NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA

DISTRIBUCION: LIMITADA
TAO/LAT/28
31 de marzo de 1960

ORIGINAL: FRANCES

DISPOSICIONES PARA LA LEGISLACION Y REGLAMENTACION PORTUARIA UNIFORME EN CENTROAMERICA

Este informe ha sido preparado por el señor F. X. Le Bourgeois, experto de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, en consulta con las autoridades competentes de los países centroamericanos, y en cumplimiento de la Resolución 19 (CCE), del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, aprobada en su Tercera Reunión, en Managua, Nicaragua.

SUMARIO

/INTRODUCCION

INTRODUCCION

La prosecución de proyectos referentes al transporte marítimo —en consulta con las autoridades de los gobiernos centroamericanos —se ha basado en las resoluciones del Comité de Cooperación Económica aprobadas después de tomar en consideración los informes El Transporte en Centroamérica (E/CN.12/356) y El Transporte en el Istmo Centroamericano: El Transporte Marítimo (TAA/LAT/5).

En la Tercera Reunión de Managua, Nicaragua, 1956, por la Resolución 19 (CCE) recomendó el Comité a los gobiernos miembros el siguiente programa de trabajo en materia de transporte marítimo:

a) Preparación de un proyecto modelo de legislación marítima y portuaria centroamericana, uniforme y moderna (Parte A de la Resolución 19 (CCE));
b) Estudio sobre la formación de una escuela náutica centroamericana para la capacitación del personal de tripulación (Parte B de la Resolución 19 (CCE));y
c) Estudio sobre las medidas que deban adoptar los gobiernos centroamericanos para la modernización de sus puertos y de sus sistemas de administración portuaria; revisión de tarifas y servicios de puerto; simplificación, modernización y posible uniformidad de los sistemas aduaneros (Parte C de la Resolución 19 (CCE)).

Para llevar a cabo dicho Programa, el Comité recomendó en la misma Resolución que los gobiernos miembros solicitaran expertos de la Junta de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, que trabajarían en cooperación con la Secretaría y en consulta con expertos en transporte marítimo de cada país. Se designó al señor F. X. Le Bourgeois como experto de las Naciones Unidas para el estudio de la administración e instalaciones portuarias, que trabajó en colaboración estrecha con una misión marítima encargada de preparar un proyecto de legislación marítima y portuaria (Parte A de la Resolución 19 (CCE)). El experto hizo dos viajes a Centroamérica. En el primero de estos viajes el señor Le Bourgeois visitó los países del Istmo durante los meses de octubre y noviembre de 1956, donde se puso en contacto con las autoridades de estos países. Durante esta misión el experto recabó la información pertinente y tomó en cuenta las diversas legislaciones vigentes. El segundo recorrido del señor Le Bourgeois se llevó a cabo en los meses de septiembre y octubre de 1958, con el objeto de presentar el anteproyecto a los gobiernos centroamericanos, explicar

/sus principios

sus principios y miras, y recibir los comentarios y las observaciones de las autoridades consultadas.

Como resultado de lo anterior se hizo una revisión del estudio y se ha redactado el texto del presente informe sobre las disposiciones para la legislación y reglamentación portuaria uniforme en Centroamérica que siguen a continuación.

El experto indica que el informe contiene todas las disposiciones modernas que podrían incluirse uniformemente en las legislaciones y reglamentaciones portuarias de los países del Istmo. Ha titulado su informe: "Código portuario", y se ha mantenido esta denominación a través de todo el texto.

El estudio contiene una propuesta referente a la creación de una asociación portuaria centroamericana. Por los detalles mencionados por el experto, dicha asociación sería, en su opinión, la más indicada para emprender el extenso Programa de llevarse a cabo en lo referente a la modernización de los puertos y asuntos conexos.

/I. EXPOSICION

I. EXPOSICION DE MOTIVOS

1. Orientaciones y propósitos que se han tenido presentes al redactar el "Código Portuario".

1. Algunos códigos portuarios, generalmente antiguos pero aún en vigor, consideran los buques como presas fáciles de explotar y de las que conviene obtener durante su estancia en los puertos el mayor rendimiento posible en forma de derechos obligatorios (a veces aunque no se les haya prestado servicio alguno), diversos timbres fiscales y multas.

2. La tendencia aludida se hace particularmente evidente en los puertos administrados por los departamentos de Aduanas. Estas dependencias siempre se las ingenian para hacer figurar en el "Código de puertos", cuando todavía subsiste, una idea errónea de lo que es un buque. En lugar de considerarlo un instrumento de prosperidad económica indispensable para el desarrollo de los países, tratan de hacer de él un tipo especial de contribuyente que "debe exprimirse al máximo", por medio de impuestos portuarios, y además, en la forma más rápida cuando la escala "amenaza" ser breve.

3. En rigor, esta manera de pensar podría haberse explicado hace 200 años cuando los buques, que entonces carecían de rutas fijas, pasaban por un puerto y rara vez regresaban; esa interpretación es peligrosa en nuestros días cuando los mismos buques, (o por lo menos los de una misma compañía) frecuentan casi siempre los mismos puertos. En efecto, poco a poco han ido estableciéndose poderosas asociaciones o instituciones marítimas donde se calculan ajustes de tarifas en atención al costo que las escalas, en determinados puertos, significan para los navíos. Los armadores, se han visto obligados a hacer frente a esos costos recurriendo a "sobretasas locales aplicables a los cargamentos en tránsito" para los puertos cuyos costos han subido. De esta manera, cuando un puerto "presiona" al buque que hace escala a base de impuestos exagerados, acaba viendo aumentadas las tarifas de los buques que lo visitan. En último término es el público el que paga y no el armador, que se limita a cargar a la economía general del país los gastos que le ocasionen la administración, la mala reglamentación y el código portuario defectuoso de ese país.

4. Un código anticuado podría asegurarse que le cuesta muy caro a un país, y puede decirse del país que conserva un código malo o inapropiado, que se

/castiga a

castiga a sí mismo. En efecto, cualquiera que sea el pabellón que enarbolen, "no existen" armadores filántropos; se trata siempre de comerciantes obligados a ajustar sus ingresos a sus gastos; y todos los gastos ocasionados por inútiles complicaciones administrativas se tienen que recuperar del país recurriendo a recargos y sobretasas. Casi se podría decir que a cada país se le cobran los fletes que merece, y que todo lo que se le cobra de más a un buque en puerto es un boomerang que regresa en realidad sobre la economía del país, y no, como se cree muy frecuentemente, sobre el buque mismo, que siempre se las arregla para no perder dinero.

Teniendo presentes estos principios, la misión ha intentado presentar sugestiones aprovechables en un código moderno, es decir, en un código favorable para los buques, para las líneas regulares y para el tráfico constante. Se ha procurado considerar al buque no como una molestia o un contribuyente, sino como un instrumento de trabajo indispensable para la prosperidad de la economía nacional. Se ha hecho lo posible por proteger y ayudar al buque con objeto de que disminuyan los precios de costo y permitan así una reducción de sus fletes.

5. Para llegar a este fin se han tenido a la vista diversos objetivos al redactar los artículos del Código presentados aquí:

i) Se han tratado de simplificar ciertas formalidades al proponer una simplificación de la tramitación administrativa, sugerir su uniformación y establecer el principio de que en determinadas circunstancias se autorice la supresión de ciertos trámites.

ii) Se han tratado de disminuir las complicaciones administrativas, particularmente aclarando la definición de cabotaje en diversos lugares y redactando el texto como si ya se hubiera aceptado esta nueva definición. Muy frecuentemente, en efecto, al llegar un buque a un puerto "B" es considerado como si viniera del "fin del mundo", aunque venga de "A", puerto situado en el mismo país y sólo distante unas cuantas millas. En "B" se imponen al buque las formalidades de cuarentena, policía, aduanas, etc., con lo que se ocasionan retrasos inútiles y gastos para el armador que él, a su vez, carga al público, es decir, a la economía del país.

/Estas complicaciones

Estas complicaciones administrativas — que se mantienen en los códigos anticuados — son confusas y absurdas; si a los camiones que llegan de "A" a "B" con la misma mercancía no se les exige nada, ¿por qué dar tratamiento diferente a los buques?

iii) Se han reducido todo lo posible las sanciones a base de multas, por haberse comprobado que las multas recaen automáticamente sobre el país que las impone y que a los armadores les importan poco, porque se aseguran contra estos riesgos. El seguro aludido obliga al armador a pagar cierto número de primas que debe cargar en sus tasas de flete, con lo cual, de hecho, el país que practica el sistema de multas paga efectivamente, y por todo el año, primas de seguros suscritos por los armadores contra multas que pueden serles impuestas o no. Es decir, a cambio de 10 multas que podría cobrar en 12 meses (y muchas veces no cobra), un país desembolsa 100 veces su valor; el único que sale ganando es la compañía de seguros o el Protecting and Indemnity Club.

iv) Se ha tratado de hacer ganar tiempo a los buques, a) durante la navegación, proponiendo algunas modificaciones importantes referentes a las ayudas a la navegación, al servicio de pilotaje y de visitas de las autoridades portuarias a la llegada del buque; b) durante la estancia en el puerto, proponiendo durante el período de tráfico intenso algunos reglamentos relativos a las prioridades de entrada y de salida, —y asignando sobre este punto los más amplios poderes a los directores de puerto—, prohibiendo los monopolios de chalanas y remolcadores, etc.

El problema de los retrasos que sufren los buques en los puertos centroamericanos es considerable y pesa mucho sobre la economía de los países. Sobre este punto se remite al lector a la sección 5, a), donde se presentan cuatro ejemplos de tipos de retraso que padecen los buques en Centroamérica, y a la 5,b), donde se estima que El Salvador paga aproximadamente 3 millones de dólares anuales únicamente por causa de los retardos ocasionados a los buques que utilizan sus puertos. Si se suponen sumas equivalentes para las otras 4 repúblicas centroamericanas, la pérdida que sufre Centroamérica en conjunto asciende a 15 ó 16 millones de dólares anuales, hecho que ha llevado a la inclusión en el Código de disposiciones tendientes a eliminar todo o la mayor parte de ese gasto inútil, haciendo ganar a los buques el tiempo que pierden en la actualidad.

/v) Se ha procurado

v) Se ha procurado reducir ciertos gastos de manejo de mercancías que se cargan al buque, y éste cobra al público en forma de recargos y sobretasas. Con este espíritu se redactó la parte relativa a vigilancia y policía privada.

vi) Se ha propuesto la organización de una asociación de puertos de Centroamérica para que las autoridades portuarias puedan estudiar en colaboración ciertos problemas y asuntos de interés común para reducir los gastos generales y acelerar el despacho de los buques. Podría defender además sus intereses comunes frente a las asociaciones de armadores y las conferencias sobre tasas de fletes.

vii) Se han precisado las atribuciones de los directores de puerto, confiriéndoseles, en conjunto, un máximo de autoridad. El director de puerto es la autoridad clave de todo el sistema; él es quien conoce mejor los problemas de los puertos y de la marina mercante, y el funcionario indicado para mejorar el estado en que actualmente se encuentra la administración portuaria y darle el impulso necesario para su mejoramiento; se considera esencial, por consiguiente, que su posición frente a los demás funcionarios quede claramente definida, y que disponga de plenos poderes.

viii) Se ha intentado delimitar la acción que debe reservarse el Estado, para evitar los numerosos conflictos que resultan de su vaguedad y se traducen unas veces en la paralización de la administración del puerto ocasionando retardos a los buques; otras, en la erogación de gastos de construcción o mantenimiento al puerto, que podrían haberse evitado; estos gastos los recupera el puerto sobre el buque aumentando sus derechos portuarios, y éste, a su vez, los recupera de la economía del país aumentando sus tasas de fletes. Para romper este círculo vicioso, siempre inconveniente, ha parecido útil tratar de concretar las atribuciones que el Estado debe reservarse, o, por lo menos, proporcionar datos que puedan servir de base para el establecimiento de una doctrina.

/2. Forma en

2. Forma en que se redactó el "Código Portuario"

6. El texto que se presenta a continuación no puede considerarse como un código definitivo. Es un "conjunto de sugerencias" que puede servir de base a una redacción y del que el código definitivo podrá aprovechar o no una parte más o menos extensa.

7. Se consideró inconveniente presentar un código demasiado breve y definitivo a países poco familiarizados todavía con los múltiples aspectos que presentan los asuntos jurídicos marítimos; exponiéndolos con amplitud pueden conocerse todos los problemas y la tarea de selección será más fácil. La posibilidad de seleccionar entre un conjunto de sugerencias implica el conocimiento de los problemas que han de ser resueltos y tiene la ventaja de proporcionar a los delegados de los países encargados de la redacción del código un conjunto de disposiciones entre las que tienen la posibilidad de elegir las que más apropiadas resulten a su juicio, hecho que no se hubiera dado si se presentara un código definitivo. Se ha pensado también que ampliar un texto es un trabajo más complicado que reducirlo o simplificarlo. Por eso se ha decidido presentar un texto bastante extenso.

8. La comisión pensó igualmente que un código nuevo demasiado breve sobre una materia con la que un país puede hallarse poco familiarizado, podría resultar inapropiado. En efecto, un texto muy condensado puede dar lugar a falsas interpretaciones y a errores, pueden suscitarse jurisprudencias improcedentes y seguirse desviaciones al no existir jurisprudencia de ninguna clase que consultar. Mientras no se dé un sentido preciso a cada palabra, ni exista una tradición o un cuerpo de funcionarios especializados --inspectores de navegación-- para interpretar la ley, comentarla y hacerla respetar, un código portuario demasiado breve podría ser arriesgado.

9. Si se objetara que el código portuario de Francia, por ejemplo, --promulgado el 27 de marzo de 1956-- comprende 38 páginas y 108 artículos y es un código breve por excelencia, podría responderse que una parte considerable de ese código es un resumen de la Ordenanza sobre la Marina de agosto de 1681, de las Leyes de 22 de diciembre de 1789 y 5 de enero de 1790 o de textos del siglo XIX y que sobre toda esa legislación existen numerosos comentarios y una jurisprudencia a los que pueden añadirse tres siglos de tradición y usos y un

/Cuerpo Jurídico

Cuerpo Jurídico de la Armada --l' Inscription Maritime-- especializado desde hace varios siglos en los problemas de la Marina Mercante; un código, en esas circunstancias, puede ser breve sin temor a interpretaciones o desviaciones erróneas.

10. No se presenta aquí un simple conjunto de textos diversos. Aunque la misión ha utilizado principalmente los documentos que se relacionan al final de la presente exposición de motivos, en el texto que se presenta sólo han sido utilizados como información y para no perder de vista los principios fundamentales y los lineamientos que se siguen en los códigos extranjeros.

El texto que se propone ha sido redactado, en gran parte, teniendo en cuenta las circunstancias que imperan en Centroamérica (especialmente de los textos redactados por la Oficina Interamericana del Trabajo (OIT) de Ginebra. Ciertos artículos se han redactado más en forma de explicación que de mandato. Cuando hayan transcurrido 15 ó 20 años de la entrada en vigor del Código, y llegue el momento de revisarlo o de ponerlo al día, podría prescindirse de tales artículos.

11. Para que los antecedentes queden completos, convendrá mencionar también como fuente del texto el intercambio de puntos de vista que la comisión ha tenido con numerosas personalidades en Centroamérica y los Estados Unidos.

3. Cuestiones sobre la cooperación internacional relacionadas con la aplicación del "Código Portuario"

12. En todo el mundo se celebran regularmente conferencias marítimas internacionales, organizadas por gobiernos, uniones de países o por importantes asociaciones internacionales.

Para hablar sólo de las más recientes, pueden citarse:

a) Organizadas por gobiernos

Conferencia internacional para la protección de la vida humana en el mar, Londres, 23 de abril de 1948 - 10 de junio de 1948.

Conferencia relativa a la prevención de la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos, - Londres, 26 de abril de 1954 - 12 de mayo de 1954.

/Ambas a iniciativa

Ambas a iniciativa del gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Conferencia para la unificación de las reglas sobre arqueo de los buques -Oslo, 1952- a iniciativa del Gobierno noruego.

b) Organizadas por uniones de países

Conferencias relativas a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), Ginebra, 6 de marzo de 1948, Nueva York, 3 y 4 de junio de 1958, a iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas.

Conferencia Portuaria Interamericana. San José, Costa Rica, 25 de abril de 1956. 3 de mayo de 1956, a iniciativa de la Unión Panamericana, Washington.

c) Organizadas por asociaciones privadas

La International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA) auspició:

La Conferencia Técnica General, Hamburgo, 1957 (600 delegados)

La Conferencia Técnica General, Oslo, planeada para 1959, después para 1961 en Nueva York.

La Permanent International Association of Navigation Congress (PIANC), organizó uno de los Congresos en Londres en 1957; el próximo está planeado para 1961 en Nueva York.

13. En todas estas conferencias se dan generalmente las mismas circunstancias: a) algunos países siempre están presentes y toman parte activa en los debates, que orientan según sus conveniencias. Ocurre frecuentemente que se toman resoluciones que coinciden generalmente con su particular punto de vista, si no es que con sus intereses. Para tales países, las resoluciones adoptadas constituyen indiscutiblemente una ventaja; b) algunos países, generalmente presentes, mantienen una actitud pasiva, asisten a los debates, pero no participan en ellos. Esto puede deberse a estar su delegación integrada por diplomáticos que desconocen los problemas marítimos o a que los técnicos enviados, por carecer de la preparación necesaria o haber recibido instrucciones insuficientes de sus gobiernos, prefieren callar a comprometerse. Para estos países, las resoluciones tomadas, a veces a su pesar, generalmente están lejos de constituir una victoria; c) con frecuencia muchos países están ausentes por propia decisión, por haber decidido no responder a la invitación, por negligencia, algunas veces por economía o por falta de técnicos. O porque al no contestar las invitaciones, se ha cesado de invitarlos. Por su actitud de indiferencia a las cuestiones marítimas en el pasado, se termina por considerar que constituyen en esta materia una "entidad no interesada". Para

/estos países

estos países ausentes, las resoluciones adoptadas sin su presencia constituyen generalmente, si no una derrota, por lo menos nuevas obligaciones, puesto que algún día, aunque no ratifiquen las convenciones, acaban respetándolas y aplicando las resoluciones adoptadas por otros.

Ausencia de la lengua española

14. Durante las conferencias marítimas internacionales, aparte de las conferencias de la ICHCA, jamás se oye hablar en español. En efecto, la fuerza de la costumbre ha hecho que los delegados a estas conferencias procedentes de países de habla española tengan que expresarse en un idioma distinto al suyo, hecho que los coloca en inferioridad para exponer sus puntos de vista y defender sus propios países.

15. Ante estas circunstancias, y para que se establezca la costumbre de no considerar a los países centroamericanos entre los ausentes, sino entre aquellos a quienes conviene consultar, ha parecido útil incluir en el código algunas recomendaciones recordando que se celebran conferencias marítimas y que es esencial participar en ellas. En efecto, sólo existen dos posibilidades: estar presente y defender los propios intereses, o aceptar los puntos de vista de los demás, con el peligro de ser sus víctimas.

16. La objeción de "falta de delegados calificados" que se ha hecho en ocasiones no puede considerarse seria. Un país puede encontrar siempre un especialista en cuestiones marítimas internacionales en Londres, Oslo, París, Hamburgo o Nueva York, que puede fungir como asesor técnico del diplomático nacional. Los honorarios que reciba el experto serían menos gravosos que las obligaciones que pueden resultar de las resoluciones adoptadas por otros países y que estará obligado a adoptar con el tiempo, aun cuando el país no haya ratificado oficialmente las convenciones.

17. Tomando en cuenta las circunstancias precedentes, se ha formulado una recomendación en favor del español. El mercado latinoamericano da trabajo a millares de buques de todos los pabellones; aunque esta fuera la única razón, la lengua española debe tener carta de ciudadanía en las reuniones en donde se discuten asuntos referentes a los buques.

18. Además, se ha recomendado reducir los plazos previstos para la ratificación de los convenios.

/Algunos de éstos

Algunos de estos plazos resultan, en efecto, demasiado largos[1] y hacen aparecer a algunos países que contestan tarde como negligentes, incompetentes o carentes de interés en asuntos marítimos, y, mientras tanto, los países que no se ocupan de estos asuntos pierden frecuentemente los beneficios mismos de dichos convenios.

19. Por fín, la misión ha considerado conveniente presentar la lista de los principales acuerdos relacionados con los puertos. Aunque ya han sido tomados en cuenta en el proyecto del "Código Portuario", es interesante releerlos en conjunto para conocer el espíritu con que fueron redactados.

4. Algunos problemas actuales

a) Cuatro ejemplos clásicos a los que se debe el retraso que sufren los buques en Centroamérica 2/

Caso 1

Un buque "A" llega cerca de la costa alrededor de las 21 horas frente a un puerto que acepta trabajar durante la noche. En cualquier parte, salvo en Centroamérica, con ayuda de luces y de un práctico, el buque podría atracar hacia las 22 horas y comenzar sus operaciones de carga y descarga al poco tiempo. Pero se trata de un buque tramp europeo o japonés de 6 a 7 000 toneladas y el capitán no está familiarizado con los muelles. Como no se dispone de buenas luces en la costa, la visibilidad es mala, no existen prácticos y las cartas marinas tienen en lo referente a profundidades errores sobre los fondos, el buque tendrá que anclar en alta mar para pasar la noche y sólo podrá entrar al puerto en las primeras horas del día siguiente.

Resultado: Pérdida de 8 a 10 horas en operaciones de manipulación, es decir: unos 800 dólares para un buque del tipo indicado, que el barco cobrará al país al fijar sus tarifas de flete.

1/ La Convención Internacional para las líneas de carga de los buques (INTERNATIONAL LOAD LINE CONVENTION) de 1930 ha sido ratificada por Costa Rica el 1o. de julio de 1953 (o sea 23 años después) y por Nicaragua el 14 de febrero de 1954 (o sea 24 años después y relativamente pocos años antes de su revisión fijada para 1960).

2/ Se basan todos estos ejemplos en buques de 6 000 toneladas de desplazamiento con un costo de explotación de 2 000 dólares por día, cifra bastante exacta bajo pabellón norteamericano.

/Caso 2

Caso 2

Un buque "B" que dispone a bordo de telegrafía sin hilos, radio teléfono, "walkie-talkie" y todas las facilidades para comunicarse, permanece sin utilizar esos sistemas, obedeciendo determinados reglamentos de Seguridad Nacional en vigor. A la salida de Balboa, rumbo al norte, telegrafía al agente de la compañía que el buque arribará a un puerto determinado aproximadamente un día X alrededor de una hora X; el cable, mal transmitido por diversos telégrafos, resulta confuso para el agente de la compañía, que solicita aclaración. Por una coincidencia la respuesta del buque al agente de la compañía se retrasa a causa de la censura de uno de los países transmisores y en definitiva llega el buque a puerto antes de que el agente haya podido recibir el telegrama.

Resultado: Por no haberse contratado vagones y estibadores para una hora determinada se pierde medio día en la contratación y el buque cobrará 1000 dólares por ese tiempo perdido al país.

