad.*

*Otro aspecto de la propuesta es la armonización de las disposiciones relativas a los informes de inspección, las prohibiciones de salida, las vías de recurso, los costes, la base de datos de inspecciones y las sanciones. La propuesta prevé un sistema, basado en los buques, de inspecciones previas al inicio de un servicio regular, las cuales pueden combinarse con periodicidad anual con el reconocimiento del Estado de abanderamiento.<sup>160</sup>*

---

<sup>160</sup> FUENTES GÓMEZ, Julio C, <<Legislación de la Unión Europea sobre seguridad marítima y Prevención de la Contaminación>> Clase de Derecho Marítimo. Apuntes.

## **6.1 Seguridad en las zonas comunes no otorgadas en concesión y en particular en la zona de maniobra.**

*“Tienen la calificación de servicios básicos aquellos que permiten las operaciones de tráfico en el puerto, como el practicaaje, los servicios náuticos, el remolque, el servicio de amarre y desamarre y el de residuos. Todos éstos tienen consideración de obligaciones de servicio público y las autoridades deben garantizar su cobertura; además, siempre que sea necesario, los usuarios deben colaborar en su prestación. En todo caso, la normativa de explotación de cada puerto establece los servicios de uso obligatorio en función de sus infraestructuras y características concretas, del tamaño y tipo de cada embarcación y de otras circunstancias particulares. El practicaaje es, por definición, un asesoramiento técnico al capitán o patrón para facilitar la entrada, salida y otras maniobras de la embarcación, se presta a bordo y es obligatorio en muchos puertos de importancia; sin embargo, puede haber exenciones basadas en la experiencia del patrón, características del buque u otras circunstancias. El servicio de remolque portuario tiene como objeto la ayuda a los movimientos en puerto. El servicio de amarre consiste en cobrar amarras de una embarcación, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos para ello (puntos de amarre o noray) en el sector designado por la autoridad, a su vez se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es largar amarras de un buque de aquellos puntos de amarre siguiendo instrucciones del patrón o capitán. El servicio de señalización marítima tiene por objeto la instalación, mantenimiento y control de las ayudas para mejorar la seguridad de la navegación en el litoral confirmando la posición de buques y embarcaciones y facilitar sus movimientos. Están excluidos del servicio de señalización marítima las señales y balizas de los puertos de interés general y el balizamiento interior, las ayudas de aproximación y acceso de buques a los puertos de importancia regional, la instalación y mantenimiento de balizamiento de instalaciones públicas u otorgadas en concesión, de zonas de baño, así como el de control y ayuda al tráfico marítimo que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.*

*Tienen consideración de servicios comerciales las actividades de prestación portuaria que no sean servicios portuarios y estén permitidas en el puerto. La prestación de estos servicios está sometida a autorización, que puede tener carácter indefinido o limitado; sin embargo, cada autoridad portuaria puede prestar,*

*directamente, servicios comerciales en relación con actividades relacionadas con el puerto que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y suplir las posibles insuficiencias que la iniciativa privada no haya podido prestar.*<sup>161</sup>

## **6.2 Coordinación de las actividades laborales.**

*“La coordinación de actividades portuarias empresariales para la prevención de los riesgos laborales deberá garantizar el cumplimiento de los siguientes objetivos:*

*a) La aplicación coherente y responsable de los principios de la acción preventiva por las empresas concurrentes en el centro de trabajo.*

*b) La aplicación correcta de los métodos de trabajo por las empresas concurrentes en el centro de trabajo.*

*c) El control de las interacciones de las diferentes actividades desarrolladas en el centro de trabajo, en particular cuando puedan generar riesgos calificados como graves o muy graves o cuando se desarrollen en el centro de trabajo actividades incompatibles entre sí por su incidencia en la seguridad y la salud de los trabajadores.*

*d) La adecuación entre los riesgos existentes en el centro de trabajo que puedan afectar a los trabajadores de las empresas concurrentes y las medidas aplicadas para su prevención.*<sup>162</sup>

## **EL MARCO LABORAL APLICABLE EN ESPAÑA**

*“El marco laboral aplicable en España es, por lo general, más estricto y exigente que el observado tanto internacionalmente como en los distintos países de la UE, lo que supone, al aumentar los costos de explotación de los buques de bandera española, una menor competitividad de éstos frente a los demás. Si bien es cierto que se han registrado últimamente importantes*

---

<sup>161</sup> MANTECA VALDELANDE, Víctor. (2-08-2007). “Servicios Portuarios”. Coruña. <http://www.laopinioncoruna.es>.