Caso 3

Un buque "C" llega un lunes alrededor de las 17.15 hs. a un puerto donde se trabaja sobre la rada; solicita inmediatamente la visita de las autoridades porque desea descargar rápidamente 140 toneladas de flete y volver a zarpar hacia la media noche. Tiene el propósito de navegar toda la noche para llegar el martes de madrugada al puerto siguiente y comenzar la descarga desde las 7.30 ú 8 horas.

En lugar de subir a bordo inmediatamente y para procurar justificar unas horas suplementarias de trabajo que comienzan a contarse después de las 18 horas, las autoridades portuarias se presentan a bordo a las 18.20 hs.; la verificación de un número excesivo de documentos exigidos al buque toma mucho tiempo, la puesta en camino de las chalanas se retrasa otro tanto y el buque sólo puede comenzar a trabajar a las 19 horas, después de perder cerca de dos horas.

/El buque

El buque descarga por cada una de cuatro calas un promedio de 5 toneladas. De las 19 a las 23 horas, ha descargado --4x20 toneladas-- 80 toneladas. Las 60 toneladas que quedan podrían descargarse en tres horas y zarpar así el buque a las 2 de la madrugada. Pero los estibadores se niegan a continuar trabajando horas suplementarias y se van a sus casas, reanudando el trabajo a las 7 de la mañana. De ello resulta que el buque "C" no puede hacerse a la mar antes de las 11.30 del martes. Navegando de día, llega al puerto siguiente a las 18 horas donde, a causa de reglamentos que prohiben el trabajo nocturno, comienza a descargar el miércoles a las 7 de la mañana.

Resultado: La negligencia de las autoridades del primer puerto, que quisieron justificar horas extras, combinada con la falta de cooperación de los estibadores que se negaron a terminar la descarga en 3 horas, el buque perdió 24 horas. Estos 2 000 dólares a primera vista parecen perdidos por el armador, pero en realidad la economía del país resentirá la pérdida porque el armador los facturará al público en forma de sobretasas.

Caso 4

Un buque "D" descarga 500 toneladas en un puerto, y va retrasado; debe entregar aún 60 toneladas en un puerto cercano del mismo país. Para tratar de recuperar el tiempo perdido y evitar hacer escala en el segundo puerto, solicita a la aduana el permiso de descargar en el primer puerto, además de las 500 toneladas ya en el muelle, las 60 destinadas al segundo.

En lugar de aceptar la descarga de las 60 toneladas en ese lugar, las autoridades, que carecen de atribuciones por no poder resolver el caso apoyándose en un código bien hecho, contestan que las manifestaciones y los conocimientos que amparan la mercancía fueron expedidos para el segundo puerto y que sólo podrá desembarcarse allí la mercancía. El buque se dirige entonces al puerto cercano, pero al llegar se encuentra inesperadamente, por no transmitirse noticias sobre la actividad de los puertos en la radio oficial, cuatro buques en turno en la rada y las 60 toneladas se desembarcan 6 días más tarde.

Resultado: La falta de flexibilidad de los reglamentos, su interpretación en exceso restringida, la ausencia de noticias de la radio nacional sobre el tráfico de los puertos, imponen al buque 6 días de gastos a cambio del ingreso que supone una sola descarga de 60 toneladas. El armador cobrará 12 000 dólares al país.

Podrían multiplicarse los ejemplos. En los cuatro casos analizados hemos supuesto cuatro buques, A, B, C, y D diferentes, pero no olvidemos que frecuentemente "A" es "B", "C" y "D" a la vez y que todos estos casos de retraso

/pueden

pueden acumularse sobre un único buque con mala suerte, hecho que evidentemente no proporciona a Centroamérica una reputación muy buena ante las Conferencias de Fletes.

b) Dos millones de habitantes de la República de El Salvador pagan tres millones de dólares anuales simplemente por los retrasos de los buques en sus puertos.

Un buque con pabellón no norteamericano cuesta, según su tonelaje, de 750 a 1 500 dólares por día de explotación. Un buque de pabellón norteamericano del tonelaje de los que prestan servicio a Centroamérica cuesta aproximadamente 2 000 dólares por día. Por lo mismo que en tiempo de guerra se le da a un convoy la velocidad del buque más lento de los que le integran en las conferencias de tasas de flete, obrando en forma inversa, se calculan los impuestos sobre los buques cuyos gastos de explotación son más elevados. De aquí resulta que el cálculo de las tasas destinadas a El Salvador deberá basarse en 2 000 dólares diarios como costo medio de explotación y que no se tome en cuenta el costo de explotación más económico de los buques no americanos.

Se denominan buques "que esperan", no solamente los que están en la rada o "inactivos" en el muelle, sino también "aquellos que sufren las consecuencias de la falta de cooperación de los estibadores o de la lentitud administrativa", es decir, los que tardan por ejemplo 4 días en hacer lo que podría terminarse en dos. Se comprueba que, según las estadísticas, un promedio de 2 buques "esperan" por día en La Unión, mientras otro "espera" en La Libertad y otro más en Acajutla. Cuatro buques que "esperan" a 2 000 dólares por día cada uno, representan un gasto de 8 000 dólares por día y en un mes de 30 días, 240 000. En 12 meses serán 2 880 000 que pueden aumentar a 3 millones de dólares si se toma en cuenta que, durante la temporada cafetalera, siempre hay más de dos buques que "esperan" en La Unión y más de uno, respectivamente, en La Libertad y Acajutla.

Si se considera que de los dos millones de habitantes de El Salvador no pueden pagar nada los viejos, los niños, ni los indigentes, se llega a la conclusión de que el grupo de adultos de la clase media y acomodada es el que paga estos tres millones de dólares y no resulta exagerado

/afirmar

afirmar que algunos funcionarios, ciertos oficiales y algunas personas del comercio o de las profesiones liberales trabajan varios días simplemente para pagar el déficit de los puertos.

Claro que el código, por perfecto que sea, no podrá ser la solución única para estos retardos. Habrá que poner otros remedios, pero el ejemplo expuesto tiene la ventaja de mostrar lo mucho que puede hacerse y poner de manifiesto que la promulgación de un código redactado para procurar evitar estos retardos "podría pagarse por sí sola".

5. Bibliografía

MARINE LAWS
Navigation and Safety
Frederick K. Arzt
Equity Publishing Corporation
Stony Brook, L.I., N.Y. - 1953

MANUAL DEL CAPITAN DE PUERTO
Volumen I y II
Dr. Luis Morales Patiño
Imprenta Marina de Guerra
La Habana, 1943.

LEGISLACION INTERNACIONAL MARITIMA
Colección de estudios de derecho internacional marítimo
Serie A - Obras Generales No. 2
Consejo superior de investigaciones científicas
Ministerio de Marina
Madrid, 1955.

CONFERENCIA PORTUARIA INTERAMERICANA
Unión Panamericana, Washington
San José, 25 de abril al 3 de mayo de 1956

INTERNATIONAL CARGO HANDLING CO-ORDINATION ASSOCIATION (ICHCA)
Technical Conferences - Napoles 1954 - Hamburgo 1957

CODE DES PORTS MARITIMES
France - 27 marzo 1956.

SOUTHAMPTON DOCKS RATES AND CHARGES
Southern Railway
The Baynard Press, January 1947

VON SEE AUF
Berichtingungsharten mit den Eintragungen
des neuen internationalen Betonnung
Mayo 1954, Hamburgo.

THE PORT OF LIVERPOOL
Mersey Docks and Harbour Board
Liverpool - 1945.

MERSEY DOCKS AND GUASP OF THE BOARD
The Liverpool Printing and Stationary Co. Limited
Liverpool - 1948

MERSEY DOCKS AND HARBOUR BOARD (II)
The Liverpool Printing and Stationary Co. Limited
Liverpool - 1953

PILOTAGE - MERSEY DOCKS AND HARBOUR BOARD
The Liverpool Printing and Stationary Co. Limited
Enero 1956

RULES AND REGULATIONS GOVERNING NAVIGATION OF THE
PANAMA CANAL AND ADJACENT WATERS
Printing Plant
Mount Hope, C.Z.
Panama - 1952.

GENERAL BYE-LAWS - Relating to the Avonmouth and Royal Edward Docks
City and County Bristol
Printing and Stationary Department

/GENERAL

GENERAL REGULATIONS
Port of Bristol Authority
Julio 1938
The Burleigh Press, Lewin's Mead, Bristol

REGULATIONS AS TO THE USE OF MECHANICAL CARGO-HANDLING APPLIANCES
Mayne, Boyd and Son, Ltd., Belfast
Junio, 1949.

QUAY RENT CHARGES AND REGULATIONS
Belfast Harbour Commissioners
Marzo, 1951

BYE-LAWS - THE QUAYS, ROADWAYS AND PROPERTY
Belfast Harbour Commissioners

BYE-LAWS - AND SCHEDULE OR RATES MADE UNDER THE PILOTAGE ACT, 1913, AND THE BELFAST PILOTAGE (Amendment) ORDER, 1940.

BYE-LAWS - FOR REGULATING THE LOADING, DISCHARGING, ETC. OF PETROLEUM SPIRIT AND CARBIDE OF CALCIUM
Mayne, Boyd and Son, Ltd., Belfast, 1950.

PROYECTO DE REGLAMENTACION PORTUARIA, Capitán Rafaél A. Alvarado, Capitán de Puerto Limón. (Comunicado por el Ministerio de Seguridad Pública de Costa Rica.

BYE-LAWS - CORK HARBOUR COMMISSIONERS
Second Draft
Agosto, 1955

THE PORT OF LONDON RIVER BYE-LAWS, 1938
Port of London Authority

PORT OF HULL - CHARGES AND REGULATIONS - 1950
British Transport Commission
Docks and Inland Waterways Executive

ROTTERDAM PORT BYE-LAWS
Rotterdam, Enero 1940

ANNUAIRE DU PORT DE DIEPPE ET DE L'AEROPORT DE DIEPPE-SAINT-AUBIN
Publié par les soins de la Chambre de Commerce
France, 1956.
Dieppe
Imprimerie Dieppoise, 1956.

THE PENANG PORT COMMISSION ORDINANCE, 1955.

PORT AUTONOME DU HAVRE
Renseignements et conseils aux usagers du port

PORT OF LONDON AUTHORITY
Talks on "The Port of London to Staffs of Shipping Companies"
Diciembre 1948 y febrero 1949

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE PORT DE ROUEN ET LA SEINE MARITIME
Rouen, 24 junio 1937.

PORT DE ROUEN
MESURES DE POLICE POUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT DE
NAVIRES BATEAUX ET ENGINS FLOTTANTS
REGLEMENT PARTICULIER
Edité par les Services du port de Rouen
24 junio 1937.

OUTILLAGE PUBLIC Réglement Général
Port Autonome de Bordeaux
Décembre 1954

REGLEMENT D'EXPLOITATION DU PORT DE COMMERCE DE DAKAR
Dakar, 1949

EAST AFRICAN RAILWAYS AND HARBOURS
Printed by the High Commission Printer
Nairobi

/CONSEIL DE

CONSEIL DES PORTS NATIONAUX
Ottawa, Canada, 1954
Edité par le décret C.P. 1954-1981

BYE-LAWS - FIRES AND LIGHTS
Mersey Docks and Harbour Board
The Liverpool Printing and Stationary Co. Limited, 1956

II. RECOMENDACIONES

1. Recomendaciones sobre conferencias referentes a asuntos marítimos

Recomendación 1
El aislamiento nacional en materia marítima constituye un peligro

Si la república cuenta con una flota mercante, deberá participar en todas las conferencias marítimas para defender los intereses de la misma. Si se limita a utilizar los buques de otros países y a recibirlos en sus puertos, tiene el deber de conocer las disposiciones internacionales por las que se rigen, para evitar conflictos entre su propia reglamentación y las disposiciones internacionales.

Recomendación 2
Necesidad de información sobre conferencias internacionales

Las personas que tengan atribuciones en materia de puertos, sean funcionarios o no, así como las asociaciones nacionales de puertos, tendrán, entre otras, las obligaciones siguientes:

i) estar al corriente de las diversas conferencias marítimas oficiales o privadas sobre cuestiones portuarias celebradas en todo el mundo;

ii) solicitar invitaciones para asistir a estas conferencias y procurar que se envíen a ellas las personas más calificadas;

iii) procurar que el país participe en los debates, sea por medio de una delegación de diplomáticos asesorados por ayudantes técnicos calificados, o mediante el envío de memorias o informes que expresen el punto de vista del gobierno.

Recomendación 3
Necesidad de recoger opinión autorizada

Ningún delegado, funcionario o diplomático, podrá participar en una conferencia marítima internacional sin conocer con anticipación el punto de vista de su gobierno y de las autoridades de la asociación nacional de puertos. 3/

3/ En el futuro se espera que los países tendrán asociaciones portuarias y que existirá la Asociación de Puertos de Centroamérica.

/Recomendación 4

Recomendación 4
El español es el idioma oficial de los delegados

Para poder expresar claramente su pensamiento, y a fin de que los medios marítimos se habitúen a reconocer el español como lengua de trabajo, los delegados de la república a las conferencias internacionales se expresarán solamente en español.

Recomendación 5
Necesidad de que el gobierno amplíe el punto de vista privado

Ninguna convención internacional marítima sobre puertos podrá ser ratificada oficialmente por el gobierno sin haber obtenido previamente la aprobación de la asociación nacional de puertos.

2. Recomendaciones generales sobre las convenciones marítimas

Recomendación 6
Necesidad de actuar ante una convención

Cuando, como consecuencia de una conferencia marítima internacional, varios países elaboren un texto legal, el gobierno de la república deberá dar a conocer su posición oficial con respecto a las nuevas disposiciones.

El gobierno de la república deberá, dentro de los 36 meses siguientes a la publicación del acta final de la conferencia marítima internacional que haya elaborado la nueva convención:

i) Depositar su instrumento de ratificación con o sin reservas; o
ii) Notificar que no tiene la intención de depositar dicho instrumento; o
iii) Manifestar que está estudiando la cuestión y necesita un plazo adicional.

3. Recomendaciones sobre convenciones internacionales marítimas actualmente en vigor en varios países

Recomendación 7
Entrada en vigor de ciertas convenciones

El gobierno deberá aplicar en territorio de la república, dentro de lo posible, las convenciones que han sido tomadas en cuenta en la

/elaboración

elaboración del presente Código Portuario y que, en su mayoría, han sido ya promulgadas en algunos países centroamericanos. Estos son:

a) Puertos marítimos

Convención sobre el régimen internacional de puertos marítimos, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, Ginebra, 9 de diciembre de 1923.

b) Ayudas a la navegación. Faros y balizas

Acuerdo sobre un sistema uniforme de balizamiento marítimo, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones (con los actos de

i) Conferencia de Lisboa --Sesiones-- 23 de octubre de 1930

ii) Conferencia de Ginebra --Reglamento-- de 13 de mayo de 1936)

c) Navegación

i) Convención internacional para la salvaguardia de la vida humana en el mar. Londres, 10 de junio de 1948; 4/

ii) Reglas internacionales para evitar los abordajes en el mar. Anexo B de la convención anterior. Londres, 10 de junio de 1948;

iii) Convención internacional sobre líneas de carga. Londres, 5 de junio de 1930.

d) Reglamentos sanitarios

i) Reglamento sanitario internacional --Reglamento Núm 2 de la Organización Mundial de la Salud-- Ginebra, 25 de mayo de 1951.

ii) Convención internacional de telecomunicaciones. Buenos Aires, 1952.

Recomendación 8
Ratificaciones por hacer

Los gobiernos deberán esforzarse en someter a ratificación, dentro de un plazo breve, aquellas de las convenciones precedentes de las que no hubieren depositado aún sus instrumentos de ratificación.

Recomendación 9
Necesidad de actuar en caso de modificaciones a los convenios

Si alguno de los convenios precedentes llegase a ser modificado, los gobiernos deberán dar a conocer su posición oficial con respecto a las nuevas disposiciones en un plazo que no exceda de 24 meses.

4/ Una conferencia internacional a celebrarse en Londres en mayo de 1960 se dedicará a la revisión de esta Convención.

III. COMENTARIOS AL TEXTO DE ALGUNAS DISPOSICIONES DEL "CODIGO PORTUARIO"

1. De la administración de los puertos y de las autoridades portuarias

(Disposiciones de la sección B del título I)

Aunque existen diversas formas de administración de puertos, es conveniente recordar las principales categorías que tratan de resumirse aquí. Es indispensable, sin embargo, no perder de vista que dentro de cada una de estas categorías puede haber múltiples variantes y diferencias.

a) Administración por el estado

En el caso de la administración del puerto por el estado, éste maneja el puerto de la misma manera que cualquier otro servicio público, ya sean carreteras o ferrocarriles, por ejemplo. A veces, como en Francia, encarga esta gerencia a ingenieros especializados, lo que da en ocasiones excelentes resultados; en otras partes, como en Argentina o Venezuela, la encomienda a la Aduana o a la Marina Nacional, solución en general menos feliz.

En efecto, la actividad de la aduana en materia de explotación está inspirada por consideraciones fiscales, lo que lleva a una confusión entre derechos portuarios (causados por un servicio prestado) e impuestos, por lo que exige requisitos inútiles o aplica multas a los buques para aumentar los ingresos fiscales. Todo puerto debe considerarse como un instrumento económico a disposición de los buques y del comercio marítimo; considerarlo como fuente de impuestos constituye un grave error.

En ocasiones, algunos países utilizan únicamente el sistema estatal de administración de puertos, pero a veces también funciona paralelamente con otros sistemas diferentes de administración, como en el caso de Francia e Italia.

La administración estatal tiene la ventaja de dar a los gobiernos sucesivos la posibilidad de dirigir la expansión del puerto en beneficio de los intereses de la comunidad nacional y en armonía con los grandes programas de desarrollo económico. Sin embargo, se reprocha a este sistema su falta de elasticidad y la imposibilidad en que se encuentra el puerto para tomar iniciativas en el campo mercantil a pesar de que es, por definición, la materia de

/los puertos

los puertos comerciales. Se le reprocha también el formalismo administrativo característico del estado; todo esto hace que la administración portuaria estatal no siempre constituya la fórmula ideal. Por consiguiente, ha hecho falta buscar soluciones y se ha llegado a fórmulas diversas, tales como la integración de departamentos más o menos autónomos dentro de la administración estatal, o asociarse con las cámaras de comercio para asesorar al estado. Sin embargo, el paso más importante que se ha dado ha sido la creación de la autoridad portuaria que, en algunos casos, llega a obtener hasta la autonomía total para la administración del puerto.

b) Administración por autoridades portuarias

El sistema de la autoridad portuaria consiste en confiar la administración del puerto a un consejo compuesto a la vez de representantes del estado y de los intereses privados.

La fórmula "Estado e interés particular" es muy variable. En algunas autoridades portuarias el estado domina claramente; en otras, los intereses privados. Esta dosificación o grado de autonomía concedido al puerto se establece en el decreto que instituye la autoridad portuaria. En ocasiones, la dosificación puede hacer que la presencia del estado en el Consejo sea tan reducida que se puede considerar a la autoridad portuaria como puerto autónomo; tal es el caso del Havre o Burdeos en Francia, o de Génova en Italia. En los Estados Unidos y en Inglaterra son numerosos los ejemplos de puertos semi-autónomos o autónomos.

Para terminar, nos parece importante señalar que ciertos especialistas en cuestiones administrativas portuarias estiman interesante la constitución de una autoridad portuaria con bastante autonomía, sólo cuando el tráfico anual sobrepasa cien mil toneladas. Por debajo de esta cifra, les parece que la administración estatal es más recomendable.

Nuestro corto estudio sobre los sistemas de administración portuaria no estaría completo si no se mencionaran las administraciones municipales y las administraciones privadas.

/c) Administración

c) Administración municipal

En varios países los puertos son administrados por los municipios. En este caso, los intereses del puerto están ligados tan estrechamente a los de la ciudad que no se considera conveniente separar la administración de la ciudad y la del puerto.

Los puertos de Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Bremen, Estocolmo, y Bristol son administrados por el municipio. Se puede decir otro tanto de Baltimore y Filadelfia en los Estados Unidos. La ciudad de Nueva York, por su parte, posee numerosas instalaciones en el puerto y juega un gran papel en la administración del New York Port Authority creado en 1921 por leyes conjuntas de los Estados de Nueva York y Nueva Jersey, y aprobadas por el Congreso Federal.

d) Administración privada de un puerto público

Existen muchos puertos públicos en el mundo, es decir, abiertos a todos los buques, que son administrados en varias formas por sociedades ferroviarias, de petróleo, de minas, de agricultura y otras. Por ejemplo, el puerto de Manchester, en Inglaterra, es administrado por la sociedad privada del Canal de Manchester mientras el de Granton, cerca de Edimburgo, construído en 1837 por el Duque de Buccleuch con su propia fortuna, continúa perteneciendo y es administrado por los actuales duques de Buccleuch, descendientes del fundador.

Un puerto de administración privada no está por ello libre de todo control por el estado; debe someterse a ciertos reglamentos de interés público y al estado le toca vigilar que se cumplan.

e) Administración privada en un puerto privado

Existen numerosos puertos privados en el mundo. Son, por ejemplo, los muelles de carga o descarga de una gran refinería de petróleo, o de una mina importante de fierro o fosfatos, o los muelles de atraque de una sociedad metalúrgica. Estos puertos privados no están abiertos a todos los buques y sólo pueden recibir a los buques que trabajan para la sociedad. Es evidente que tales puertos tienen la administración que quieren, pero aún en ese caso, deben observar los reglamentos de navegación y puertos por ser de interés público; y al estado toca vigilar que sean obedecidos.

/f) Conclusiones

f) Conclusiones

Cualquiera que sea el sistema de administración adoptado, la experiencia ha proporcionado varios principios fundamentales que es necesario observar para obtener buenos resultados.

i) El papel del estado debe circunscribirse a controlar y coordinar los servicios. El estado no deberá malgastar su tiempo en los detalles de la administración; debe aconsejar, tomar a su cargo el financiamiento de grandes trabajos y participar en los gastos de mantenimiento; debe vigilar los intereses generales, trazar una política a largo plazo que trate de desarrollar y realizar, pero es esencial que no intervenga en la rutina comercial, pues se ha demostrado que funciona mal.

ii) Es preciso pedir la ayuda de las cámaras de comercio, ya sea designando a sus representantes ante el Consejo del Puerto, o —de no ser incorporados al mismo— consultándolos frecuentemente.

Las cámaras de comercio conocen mejor que cualquier alto funcionario los intereses de los negocios. Un puerto no es más que un instrumento al servicio del comercio y es por consiguiente un error descuidar las cámaras; tienen además la ventaja de elevar por encima de la política local o nacional los debates del Consejo de Administración del puerto colocándolos en su verdadero plano, o sea el de considerar al puerto como la encrucijada del intercambio internacional.

iii) Es preciso especializar la contabilidad del puerto. La Contabilidad de los ingresos y gastos del puerto deberá desglosarse y llevarse en una forma lo suficientemente clara para que puedan aparecer los resultados financieros. Conviene por consiguiente no mezclar en los libros las cuentas del puerto y las estatales relativas a los servicios públicos o municipalidades.

iv) La preocupación constante de la administración del puerto deberá ser el interés de los usuarios. El ingreso fiscal a beneficio del estado no tiene importancia, puede ser perjudicial si provoca como represalia las alzas de las tasas de flete. Estas pueden hacer perder rápidamente a la economía del país todo lo que los mejores ingresos fiscales le haya hecho ganar.