<sup>162</sup> Coordinación de Actividades empresariales en la actividad Portuaria. Coruña. “Autoridad Portuaria de Coruña, Ministerio d Fomento. <http://www.puertocoruna.com>.

*avances en materia de horas extraordinarias y flexibilización de los descansos entre jornadas, no es menos cierto que persisten aún importantes diferencias, sobre todo en materia contractual y en el régimen de guardias.*

*Aunque en materia de Seguridad Social la relación laboral marítima es considerada como especial y, como tal, tiene su propio régimen (Régimen Especial del Mar o REM)*

*Gestionados por el Instituto Social de la Marina (ISM), la relación laboral marítima española está en casi todos los aspectos regulada por las mismas normas (Estatuto de los Trabajadores básicamente) que el resto de los sectores productivos de la economía nacional, con las siguientes especificidades:*

- El número mínimo de trabajadores que ha de llevar un buque y su titulación o calificación profesional lo establece, atendiendo a razones de seguridad marítima, la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) a través de la correspondiente resolución administrativa. El citado número mínimo se denomina dotación mínima de seguridad o cuadro indicador mínimo del buque. La materia está actualmente regulada por la Orden del Ministerio de Comercio de 1964. Recientemente, la DGMM ha redactado un proyecto de normativa para modificar la citada Orden del Ministerio de Comercio.*
- La jornada de trabajo en la mar, los períodos de guardia y descansos están reguladas por el RD 1561/95, de jornadas en sectores especiales. En trasposición de la antes referida Directiva 1999/63 ya se han aprobado el RD 285/02, de 22 de marzo (por el que se modifica el RD 1561/95 sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar) y el RD 525/02 sobre el control del cumplimiento del referido Acuerdo.*
- El artículo 33 de la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado de 2002, que añadió un nuevo apartado, el Ocho, a la Disposición Adicional Decimoquinta de la LPEMM [Actual Disposición Adicional Decimosexta del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado Marina Mercante, aprobada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante, TRLPEMM)] por el que se suprimió el límite anual de 80 horas extraordinarias para los buques inscritos en el REC. Ello supuso, desde el pasado 1 de enero de 2002, que los marinos enrolados en los buques inscritos en el REC pudieran realizar anualmente un número ilimitado*

*de horas extraordinarias.*

- *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado Marina Mercante, aprobada por el Real Decreto Legislativo 2/2011 permite, en los buques inscritos en el Registro Especial de Canarias, el empleo de trabajadores no comunitarios (hasta un 50 % de la tripulación, salvo supuestos excepcionales en que pudiera ampliarse el citado porcentaje –posibilidad que en la práctica apenas se ha aplicado-) con condiciones laborales y de seguridad social no españolas, siempre que se respete la normativa emanada de la OIT y se contemple las peculiaridades previstas al respecto en materia de extranjería.*
- *La Ley 25/2009, de adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE de 23 de diciembre de 2009) modificó, entre otras leyes, a la anterior Ley 27/1992 de Puertos del Estado (derogada e integrada en el nuevo TRLPEMM), hasta ahora, reservaba a los nacionales españoles los puestos de Capitán y Primer Oficial de los buques de bandera española.*

*Las modificaciones introducidas en la anterior LPEMM (artículo 23 de la Ley 25/2009) van dirigidas fundamentalmente a dar cumplimiento a los pronunciamientos del Tribunal Europeo de Justicia, entre ellos el de 20 de noviembre de 2008, en los que se concluía que España había incumplido el artículo 39 del Tratado Constitutivo de la UE en materia de libre circulación de trabajadores, por mantener restricciones al acceso de nacionales comunitarios a los empleos de capitán y primer oficial. Para ello se modificaron el antiguo artículo 77.2) de la disposición adicional decimoquinta, ambas de la LPEMM, y se deroga el artículo 609 del Código de Comercio, en cuanto a la exigencia de la nacionalidad española para el ejercicio de la profesión de Capitán.*

*En síntesis, el capitán y el primer oficial de un buque de bandera española no tendrá obligatoriamente que ser español, sino que podrá ser nacional de un Estado Miembro de la UE, salvo supuestos francamente excepcionales en los que la Administración marítima reserve los citados puestos a nacionales españoles por implicar el ejercicio activo y habitual de prerrogativas de poder público (alta de nacimientos y defunciones a bordo, etc.) que no representen una parte muy reducida de sus actividades. Como quiera que el ejercicio de estas prerrogativas son prácticamente inexistentes en la explotación naviera*