/2. De las asociaciones

2. De las asociaciones portuarias internacionales

(Disposiciones del anexo al capítulo 11, sección C del título I)

a) Asociaciones de puertos en general

La mayoría de los puertos del mundo son miembros de una o varias asociaciones especializadas que les proporcionan apoyo, consejos técnicos, intercambio de información, posibilidades de trabajos y programas en común, etc. Estas asociaciones desempeñan a la vez el papel de sociedades u oficinas de estudios comunes a numerosas empresas análogas, de defensa de intereses colectivos y, hasta cierto punto, de un sindicato profesional.

Las primeras asociaciones portuarias, en el sentido moderno de la palabra, fueron fundadas en Europa a fines del siglo XIX, pero la existencia de relaciones entre los puertos es tan antigua como el mundo y la misma Liga Hanseática se inspiró en sistemas de acuerdos que existían ya hacía mucho tiempo.

Sólo en los Estados Unidos, funcionan las asociaciones de puertos siguientes:

i) American Association of Port Authorities, fundada en 1912 con el nombre de "National Association of Port Authorities", que cuenta con una oficina central en Washington desde 1948;

ii) Pacific Coast Association of Port Authorities, fundada en 1914, pero que ya existía anteriormente bajo el nombre de Port Authorities of the Pacific Coast;

iii) Great Lakes Harbor Association, establecida en 1923;

iv) Texas Port Association, organizada en 1932;

v) Northwest Marine Terminal Association, fundada para los Estados de Washington y Oregon y que data de 1931;

vi) California Association of Port Authorities, fundada en 1940;

vii) Gulf Ports Association, Inc., fundada en 1945 en Nueva Orleans;

viii) Florida State Ports Association, fundada en diciembre 13 de 1949.

Por último, en fecha aún más reciente, se han fundado dos nuevas asociaciones porque ningún puerto puede permanecer aislado frente a las dificultades de toda índole que le acosan. Son: la North Atlantic Ports Association, Inc., para los puertos situados en Norfolk y Virginia, fundada en Washington en 1950; y la South Atlantic and Caribbean Ports Association, fundada en Jacksonville, Florida, en 1953. Numerosas también son las Asociaciones entre puertos europeos.

/b) La situación

b) La situación en Centroamérica

Frente a estas numerosas agrupaciones portuarias, a las asociaciones de armadores, a las importantes reuniones sobre tasas de flete, resalta el hecho de que en Centroamérica se encuentran los puertos aislados entre ellos.

Este aislamiento implica reglamentos, métodos de trabajo, procedimientos administrativos, usos, tarifas y documentos completamente distintos de un puerto a otro. Tal variedad o diversidad es causa de preocupación para los buques, que, temiendo siempre equivocarse y cometer una infracción que motive multa, acaban cargando un "margen de seguridad" y sobretasan anticipadamente los fletes, constituyendo ello una aplicación más del principio "un puerto bien administrado, sufre siempre las consecuencias de la mala administración de un puerto vecino". En efecto, como es sabido, se calculan las tasas de flete para una región basándose en los puertos donde son peores las condiciones (de la misma manera que en tiempo de guerra se calcula la velocidad de un convoy de buques por la del buque más lento).

La Asociación de Puertos de Centroamérica tendría la ventaja de suprimir el aislamiento en que se encuentra cada puerto. Los puertos que hayan tenido buenas experiencias, que otros pudieran aprovechar, podrían comunicárselas a los demás; se podría obtener un intercambio de puntos de vista, una uniformación de métodos de trabajo, unificaciones de reglamentos, publicaciones de manuales instructivos sobre requisitos a llenar en lugar de la diversidad que actualmente existe y esta uniformidad podría proporcionar ventajas importantes en lo referente a las tasas de flete. Además, los estudios conjuntos o los trabajos combinados, —como dragados sucesivos en varios puertos—, significarían para todos en muchas ocasiones economías importantes.

Hay que tener presente que por culpa del aislamiento, los puertos carecen de defensa en las conferencias internacionales sobre fletes cuando estas conferencias acuerdan exigir determinadas sobretasas. El día en que una Asociación de Puertos de Centroamérica pueda presentarse en un pie de igualdad ante una conferencia internacional, para defender cuanto

/se refiera

se refiera a los fletes de su puerto, el prestigio y la potencia de la región aumentarán considerablemente.

La Asociación podría participar en numerosas conferencias marítimas internacionales que se celebran en todo el mundo, en los numerosos congresos de asociaciones nacionales o internacionales de puertos. Podría exponer y defender el punto de vista de los puertos de Centroamérica y éstos, por su parte, aprovecharían la ventaja de estar al corriente de los últimos trabajos y las nuevas tendencias que surjan en materia portuaria.

La misión insiste, por consiguiente, en la conveniencia de que se establezca cuanto antes una Asociación de Puertos de Centroamérica y ha preparado para ese fin el proyecto que figura en el Anexo al capítulo 11 de la sección C "Asociaciones de puertos" del título I.

3. Funcionarios de los servicios de pilotaje
(Disposiciones de la sección B del título II)

De los servicios de pilotaje

Por "servicios de pilotaje" habrá que entender aquí no solamente la conducción de los buques a la entrada y a la salida de los puertos, que constituye la actividad habitual del pilotaje, sino también la ayuda a las maniobras de amarre y aparejamiento de los buques, que representa una función excepcional para los servicios de pilotaje en el sentido estricto de la palabra.

La buena marcha de los servicios de pilotaje da por resultado una rotación más rápida de los buques en los puertos; ello contribuirá grandemente a la baja de las tasas de flete, por lo que es eminentemente útil a la economía del país.

Puede ser interesante explicar aquí la forma en que la buena marcha del servicio de pilotaje permite una rotación más rápida de los buques en el puerto.

Supóngase que un capitán no puede disponer de los servicios de un piloto de puerto y considera dudosas las indicaciones de las cartas, o estima incompletas las ayudas a la navegación. Su reacción natural será disminuir la velocidad, lo que implicará pérdida de tiempo, que puede llegar a ser de muchas horas si la marcha lenta supone para el buque la pérdida de una marea.

/Supóngase

Supóngase que se trata de navegación nocturna y que el capitán estima insuficientes las luces de costa para navegar con seguridad. A falta de un piloto de puerto que le aconseje, su decisión será permanecer en altamar hasta el amanecer; en esa forma se perderán las horas de la noche durante las cuales el buque podría haber cargado o descargado.

Imagínese ahora que las maniobras de amarre sean complicadas porque haya corriente, marejada, vientos dominantes, o por la falta de un piloto de puesto o de remolcadores o lanchas para transportar las amarras. La decisión del propio capitán será avanzar con prudencia, lo que implicará maniobras lentas y nuevas pérdidas de tiempo.

Todos estos retrasos se traducen en pérdidas pecuniarias para el armador, quien las recuperará aumentando las tarifas de transporte.

Pero el alza de las tasas de flete debidas a la ausencia de pilotaje, no tiene solamente por origen los retrasos de este género. Como consecuencia de la falta de remolcadores para llevar las amarras, y de la ausencia de un piloto de puerto que asesore, la experiencia ha demostrado que el buque está expuesto, desgraciadamente, a diversas averías. Para cubrir estos riesgos, el armador tiene como único recurso contratar un seguro especial, de prima elevada para algunos puertos peligrosos. El armador recuperará el importe de la prima recurriendo al alza de las tarifas de flete.

En resumen, los países de Centroamérica deberían convencerse de que la falta de buenos servicios de pilotaje de puertos constituye un error. Los países centroamericanos no realizan con ello economía alguna, porque esos servicios bien organizados siempre pueden resultar gratuitos para un país; basta equilibrar proporcionalmente los gastos con las "tasas" de pilotaje, Por el contrario, la carencia del servicio provoca siempre un alza permanente de los fletes.

También es interesante añadir que los servicios de pilotaje bien establecidos una vez superadas las dificultades geográficas naturales de una costa, permiten la creación o el desarrollo de un puerto en lugares que a veces no son ideales desde el punto de vista de la navegación, pero que pueden ser perfectos en los aspectos económico, comercial, o del desarrollo de la "hinterland".

/Dada la

Dada la importancia que reviste para un país el tener buenos servicios de pilotaje de puertos deberá procurarse reclutar a los pilotos más destacados y dignos de la confianza de los capitanes. Por ejemplo sería un error reclutar a un viejo pescador como piloto de un petrolero de 15 000 toneladas, con el pretexto de que "conoce el lugar". Conocer el lugar no basta, es indispensable además estar familiarizado con el manejo de las grandes unidades. El calado sólo constituye uno de los elementos del problema de la navegación y de las maniobras en los muelles; el ángulo de giro del timón, el número de hélices, la rapidez de respuesta de la máquina al telégrafo, la resistencia al viento o a las corrientes, la rapidez de retroceso, etc. constituyen otros tantos elementos importantes en una unidad grande, que un viejo pescador desconocería, sin contar con que muy frecuentemente no tiene el conocimiento de lenguas extranjeras necesario para hacerse entender con claridad.

También es un error pedir a quienes no son marinos que den consejos a los capitanes desde el muelle; el desconocimiento de las propiedades náuticas del buque, la mala interpretación de las señales o la incomprensión del español hace que los capitanes extranjeros sean frecuentemente víctimas de estas prácticas.

Por último, deberán reclutarse los pilotos entre quienes se hallan en la plenitud de sus facultades. Es erróneo pensar que un viejo retirado puede tener la fuerza física suficiente y las reacciones indispensables para prestar un servicio que es extenuante en ocasiones.

En principio, los servicios de pilotos de puerto sólo deben existir si pueden dar servicio eficiente a los buques. Siempre deberá procurarse dejar libre al buque lo más pronto posible y, cuando no se necesitan resultaría inútil crear servicios de pilotaje. Sin embargo, cuando la navegación en una zona determinada pueda presentar un peligro para el buque, convendrá en su propio interés obligarle a tomar un piloto. La Oficialía de Pilotaje deberá ser la autorizada para decidir a partir de qué calado o longitud de casco corre peligro un buque que navega por un determinado lugar y, por consiguiente, tiene que recurrir obligatoriamente a los servicios de un piloto de puerto.

De los cambios de impresiones tenidos por la Comisión con los capitanes, se desprende que estos consideran inútil la creación de servicios de pilotaje

/cuando el

cuando el buque permanece en la rada. Por el contrario, para la navegación fluvial, en los pasos peligrosos, o cuando el buque se dirige al muelle, expresaron el deseo de poder recurrir a este tipo de servicios.

Las tasas de pilotaje deberán calcularse siempre al mínimo y sólo para equilibrar el Presupuesto de la Caja Nacional del Pilotaje. No constituyen un "ingreso fiscal", sino el simple pago de un servicio prestado a los buques.

Al fijarse las tasas de pilotaje, conviene siempre recordar que los gastos de escala muy elevados, incluyendo los de pilotaje desproporcionados con el servicio prestado provocan rápidamente como respuesta peligrosa las sobretasas de flete para un determinado puerto al ser considerado por las conferencias como puerto excesivamente oneroso.

4. Trabajadores portuarios

(Disposiciones de la sección F del título II)

a) Formación y selección de los estibadores

Cuando se estudian las labores que realizan los estibadores, se comprende inmediatamente que el trabajo portuario es un oficio y que todo estibador hábil y experimentado es un artesano.

Una ojeada rápida al puerto muestra al visitante muelles, cobertizos, fuerzas en movimiento, cargas extraídas del buque y transportadas por carros mecánicos, vagones de ferrocarril y vehículos. En otras partes están funcionando los elevadores, cargando plátanos o frutas en el menor tiempo posible para el buque que parte. En una palabra, hay una gran actividad alrededor del buque. Todo esto produce un espectáculo impresionante, y esta impresión se deja sentir en el espíritu del trabajador. Se apodera de él y lo vincula al puerto. El aspecto dinámico del negocio portuario le aprisiona.

Existe también un aspecto romántico, de buques procedentes de países extranjeros, mercancía de todas clases, entrada y salida de barcos grandes y pequeños, del agua bordeada por cobertizos, atracaderos y muelles.

Frente a esto, está el trabajo; vigoroso, no exento de peligros y que requiere intrepidez y valentía. Esto hace realista y práctico al

/trabajador;

trabajador; le vuelve consciente de que su tarea es de trascendencia, y por ello él mismo se considera importante.

El estibador debe saber hacer toda clase de trabajos portuarios. Hay una gran variedad de trabajos que requieren conocimientos y habilidades especiales.

La persona inexperta o poco habilidosa no puede realizar rápidamente esta clase de trabajo sin causar daño a los bienes o materiales y, sobre todo, sin riesgo para él mismo y otras personas. El trabajo portuario deberá considerarse también como una de las principales fuentes de vida del pueblo en donde se encuentra el puerto. Pero el interés que tienen estas actividades no es solamente local, sino nacional. Los trabajadores de la bahía contribuyen considerablemente al desarrollo de su país.

Para la opinión pública de algunos países centroamericanos, el trabajo portuario no es un oficio, idea que también predomina entre algunos estibadores. Algunos se niegan a mandar a sus hijos a los muelles "porque", dicen ellos, "deben aprender un oficio". También ellos padecen injustamente la opinión general. Aún en algunas publicaciones oficiales, el trabajo portuario se clasifica dentro del trabajo no especializado y se pone al mismo nivel que el grupo de "peperadores, lecheros, voceadores, etc.". Esta es una calificación errónea que demuestra la poca atención que los organismos oficiales han prestado al trabajo del estibador que ha venido a repercutir en el pago de tasas de flete muy altas. Las investigaciones realizadas, los análisis y el estudio de los métodos de trabajo, etc., han llevado ahora a conclusiones diferentes.

Los estibadores están en lo cierto al llamar oficio a su trabajo. El orgullo vocacional y los ideales deben colocarse a un alto nivel. Sobre este punto cabe indicar que al implantar la enseñanza vocacional del trabajo portuario se reconocerá oficialmente que es un oficio. Gradualmente se enfocará este trabajo desde un punto de vista diferente: el estibador se sentirá como un miembro capaz de la comunidad trabajadora, sentimiento que al correr el tiempo, encontrará eco en sus familias. Por consiguiente, el entrenamiento vocacional es también una tarea social.

b) <u>El por qué del entrenamiento vocacional en el puerto</u>

El entrenamiento para artesanos especializados es de importancia económica y social. La sociedad moderna necesita la enseñanza de jóvenes trabajadores y de especialistas.

/¿Qué ocurría con

¿Qué ocurría con anterioridad? Hasta fecha reciente, no existía entrenamiento sistemático en el puerto. Los aprendices tenían que entrenarse por sí mismos para alcanzar por su propia cuenta pericia y habilidad. No había un entrenamiento adecuado adaptado a las circunstancias. Si un capataz o su ayudante actuaban como instructores por su propia cuenta, generalmente lo hacían en forma tan violenta y con palabras tan gruesas que el alumno maldecía a su vez, o, con la herramienta en la mano temblorosa, no sabía por dónde empezar. También había capataces que en forma calmada y razonable iniciaban a los trabajadores en los secretos de su oficio, pero este último tipo no era el más común. No existían ni una enseñanza sistemática y eficiente, ni profesores calificados.

Las consideraciones que gradualmente llevaron a instituir una enseñanza técnica fueron, entre otras:

1. El trabajo portuario debe ejecutarse mejor, de acuerdo con un plan bien meditado significando ello que el trabajador debe saber qué es lo que está haciendo durante su trabajo.

2. La idea de seguridad debe colocarse en primer plano. Muchos accidentes se causan por el trabajo efectuado sin pensar. La seguridad debe constituir una parte de la enseñanza técnica del estibador. En todas las lecciones teóricas y prácticas deberá ponerse de relieve la idea de la seguridad a todos los trabajadores portuarios. Si es posible, se les educará para que se conviertan en propagandistas del lema: "un buen puerto... un puerto seguro". El elemento "enseñanza" dentro de la industria --instrucción para el trabajo-- puede usarse eficientemente con la ayuda de los análisis de trabajo, dividido en pasos importantes y puntos críticos a fin de enfatizar en todo momento la idea de seguridad. Las estadísticas de los accidentes llevan a la conclusión de que como medidas preventivas son necesarias la educación y el entrenamiento sistemático y eficiente, un entrenamiento vocacional. A este respecto, debe vigilarse fundamentalmente a los trabajadores jóvenes e inexpertos.

3. En los últimos años la mecanización ha venido a transformar el trabajo portuario. A la vez que las grúas y los aparatos mecánicos (rolete

/en forma

en forma de horquilla, etc.) tienen más ventajas, también crean problemas. Por ejemplo, el problema social: ¿suponen un ahorro en el trabajo?

La mecanización debería tener más bien el carácter de una ayuda e incrementar la capacidad del puerto para atraer más trabajo. La mecanización implica especialización, lo cual demanda a su vez un entrenamiento.

4. La buena cooperación mutua deberá fomentarse. Son muy necesarias las ideas de trabajo en equipo y de espíritu de grupo. El número pequeño de trabajadores en las cuadrillas desarrollarán espontáneamente el espíritu de grupo, pero puede fomentarse notablemente con el entrenamiento.

5. Con el entrenamiento vocacional se podrá elevar el nivel social de los estibadores. En otras palabras, aparte de proporcionarles mayor pericia, los colocará más alto en la estimación pública. Debe evitarse en lo futuro que al trabajo portuario y al estibador se les coloque en un plano inferior. El entrenamiento diferencia la masa uniforme de los trabajadores. Fomenta la confianza en sí mismo y la satisfacción. El trabajador comprende que no se le deja al garete. Aparte de todo esto, proporciona una excelente oportunidad para la selección y para un sistema sólido de promoción. Más aún, el gusto por el trabajo, el amor al mismo, deberán fomentarse.

6. Deberá incrementarse el sentido de responsabilidad de los trabajadores.

7. La falta de entrenamiento es una de las causas principales de que los estibadores cambien de oficio frecuentemente y busquen trabajo en otras partes. El entrenamiento ligará internamente al hombre a su trabajo y, por consiguiente, será un importante factor para la lealtad vocacional.

8. Es verdad que el entrenamiento costará dinero, pero el obrero entrenado trabajará en forma más productiva a la vez que el entrenamiento mismo se pagará en parte por el trabajo desarrollado durante el mismo. La productividad del trabajo durante el entrenamiento no deberá juzgarse, como frecuentemente se hace, por su uso económico directo para la compañía, sino por el valor productivo del trabajo para el entrenamiento.

De lo anterior puede concluírse que el objetivo del entrenamiento, además de ser una cuestión técnica, tiene también un aspecto social y pedagógico. El entrenamiento es una enseñanza sistemática, racional y práctica de usar las

/facultades

facultades propias para incrementar la eficiencia de las mismas. La educación implica un entrenamiento, pero también comprende una formación general. Por consiguiente, la educación conduce a un mayor rendimiento pero al mismo tiempo enseña al hombre a ver a los demás como sus colaboradores, como compañeros que trabajan en la misma industria. El entrenamiento se proporciona simplemente a los trabajadores que tienen que practicar una especie determinada de trabajo.

c) Bases del entrenamiento vocacional

El entrenamiento constará de enseñanza básica; formación de especialistas y enseñanza de capataces.

i) Objetivos de la enseñanza básica son aumentar la artesanía; proporcionar una base general fundamental; enseñar a trabajar con seguridad y con ideas de orden y limpieza; enseñar a trabajar en equipo (espíritu de grupo). El aspecto más importante de esta enseñanza es el incremento de la pericia profesional (el trabajo portuario es un oficio) por medio de esta enseñanza, para que al corregir el método de trabajo, y el conocimiento y manejo del material, se hagan esfuerzos para mejorar la actitud hacia el trabajo. Y, aparte de lo anterior, se deberá prestar especial atención a la seguridad, y ésta constituirá uno de los temas de introducción y de lecciones especiales. Las ideas de seguridad, orden y limpieza se subrayarán en los momentos adecuados del curso.

ii) Formación de especialistas. Se admitirán discípulos al segundo período de entrenamiento si han obtenido su certificado de entrenamiento básico.

La finalidad de la enseñanza del "anotador" que lleva la cuenta de las mercancías embarcadas es, entre otras cosas: educar a pesadores, recontadores y medidores hábiles para el movimiento portuario y aumentar la capacidad profesional de estos trabajadores.

Una vez finalizado el curso se sustentará un examen, y si los resultados son satisfactorios se expedirá el certificado respectivo. Posteriormente, y una vez que hayan practicado durante un año, los aspirantes podrán ser designados para que rindan la protesta para el desempeño del cargo.

/La finalidad

La finalidad de la enseñanza es la capacitación de estibadores aptos para el movimiento portuario, competentes para actuar como encargados de escotillas y para manejar segura y eficazmente la maquinaria. Al final del curso habrá un examen práctico y teórico.

iii) Adiestramiento de capataces. El adiestramiento de capataces es la etapa final de la capacitación. Su objetivo es educar supervisores capaces para el movimiento portuario.

d) Detalles suplementarios de la enseñanza básica

i) Parte teórica. Observación: La enseñanza teórica se basa siempre en demostraciones y en el trabajo práctico.

1. Breve historia de los puertos y significación de los puertos nacionales o internacionales.

2. Llegada y partida de un buque de altura (servicios portuarios de pilotaje, y remolque).

3. Relaciones entre el transportador y el consignatario.

4. Relaciones entre los sujetos del movimiento portuario y sus funciones.

5. Organización del trabajo. Plan de almacenaje.

6. Condiciones y reglas de trabajo.

7. La posición social del empleado.

8. El trabajo portuario en el extranjero. Forma en que se trabaja. Rendimiento promedio.

9. El plan del puerto.

10. Equipo y maquinaria de estibadores y arcos.

11. Maquinaria para elevar.

12. Reglamentos para la carga y la descarga de los buques de altura.

13. Reglamentos de seguridad.

14. Barcos y su equipo. La compañía principal y banderas nacionales.

15. Historia elemental de los artículos de consumo y materiales.

16. Reglas básicas de primeros auxilios e higiene.

17. Terminología portuaria específica.

ii) Parte práctica. La enseñanza deberá impartirse en horas de trabajo productivo en el movimiento portuario diurno o nocturno.

/1. Ejercicios

1. Ejercicios generales (manejo y trabajo eficiente, comportamiento correcto durante el trabajo; elevación; izar; cargar; palear; dragar; coser sacos; hacer nudos; etc.)

2. Uso de herramientas para estibadores.

3. Trabajo en los cobertizos y almacenes.

4. Descarga de un buque de altura.

5. Carga, apilaje y almacenamiento de bienes en un buque de altura.

6. Entrenamiento para el trabajo físico, ejercicios físicos para el trabajo portuario.

7. Seguridad, orden y limpieza en el trabajo y cuidado de las herramientas.

8. Trabajo en equipo.

e) Detalles del adiestramiento de capataces

Actividad portuaria en su más amplio significado; leyes, acuerdos y reglamentos, herramientas y maquinaria utilizada en el puerto, carga y descarga de altura; construcción de buques; historia elemental de los artículos de consumo; geografía relacionada con el puerto y con el negocio del transporte; problemas de seguridad en el muelle; primeros auxilios e higiene; enseñanza del inglés referido a las actividades portuarias y de transporte; trabajo y estudio del tiempo; análisis del trabajo; conocimiento de cuestiones sociales y pedagógicas relacionadas con el trabajo de supervisor, para poder instruir eficientemente a los obreros (curso T.W.I., instrucción para el trabajo) y nociones sobre las relaciones de trabajo.

f) Instalaciones para el bienestar social

1. Las instalaciones para el bienestar social, en opinión del Comité de Transporte Terrestre de la Organización Internacional del Trabajo, constituyen una ayuda para obtener mayor productividad:

> "Además toda instalación con que se cuenta para el bienestar social, ayudará a atraer y retener la mano de obra necesaria, a desarrollar las relaciones humanas e industriales en los muelles, a reducir la incidencia de enfermedades y las consecuencias de los accidentes y, como resultado, a proporcionar mayor productividad al dar por resultado un mayor movimiento de buques. Por consiguiente, deberán considerarse como característica normal de un puerto todas las instalaciones que existan para el bienestar de los trabajadores portuarios".

/Sobre este

Sobre este punto, deben recordarse en especial las conclusiones y la declaración sobre Instalaciones para el bienestar de los trabajadores portuarios, adoptadas por el Comité de Transporte Terrestre en su Quinta Sesión (Ginebra, 1954).[1/]

2. Se sugiere la integración de un comité formado, por ejemplo, por el capitán de puerto (o cualquier otro funcionario interesado), un representante del Ministerio de Asuntos Sociales, un representante patronal y otro de las organizaciones sindicales. Deberá contarse en cada puerto con un comité como el aludido para estudiar las instalaciones factibles y adecuadas para los estibadores y la posibilidad de realizar las sugestiones que se anotan en el texto citado.

3. Por lo que a la legislación se refiere, en los casos en que haya un solo patrón registrado, a él deberá asignársele la obligación legal de proporcionar las instalaciones de bienestar social y diversiones que el gobierno, una vez recibido el informe del comité mencionado, considere necesarias. A pesar de este principio, algunas instalaciones podría costearlas el Estado y no el patrón. Tal podría ser el caso, por ejemplo, de la provisión de agua potable, el suministro de agua para lavado, y tal vez, de los servicios sanitarios.

4. Cuando haya varios patrones, la cuestión de las instalaciones que deberá proporcionar cada patrón por separado y las que deberán suministrar colectivamente así como las que deba proporcionar alguno de los órganos del Estado, deberá resolverse en cada puerto según las circunstancias locales. El comité mencionado en el segundo párrafo anterior deberá formular recomendaciones en la materia y el gobierno tomará las decisiones y las medidas adecuadas.

5. En cuanto a la legislación, bastará que se estipule que el suministro de las instalaciones de beneficio social es una de las obligaciones de la autoridad del puerto (capitán de puerto) y que esa autoridad, en consulta con los representantes de los patrones y de las organizaciones sindicales autorizadas, podrá dar los pasos que estime convenientes para garantizar que se proporcionen las instalaciones necesarias.

6. Sin un conocimiento detallado de las circunstancias locales, es difícil indicar la prioridad que deberá otorgarse a cada una de las instalaciones

1/ Boletín Oficial de la OIT, Vol. XXXVII, Núm. 2

/de bienestar

de bienestar social, por ser evidente la imposibilidad de llevar a cabo todo el programa de una vez. Será ésta una de las materias cuya resolución deberá quedar a cargo del comité y de las autoridades arriba mencionadas.

7. Podría sin embargo, darse preferencia a lo siguiente:

i) Suministro de agua potable;

ii) Primeras ayudas y entrenamiento de un cierto número de trabajadores en el uso de las instalaciones para primeros auxilios;

iii) Dispensarios y acceso a los centros médicos y hospitales existentes;

iv) Instalaciones sanitarias;

v) Instalaciones para el lavado y cambio de ropa (en el clima de Centroamérica el agua caliente no parece esencial);

vi) Establecimiento de comedores adecuados, excepto cuando en la práctica los trabajadores puedan disponer de tiempo para ir a sus casas al medio turno y el horario les permita hacerlo con comodidad.

5. Condiciones de empleo de los trabajadores portuarios y asuntos relacionados

(Disposiciones del anexo II del capítulo 16, sección F, título II)

a) Mejoras a la eficiencia de los puertos centroamericanos

Se ha solicitado de la misión de las Naciones Unidas y de la Organización Internacional del Trabajo que se hicieran sugerencias legislativas y prácticas para lograr una mayor eficiencia y un manejo más rápido de los buques en los puertos centroamericanos.

Obtener mayor eficiencia de los trabajadores es, en parte, materia de organización y también de mejora de las instalaciones y el equipo, pero todavía depende en buena medida de mejorar las relaciones entre la administración y los trabajadores en una forma que despierte en los obreros el deseo de trabajar mejor y más rápidamente.

Las leyes necesarias para lograr lo que se desea son las que garantizan la libertad de asociación, protegen los sindicatos, fomentan el acuerdo de contratos colectivos y proporcionan elementos para la resolución de conflictos que puedan presentarse. En general, los códigos de trabajo y

/las legislaciones

las legislaciones de trabajo vigentes en las diversas Repúblicas de Centroamérica abordan adecuadamente estos aspectos básicos. Las buenas relaciones obrero-patronales deben depender de estas leyes y también del desarrollo de un clima social en el que se consulte regularmente a los trabajadores, se tomen en cuenta sus opiniones y en el que pueda existir confianza mutua y cooperación.

Uno de los requisitos necesarios desde el punto de vista psicológico es el desarrollo de un sentido de seguridad en los trabajadores portuarios que pueda contrarrestar las consecuencias normales de la irregularidad de su empleo. Los diversos planes para el registro de los trabajadores portuarios y la regularización de su empleo se proponen satisfacer esta necesidad en parte. Se sugiere un proyecto de legislación sobre registro de trabajadores y sistemas para proporcionarles colocación. En los puertos donde sólo existe un empleador, se requerirán numerosas adaptaciones y, por consiguiente, también se proporcionan sugestiones al respecto.

Uno de los problemas que suelen presentarse en la práctica es el de lograr que el trabajador portuario se halle disponible cuando se le necesita. Con tal objeto se han formulado diversas sugerencias en el proyecto de legislación sobre registro de trabajadores portuarios y métodos de colocación, y se han expresado otras referentes a los turnos de trabajo, tiempo extra, trabajo en domingos y días festivos, todas ellas dentro del marco de la legislación existente.

La introducción de sistemas adecuados de pago a destajo podría proporcionar un incentivo adicional para un trabajo más eficiente, pero, como se ha apuntado en el comentario correspondiente, sólo podrán adoptarse después de un estudio cuidadoso de los métodos de trabajo habituales, a fin de asegurarse que la tarifa inicial se ha fijado correctamente. Además, deberán implementarse ciertas protecciones necesarias para los trabajadores y será necesario obtener la cooperación de estos. Por último, debe tenerse presente que el pago a destajo no es adecuado para toda clase de trabajo y, en particular, para carga general de muy diverso carácter, que a veces, se maneja en condiciones difíciles.

En un aspecto más técnico, deberá hacerse una referencia al informe de la Oficina Internacional de Trabajo sobre los "Métodos para mejorar la organización del trabajo y rendimiento en los puertos" y la Resolución 66 adoptada en

/la materia

la materia por el Comité de Transporte Terrestre de la OIT en su Sexta Reunión (Hamburgo, marzo de 1957) (IC/IT/6/23). La OIT enviará en breve una nota sobre las actividades de dicho Comité a los gobiernos de todos los Estados Miembros.

Por último, no sólo deben considerarse las condiciones de empleo y los intereses de los trabajadores portuarios. Debe prestarse atención a las condiciones de empleo de los servidores públicos (capitanes de puerto, funcionarios de aduana, funcionarios sanitarios, etc.), de cuya eficiencia puede depender sustancialmente la mayor rapidez de manejo de los buques. Deberán contar con emolumentos y seguridades de empleos que les permitan un nivel de vida correspondiente a su situación y tener las responsabilidades derivadas de su calidad de servidores del Estado. Deberá exigírseles que pongan en el desempeño de sus funciones la mayor competencia para que no se causen retrasos o gastos innecesarios a las compañías transportadoras o los dueños de la carga.

i) Día de descanso semanal y días festivos. Legislación. Los trabajadores portuarios se rigen por la legislación general sobre descanso semanal en las repúblicas centroamericanas. Esta legislación, como regla, permite que todos los trabajadores, o los que se dedican a determinadas labores, puedan trabajar en el acostumbrado día de descanso semanal, a cambio de pago adicional y de un período de descanso compensatorio. No tiene por qué dejarse de aplicar la legislación general a los trabajadores portuarios.

Sin embargo, sería deseable, para lograr un manejo más expedito de la carga, que los trabajadores portuarios se comprometieran a trabajar los domingos y los días festivos. Cuando se considere necesario reformar la legislación vigente o se requiera la promulgación de algún decreto, así deberá hacerse para lograr este objetivo.

Sobre esa base, deberá estar permitido normalmente que los trabajadores portuarios trabajen los domingos y días festivos. En circunstancias normales, se solicitará que el trabajo lo realicen los trabajadores portuarios a quienes les corresponda trabajar ese día. Pero, si algunos trabajadores no desean trabajar los domingos y otros deseen hacerlo, podrán hacerse los arreglos correspondientes para que los interesados queden

/eximidos

eximidos del trabajo dominical sin perder su turno en la rotación. Si se llegare a un acuerdo en este aspecto, sólo cuando no existan voluntarios podrá la autoridad competente obligar a que los trabajadores cuyos turnos caigan en domingo, trabajen ese día.

La ley además fija en cada país un determinado número de días festivos al año. Las consideraciones generales aplicables al descanso semanal deberán hacerse extensivas a los días festivos, excepto cuando la comunidad local atribuye un especial significado religioso a algún día festivo es aconsejable ceder a la opinión pública y considerarlo como día en que no se trabaja. La determinación de los días festivos públicos importantes será una cuestión local, y se especificarán aquellos en los que podrá trabajarse, sujetos a un día compensatorio de descanso y al pago por trabajo extra, así como los días en los que no se trabajará.

ii) Seguridad social. El aspecto más importante de la seguridad social para los trabajadores portuarios, dada la irregularidad de su empleo, consiste en el pago mínimo garantizado que se propone en el proyecto de ley sobre el registro y colocación de estibadores, donde se dispone que todo estibador registrado deberá obtener empleo por un determinado número de turnos, al mes, (por ejemplo 16) o la paga mínima señalada para el mismo de acuerdo con las tarifas correspondientes.

También sería deseable especificar en los contratos colectivos el principio reconocido en algunos de los acuerdos existentes de que cuando se emplee a un trabajador portuario registrado, sea contratado cuando menos por medio turno y reciba la paga correspondiente.

Por lo demás, la seguridad social de los trabajadores portuarios deberá concebirse dentro del marco de la seguridad social del país en su conjunto. En caso de que exista un régimen de seguridad social para todos los trabajadores o para los que laboran en la industria, los trabajadores portuarios deberían recibir los beneficios del mismo. Si, por el contrario, se hubiera iniciado un régimen de seguridad social para un sector limitado, sería de desear que en un futuro próximo se extendieran sus beneficios a los trabajadores de los puertos.

Por lo que se refiere a los funcionarios del puerto, se supone que habrán de disfrutar de los derechos establecidos para los empleados públicos.

/b) Pago

b) Pago por trabajos realizados

La Misión de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas sobre organización del transporte en las república centroamericanas considera que aumentaría la eficiencia de los estibadores si, en lugar de remunerarlos por tiempo se hiciese por trabajos realizados. Este punto de vista es aceptable y en la práctica se han utilizado tarifas basadas en el tonelaje o en las unidades manejadas, para cierta clase de carga, en algunos puertos. Sin embargo, el problema de introducir por primera vez tarifas adecuadas por tonelaje o por unidad, no deja de ser complicado, pues se requieren una serie de estudios preliminares y ciertas precauciones.

La determinación de las tarifas por pieza no es materia adecuada para la legislación.

Para obtener los resultados deseados, antes de introducir cualquier sistema de pagos por trabajos realizados deberá discutirse previamente con mucho detenimiento y consultarse con los patrones y los sindicatos afectados. Se sobreentiende la necesidad de contar con el apoyo de las organizaciones de trabajadores.

Una vez implantada una tarifa por tonelaje, resulta difícil alterarla y, en particular, reducirla. Por consiguiente, convendrá que la tarifa inicial se base en métodos de trabajo cuidadosamente estudiados. Antes de fijarse una tarifa deberá revisarse el proceso de manejo; y después, los representantes obreros deberán aprobar esa revisión. Deberá estudiarse cada movimiento de la carga, de las máquinas y de los individuos para determinar si tal movimiento es necesario o si puede simplificarse o eliminarse modernizando la operación en su conjunto. Si existe alguna duda, deberán hacerse experiencias manejando la carga de diferentes maneras. Cuando los interesados consideren que el método utilizado es eficiente, podrá determinarse la tarifa por tonelada (o chalán, o por unidad) para cada tipo de carga de la que se maneja frecuentemente (como café o banano).

Cuando se fije una tarifa deberá preverse un margen de tiempo improductivo como por ejemplo el de la apertura o cierre de las escotillas, el reajuste de los engranajes, la falta de carga o de equipo cuando se le necesita y los numerosos contratiempos menores que se presentan habitualmente. También deberá calcularse una tolerancia basada en el hecho de que

/ningún

ningún trabajador podrá realizar continuamente un esfuerzo físico considerable durante el tiempo de un turno. La determinación de la tarifa por tonelada deberá tomar en cuenta la necesidad de romper el ritmo de trabajo y permitir un cierto descanso durante la jornada. Esto es de gran trascendencia en un clima de elevada temperatura y humedad, ya que los experimentos han demostrado que en esas condiciones son muy importantes los períodos de descanso.

Para que el sistema de pago por trabajo realizado tenga un incentivo adecuado, la tarifa deberá fijarse de manera que un trabajador promedio, a un ritmo normal y calculando un margen para interrupciones y descanso como ya se ha indicado, pueda ganar más de lo que recibiría por la acostumbrada tarifa por tiempo. Se sugiere un aumento hasta de un tercio.

En previsión de retrasos imprevistos y de errores al fijar la tarifa por tonelaje o por unidad, el estibador deberá estar siempre garantizado por lo menos por la tarifa mínima por tiempo. Cuando ocurran retrasos imprevistos, el estibador deberá recibir su paga según la tarifa aceptada sobre tonelaje o unidad por las horas trabajadas y según la tarifa por tiempo por el lapso improductivo debido a causas ajenas a su voluntad (lluvia, retraso en la llegada de la carga, ajuste de la maquinaria, escasez de barcazas, etc.).

Cualquier lapso improductivo menor de media hora en un turno podrá pasarse por alto cuando la tarifa original se haya previsto con un margen para interrupciones cortas. Este método simplifica la contabilidad y la verificación es un incentivo para que el trabajador procure evitar interrupciones menores mediante una mejor organización de su trabajo y una mejor coordinación con sus colegas.

El pago de salarios deberá hacerse lo más pronto posible para que el trabajador perciba el efecto que tiene en sus ingresos cualquier esfuerzo adicional realizado por él.

Es conveniente especificar en los contratos colectivos que la tarifa por unidad o tonelaje por trabajo realizado se considerará provisional durante los primeros dos o tres meses. El funcionamiento de la tarifa deberá ser observado conjuntamente por patrones y trabajadores durante ese período, a fin de evitar anomalías. Confirmadas las tarifas, no deberán tratarse de reducir si la eficiencia del trabajador aumenta porque ello crearía descontento y desconfianza hacia el sistema. La reducción deberá buscarse solamente cuando se hayan introducido equipo o métodos nuevos.

/La tarifa

La tarifa por tonelaje deberá contener un margen para tomar en cuenta las condiciones de la carga y el estado del empaque. Deberá admitir la posibilidad de que los trabajadores reclamen un pago adicional cuando las condiciones de la carga o del empaque hagan el trabajo sustancialmente más lento. Dichas solicitudes deberán resolverse rápidamente entre el representante de los trabajadores y el del patrón. En caso de diferencia de opiniones, debe fijarse un procedimiento para rápida solución, por ejemplo, por intermediación de un representante de la autoridad aceptable para ambas partes.

En el caso de los puertos centroamericanos, las tarifas por tonelaje o unidad podrían usarse en forma generalizada y adecuada para los cargamentos uniformes, como el café o el banano. Como la determinación de tarifas adecuadas de tonelaje para descarga general de mercancías diversas ocasionaría dificultades considerables, dada la diversidad y las diferencias en el tiempo de manejo de diferentes tipos de carga, la comisión no recomienda realizar este tipo de tarea.

c) Horas de trabajo en los puertos centroamericanos

i) Legislación. Las disposiciones de la legislación general que regulan las horas de trabajo y períodos de descanso en cada uno de los países conciernen aparentemente a los estibadores de los cinco países centroamericanos. A primera vista sería ello suficiente para no seguir aplicando la legislación especial sobre la materia.

En algunos casos ciertamente, los costos adicionales se traducirán en mayores tarifas de pago, pero es justo convenir en que los trabajadores portuarios reciban compensación por trabajar fuera de las horas habituales, como la recibe cualquier otra clase de trabajadores.

ii) Llamadas. Es importante, desde el punto de vista del manejo de la carga, que los trabajadores estén disponibles cuando se les necesite, sin retrasos indebidos. Desde el punto de vista de los estibadores, debe insistirse en que las horas extras no sean excesivas y en que sean requeridas dentro de un lapso razonable en cada día de trabajo, a fin de que puedan tomarse los descansos adecuados entre períodos sucesivos de trabajo.

Es de esperar que las telecomunicaciones entre el buque y tierra, que en algunos casos son deficientes, puedan mejorarse como en este informe

/se recomienda.

se recomienda. Si así sucede, el agente del buque o el capitán del puerto, según sea el caso, podrán notificar con suficiente antelación a la autoridad encargada de la distribución del trabajo el lugar y el número de estibadores que habrán de necesitarse. De esta manera, se podrá notificar a los estibadores interesados que se presenten a trabajar inmediatamente después de la llegada del buque o en el momento señalado por el contrato colectivo o por la autoridad competente. Cuando el puerto se encuentre en una pequeña comunidad, podrá notificarse a los estibadores cuyos nombres, debido al sistema de rotación, sigan en la lista y se encuentren en espera de una llamada de emergencia para que puedan acudir al buque cuando se les necesita. En otros casos, puede ser conveniente fijar con anticipación frecuentes horas de llamada para que no se haga esperar innecesariamente a un buque listo para desembarcar o cargar.

iii) Turnos de trabajo. Deberá fomentarse la práctica de los turnos de trabajo para acelerar el manejo de la carga y evitar retraso a los buques siempre y cuando ello se sujete, como queda dicho, al pago de las compensaciones habitualmente señaladas por la ley para el trabajo que se realiza fuera de las horas normales. En cualquier caso, si el agente del buque desea solicitar el trabajo por turno, deberá notificarlo con la debida anticipación.

Además de lo anterior deberán acordarse ciertas garantías para que se respeten los turnos de trabajo.

Ningún trabajador deberá trabajar dos turnos sucesivos. Ello interferiría en el buen funcionamiento del sistema, exigiría un esfuerzo excesivo de los trabajadores y afectaría a su eficiencia.

En segundo lugar, es deseable fijar un período mínimo de descanso entre turnos sucesivos para los trabajadores enrolados en este sistema. Se ha sugerido el período de 10 horas en los proyectos de reglamento sobre registro y distribución de trabajo de los estibadores. Sobre esta base, se considerará que un estibador que haya estado en el turno de la tarde y termine su labor, por ejemplo, a las 10 p.m., no estará disponible para el trabajo, y por consiguiente no tendrá obligación de presentarse para el turno de la mañana siguiente (que empieza a las 6 a.m.)

En tercer lugar, si se realiza un trabajo nocturno, deberá cuidarse que la iluminación sea adecuada. Además de una precaución de seguridad, la buena iluminación contribuye sustancialmente al manejo eficiente de la carga.

/Con base

Con base en los principios indicados, la práctica seguida en Puntas Arenas (Costa Rica), de que los hombres trabajen en turno tres horas y descansen otras tres no está de acuerdo ni con la eficiencia ni con las disposiciones normales de la legislación social.

De igual modo, la práctica observada en Puerto Limón (Costa Rica) donde se trabaja seis horas y se descansa otras seis, aunque permite al trabajador un mayor reposo, no le da el descanso adecuado ni podría prolongarse sin causar verdaderos perjuicios a los obreros. Este sistema se ha implantado dentro del marco de la legislación vigente, por medio del pago de cuatro horas extras por cada 12 horas trabajadas diariamente. Esto no obstante, desde el punto de vista de la productividad, no es un sistema recomendable.

iv) Tiempo extra. Conviene recordar aquí el punto de vista expresado por el Comité de Transporte Terrestre de la Organización Internacional de Trabajo en su Sexta Sesión (Hamburgo, Marzo de 1957), sobre el problema de las horas extras:

> "Para evitar retrasos indebidos, conviene que los estibadores trabajen un número razonable de horas extras, sujetas al pago de las tarifas respectivas. Esto es particularmente importante, por ejemplo, cuando sólo se necesita un corto período de tiempo para que pueda salir un buque. Cuando pueda preverse que se necesitarán horas extras se las deberá notificar así a los trabajadores interesados. Sin embargo, deberá evitarse recurrir a horas extras en forma excesiva ya que ello no mejora el trabajo".

La legislación de los países interesados autoriza trabajar horas extras pero se considera este tipo de trabajo como excepción y no como regla. El principio es perfectamente justo. Por consiguiente, debe desearse que, previo aviso y pagándose las horas extras se permita al estibador trabajar dos o hasta tres horas después de finalizar su turno para que un buque pueda zarpar o quede concluído un trabajo determinado. Sin embargo, sería improcedente que las horas extras se convirtieran en práctica regular. En muchos casos al acostumbrarse el trabajador a que le paguen las horas extras en forma rutinaria en trabajos que requieren un esfuerzo físico y en los que la rapidez del trabajo depende de la voluntad del trabajador, se ha observado que el trabajo se hace a un ritmo más lento. Sucede así frecuentemente que, después de un período en el que se recurre

/continuamente

continuamente a horas extras, el rendimiento de un día de 10 horas no es mayor que el de uno de 8 horas. No sucede lo mismo cuando, de vez en cuando, se requiere un esfuerzo excepcional para un propósito especial.

v) Funcionarios. Los comentarios anteriores se refieren principalmente a las horas de trabajo de los estibadores. Pero desde el punto de vista de la eficiencia del puerto, es esencial que los funcionarios públicos encargados de autorizar la carga o desembarque puedan desempeñar sus funciones cuando haga falta; deberá procurarse, por consiguiente, que se hallen disponibles durante la mayor parte de las 24 horas del día a fin de llevar a cabo sus funciones sanitarias y aduanales. La demora de las formalidades necesarias puede retrasar notablemente a los buques, como ha ocurrido en la práctica.

vi) Legislación consultada sobre horas de trabajo

Costa Rica: L.S.1943 - CR 1
Guatemala: L.S.1947 - Gua. 1
Honduras: Ley de Contratación Individual de Trabajo, 1956
Nicaragua: L.S.1945 - Nic. 1
El Salvador: L.S.1951 - Sal. 1

La legislación en Costa Rica, Guatemala y Nicaragua está redactada en forma de código general de trabajo; la ley en Honduras tiene también carácter general; la de El Salvador sólo hace referencia a horas de trabajo y al descanso semanal.