*moderna, se puede afirmar, salvo supuestos muy excepcionales, que el capitán y el primer oficial de un buque de bandera española no tendrá obligatoriamente que ser español como hasta ahora.*

*Si bien es cierto que la mayoría de armadores españoles prefieren emplear capitanes españoles, el hecho de que se permita emplear a todos los capitanes comunitarios es importante, pues, en la práctica, escasean capitanes españoles, sobre todo en algunos tipos de buques. Además, había algunos armadores extranjeros que inscribían sus buques en España por cuestiones fiscales y preferían contar con capitanes de su nacionalidad, lo que no podían hacerlo hasta ahora.*

*La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM) que, tras varios Proyectos de Ley tramitados sin éxito en varias legislaturas, se aprobó finalmente el 8 de julio, se publicó en el BOE el 25 de julio y entró en vigor el 25 de septiembre de 2014. En materia marítimo laboral, las novedades más importantes serían las siguientes:*

***Propietario, armador y naviero:*** *La LNM intenta superar las dudas y contradicciones jurídicas existentes hasta ahora y, entrando en un viejo debate doctrinal, distingue entre propietario, armador y naviero de un buque en el sentido de que son conceptos que pueden coincidir en una misma persona o entidad (se puede ser propietario, armador y naviero a la vez), si bien no tienen necesariamente por qué hacerlo (se puede, por ejemplo, ser sólo propietario o armador o naviero o, por ejemplo, armador y naviero a la vez).*

*Así, la LNM define al armador (artículo 145 y siguientes) como quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad, mientras que el naviero es la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.*

*Entendemos que el concepto de armador y, con matices, el de agencia de manning se debe alinear con el de empleador en materia laboral. Sin duda,*

*la derogación expresa por la LNM de los artículos 586 del Código de Comercio y 3 de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 que, como es sabid.5o, equiparaban las figuras de naviero y consignatario, debe facilitar la comprensión y desarrollo de los conceptos vistos de propietario, armador y naviero.*

***Dotación mínima de seguridad y nacionalidad del capitán, primer oficial y resto de la dotación de un buque de bandera española:*** Los artículos 156 y siguientes de la LNM aluden expresamente a las citadas cuestiones pero lo hacen justamente en los mismos términos comentados anteriormente. No obstante, la LNM no alude sólo a marinos comunitarios - nacionales de países UE- sino también a marinos nacionales de países del Espacio Económico Europeo (EEE).

***El despido del capitán del buque:*** Ver las novedades específicas al respecto en el Apartado 2.3 de estos apuntes.

***Contrato de gestión naval:*** Ver las novedades al respecto en los apuntes sobre las agencias de manning y management.<sup>163</sup>

---

<sup>163</sup> BARBADILLO, D. JESUS. “El Marco Laboral Aplicable en España”. (2017-2018J. Módulo I, Derecho Marítimo. Apuntes.

## **CAPÍTULO IV. CONCLUSIÓN.**

La humanidad ha utilizado el transporte marítimo desde tiempos inmemorables, para satisfacer sus necesidades personales de traslado de un lugar a otro; y con el paso del tiempo, este medio de transporte le ha sido útil para el traslado de bienes, productos y mercadería, como parte de la actividad mercantil que se desarrolla a nivel mundial, posicionándose de tal forma, que ha generado la necesidad de desarrollarse mega puertos que tengan la capacidad de recepción y traslado de los productos que llegan a los diversos destinos, en todos los continentes.

En estos momentos, la tendencia del transporte marítimo en el contexto regional y mundial está de cara a globalizar servicios conexos que faciliten no sólo el traslado de bienes y productos de un destino a otro, sino que se complemente con los servicios que faciliten el flujo de la mercancía desde su origen hasta su destino, entre estos almacenamiento, embalaje, seguros, manejo de información, optimizando el tiempo de traslado y entrega, sin descuidar la seguridad de los agentes parte del sistema y de los propios bienes y productos.

Precisamente el continuo crecimiento del tráfico de mercancía a mayor escala, ha generado la fabricación de medios de transporte macros, a los cuales, se les han tenido que adecuar infraestructuras portuarias que le permitan operar, sin problema; además de que con mayor frecuencia se dan las alianzas estratégicas entre empresas globalizadas y operadores, surgiendo así las alianzas marítimas internacionales que se posicionan en los denominados Hubs que se usan de punto de conexión.