6. Ayudas a la navegación

(Disposiciones a la sección B del título III)

a) Soluciones para los problemas que se presentan

Los buques que navegan a lo largo de las costas de Centroamérica sufren numerosos retrasos debidos a causas como las siguientes:

i) Cartas hidrográficas incompletas o dudosas;
ii) Balizamiento insuficiente en la costa;
iii) Telecomunicaciones deficientes;
iv) Desconocimiento del movimiento de buques en los puertos;
v) Servicios meteorológicos marinos insuficientes.

Sería fácil subsanar la mayoría de estos retardos por medio de disposiciones legales apropiadas y creando dos o tres organismos poco costosos; se proponen aquí más adelante algunas soluciones, pero, para comprender mejor su interés y las disposiciones que contienen, parece conveniente analizar por separado las principales causas de retraso citadas.

/i) Cartas

i) Cartas hidrográficas. Numerosas conversaciones sostenidas con navegantes que recorren las costas de Centroamérica han permitido a la comisión saber que las cartas de esta región son muy anticuadas. Para San José y Champerico se utilizan todavía cartas publicadas en enero de 1881. Estas cartas, que la comisión pudo consultar a bordo del "Wyoming" (8000 tons.) de la Cía. General Transatlántica, llevan como título "Anchorage of the West Coast of Guatemala from a Survey by U.S. "Tuscarora" in 1879, Washington, under the Authority of the Secretary of the Navy". A pesar de que los capitanes de buques traten personalmente de poner al día estas cartas tomando en cuenta las informaciones de otros capitanes y los "consejos periódicos a los navegantes", ven estas viejas cartas con verdadera desconfianza. Arguyen que no mencionan determinados escollos que tampoco indican la ubicación de las chalanas y remolques anclados en alta mar, lo cual, sobre todo por la noche, constituye un peligro, etc. Afirman que estas cartas contienen errores de sondeo, de alturas de marea y de corrientes. Por eso, los capitanes prefieren navegar con prudencia, lentamente, y deteniéndose durante la noche cuando consideran el paso peligroso. Todas estas circunstancias se traducen en pérdidas de tiempo que, al acumularse, implican graves retardos que provocan el alza de los fletes.

ii) Balizamiento insuficiente en la costa. Si el balizamiento de las costas estuviera bien hecho y fuese relativamente completo, podría suplir las deficiencias de las cartas. Pero en las costas centroamericanas el balizamiento es aún insuficiente. No advierte sobre riesgos para la navegación, como trabajos en curso, escollos, corrientes peligrosas, 1/ falta de profundidad, etc.

1/ Las señales por boyas inclinantes serían, por ejemplo, muy útiles en la Unión Cutuco para indicar la fuerza de la corriente transversal, que es peligrosa para atracar, sobre todo cuando los vientos del Norte, perpendiculares al muelle, empujan el buque hacia el mismo.

/Por la noche,

Por la noche, las luces de señales, cuando las hay, son demasiado débiles o anticuadas.[2/]

En fin, hecho muy grave en donde existe, el balizamiento instalado para la navegación diurna no está siempre hecho de acuerdo con las normas internacionales. De ello se deriva que los buques tratan de interpretar las indicaciones de balizamiento local, no siempre fáciles. Lo grave es que los buques, sobretodo los que por primera vez navegan por estos lugares se encuentran desorientados por un sistema de balizamiento local, dudan sobre cómo interpretarlo y maniobran con prudencia y lentamente, lo que origina numerosos retrasos.

El retardo no es la única causa a que se debe el alza de los fletes. La idea, algunas veces fundada aunque otras sin fundamento, de que es peligrosa la navegación por dichas costas a causa de los inconvenientes mencionados, "es explotada" por los asegurados, aumentando sus primas. El armador recupera este recargo, a su vez, aumentando las tasas de flete.

iii) Telecomunicaciones deficientes. En toda Centroamérica las comunicaciones rápidas por radio entre los buques y la costa, o viceversa, son todavía insuficientes. Las más de las veces, los buques que se encuentran en alta mar no pueden comunicarse con la costa, aunque lleven a bordo todo el equipo para hacerlo.

Se debe ello en primer lugar, a que la tradición exige el silencio de los buques por razones de seguridad pública; en segundo lugar, a que el equipo técnico de la costa es muchas veces insuficiente.

Se presenta la situación paradójica de que los capitanes que se encuentran a algunas millas y desean comunicarse con la tierra próxima necesitan recurrir a Balboa o a Miami, con los consiguientes gastos, errores y retrasos.

2/ En Punta Remedios, El Salvador, por ejemplo, a la entrada de Acajutla, el faro actual, que funcionando todavía hace poco tiempo con petróleo, es insuficiente; haría falta una luz de una visibilidad de 15 millas por lo menos. En La Libertad, El Salvador, el anclaje de noche es difícil; no existe más que una sola luz roja de una visibilidad de tres millas, insuficiente balizamiento luminoso. En Punta Amapala, Honduras, a la entrada del golfo de Fonseca, la instalación de un faro con una visibilidad de 15 a 18 millas podría hacer ganar dos horas a cada buque. En Puerto Cortés, Honduras, la colocación de una luz potente a la entrada facilitaría grandemente la salida de los buques con relación a la luz del muelle.

/También implica

Lo anterior es importante porque se gastan inútilmente sumas considerables por la incertidumbre del agente respecto a la llegada de un buque. Los gastos se deben a que el agente no tiene más que dos recursos: o retiene obreros, vagones y camiones para lo cual será necesario pagar media jornada aunque hayan permanecido inactivos porque el buque no llegó, o no apartar nada y hacer que el buque llegado inesperadamente permanezca inactivo hasta que se hayan contratado los obreros y vehículos necesarios para servirlo.

En ambos casos, los gastos son costeados por el armador que, en definitiva, los factura al público y aumenta otro tanto sus fletes.

La transmisión del diario hablado significaría serias economías al país que lo utilice.

v) Servicios meteorológicos marítimos insuficientes. Cada seis horas los buques comunican a las grandes estaciones meteorológicas de Miami y Europa el estado del tiempo, del cielo, de los vientos, del mar, etc., desde donde se encuentran. Sin embargo, como en Centroamérica no existe un número suficiente de estaciones meteorológicas marítimas para informar a los navegantes, se da el caso de que un buque en alta mar o en un puerto centroamericano que desea conocer el tiempo que prevalece en un puerto cercano antes de dirigirse a él, termine formulando la pregunta a Miami o a Washington, y a veces, a Greenwich o París. Esto constituye una causa más de retraso porque el buque espera a veces la respuesta antes de ponerse en camino. ¿Qué objeto tendría dirigirse a un puerto donde se anuncian lluvias tropicales que impedirían la carga y descarga?

La legislación que se propone incluye el servicio de transmisión de las condiciones meteorológicas a los buques por medio de estaciones meteorológicas situadas en la misma Centroamérica, que sería fácil de organizar mediante la creación de una sección "marítima" en las estaciones meteorológicas que ya funcionan y que prestan tan grandes servicios a la aviación. Esta nueva sección "marítima" tendría a su cargo, por otra parte, la recepción, cada seis horas, de los buques en alta mar, y los principales informes que necesita para calcular sus predicciones.

/b) Recomendaciones

b) Recomendaciones contenidas en los principales acuerdos internacionales

Las disposiciones contenidas en el Código y los textos legislativos que aquí se proponen toman en cuenta los principales acuerdos internacionales y sus recomendaciones. Pueden anotarse especialmente:

i) En lo relativo al balizamiento. Los reglamentos de la Sociedad de Naciones, 1936 (publicados nuevamente en 1956 por la Oficina Hidrográfica Internacional de Mónaco). El sistema de balizamiento preconizado por la Sociedad de Naciones en 1936 puede llegar a ser universal pronto. En la mayoría de los países de Europa, incluyendo Francia, España y Portugal, se encuentra ya en vigor así como en un buen número de países del Extremo Oriente; además gracias al impulso que ha recibido de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Extremo Oriente (ECAFE), tiende a ser adoptado incluso en esa parte del globo. Lo ha sido también en América Latina. Los Estados Unidos, en cambio, han conservado su sistema propio. La Comisión estima que para las repúblicas centroamericanas es conveniente equiparse y lograr uniformidad según el sistema de la Sociedad de Naciones, el más extendido.

ii) En lo que concierne a las ayudas metebrológicas. Debe señalarse la regla 4 del capítulo V --Seguridad de la navegación-- de la Convención Internacional sobre "Protección de la vida humana en el mar" firmado en Londres el 10 de junio de 1948 (La República de Nicaragua se adhirió a esta Convención en 1954) y el Artículo 45 del Anexo a la Convención Internacional de las Telecomunicaciones, 1947. Se adjunta el texto de estos documentos en la parte 4, B, del anexo al capítulo 3 (título III).

iii) En lo que concierne a las ayudas de telecomunicaciones, debe señalarse la Convención Internacional de las Telecomunicaciones, 1947. Algunos extractos de esta Convención --Artículos 29 (capítulo IV) y 45 (capítulo V), así como su Anexo, (Artículo 22 - capítulo X) y 38(capítulo XV)-- se añaden en la parte 3, D, del mismo anexo al capítulo 3 antes mencionado.

7. Control de los movimientos de buques (prioridades de entrada y de salida).
(Disposiciones de la sección A del título VI)

Se han comprobado en Centroamérica abusos en materia de entrada y salida de los buques en los puertos. Pueden citarse algunos casos.

/i) A la

i) A la entrada. Los buques nacionales llegan y se dirigen inmediatamente a atracar a algún lugar del muelle con autorización de las autoridades cuando varios buques extranjeros esperan en la rada, con varios días de anticipación, el mismo lugar.

A veces ocurre que un buque extranjero llega sin anunciarse al puerto con 30 minutos de adelanto a un buque de línea regular que había anunciado debidamente su llegada, y ocupa su lugar en el muelle obligando a este último a permanecer en la rada, en ocasiones varios días.

Es frecuente que los buques petroleros suplanten sin razón alguna el turno, o el lugar de buques para cargas secas; también acontece a menudo que los buques construídos como bananeros obtengan prioridad, aunque no carguen ni descarguen fruta alguna.

Por último, sucede que en múltiples ocasiones un buque obtiene un lugar en el muelle antes de otros que esperan, a pesar de no tener operación alguna de manipulación que efectuar por no haber llegado el cargamento todavía o no estar disponibles los vagones o camiones; entonces se dedica a hacer algunas reparaciones a bordo, a reclutar su tripulación o a una operación que podría haberse efectuado perfectamente en la rada.

ii) A la salida. Es frecuente que se le retarde la autorización de salida ("clearance") y se tenga al buque en la duda de saber cuándo se le autorizará a zarpar y de si tendrá que hacerlo antes que los demás.

También se observa con frecuencia que buques que han terminado sus operaciones de manipulación permanecen inactivos atracados, aunque otros esperan en la rada el derecho a ocupar el lugar, simplemente por la inexistencia de un "sistema de prioridades" que, al obligar a todos a seguir un turno determinado, da una idea mayor de un trabajo colectivo y de la necesidad de cooperación en vez de permitirse que cada cual actúe en forma individualista, como le venga en gana.

Sería deseable que el "sistema de prioridades" se implantase en Centroamérica, por lo menos para los períodos de congestionamiento de los puertos.

Los "reglamentos de prioridades" que se proponen aquí, al establecer algunas reglas esenciales de carácter obligatorio tienden a

/facultar

facultar oficialmente a los Directores de puerto para que tomen decisiones que, contrarrestan los malos hábitos a que se ha hecho alusión y, son necesarias para el bien público.

Estos mismos reglamentos, que se proponen una mejor explotación de las facilidades portuarias y por consiguiente eliminan ciertas demoras de espera, pueden contribuir a la baja de las tasas de flete.

8. Vigilancia del recinto portuario
(Disposiciones de la Sección B del Título VI)

En los puertos de Centroamérica, como en todos, suelen ocurrir robos frecuentes. Son una de las causas más importantes del alza de las tasas de flete y causa comprobada del aumento del costo de la vida.

Los robos en los puertos se registran en todo tiempo, de día y de noche y casi en todas partes del recinto portuario.

Durante el desembarco o el embarque suele disimular parte de la mercancía en los dobles-fondos y compartimentos de flotación de los chalanes o en escondrijos de los camiones y vagones. También se esconde la mercancía robada entre mercancías respetadas. Los robos se multiplican cuando se descarga y cuando se transporta la mercancía hasta los cobertizos y depósitos. También son frecuentes cuando la mercancía espera ser embarcada.

Los 100 metros de "tierra de nadie" que separa el buque de los cobertizos constituyen una zona particularmente propicia para los robos durante el día por las idas y venidas de paseantes, mujeres, niños, vendedores, pescadores y por el considerable movimiento de camiones y vagones. Durante la noche, esa "tierra de nadie" constituye un campo de operación ideal por permanecer la mercancía al aire libre y mal vigilada.

De los depósitos y cobertizos de la autoridad portuaria (y aún de los de la aduana) se han comprobado en ocasiones igualmente, extravíos de mercancías.

Los robos se organizan casi siempre en una forma que haga aparecer culpable al buque: a) se hace desaparecer la mercancía, y se pretende que jamás fué entregada, que la manifestación estaba equivocada y que contenía más artículos de los existentes; b) se desembarca en un puerto mercancía consignada a

/otro; su

otro; su falta se comprobará a la llegada del barco al puerto de destino. Este método tiene la ventaja de que la mercancía indebidamente retirada del barco no será reclamada por nadie. Sólo habrá que resolver la salida de la mercancía sin documentos; puede asegurarse que llegarán pronto y en esta forma todo se facilita; c) Por último, es frecuente la ratería de parte de los paquetes mismos. Se llega al refinamiento de sustituir con piedras el peso robado para que el de la mercancía esté de acuerdo con lo manifestado. Cualesquiera que sean las circunstancias, el objetivo que siempre se persigue es hacer responsable al buque. Se pretende que se ha vigilado mal el embarque en el puerto de partida y que deberían haberse rectificado por consiguiente las manifestaciones y, en ocasiones, se llega a cometer la injusticia de imponer al buque una multa por error en la manifestación. También se procura que "el escándalo" estalle después de la partida del buque para que los testigos de la manipulación se hallen lejos; por otra parte, los documentos, los conocimientos diversos, etc. recibidos de las escalas anteriores, están fuera del alcance y no pueden servir de prueba para refutar la acusación formulada contra el buque.

En definitiva, las compañías de navegación están obligadas a pagar los faltantes robados, que, al fin del año, representan una cantidad considerable si se suman todos los puertos. Las sociedades de seguros cobran primas muy elevadas para pagar estas reclamaciones y a las compañías de navegación sólo les queda un único recurso: aumentar sus tasas de flete, que es lo que hacen.

En Centroamérica, por consiguiente, los comerciantes deben pagar tasas de flete más elevadas sólo para que se enriquezcan algunas bandas de indeseables. El hastío es más de lamentar si se tiene en cuenta que sería relativamente fácil impedir los robos por medio de una policía de muelles efectiva.

a) Policía nacional o policía municipal dentro del recinto portuario

La vigilancia de los muelles puede encomendarse a la policía nacional, a la policía municipal, a una policía portuaria especial o a una organización privada de vigilancia que contrate guardias privados para la custodia de las mercancías pertenecientes a sus clientes.

/En ese

En ese pequeño mundo que constituye un puerto, no siempre se obtienen de la policía nacional o municipal los mejores resultados. El agente de una policía nacional o municipal carece por lo general, de la formación requerida. Su asignación temporal a un puerto tiene relativa atracción para su carrera por ser sus ambiciones más elevadas; no se tomará por ello especial interés en el mecanismo de la documentación, de las aduanas, del manejo de la carga o de los robos.

El agente de una policía nacional o municipal es además un funcionario bien seguro en su puesto y difícil de cesar sobre todo cuando tiene apoyos políticos. Su interés en la represión de los robos sólo es relativo.

b) Policía especial de la autoridad portuaria

En cambio, en la mayoría de los puertos del mundo donde existe una policía especial de la Autoridad portuaria, los resultados han sido satisfactorios. Al cabo de algún tiempo los agentes conocen la documentación que acompaña la mercancía y se familiarizan con su manejo, con la aduana, los muelles, los buques, las técnicas de los robos y pronto se convierten en especialistas para evitar robos y raterías.

Como esta policía no tiene posibilidades de hacer carrera fuera del puerto, está bajo contrato rescindible, y es cuidadosamente seleccionada, suele demostrar celo y disciplina, y más siendo, como es, costumbre tenerla bien pagada.

La organización de una policía especial de la autoridad portuaria en Centroamérica es uno de los problemas que sería conveniente atacar para disminuir los robos y, por consiguiente, las tasas de flete.

c) Policías privadas

Junto a la policía especial de la autoridad portuaria, algunos puertos del mundo acostumbran recurrir a los servicios de una policía privada.

En Nueva York, por ejemplo, los policías privados se cuentan por centenares en los muelles; trabajan con las compañías de navegación, agentes marítimos, camioneros, importadores, exportadores, etc., que les contratan.

En Rotterdam, además la "Scheepvaart Vereeniging Zuis" o Asociación de Usuarios del Puerto, ha creado su propia policía privada.

/El Estado

El Estado holandés y la Municipalidad de Rotterdam han apoyado esta iniciativa dando a los guardias privadas de la "Scheepvaart" privilegios similares a los de la Policía Municipal y de la Policía del Estado.

La policía privada de la "Scheepvaart" tiene a su cargo la vigilancia de los muelles y de los buques día y noche. Ha logrado éxitos en asuntos donde había fracasado la policía municipal y la estatal por falta de preparación especial. Esta policía vigila especialmente el manejo de mercancía delicada.

En Centroamérica, donde el presupuesto de las Autoridades portuarias es limitado y no siempre permite la organización de una policía especial portuaria, parece deseable que se adopte la fórmula de las sociedades privadas de vigilancia y custodia, tan extendida en el extranjero. La policía privada podría colaborar con la policía estatal o municipal o, eventualmente, con la policía especial del puerto. Podría ayudar también a los guardias aduanales. Tendría además la ventaja de ser gratuita (puesto que las cotizaciones de los usuarios cubrirían los gastos de la policía privada) y de servir para vigilar en forma permanente contra una de las causas del alza de las tasas de flete.

/IV. PROYECTO DE

IV. PROYECTO DE "CODIGO PORTUARIO"

Indice

/Sección B.

Página

/Anexo I.

/Parte 2.

/Parte 5.

/TITULO VI.

/Sección C.

TITULO I. PUERTOS

Sección A. GENERALIDADES

Capítulo 1. Puertos y Dominio Público

Artículo 1. Definiciones. Se denomina puerto todo lugar natural o acondicionado, situado en la costa y al que llegan los buques regularmente a cargar o descargar mercancías o pasajeros.

Puerto comercial es el que está abierto a todos los buques y presta un servicio público a la comunidad.

Puerto privado es aquél que pertenece a una sociedad comercial particular, que lo utiliza exclusivamente para su servicio, por lo que sólo admite los buques que sean necesarios para la explotación del objeto social.

Artículo 2. Dominio Público. El puerto y sus vías de acceso por agua forman parte del dominio público del Estado.

Artículo 3. Derechos y obligaciones del puerto. En materia de dominio público y de trabajos públicos, el puerto tendrá los mismos derechos y obligaciones que el Estado.

Capítulo 2. Reglamentación de las sociedades extranjeras en el territorio nacional

Artículo 4. Construcción de obras portuarias con derecho a reversión. En casos excepcionales, y previo el cumplimiento de las formalidades oficiales correspondientes, el Estado podrá otorgar a una sociedad extranjera la concesión para construir y explotar obras portuarias o diques. Para ello, la sociedad interesada deberá proporcionar la mayoría del capital y obligarse a entregar al Estado, en un plazo máximo de 25 años, la propiedad de las obras construídas.

Artículo 5. Construcción de obras por cuenta de terceros. Podrá encomendarse temporalmente a una sociedad extranjera la construcción de un puerto o la

/mejora de

mejora de las instalaciones existentes por cuenta de terceros y con la condición de apegarse a un pliego de condiciones detallado.

Artículo 6. Concesión de explotación. Sólo podrá concederse a una sociedad nacional autorización para explotar en forma definitiva y como servicio público las obras o instalaciones portuarias.

Capítulo 3. Administración de los puertos por el Estado

Artículo 7. El Estado como administrador responsable. La administración de los puertos marítimos comerciales corresponde al Estado.

Artículo 8. Límites geográficos y administrativos del puerto. El Estado delimitará los puertos tanto por el mar como por la costa, con reserva de los derechos de terceros. Podrá disponer que un puerto comprenda dentro de su circunscripción uno o más puertos secundarios.

Artículo 9. Delegación de poderes. Mediante decreto o ley, el Estado podrá delegar total o parcialmente la administración de un puerto comercial a un municipio, cámara de comercio, sociedad mercantil o a una Autoridad portuaria.

Capítulo 4. Administración privada

A. Puertos públicos con administración privada

Artículo 10. Control estatal. La administración privada de un puerto público estará sujeta al control del Estado, control que sólo podrá ejercitarse en materia de interés público. Quedarán fuera del dominio público las cuestiones comerciales y financieras de la administración privada del puerto.

Artículo 11. Observancia de los reglamentos de interés público. La administración privada de un puerto público deberá acatar y hacer observar los reglamentos promulgados por el Estado en materia de:

a) balizamiento y navegación

b) seguridad de las personas, de los buques y del puerto

/c) policía

c) policía y migración

d) aduana

e) personal y trabajadores portuarios

La administración estará obligada a prestar ayuda y asistencia a los funcionarios que tengan a su cargo vigilar la aplicación de estos reglamentos.

Artículo 12. Revocación del permiso de administración privada. El Estado podrá, en todo momento, retirar, modificar o conceder a otras personas la administración privada de un puerto público, cuando no considere satisfactoria la gestión de los administradores autorizados; sin embargo, sólo podrá hacerlo por motivos graves y mediante aviso dado con tres años de anticipación. En todos los casos el Estado pagará la indemnización que considere justa cuando proceda.

B. Puertos privados con administración privada

Artículo 13. Autorización necesaria. Se requerirá autorización especial del gobierno para que una sociedad comercial pueda establecer un puerto privado en cualquier punto de la costa.

Artículo 14. Limitación de las actividades de los puertos privados. Quedará terminantemente prohibido a todo puerto privado recibir buques que no se encuentren estrictamente al servicio de la sociedad propietaria del puerto. Asímismo, les estará prohibido embarcar o desembarcar mercancía por cuenta de terceros.

Artículo 15. Abstención estatal. El Estado no podrá interferir en la administración de un puerto privado.

Artículo 16. Reglamentos de interés público. La administración privada de un puerto privado estará obligada a obedecer los reglamentos en vigor sobre:

a) balizamiento y navegación;

b) seguridad de las personas y de los buques;

c) policía y migración;

d) aduana;

e) trabajadores portuarios.

/En caso

En caso contrario, el Estado podrá retirar de inmediato y sin indemnización alguna, la autorización otorgada a la sociedad privada para operar dicho puerto.

Artículo 17. Concesión de puerto público a un puerto privado. El Estado podrá autorizar que un puerto privado se convierta en puerto público cuando queden cumplidos los requisitos exigidos para ello, que se detallen en el pliego de condiciones extendido al efecto.

Sección B. ADMINISTRACION DE LOS PUERTOS POR UNA AUTORIDAD PORTUARIA

Capítulo 5. Generalidades

Artículo 18. Régimen de autoridad portuaria. El decreto que confiera la administración de un puerto a una autoridad portuaria le fijará en mayor o menor grado de autonomía con relación al Estado. Determinará los límites administrativos del puerto y dictará las disposiciones para la sustitución del régimen.

Artículo 19. Funciones de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria tendrá las siguientes funciones:

a) La administración y la dirección de las instalaciones portuarias y de la maquinaria existentes;

b) El mantenimiento y el mejoramiento de este equipo;

c) La dirección del movimiento de los buques en el puerto;

d) La dirección de su carga y descarga;

e) La recepción, transporte, almacenaje y el tránsito a través del recinto portuario de mercancías importadas o exportadas por mar.

Artículo 20. Capacidad jurídica de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria constituye una entidad autónoma con personalidad jurídica, domicilio legal, patrimonio propio y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones.

En especial podrá adquirir bienes muebles e inmuebles por compra, permuta, legado, donaciones e incluso expropiación por utilidad pública de acuerdo con las leyes en vigor. Podrá arrendar o vender sus bienes muebles e inmuebles.

/Además, podrá

Además, podrá construir, utilizar contratistas y ejecutar todo acto útil a la explotación de las instalaciones portuarias.

Artículo 21. Carácter público de los bienes de la autoridad portuaria. Todos los bienes que la autoridad portuaria estime indispensables para lograr los objetivos que se proponga se considerarán de utilidad pública.

Artículo 22. Celebración de actos jurídicos. La autoridad portuaria podrá arrendar a sociedades privadas o a una cámara de comercio, por largo o corto plazo y mediante una suma fija o variable, todas sus instalaciones o parte de ellas (muelles, terraplenes, cobertizos y depósitos, etc.)

En las mismas condiciones podrá alquilar su equipo (grúas, maquinaria de manipulación, chalanes, etc.)

Podrá también celebrar contratos de sociedad que establezcan participación en las utilidades.

Artículo 23. Prohibición de monopolios. Queda prohibido a la autoridad portuaria celebrar con las sociedades mercantiles contratos que impliquen un monopolio en materia de arrendamiento, o explotación del equipo, del almacenaje, transporte en camiones, remolque, vigilancia a cargo de una policía privada, o el abastecimiento de combustibles o el revituallamiento de buques. Todo contrato que constituya un monopolio dentro del recinto portuario será nulo.

Artículo 24. Sello y bandera oficial de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria podrá usar un sello oficial, que en los documentos importantes se pondrá en presencia del Presidente del Consejo.

Tendrá una bandera, pabellón o gallardete triangular especial con el dibujo del sello, sobre un fondo con los colores del pabellón nacional. Podrá concederse a la autoridad portuaria el privilegio excepcional de enarbolar en lugar del pabellón nacional, el suyo propio sobre los edificios o embarcaciones a su servicio.

Artículo 25. Autoridades encargadas de la administración del puerto. En el régimen de autoridad portuaria, la administración estará a cargo de un Consejo y un Director cuyas respectivas atribuciones se definen a continuación.

Capítulo 6. El Consejo de Administración

Artículo 26. Consejo de Administración. Integración. El Consejo se compondrá de un número variable de comisionados, que podrán ser funcionarios de

/diversos

diversos ministerios y particulares que representen los intereses del comercio, de la agricultura y de los grandes sectores económicos del país.

También podrán ser nombrados miembros del Consejo, y se elegirán de una lista de candidatos que las entidades proporcionen, delegados de los organismos o asociaciones privadas cuyas opiniones puedan ser útiles a la buena marcha del puerto.

Teniendo en cuenta el control estatal que los miembros designados personalmente o ex-officio ejercen en el seno del Consejo, se procurará que los representantes de los intereses del comercio, de la marina y de las industrias portuarias sean propuestos por las propias asociaciones privadas evitándose que sean designados unilateralmente por el Estado.

Los comisionados serán designados por el Presidente de la República.

Artículo 27. Presidencia del Consejo de Administración

a) El Presidente del Consejo representará a la Autoridad portuaria en todos sus actos jurídicos;

b) podrá delegar sus poderes en otro miembro del Consejo o en el Director del puerto;

c) será el intermediario entre la Autoridad portuaria y el gobierno.

Artículo 28. Responsabilidad del Consejo y de sus miembros.

a) El Consejo de Administración será responsable de sus actos ante el gobierno.

b) Todo miembro del Consejo será personalmente responsable de las decisiones que tome y podrá ser enjuiciado cuando deliberadamente haya pretendido perjudicar a la Autoridad portuaria o al interés público.

Artículo 29. Atribuciones del Consejo de Administración.

a) El Consejo de Administración tendrá a su cargo las funciones confiadas a la Autoridad portuaria que se enumeran en el párrafo b). Sus atribuciones comprenderán, igualmente:

i) La designación de un director y de un contralor;

ii) Las relaciones con el gobierno;

iii) Todo acto compatible con las funciones encomendadas a la Autoridad portuaria.

b) El Consejo tendrá igualmente a su cargo mantener el equilibrio presupuestario; fijará, en especial, los derechos y cargos por el arrendamiento y la utilización de las instalaciones y equipo portuarios.

/No fijará

No fijará ni los derechos de pilotaje ni los de las ayudas a la navegación, que serán determinados en condiciones diferentes.

Las tarifas fijadas por el Consejo serán aplicables una vez que se hayan publicado en el Diario Oficial a instancias del Director de Puertos y Marina Mercante. Entrarán en vigor tres meses después de la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 30. Reuniones del Consejo de Administración. El Consejo se reunirá como mínimo una vez al mes y cuando las necesidades lo requieran. Podrán variar el quórum y el procedimiento de las resoluciones según se especifique en el acta constitutiva de la Autoridad portuaria.

Capítulo 7. El Director del puerto

Artículo 31. Designación del Director del puerto. El Director del puerto será designado directamente por el Consejo. Podrá ser nombrado también por el Ministerio encargado de puertos y marina mercante por recomendación del Consejo.

El Director podrá ser uno de los comisionados; en el caso de no serlo, el Consejo le podrá invitar a asistir a sus reuniones.

Artículo 32. Atribuciones del Director del puerto. El Director del puerto tendrá a su cargo las siguientes atribuciones:

a) Ejecutar las resoluciones y decisiones tomadas por el Consejo y, para este fin, representarle jurídicamente en todo contrato;

b) Dirigir los servicios administrativos, en esencial:

i) Vigilar el presupuesto, proponiendo las tarifas que deban aplicarse y los gastos que deban hacerse;

ii) Vigilar el personal de la autoridad portuaria y los estibadores.

c) Dirigir los servicios técnicos:

i) Vigilar el mantenimiento de las obras y del equipo;

ii) Formular los planes de mejoramiento de las obras y el equipo;

iii) Proceder a los trabajos de construcción o supervisarlos.

d) Dirigir los servicios de explotación:

i) Reglamentar los movimientos de los buques;

ii) Organizar su carga y descarga;

iii) Regular la utilización de las instalaciones portuarias y del equipo por medio de reglamentos adecuados;

iv) Impedir los robos y pillajes.

/Capítulo 8.

Capítulo 8. Presupuesto de la autoridad portuaria

Artículo 33. Ingresos ordinarios de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria dispondrá de los siguientes ingresos ordinarios:

a) Producto de los derechos autorizados sobre las instalaciones portuarias (derechos de amarre, de muelle, etc.);

b) Producto de los derechos autorizados por la utilización del equipo (arrendamiento de cobertizos, chalanes, maquinaria de manipulación);

c) Producto de los derechos por servicios prestados, tales como remolques, entregas o aprovisionamiento de agua, electricidad, etc.

d) Producto de los impuestos suplementarios locales fijados temporalmente para subvenir a los gastos excepcionales de instalación de obras;

e) Producto del dominio público por el espacio atribuído al puerto (derechos de pesca o de instalación de tiendas dentro del puerto, por ejemplo).

Artículo 34. Ingresos económicos excepcionales de la autoridad portuaria. La autoridad portuaria podrá disponer de los siguientes ingresos excepcionales:

a) Subsidios regulares del Estado, de las municipalidades, cámaras de comercio, regiones económicas y otros establecimientos públicos y privados;

b) Contribución excepcional del Estado como participación en ciertos trabajos importantes;

c) Multas por contravención a los reglamentos portuarios;

d) Donaciones y legados;

e) Recaudaciones accidentales.

Artículo 35. Caja de los fondos de la autoridad portuaria. Los ingresos del puerto serán entregados a la Tesorería del Estado.

Artículo 36. Autonomía financiera. La autoridad portuaria disfrutará de autonomía financiera.

Artículo 37. Facultad de la autoridad portuaria para contratar préstamos.

a) La autoridad portuaria podrá gestionar préstamos y emitir bonos en el país o en el extranjero; en este caso, previa valuación, su patrimonio servirá de garantía. En algunos casos el Estado podrá dar una garantía adicional.

b) Los bonos emitidos por la autoridad portuaria serán considerados como inversiones legales seguras y de "padre de familia"; podrán ser aceptados por el Estado en pago de una deuda.

/Artículo 38.

Artículo 38. Activo de la autoridad portuaria. El activo de la autoridad portuaria se integrará con todos sus bienes inmuebles (muelles, cobertizos, construcciones diversas, edificios, etc.) y todos sus bienes muebles (material terrestre o flotante, equipo, aparatos de manipulación y existencias.)

Se hará un inventario del activo al constituirse la autoridad portuaria y se revisará regularmente cada cinco años, haciéndose la distinción entre los bienes nacionales y los bienes adquiridos con posterioridad.

Artículo 39. Seguro obligatorio. Para proteger a sus acreedores, la autoridad portuaria deberá asegurar su patrimonio contra riesgo de incendios, inundaciones, lluvias torrenciales, tempestades, temblores de tierra y diversos.

Artículo 40. Pagos mensuales de las deudas contraídas por los servicios públicos. Para proteger su patrimonio, todos los ministerios y departamentos del Estado, así como las organizaciones que de él dependan, pagarán todos los meses regularmente, y antes de cualquier otra deuda, las sumas adeudadas a la autoridad portuaria por los servicios prestados por ella.

Artículo 41. Ejercicio fiscal. El año fiscal de la autoridad portuaria comprenderá del primero de julio al 30 de junio del siguiente año.

Artículo 42. Presentación de un presupuesto al Gobierno. Cada año la autoridad portuaria deberá elaborar y presentar al gobierno un presupuesto completo y detallado de su ejercicio fiscal.

Artículo 43. Destino de los ingresos. El excedente de los ingresos, si lo hay, servirá:

a) Para pagar las deudas de la autoridad portuaria y amortizar los diversos empréstitos contratados.

b) Para constituir un fondo de reserva con el fin de mantener la solidez financiera de la autoridad portuaria y llevar a cabo su programa de desarrollo.

Artículo 44. Exenciones aduanales y fiscales. La autoridad portuaria podrá disfrutar de la exención de derechos aduanales y consulares sobre el material de construcción, el equipo, la herramienta y los diversos artículos necesarios para desarrollar sus actividades.

La autoridad portuaria podrá disfrutar de ciertos privilegios en materia de impuestos o tasas fiscales y municipales.

/Capítulo 9.

Capítulo 9. Contralor Financiero

Artículo 45. Designación del contralor financiero. El Consejo de Administración deberá tener como asesor un experto financiero nacional de moralidad y experiencia indiscutibles. Será designado por el Consejo, después de haberlo acordado con el Poder Ejecutivo.

Artículo 46. Acceso del contralor a toda la documentación. La contabilidad de la autoridad portuaria y los documentos justificativos de sus operaciones, deberán entregarse al contralor sin necesidad de que los exija.

Artículo 47. Función del contralor. El contralor deberá dar informes periódicamente al Director del Puerto sobre la situación contable y éste tendrá a su cargo ponerlos en conocimiento del Consejo. El Contralor deberá fijar el presupuesto anual destinado al gobierno.

Artículo 48. Abstención del contralor en la explotación del puerto. El contralor no deberá inmiscuirse en la rutina de explotación del puerto, ni podrá rehusar al Director los créditos o autorizaciones para gastos que éste le solicite. Está obligado, sin embargo, a informar por escrito de toda irregularidad o imprudencia financiera que pudiere comprobar. En caso de que el Director no conteste a esta información en un plazo de treinta días, el contralor tendrá la obligación de avisar al Consejo por escrito.

Artículo 49. Verificación estatal de las cuentas. La Procuraduría Fiscal o la Inspección de Finanzas podrán pedir en todo momento la verificación de las cuentas.

Sección C. ASOCIACIONES DE PUERTOS

Capítulo 10. Asociaciones de puertos en general

Artículo 50. Definición. Se denomina Asociación de Puertos a la agrupación de varios puertos en una sola organización para realizar estudios en común y ponerse de acuerdo sobre lineamientos o métodos a seguir en materia administrativa y comercial.

/Artículo 51.

Artículo 51. Diversas formas de asociaciones portuarias.

a) Podrán formarse asociaciones portuarias entre puertos administrados de la misma manera y también entre puertos administrados según sistemas diferentes.

b) Las asociaciones portuarias podrán formarse entre puertos con tráfico análogo, independientemente de su sistema de administración.

c) Las asociaciones de puertos podrán formarse entre puertos ubicados en una misma región independientemente de su sistema de administración.

Artículo 52. Naturaleza jurídica de las asociaciones portuarias.

a) Las asociaciones portuarias tendrán el carácter de una asociación privada. Estas asociaciones, aunque puedan significar para sus miembros ciertas ventajas comerciales, no tienen un propósito de lucro.

b) Las asociaciones portuarias deberán estar libres de toda ingerencia del Estado y serán apolíticas. El poder ejecutivo no tendrá ningún representante directo en la asociación.

c) Las asociaciones portuarias disfrutarán de personalidad jurídica y podrán celebrar contratos y poseer bienes muebles e inmuebles. Podrán recibir, comprar, arrendar, donar, vender e hipotecar todo bien mueble o inmueble. Podrán solicitar préstamos y gestionar subvenciones. Podrán ser miembros de asociaciones nacionales, extranjeras o internacionales. Por último, podrán representar a sus miembros individualmente o en su conjunto, ante el gobierno, ante uniones gubernamentales, organismos públicos, asociaciones nacionales y sociedades comerciales extranjeras o internacionales, así como ante grupos de intereses comerciales, como conferencias marítimas de fletes y comités de armadores.

Artículo 53. Estatuto de las Asociaciones de Puertos.

a) Cada asociación de puertos tendrá la obligación de precisar en sus estatutos los siguientes puntos:

Nombre de la Asociación
Sede
Fines o propósitos
Número de miembros calculados (indefinido o limitado)
Categorías de miembros
Condiciones para pertenecer a cada una de las categorías de miembro.
Número máximo de representantes admitidos por el puerto, por el tráfico o por región.

/Monto de

Monto de las cuotas.
Número de miembros de que se compone el Consejo de Administración y duración de sus encargos.
Procedimiento de las elecciones para el Consejo.
Presidente. Vicepresidente. Contralor.
Secretario General.
Quorum. Procedimiento de votación y resoluciones.
Frecuencia y procedimiento de las reuniones.
Presupuesto.

b) Ninguna asociación portuaria será considerada jurídicamente existente a menos de que haya registrado oficialmente sus estatutos sociales de acuerdo con el procedimiento legal en vigor relativo a las asociaciones civiles sin fines de lucro.

c) Es usual establecer dos categorías principales, "miembros fundadores" y "miembros asociados" a los cuales se agregan a veces, "miembros honorarios". Los "miembros fundadores" son generalmente los puertos, las cámaras de comercio y las municipalidades. Los "miembros asociados" son los usuarios del puerto y las industrias privadas que tienen intereses en los puertos.

Artículo 54. Sede de las asociaciones portuarias. Para que las asociaciones portuarias conserven su caracter privado y su independencia, su domicilio legal no podrá establecerse en un ministerio o en un edificio público.

Las asociaciones portuarias tampoco podrán tener su sede social en una compañía de navegación.

Capítulo 11. Asociaciones nacionales e internacionales de puertos

Artículo 55. Legalidad de las asociaciones portuarias. Los puertos situados en el territorio de la República, independientemente de su sistema de administración, podrán agruparse y constituir asociaciones nacionales de formas diversas.

Artículo 56. Condiciones para disfrutar del título y los privilegios concedidos a las Asociaciones portuarias.

a) Todo grupo de puertos situados en el territorio de la república podrá considerarse como asociación y disfrutar de los privilegios que se le confiera siempre y cuando se forme de acuerdo con las disposiciones contenidas en los artículos 50 a 55.

/b) Las agrupaciones

b) Las agrupaciones de personal portuario de diversas categorías, los grupos de usuarios de puertos diferentes y los grupos de industrias idénticas que trabajen en distintos puertos, tendrán la obligación de precisar en su título oficial los intereses que representan, evitando utilizar el título genérico de "Asociación de Puertos". Dichas asociaciones del personal de puerto deberán ajustarse y quedar sometidas a las disposiciones generales en vigor sobre sindicatos.

Artículo 57. Condiciones de adhesión a asociaciones internacionales o extranjeras

a) Las Asociaciones nacionales de puertos podrán ser miembros de asociaciones nacionales de puertos extranjeros y de asociaciones internacionales de puertos. En el seno de estas asociaciones, los delegados de las asociaciones nacionales de puertos podrán representar a cada uno de sus miembros individualmente o en conjunto, según las instrucciones que hayan recibido de su Consejo.

b) Los puertos (de la república) que no pertenezcan a una asociación nacional podrán ser miembros de una asociación internacional de puertos previa aprobación de las autoridades competentes.

c) Cualquier puerto (de la república) podrá ser miembro de la Asociación de Puertos de América Central.

ANEXO AL CAPITULO 11 DEL TITULO I (Sección C)

Asociación de Puertos Centroamericanos

(Proyecto de acuerdo para su constitución)

1. Nombre oficial de la Asociación. En beneficio de la economía de las cinco repúblicas de Centroamérica y para satisfacer la necesidad que tienen sus puertos de establecer contactos permanentes entre ellos, se crea una agrupación cuya designación oficial es "Asociación de Puertos Centroamericanos".

2. Objetos de la Asociación de Puertos Centroamericanos

Los fines y propósitos de la Asociación de Puertos Centroamericanos, que de aquí en adelante se denominará "la Asociación", son los siguientes:

a) En el plano regional

i) Permitir el conocimiento mutuo entre los puertos de las cinco repúblicas a fin de acabar con el inapropiado aislamiento en que se encuentran y que trae como consecuencia grandes diferencias en los reglamentos, formalidades administrativas, métodos de trabajo, etc., utilizados en cada uno de ellos.

ii) Constituir un grupo unido de defensa de los intereses de cada uno de los puertos y de su conjunto frente a determinadas agrupaciones homogéneas como son las asociaciones de armadores y las conferencias marítimas de tarifas de flete.

b) En el aspecto técnico

i) Intercambiar informaciones sobre construcción y mantenimiento de las obras portuarias, infraestructuras y superestructuras. (Estos informes podrán referirse al aspecto puramente técnico, los precios de costo y la mano de obra utilizada, por las sociedades nacionales o extranjeras encargadas de los trabajos y de supervisarlos).

ii) Elaborar programas de trabajos en común, a fin de obtener mejores precios en los estudios, suministro de materiales y servicios tales como dragado, y también para aprovechar los sistemas de financiamiento o condiciones de pago más favorables.

iii) Elaborar los reglamentos náuticos en común, respecto a las ayudas a la navegación, la navegación misma, el amarre de los buques, la seguridad de los buques y de las obras portuarias (para evitar la dispersión y las contradicciones entre reglamentos de puertos cercanos que colocan a los buques en situación difícil).

/c) En el campo

c) En el campo administrativo con excepción del aduanal

i) Estudiar la dirección del puerto y de su administración, en la forma más favorable para los usuarios;

ii) Elaborar reglamentos, usos y procedimientos administrativos simplificados que puedan ser adoptados por varios puertos;

iii) Estudiar documentos e impresos uniformes que sean aceptados sin dificultad en cualquier puerto;

iv) Ocuparse de cuanto se refiere al personal portuario, su formación y estatuto;

v) Todo lo referente a cuestiones contencioso-administrativas;

vi) Editar guías o manuales sobre las formalidades que deberán observarse para los buques y las mercancías a fin de evitar la ignorancia, confusiones, interpretaciones erróneas, injusticias y multas que frecuentemente se imponen a los buques.

d) En el campo comercial

i) Estudiar la competencia entre puertos para tratar de evitarla por medio de acuerdos de zonas de influencia, de tráficos, tarifas, especialización y cualquier otra que permita evitar los gastos y las pérdidas de tiempo que implica para ellos;

ii) Estudiar la explotación del puerto en la forma más favorable para los usuarios;

iii) Cuestiones de mantenimiento;

iv) Estudiar clasificaciones uniformes de categorías de mercancías y la edición de los vocabularios correspondientes;

v) Cuestiones de tarifas, sus bases y método de cálculo;

vi) Elaborar reglamentos y usos comerciales simplificados y que puedan ser adoptados por varios puertos;

vii) Estudiar documentos y formas impresas comerciales uniformes, que sean aceptadas sin dificultad por cualquier puerto y el comercio en general;

viii) Editar guías manuales de tarifas para buques y mercancía;

ix) Estudiar los robos y hurtos y su prevención por medio de una policía privada; y toda clase de reclamaciones de carácter comercial;

x) Proporcionar informaciones comerciales a los buques por radio en forma de un diario hablado titulado "Crónica de los puertos".

/e) En el campo

e) En el campo fiscal y aduanal

i) Estudiar el financiamiento de las obras;

ii) Estudiar ciertos problemas de contabilidad portuaria en combinación con la contabilidad pública del Estado;

iii) Cuestiones aduaneras y de zonas libres;

iv) Problemas de las estadísticas: su elaboración y utilización.

f) En el aspecto de la defensa de los intereses portuarios: La Asociación podrá encargarse de la representación de los intereses de los puertos o de los diversos miembros de la asociación, ya sea ante el poder ejecutivo o ante las cámaras de comercio, o cualquier organismo público o privado, nacional, extranjero o internacional. Podrá defender estos mismos intereses frente a toda asociación, federación, organización sindical o sociedad comercial, nacional, internacional o extranjera.