El crecimiento de esta actividad marítima de transporte, genera que sean más las necesidades que se tienen que atender y mayores riesgos a los que están expuestos todos los Agentes del Sistema. Por ello, se ha tenido la iniciativa de suscribirse convenios internaciones y reglamentos especiales, tendientes a garantizar y proteger la seguridad de la vida humana en el mar, protección de las embarcaciones, productos, bienes e instalaciones portuarias. También se han adoptado normas y regulaciones tendientes a garantizar la seguridad de la navegación marítima, siempre que éstas se cumplan.

Las empresas del sector del transporte marítimo, así como los operadores y entidades estatales, no sólo de Panamá, sino del resto de los países que desarrollan esta

actividad, invierten recursos en capacitar el personal, ofreciéndose constante formación a cerca de políticas y buenas prácticas en temas de salud ocupacional, seguridad y cuidado al medio ambiente, también en el adiestramiento para lograr que el personal alcance la pericia necesaria para evitar, descuidos, negligencias y acciones irresponsables que usualmente son el génesis de los accidentes de tráfico. Existen otros tipos de factores que provocan accidentes, como lo son los fenómenos naturales - tormentas, terremoto, inundación, pero no son considerados como hechos accidentales intencionales.

Hoy en día la incidencia de siniestros en la actividad de transporte marítimo es baja. Esto obedece, en gran medida, al esfuerzo que se hace para reforzar periódicamente los temas de seguridad en la operación de los puertos, acceso a los barcos y la transferencia de los bienes, de los navíos los riesgos a los que están expuestos, tanto a nivel operativo, como a niveles técnico, el manejo y control de sustancias peligrosas, controladas y de ilegal tráfico, como el caso de las drogas y estupefaciente, logrando trabajar de manera coordinada y en armónica colaboración.

El servicio de transporte marítimo implementa cada día, el uso de tecnología avanzada, programas para el manejo y compartimiento de datos y tecnología especializada, para lograr ser cada día, una actividad rentable y segura. Y, sobre todo, porque con estas herramientas se está logrando contribuir con los programas que luchan contra el crimen organizado para combatir los robos, contrabando, drogas, tráfico ilícito de personas, de armas, terrorismo y otras amenazas e ilícitos que afectan la seguridad de la carga y el tráfico marítimo.

No obstante, el enorme volumen de carga transportada en el sector marítimo hace que los niveles de control e inspección de la carga sean muy bajos. Esta situación justifica y aconseja, desde este trabajo que instemos a las autoridades estatales, en particular a las aduaneras, que alcancen acuerdos para la adopción de procedimientos de control homogéneo y de tecnologías comunes mas eficaces que permitan incrementar los volúmenes de mercancía sujeta a control de seguridad y aduanero.

Como conclusión de este trabajo proponemos en el marco de los actuales convenios internacionales la inclusión de procedimientos de homologación de tecnologías de seguridad que permitan ser utilizadas por todos los países suscriptores de dichos convenios.

## **CAPÍTULO V. BIBLIOGRAFÍA.**

### **Leyes.**

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

### **Libros.**

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, *Compendio de Derecho Marítimo*, Tecnos, Madrid, 2017, Sexta ed., pp 331-348.

LEDESMA, C.A. "Nuevos principios de Comercio Internacional". Editorial Ediciones Macchi. Buenos Aires. 1997.

### **Manual**

UJEDA CORTI, J.C. "Manual de conocimiento del Negocio Naviero". Ediciones ESIC. Olivos. 1998

### **Sitios WEB.**

MANTECA VALDELANDE, Víctor. (2-08-2007). "Servicios Portuarios". Coruña. <http://www.laopinioncoruna.es>.

Coordinación de Actividades empresariales en la actividad Portuaria. Coruña. "Autoridad Portuaria de Coruña, Ministerio d Fomento. <http://www.puertocoruna.com>

EUR Lex – Europa EU <<Agencia Europea de Seguridad Marítima>>, 4 de enero del 2015.

OMI, "Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar ", Comité Jurídico de la OMI, 1974, <http://www.imo.org>

### **Apuntes.**

BARBADILLO, D. JESUS. "El Marco Laboral Aplicable en España". (2017-2018J. Módulo I, Derecho Marítimo. Apuntes.

FUENTES GÓMEZ, Julio C, <<Legislación de la Unión Europea sobre seguridad marítima y Prevención de la Contaminación>> Clase de Derecho Marítimo. Apuntes.

VIVEROS, José. Manual – "Modulo de Administración de Empresas Marítimas en Panamá" . 2010.