3. Comités y grupos de trabajo en el seno de la Asociación. De acuerdo con la necesidad de los trabajos, la Asociación podrá establecer en forma permanente o temporal, comités o grupos de trabajo permanentes o temporales según los distintos sistemas de administración de puertos o de sus principales tráficos en las zonas geográficas donde se encuentren los puertos.

4. La Asociación es una sociedad privada sin propósito de lucro. Aunque puede contar entre sus miembros a puertos administrados por el Estado o autoridades portuarias en las cuales pueda estar representado el Estado, la Asociación portuaria centroamericana constituye una asociación civil sin propósito de lucro.

5. Independencia política y gubernamental. La Asociación permanecerá libre de toda ingerencia de los Estados. Será también independiente de toda política nacional, regional o extranjera.

No admitirá representante directo de los Estados, pero verá con agrado como delegado de un puerto administrado por el Estado, por una autoridad portuaria o cualquier otra, a un funcionario público, si ocupa un puesto oficial en el puerto que representa en la Asociación.

6. Características y atribuciones de la Asociación

a) La Asociación disfrutará de personalidad jurídica. Podrá celebrar contratos y actos jurídicos. En particular, podrá recibir, comprar, alquilar, donar, vender e hipotecar todo bien mueble e inmueble, así como gestionar préstamos o tramitar subvenciones.

/b) La Asociación

b) La Asociación podrá ser miembro de asociaciones nacionales, extranjeras o internacionales.

c) La Asociación podrá representar a sus miembros, ya sea individualmente o en su conjunto, ante los gobiernos, uniones de gobiernos, organismos públicos, asociaciones nacionales, sociedades comerciales extranjeras o internacionales así como ante los grupos de intereses comerciales tales como conferencias marítimas de flete y comités de armadores.

7. Estatutos de la Asociación

a) Sede. La sede de la Asociación será....., con posibilidad de cambiarla cada tres años a fin de transferirla a otra de las cinco repúblicas centroamericanas.

b) Miembros. El número total de los miembros incorporados no podrá exceder de 30, 15 de los cuales por lo menos deberán ser puertos; los demás podrán ser municipios, cámaras de comercio, organismos o asociaciones públicas de Centroamérica, asociaciones nacionales de puertos en especial.

El número de los miembros asociados no podrá exceder de 50. El número de miembros honorarios no podrá exceder de 10, incluyéndose entre ellos: la CEPAL de las Naciones Unidas; la ODECA; la Unión Panamericana; la Organización Internacional Consultiva Marítima de las Naciones Unidas; el Instituto Panamericano de Geografía e Historia, y el Instituto Hidrográfico Internacional.

c) Asamblea General. La Asamblea General se efectuará cada dos años en lugares distintos. Procederá a la elección de 10 miembros del Consejo de Administración por voto secreto de los miembros incorporados y asociados presentes. Los miembros honorarios no tendrán derecho de voto.

La elección comprenderá los diez miembros y cada miembro del consejo será elegido individualmente y por mayoría de votos de los presentes. Los miembros incorporados tendrán derecho a dos votos cada uno, y los miembros asociados solamente a uno. Todo miembro incorporado o asociado, o todo delegado de un miembro incorporado o asociado, podrá formar parte del Consejo siempre y cuando pertenezca como nacional a una de las cinco repúblicas.

/d) Consejo

d) Consejo

i) El Consejo quedará integrado por 10 miembros elegidos por períodos de dos años. El mismo procederá a la designación de su Presidente y Vicepresidente;

ii) El Presidente y el Vicepresidente electos propondrán al Consejo la designación de un contralor financiero, que podrá ser escogido entre los miembros del Consejo, aunque no necesariamente;

iii) El Presidente y el Vicepresidente electos propondrán al Consejo la designación de un secretario general retribuido o la confirmación de las funciones del existente;

iv) El Consejo fijará el programa de trabajo a la Asociación; elaborará el presupuesto; reclutará el personal necesario; vigilará que la Asociación alcance sus objetivos;

v) Las decisiones y resoluciones del Consejo se tomarán por mayoría de los miembros presentes, siempre y cuando exista quórum (5 miembros por lo menos).

En caso de votación, el Presidente y el Vicepresidente tendrán derecho a tres y dos votos, respectivamente.

vi) El Consejo se reunirá por lo menos cada tres meses;

vii) No se retribuirán las funciones de los miembros del Consejo, pero se les reembolsará sus gastos de viaje;

viii) Los miembros de la Asociación podrán asistir a las reuniones del Consejo y participar en los debates, con voz pero sin voto. En casos excepcionales, sin embargo, el Consejo podrá realizar sesiones a puerta cerrada.

e) Secretario General. El Secretario General será un técnico. Será retribuído permanentemente por la Asociación a la que deberá dar el impulso necesario. El cargo de secretario general no podrá ser ocupado por ninguno de los miembros del Consejo. Asistirá a las reuniones del Consejo y vigilará que se ejecuten las resoluciones tomadas.

Para el cargo de secretario general podrá ser designada cualquier persona, aunque no pertenezca a ninguna de las cinco repúblicas centroamericanas.

/f) Medidas

f) Medidas provisionales. Se solicitará ayuda a la CEPAL de las Naciones Unidas para la iniciación de actividades de la Asociación de Puertos de Centroamérica y con este fin, poner a su disposición y por un período suficiente una sede adecuada y un experto calificado.

Firmas de los Ministros de Economía
de los países centroamericanos

TITULO II. PERSONAL PORTUARIO

Sección A. DIRECTOR DEL PUERTO

Capítulo 1. Autoridad oficial del Director del puerto

Artículo 1. El Director del puerto como delegado del poder central en el nivel local

a) En los puertos públicos administrados por el Estado, el Director del puerto deberá ser considerado como un funcionario público de rango superior.

b) En los puertos públicos administrados por una autoridad portuaria, ésta delegará en el Director del puerto determinadas responsabilidades, particularmente en materia de administración de bienes de dominio público. El Director del puerto, sea o no funcionario, será considerado como delegado oficial del poder central en el nivel local, y tendrá derecho a recibir la ayuda y consideraciones que a su cargo corresponden por todos los funcionarios del Estado para el mejor desempeño de su misión.

Artículo 2. Cooperación del Director del puerto con las autoridades. El Director del puerto, como delegado oficial del poder central, tendrá la obligación de dar a todos los funcionarios públicos la ayuda y asistencia necesarias para el desempeño de sus funciones, particularmente en lo que concierne a la seguridad nacional, la inmigración, la policía, la aduana, el trabajo portuario y la reglamentación de la navegación.

Artículo 3. Capitanes de puerto. Las disposiciones anteriores son aplicables a los capitanes de puerto cuando desempeñen funciones de Director del puerto.

Capítulo 2. Atribuciones del Director del puerto

Artículo 4. Atribuciones del Director del puerto. Las atribuciones del Director del puerto son las siguientes:

a) Reglamentación y control de la entrada y salida de los buques

i) El Director del puerto puede negar la entrada a buques que no llenen los requisitos establecidos en los reglamentos de los Servicios de Salubridad, de Policía o Migración, de Aduanas, o de cualquier otra dependencia oficial.

/ Puede negar

Puede negar también la entrada a buques que pertenezcan a una compañía que en la escala precedente se hubieren comportado indebidamente mal o hubiesen violado los reglamentos portuarios.

El Director del puerto podrá negar la entrada a los buques cuyo cargamento, en su concepto, pueda crear un peligro.

Podrá también negar la entrada a un buque cuyo mal estado pueda requerir una estancia en el puerto excesivamente prolongada.

ii) El Director del puerto puede negar la salida a un buque que no haya pagado sus impuestos, o que tuviese deudas pendientes o problemas con la policía.

Podrá también negar la salida a un buque que contravenga los reglamentos sobre líneas de carga, balaste, tripulación mínima exigida para la maniobra o el arrumaje de las mercancías.

b) Reglamentación y control de la navegación

i) El Director del puerto reglamenta la navegación en el puerto, vigila las luces, faros y balizas, y las diversas ayudas a la navegación en coordinación con los servicios estatales responsables.

ii) Supervisará los servicios locales de pilotaje.

iii) Vigilará la seguridad del buque en el puerto desde el punto de vista del amarre o incendio, procurará que estén expeditos los canales de acceso y hará retirar los estorbos que puedan encontrarse en dichos canales.

iv) Vigilará los servicios públicos o privados de remolque.

v) Estará encargado de las investigaciones en caso de accidentes de navegación.

c) Reglamentación y control de las obras portuarias

i) El Director del puerto, de acuerdo con los departamentos del Estado, vigilará el mantenimiento de las obras portuarias.

ii) Reglamentará su utilización por los usuarios, buques y mercancías.

d) Reglamentación en el dominio comercial

El Director del puerto estará encargado de explotar en la forma más adecuada las instalaciones portuarias y podrá dictar los reglamentos necesarios a ello tendientes. Podrá, en especial, limitar la

/duración

duración de la estancia de los buques en el puerto y obligarles a continuar sus operaciones comerciales en un plazo fijado con anticipación.

Entregará a las sociedades comerciales las autorizaciones necesarias para trabajar en el puerto y podrá revocarlas en cualquier momento.

e) Auxiliar de los servicios públicos

El Director del puerto deberá facilitar el cumplimiento de sus funciones a los diversos órganos del Estado (Armada, Marina, Inspección de la Marina Mercante, Policía, Sanidad, Aduanas, Agricultura, etc.)

Artículo 5. El Director del puerto como delegado del Consejo de Administración de la autoridad portuaria. Cuando se trate de un puerto administrado por una autoridad portuaria, el Director tendrá además las atribuciones que le son confiadas por el Consejo conforme al artículo 32, del título I, relativo a las autoridades portuarias.

Artículo 6. Sanciones a las personas que obstaculicen las funciones del Director del puerto. Toda persona que tratare de impedir que el Director del puerto ejerza plenamente sus funciones, sufrirá la imposición de multa o de prisión.

Si se trata de una persona que se encuentre a bordo de un buque, podrá quedar detenida en el puerto hasta la terminación del proceso. Sólo el Director del puerto podrá dar la autorización de aparejar.

Capítulo 3. Jerarquía en el puerto

Artículo 7. Responsabilidades directas del Director del puerto, independientemente de la forma de administración del mismo. El Director del puerto tendrá la obligación de colaborar estrechamente con el Ministerio de Obras Públicas para el mantenimiento de las obras e instalaciones portuarias locales y el mantenimiento de las ayudas a la navegación; con el Ministerio encargado de Puertos y Marina Mercante para la inspección de la Marina mercante en el nivel local —líneas de carga, matriculación, documentos del buque, marineros— y para la rutina de los servicios locales de pilotaje; con el Ministerio de Trabajo, para la organización y la seguridad de los trabajadores en el puerto.

/Además, el

Además, el Director del puerto tendrá bajo su responsabilidad, la navegación y los movimientos de los buques, su seguridad y la de los marineros y cargamentos que se encuentren en el puerto.

Tendrá encomendada, además, en coordinación con los Ministerios encargados del Comercio y de la Economía, la vigilancia de la mercancía situada en el puerto fuera del control de la aduana; la documentación que acompaña esta mercancía; y la elaboración de las estadísticas de tráfico; y, en vinculación con el Ministerio encargado de la Defensa Nacional, la vigilancia de los lugares que puedan ser puestos a la disposición de la Armada, de la Marina Nacional o de la Aviación Militar en el recinto portuario, impidiendo en especial que sean ocupados por terceros; y la vigilancia de los buques o del material perteneciente a las fuerzas armadas y amarrados o depositados dentro del recinto portuario.

Artículo 8. Límites a la responsabilidad del Director del puerto, cualquiera que sea la forma de administración del puerto. El Director del puerto deberá prestar su ayuda al Ministerio encargado de la Defensa Nacional, en materia de obras militares o arsenales que se encuentren en la circunscripción del puerto y de seguridad nacional; al Ministerio de Sanidad Pública, en materia de reglamentos sanitarios; al Ministerio del Interior, en lo referente a reglamento de policía y migración; al Ministerio de Hacienda, en materia de reglamento de aduanas y al Ministerio de Agricultura o al que corresponda, en materia de reglamentos de pesca y reglamento sobre animales y plantas.

La ayuda prestada por el Director del puerto no podrá en ningún caso implicar su responsabilidad en materia de obras militares o arsenales o en las demás materias citadas.

Artículo 9. Conflicto de atribuciones entre el Director del puerto y los funcionarios. Todo conflicto de atribuciones entre el Director de un puerto y los funcionarios, será solucionado por los jefes jerárquicos de cada uno, es decir, por el Ministerio encargado de puertos y marina mercante por una parte y el Ministerio del cual dependan los funcionarios por la otra.

/Artículo 10.

Artículo 10. Arbitraje por el Director del puerto. En caso de conflicto entre dos funcionarios subalternos por cuestiones que afecten al puerto, el Director podrá intervenir como árbitro y su decisión será considerada definitiva por el nivel superior de los funcionarios en conflicto.

Capítulo 4. Colaboración de los directores del puerto con la Inspección de la Marina Mercante*

Artículo 11. Facilidades a disposición de la Inspección de la Marina Mercante

a) El Director del puerto deberá facilitar el cumplimiento de su tarea a los funcionarios de la Inspección de la Marina Mercante.

b) Salvo disposición en contrario, los gastos de inspección en un puerto correrán por cuenta del gobierno.

Artículo 12. Inspección a cargo del Director del puerto

a) Cuando no puedan realizar la inspección de la marina mercante, los funcionarios civiles del personal del Ministerio encargado de la Dirección General de Marina Mercante y de Puertos, con elementos militares del cuerpo de guardacostas, se pedirá al Director del puerto que la efectúe. En caso de que no pueda hacerla personalmente, la encomendará a uno de sus colaboradores, y de preferencia a algún piloto.

b) El Director del puerto, el puerto o la autoridad portuaria disfrutarán de un subsidio especial del gobierno para cubrir los gastos de inspección de la marina mercante, cuando les haya sido confiada.

Sección B. FUNCIONARIOS DE LOS SERVICIOS DE PILOTAJE (O PRACTICOS)

Capítulo 5. Organización de los servicios de pilotaje

Artículo 13. Funciones de los servicios de pilotaje. Los servicios de pilotaje, tendrán a su cargo las siguientes funciones:

a) Conducción de buques a la entrada y salida del puerto;

b) Maniobras de amarre y aparejamiento de los buques con la ayuda de los vapores de pilotaje.

* La Inspección de la Marina Mercante es un servicio necesario para poder vigilar en las aguas jurisdiccionales el cumplimiento, por nacionales y extranjeros, de los acuerdos internacionales adoptados por el país y las leyes y reglamentos nacionales vigentes de carácter marítimo. La Inspección de la Marina Mercante detenta, al nivel local o regional, las atribuciones que corresponden al Ministerio de la Marina Mercante, en cuya representación actúa.

/Artículo 14.

Artículo 14. Organización de los servicios de pilotaje. Los servicios de pilotaje estarán integrados por los siguientes organismos:

a) Secciones locales de pilotaje

En cada uno de los puertos enumerados por decreto especial habrá una estación local de pilotaje. La extensión y los límites de cada una serán variables, dependiendo de las distancias con respecto al centro del puerto y del tráfico y las dificultades locales de navegación.

La estación local de pilotaje estará domiciliada en la Dirección del puerto; su jurisdicción podrá, sin embargo, ser diferente a la asignada a la autoridad portuaria.

b) Oficina central de pilotaje

Bajo el control del Ministerio encargado, funcionará la Oficina Central de Pilotaje.

Las atribuciones de la Oficina Central de Pilotaje son las siguientes:

i) organización, administración y control de las estaciones locales de pilotaje;

ii) condición jurídica de los pilotos; reclutamiento, retribuciones, pensiones y medidas disciplinarias;

iii) control de licencias a los capitanes autorizados y guías locales;

iv) control de las tripulaciones y vapores de pilotaje;

v) iniciativas y promoción de todos los medios de orden náutico que puedan acelerar la rotación de los buques en los puertos;

vi) manejo de la Caja nacional de pilotaje, y, especialmente para el equilibrio de su presupuesto, vigilancia y homologación oficial de las tarifas de pilotaje.

Artículo 15. Personal de pilotaje. Los servicios de pilotaje serán prestados por técnicos de la navegación asistidos por el personal administrativo y contable necesario.

El estatuto y el reclutamiento de este personal se fijará por decreto especial.

/Artículo 16.

Artículo 16. Pilotaje obligatorio. El pilotaje será obligatorio para todo buque que, por su tonelaje y el lugar de destino, corra peligro de dañarse o de dañar las obras portuarias.

La Oficina Central de Pilotaje determinará para cada puerto las condiciones de zona y de calado que exijan la utilización del servicio de pilotaje.

ANEXO AL CAPITULO 5 DEL TITULO II (Sección B)

Personal de Pilotaje

(Proyecto de Decreto)

1. Integración del personal de pilotaje. El personal de pilotaje comprenderá los pilotos eventuales y pilotos a los cuales se les asignen los marineros y mecánicos que integren las tripulaciones. Se considerarán igualmente pertenecientes al personal de pilotaje los auxiliares administrativos contratados por la Oficina Central de Pilotaje si son pagados con los fondos de la Caja Nacional de Pilotaje.

2. De los pilotos (o prácticos)

Pilotos eventuales

i) Los pilotos eventuales serán nombrados por la Oficina Central de Pilotaje de entre los candidatos que hayan demostrado poseer un perfecto conocimiento de la costa y del puerto para el que se solicitan las funciones de piloto;

ii) No podrá nombrarse a ningún candidato que no haya conducido un buque con un tonelaje bruto mínimo de 2 000 toneladas durante seis meses por lo menos;

iii) Los extranjeros podrán ser nombrados pilotos eventuales. Disfrutarán de las mismas ventajas que los pilotos nacionales; y no podrá obligárseles a cambiar de nacionalidad;

iv) Los pilotos eventuales sólo podrán, en principio, conducir buques de tonelaje limitado. Para cada puerto, el límite de tonelaje autorizado será fijado por la Oficina Central de Pilotaje con base en los peligros de la navegación para un calado determinado.

Pilotos. Después de veinticuatro meses de servicio satisfactorio, los pilotos eventuales serán promovidos a pilotos por la Oficina de Pilotaje y quedarán autorizados para conducir buques de todos los tonelajes.

/Pilotos

Pilotos internacionales. Los pilotos con un mínimo de diez años de antigüedad en los servicios de pilotaje, podrán, si existe algún tratado al respecto entre los diversos países centroamericanos, ser autorizados a efectuar en forma permanente la conducción de los buques entre puertos vecinos que pertenezcan a diferentes países de Centroamérica.[1/]

3. Estatuto y función de los pilotos

Los pilotos serán empleados de los servicios de pilotaje, y deberán disfrutar de un contrato idéntico para todos. Dependerán de la Oficina Central de Pilotaje para su reclutamiento, salario, promoción y medidas disciplinarias, y podrá suspendérseles temporal o definitivamente cuando las necesidades del servicio así lo exigieren, o en caso de falta profesional grave, mala conducta o invalidez.

Los servicios de pilotaje pondrán a los pilotos a disposición de las autoridades portuarias que los soliciten. Por consiguiente, dentro de los límites y de acuerdo con los usos y tradiciones que fije la Oficina Central de Pilotaje, deberán obedecer al Consejo de Administración de la autoridad portuaria representada por el Director del puerto, jefe jerárquico directo de los pilotos.

Para la fijación de sus salarios y prerrogativas, se considerará a los pilotos como empleados superiores de una autoridad portuaria. Deberán desempeñar el papel de consejeros náuticos del Director del puerto, e indicarsele principalmente el calado máximo de los buques que se pueda aceptar en las distintas zonas según las mareas, estaciones, intemperies, movimiento de fondos y dragados; le indicarán las mejoras que puedan hacerse a las ayudas a la navegación y le darán cuenta de las averías que las mismas hayan podido sufrir, sea de noche o de día.

Para ganar tiempo, los pilotos podrán entregar al capitán el correo, cables, y documentos diversos destinados a los buques. Podrán actuar como subagentes de los servicios de sanidad, de policía y de las autoridades portuarias.

1/ Por ejemplo, el caso de un piloto que conduce un buque a Amapala, y después a La Unión, o de Tela a Puerto Cortés y después a Puerto Santo Tomás o El Estor.

/e) Para facilitar

Para facilitar la escala del buque, los pilotos deberán informar de los usos del puerto al capitán y, con este fin, entregarle eventualmente un ejemplar de los reglamentos locales.

Los pilotos deberán llevar siempre consigo un aparato de radiotelefonía "Walkie-talkie" que les permita comunicarse rápidamente con los diversos servicios del puerto.

Ningún piloto podrá abandonar un buque sin que el capitán haya llenado previamente un certificado que especifique el servicio de pilotaje prestado.

El uniforme de los pilotos y las condiciones de su uso serán regulados por la Oficina Central de Pilotaje.

4. Retribución de los pilotos. Los sueldos de los pilotos serán pagados por la Caja Nacional de Pilotaje. Su retribución consistirá en un salario mínimo mensual y en primas adicionales calculadas sobre el total de los derechos de pilotaje adeudados y percibidos en el curso de los meses precedentes.

Los pilotos disfrutarán de un Fondo de Ayuda y de un retiro en las condiciones establecidas por la Caja Nacional de Pilotaje.

5. Tripulación de pilotaje. Los marineros y mecánicos de los vapores de pilotaje se considerarán empleados de los Servicios de Pilotaje y dependerán de la Oficina Central de Pilotaje para su reclutamiento, salario, promoción, medidas disciplinarias, etc. Dicha oficina podrá suspenderles en sus funciones en caso de falta profesional grave, mala conducta o invalidez.

A fin de asegurar la continuidad del servicio, la autoridad portuaria podrá intervenir temporal y excepcionalmente en cuestiones relativas a miembros de la tripulación de pilotaje.

6. Personal auxiliar administrativo. Los auxiliares administrativos se considerarán empleados de los Servicios de Pilotaje, con los cuales firmen contrato.

7. Capitanes con licencia.

Los capitanes que hayan obtenido licencia para conducir un buque sin necesidad del Servicio de Pilotaje, no forman parte del personal del mismo.

La expedición de una licencia no tomará en cuenta ni la nacionalidad del capitán ni la del pabellón del buque que conduce.

/La licencia

La licencia que autorice a un capitán de buque a entrar o salir de un puerto sin piloto, sólo será válida para un puerto determinado. El capitán podrá obtener tantas licencias que le autoricen para la conducción del buque sin servicio de piloto de puerto, como puertos frecuente.

Un buque podrá entrar y salir del puerto sin el piloto indicado para tal cometido cuando el capitán o el primer oficial hayan obtenido licencia para ello. La licencia se entregará únicamente al capitán o al primer oficial y nunca a oficiales de rango inferior.

Las licencias serán personales; no se expedirán al buque, sino al capitán o al primer oficial; y serán intransferibles y utilizables por el beneficiario en todos los buques y compañías donde preste sus servicios.

El capitán o el primer oficial únicamente podrán conducir sin piloto de puerto el buque en el cual navegan oficialmente. No podrán dar a otro buque consejos de pilotaje por radio, ni autorizarlo a "seguirlos".

La licencia se expedirá previo pago de un derecho fijado por la Caja Nacional de Pilotaje y tendrán una validez de 24 meses.

8. Licencia de guía local. Los guías locales no forman parte del personal de Servicios de Pilotaje. El otorgamiento de una licencia de "guía local" será gratuito.

9. Disposiciones transitorias. Los nacionales y extranjeros que, al entrar en vigor el presente decreto, se encuentren actuando como consejeros de los capitanes de buque para la entrada y salida de los buques en los puertos, cualquiera que sea el lugar donde lo hagan, serán nombrados oficialmente pilotos por la Oficina Central de Pilotaje dentro de los tres meses siguientes.

Las nuevas disposiciones que se dicten en el futuro podrán beneficiarles pero los salarios que se les fijen no podrán ser en ningún caso inferiores a los que estaban percibiendo con anterioridad a su nombramiento de pilotos.

/Capítulo 6.

Capítulo 6. Pilotos y tripulación de pilotaje

A. De los pilotos

Artículo 17. Monopolio de los pilotos

a) Dentro de los límites de la estación local de pilotaje a la que pertenezcan, los pilotos tendrán monopolio de hecho y de derecho.

b) Ningún piloto podrá conducir un buque más allá de los límites de la estación local de pilotaje a la que pertenezca, salvo autorización expresa.

c) Toda persona no autorizada que se haga pasar por piloto u ofrezca sus servicios para conducir un buque, podrá ser castigado con prisión hasta de seis meses.

Artículo 18. Extensión y límites de la responsabilidad de los pilotos

a) El piloto será únicamente el consejero técnico del capitán del buque en lo que respecta a la ruta a seguir, quedándole prohibido tomar definitivamente los mandos del buque.

b) El capitán será el único responsable legal de la conducción del buque, cuyos defectos y cualidades conoce mejor que el piloto. Sólo podrán exigirse responsabilidades al piloto en caso de falta grave demostrada por el armador.

c) Todo piloto tendrá derecho a negarse a conducir un buque cuyo calado sobrepase el máximo autorizado en su licencia de pilotaje. Ningún piloto, salvo autorización especial, podrá manejar un buque cuyo calado sobrepase el indicado en su licencia de pilotaje.

d) Todo piloto tendrá derecho a negarse a conducir un buque cuyo calado le parezca excesivo para los lugares por donde se le quiera hacer navegar.

e) En el caso de entrada al puerto, la misión del piloto cesará cuando el buque haya amarrado o atracado definitivamente y su máquina se haya detenido.

f) En el caso de una salida de puerto, su función cesará cuando el buque haya llegado a ruta libre.

g) Ningún piloto podrá ser pecuniariamente responsable de las averías o daños que cause a personas, a un buque o a obras portuarias; esta responsabilidad correrá por cuenta del capitán, por ser el piloto únicamente su asesor

/Por esa

Por esa misma razón, ninguna autoridad portuaria podrá ser declarada responsable de averías o daños causados a personas o a buques, por la falta de un piloto oficial que dependa de dicha autoridad.

h) Ningún piloto podrá abandonar la nave, aunque haya terminado su misión, sin una orden del capitán del buque que acaba de conducir.

Si, por accidente, un buque encallase durante el pilotaje, el piloto no podrá abandonarlo a menos que el comandante del buque encallado se lo ordene por escrito.

B. De las tripulaciones y embarcaciones de pilotaje

Artículo 19. Atribuciones de las tripulaciones y embarcaciones de pilotaje. Las tripulaciones y embarcaciones de pilotaje tendrán a su cargo las siguientes funciones:

A la entrada de los buques: conducción de los pilotos a bordo y maniobra de amarre de los buques a lo largo del muelle o sobre las boyas en rada.

A la salida de los buques: largamiento de amarras que retienen el buque, y transporte del piloto de regreso al puerto una vez desempeñada su misión.

Artículo 20. Embarcaciones de pilotaje. Las embarcaciones de pilotaje son utilizadas por los pilotos en el ejercicio de sus funciones. Estas embarcaciones pertenecerán a la Caja Nacional de Pilotaje. Estarán bajo el mando de un marino calificado y a las órdenes de la sección local.

Artículo 21. Tripulación de pilotaje. Las tripulaciones de pilotaje estarán integradas por los marinos y mecánicos calificados a bordo de las embarcaciones de pilotaje.

La tripulación estará encargada de las reparaciones corrientes, del mantenimiento y de la conducción de las embarcaciones.

Su estatuto será fijado por la Oficina Central de Pilotaje; podrán ser asignados a los servicios de pilotaje por contrato o ser contratados temporalmente por las autoridades portuarias.

/Capítulo 7.

Capítulo 7. Capitanes autorizados y guías locales

Artículo 22. Casos especiales en que el pilotaje no es obligatorio. Capitanes autorizados. La Oficina Central de Pilotaje podrá expedir licencias para entrar y salir sin pilotos de puerto a aquellos capitanes nacionales o extranjeros que puedan justificar por su experiencia conocimiento suficiente de los lugares que frecuentan con el buque bajo su mando.

La Oficina Central de Pilotaje fija las condiciones para la expedición de estas licencias.

Artículo 23. Guías locales

a) En los puertos pequeños de acceso fácil, o en aquéllos cuyo tráfico no sea lo suficientemente importante para justificar la creación de una sección local de pilotaje, la Oficina Central de Pilotaje podrá autorizar "guías locales".

b) Nadie podrá aconsejar a los capitanes de buque como "guía local" sin previa autorización de la Oficina Central.

c) Los servicios de los guías locales en ningún caso deberán considerarse obligatorios y los guías locales deberán hacer saber al capitán a quien ofrezcan sus servicios, que no son pilotos oficiales.

d) Los guías locales no serán retribuidos por la Caja Nacional de Pilotaje, sino por una suma fijada de común acuerdo entre el interesado y el capitán al que ofrezca sus servicios.

Capítulo 8. Tarifas de Pilotaje. Caja Nacional de Pilotaje

A. Tarifas de pilotaje

Artículo 24. Derechos de pilotaje. Todo impuesto denominado "de pilotaje" deberá corresponder a una posibilidad de utilización de un piloto de puerto para los buques. Quedará prohibido pagar derechos de pilotaje simulado.

Artículo 25. Fijación de las tarifas de pilotaje

La Oficina Central de Pilotaje encargada de administrar la Caja Nacional de Pilotaje, fijará las tasas de pilotaje de acuerdo con el Consejo de Administración del puerto.

/ Sólo la

Sólo la Oficina Central de Pilotaje podrá crear o modificar las tarifas de pilotaje; se considerará nulo cualquier acuerdo que se celebre entre un consejo de administración de puerto o los pilotos y un armador, tendiente a modificar el monto oficial de las tasas de pilotaje.

Artículo 26. Homologación oficial de las tasas de pilotaje. No podrá aplicarse ninguna tasa de pilotaje sin previo aviso de la Oficina Central de Pilotaje. El aviso se hará por medio de la publicación correspondiente en el Diario Oficial a instancias de la Oficina Central de pilotaje. Deberán transcurrir tres meses entre la fecha de publicación en el Diario Oficial y la entrada en vigor del impuesto.

Artículo 27. Monto de las tasas de pilotaje. Tarifas. Las tarifas serán objeto de un decreto especial que precise la base de tarifación, la zona de aplicación, las mejoras, reducciones, excepciones y modalidades eventuales. Estas tarifas serán revisadas cada vez que las circunstancias lo exijan, particularmente como resultado de trabajos portuarios y nuevos dragados.

Artículo 28. Discriminación de pabellón. Los derechos de pilotaje deberán ser idénticos sin distinción de pabellón, para todos los buques que utilicen el puerto. Será nulo todo derecho de pilotaje basado en la nacionalidad del buque o del capitán.

Artículo 29. Obligación de pagar los derechos de pilotaje.

Todo buque sometido al pilotaje obligatorio deberá pagar los derechos correspondientes a su categoría aunque no haya utilizado los servicios del piloto exigido por el reglamento.

Los buques pilotados por los capitanes autorizados tendrán derecho a una reducción sobre el derecho del pilotaje.

Los derechos de pilotaje deberán ser pagados dentro de un plazo determinado y su adeudo podrá implicar la negación del acceso a un puerto a un buque que no hubiese pagado lo adeudado por este concepto en la escala precedente.

/B. Caja Nacional

B. Caja Nacional de Pilotaje

Artículo 30. Atribuciones de la Caja Nacional de Pilotaje. La Caja Nacional de Pilotaje procurará equilibrar los ingresos y los gastos de los servicios de pilotaje. Propondrá las tarifas de pilotaje que estime conveniente cobrar a los buques a fin de asegurar el equilibrio presupuestal de la Caja. Invertirá en forma segura el excedente de los ingresos disponibles, y si el presupuesto lo permite, hará contribuciones eventuales a los gastos de mantenimiento de las ayudas a la navegación.

Artículo 31. Gerencia de la Caja Nacional de Pilotaje. La Oficina Central de Pilotaje tendrá a su cargo la gerencia de la Caja Nacional de Pilotaje. Deberá seguir las instrucciones del Consejo de dicha Caja.

Artículo 32. Consejo de la Caja Nacional de Pilotaje. El Consejo de la Caja Nacional de Pilotaje será el encargado de especificar el funcionamiento de la Oficina Central de Pilotaje encargada del manejo de esta Caja.

Este Consejo se compondrá de las siguientes personas:

1 Representante del Ministerio de Finanzas, Presidente
1 Representante del Ministerio de Trabajo, Vicepresidente
El Jefe de la Oficina de Pilotaje, Gerente
1 Director de puerto
1 Piloto
1 Representante del Ministerio de Obras Públicas
1 Oficial del cuerpo de guardacostas

Estos miembros serán nombrados por decreto para un período de tres años.

El Consejo deberá reunirse cada seis meses.

Las decisiones que se tomen sólo serán válidas cuando asistan por lo menos cuatro miembros.

Las decisiones serán tomadas por mayoría de votos, teniendo los votos igual valor.

/ANEXO AL

ANEXO AL CAPITULO 8 DEL TITULO II (Sección B)

Establecimiento de las tarifas de pilotaje

(Poryecto de Decreto)

1. Base de las tarifas. Las tarifas de pilotaje se calcularán sobre el calado efectivo del buque en el momento de su entrada o salida del puerto. Llevarán incluídos los gastos del servicio de amarre o aparejamiento.

2. Zonas de fijación de tarifas. El puerto y sus alrededores podrán dividirse en varias zonas, según la distancia y las dificultades de navegación para las que podrán fijarse tarifas diferentes.

3. Reducción de los derechos de pilotaje

a) Podrán fijarse derechos de pilotaje reducidos, a la entrada o a la salida, según las dificultades de la navegación en uno u otro sentido.

b) Se autorizarán tarifas reducidas en favor de ciertos tipos de buque cuyo tráfico desee incrementarse.

c) Podrán concederse reducciones en los siguientes casos; buques que se trasladen de un poste de anclaje o de otro lugar al muelle; desplazamiento al interior del puerto; salida y retorno (o viceversa) en un plazo de algunas horas para reparaciones, ensayos de máquinas, compensación de los compases, reavituallamiento, desembarco de un enfermo o miembro de la tripulación, complemento de tripulación o limpia de cisternas.

d) Los buques dirigidos por capitanes autorizados podrán obtener una reducción hasta del 75 por ciento de los derechos a que aquí se hace referencia.

e) El servicio podrá proporcionarse a título gratuito en casos de buques de guerra, cruceros, barcos hidrográficos o en misión científica, y yates oficiales en visita.

/4. Recargo a

4. Recargo a los derechos de pilotaje. Podrá fijarse un aumento a los derechos habituales de pilotaje en el caso de servicios nocturnos en determinadas circunstancias, meteorológicas o de tráfico intenso, que exijan de los pilotos un esfuerzo mayor. Podrá fijarse igualmente un aumento para los buques que transporten explosivos o mercancía peligrosa.

5. Formalidades administrativas. Los derechos se pagarán a la Caja de Ingresos del puerto, que deberá entregarlos mensualmente a la Caja Nacional de Pilotaje.

No podrá recibirse ningún pago sin la entrega de un recibo reglamentario expedido en nombre de la Caja Nacional de Pilotaje.

Los pilotos podrán cobrar los derechos de pilotaje adeudados por un buque. Bajo pena de falta profesional grave, estos derechos deberán entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes a la Caja de Ingresos de la autoridad portuaria.

/Sección C.

Sección C. FUNCIONARIOS PUBLICOS NO MARITIMOS EN EL PUERTO

Capítulo 9. Ingenieros de puerto

Artículo 33. Relaciones entre ingenieros del Estado y Director del puerto. Salvo disposición en contrario, los ingenieros de puerto gubernamentales no pertenecerán ni al personal portuario, en los puertos administrados por el Estado, ni al de la autoridad portuaria, cuando a ésta se haya confiado la administración del puerto.

Dichos ingenieros continuarán dependiendo de la oficina a la que inicialmente estuvieren asignados, y de ella recibirán sus instrucciones, aun cuando sean destacados a algún puerto por un período largo.

Los ingenieros deberán colaborar estrechamente con el Director del puerto y tomarán en cuenta sus opiniones antes de proceder a hacer trabajos, aunque no se hallen sometidos jerárquicamente y en forma estricta a sus órdenes.

Artículo 34. Iniciativa de los ingenieros en materia de mantenimiento. Los ingenieros gubernamentales conservarán la más amplia iniciativa e independencia en el mantenimiento de las obras existentes de infraestructuras y superestructuras.

Artículo 35. Restricciones a la iniciativa de los ingenieros en materia de construcciones. Para la construcción de nuevas obras de infraestructuras o superestructuras, los ingenieros no podrán iniciar trabajos sin autorización escrita del Director del puerto, que deberá, en el caso de la administración por autoridad portuaria, atenerse a las instrucciones que hubiere recibido del Consejo de Administración de la misma.

Salvo en casos de urgencia, los ingenieros encargados de los trabajos en el puerto deberán apegarse para la realización de sus trabajos a las fechas y épocas sugeridas por el Director. Estas deberán corresponder a los períodos de menor tráfico de los buques y de aglomeración mínima de mercancía en las instalaciones portuarias.

/Artículo 36.

Artículo 36. Colaboración del Director. El Director del puerto deberá prestar ayuda a los ingenieros, pondrá a su disposición las embarcaciones y el personal de que disponga, y variará las maniobras de los buques y los lugares en que se realicen, si ello es necesario.

Artículo 37. Trabajos efectuados por sociedades privadas. Ninguna sociedad privada podrá iniciar trabajos de importancia por cuenta de terceros, si no ha obtenido aprobación previa de sus planos del ingeniero en jefe y obtenido autorización escrita para ejecutarlos; esta autorización sólo será válida con el "visto bueno" del Director del puerto.

Al otorgar la autorización, el ingeniero en jefe o el Director del puerto podrán imponer ciertas condiciones en cuanto a fechas, plazos, procedimientos, métodos y materiales, que la sociedad contratista estará obligada a observar y exigir a los terceros que hayan contratado las obras.

Capítulo 10. Funcionarios de Policía, Migración, Aduana y Sanidad, Agricultura y Servicios Oficiales diversos

Artículo 38. Funcionarios no marítimos y personal portuario. Los funcionarios de policía, migración, aduanas, sanidad, agricultura y servicios diversos destinados a un puerto en forma permanente y contínua, no formarán parte del personal del puerto administrado por el Estado, ni de la Autoridad portuaria cuando a ella le haya sido confiada la administración del puerto.

Estos funcionarios continuarán perteneciendo a su cuerpo de origen y de él recibirán instrucciones.

Además, deberán colaborar con el Director del puerto y tomar en cuenta sus opiniones, aunque no se hallen jerárquicamente bajo sus órdenes.

Artículo 39. Sujeción de funcionarios no marítimos a los Directores de puerto en materia de movimiento de buques. Si las exigencias del tráfico portuario obligan al Director del puerto a tomar medidas excepcionales respecto a horarios y maniobras de los buques, los funcionarios de policía, migración, aduana, sanidad, agricultura y

/demás servicios

demás servicios de un puerto, deberán obedecer sin sujeción a horario ni rutina las disposiciones tomadas en favor de la economía del país y no podrán objetar excusa alguna que obstaculice las decisiones del Director del puerto e implique la espera de los buques.

Artículo 40. Remoción de empleados. El Director del puerto tendrá derecho a exigir el traslado o cambio de un funcionario a las autoridades de quienes dicho funcionario dependa.

Sección D. PERSONAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Capítulo 11. Estatuto del personal

Artículo 41. Condición jurídica del personal. El personal contratado por una autoridad portuaria no formará parte del personal de funcionarios del Estado.

Artículo 42. Otorgamiento de un estatuto. Las autoridades portuarias podrán dictar un estatuto en beneficio del personal. En el mismo se fijarán las jerarquías, condiciones de acceso a los diferentes puestos, condiciones de trabajo, salario y gratificaciones diversas, vacaciones, condiciones de ascenso, despido, retiros y pensiones, así como el tenor del contrato de trabajo.

El estatuto fijará igualmente las condiciones en que se proporcionará asistencia en caso de enfermedades o accidentes y las indemnizaciones que serán pagadas a los parientes en caso de muerte. Podrá establecer la creación de un fondo de ayuda para circunstancias especiales, en particular para préstamos para construcción de casas habitación para el personal.

Artículo 43. Jefe de personal. El Director del puerto es el jefe jerárquico de todo el personal de la autoridad portuaria. El Presidente del Consejo de Administración será el árbitro en caso de conflicto entre un empleado de la autoridad portuaria y el Director.

Artículo 44. Técnicos extranjeros. Dado el grado de especialización que requiere el servicio de la autoridad portuaria y el caracter internacional de todo puerto, podrán emplearse técnicos extranjeros.

/Artículo 45.

Artículo 45. Contratación permanente de trabajadores. La Autoridad portuaria podrá emplear en forma permanente toda clase de trabajadores portuarios.

Artículo 46. Prioridad de reclutamiento. Cuando cambie la administración de un puerto, el personal que hubiese trabajado por contrato con la administración anterior, deberá ser contratado de inmediato y con prioridad.

Capítulo 12. Sanciones al personal de la autoridad portuaria

Artículo 47. Disposiciones del Código Penal. Las disposiciones del Código Penal que fijan sanciones a los funcionarios públicos por contravenir sus deberes frente al Estado, serán aplicables al personal portuario por incumplimiento de sus obligaciones con respecto al Estado o a la autoridad portuaria.

Artículo 48. Suspensión de salarios por treinta días. Se suspenderá el pago de salario por treinta días a todo empleado de la autoridad portuaria que sea encontrado en estado de ebriedad dentro del reciento portuario; también será castigado en la misma forma el que haya cometido una falta de cortesía con respecto a un usuario del puerto o a un oficial de buque, siempre que el ofendido presente queja por escrito al Director del puerto.

Artículo 49. Suspensión de salarios por seis meses. Se suspenderá el pago de salarios por 6 meses a todo empleado de la autoridad portuaria:

a) Que haya causado un perjuicio pecuniario a la administración del puerto (por ejemplo falseando los ingresos o disminuyendo el monto de los impuestos adeudados por los buques o las mercancías);

b) Que haya falsificado documentos de la mercancía, o tarjetas de acceso a los muelles o permisos de trabajo en el recinto portuario;

c) Que haya modificado los reglamentos oficiales de la autoridad portuaria, o robado o cometido pillaje, o permitido tales actos dentro del recinto portuario.

/Artículo 50.

Artículo 50. Suspensión de salarios por doce meses. Una suspensión de doce meses, o incluso el cese definitivo, serán aplicables a todo empleado de la autoridad portuaria que se haya dedicado al contrabando o lo haya permitido.

Sección E. PERSONAL PORTUARIO DIVERSO

Capítulo 13. Disposiciones generales

Artículo 51. Definiciones. Por personal portuario diverso se entenderá el que pertenezca a las compañías de navegación, agentes marítimos, agentes aduanales, sociedad de vigilancia y policía privada, reparadores y proveedores de buques, contratistas de mantenimiento, transportadores, camioneros, propietarios de chalanes y maquinaria diversa.

Artículo 52. Autoridad del Director del puerto. Dentro del recinto portuario el jefe único será el Director del puerto; cualquier individuo perteneciente al llamado "personal portuario diverso" estará obligado a obedecer sus instrucciones y a prestarle la debida consideración.

Capítulo 14. Personal autorizado

Artículo 53. Autorización. Todo individuo perteneciente al llamado "personal portuario diverso" necesitará obtener una autorización por escrito del Director del puerto, consistente en una tarjeta de identidad especial con fotografía, para poder desempeñar su actividad dentro del recinto portuario.

Artículo 54. Retiro de la autorización

a) La autorización prevista en el artículo anterior podrá ser suspendida discrecionalmente por el Director del puerto de uno a seis meses en los casos siguientes: i) por encontrarse el autorizado en estado de ebriedad dentro del recinto portuario; ii) cuando se le comprueben, por los agentes del puerto, faltas de cortesía, insultos a funcionarios públicos o a funcionarios del puerto, siempre que el ofendido haya presentado queja escrita al Director del puerto.

/b) El Director

b) El Director podrá retirar definitivamente la autorización prevista en el artículo anterior en los casos siguientes: i) falsificación de documentos relativos a la mercancía, tarjetas de acceso a los muelles o permiso de trabajo dentro del recinto portuario; ii) robos o pillaje; y iii) contrabando.

Artículo 55. Tarjeta de identidad. La autorización escrita para ejercitar una actividad en el recinto portuario, prevista en el artículo 53, deberá ser presentada por su titular a solicitud de la policía o de cualquier empleado del puerto. Dicha tarjeta será personal, deberá renovarse cada doce meses, su entrega será gratuita y no podrá prestarse a terceras personas, so pena de anulación.

Sección F. TRABAJADORES PORTUARIOS*

Capítulo 15. Formación y selección de los estibadores

Artículo 56. Principios sobre capacitación de estibadores

a) Los estibadores deberán recibir una capacitación técnica y profesional que les permita afrontar mayores responsabilidades y obtener mejores salarios.

b) El Director del puerto, el Ministerio de Trabajo y las empresas portuarias favorecerán la capacitación de los estibadores.

Artículo 57. Selección de estibadores. No podrán encomendarse a los estibadores trabajos incompatibles con su capacidad física o mental.

Artículo 58. Restricciones al empleo. Ningún menor de diez y ocho años podrá ser empleado en los trabajos de carga de los puertos.

Capítulo 16. Instalaciones para estibadores

Artículo 59. Disposiciones generales. Las instalaciones destinadas al uso personal de los estibadores deberán conservarse limpias y en buenas condiciones de higiene, y, en especial, deberán protegerse contra ratas y otros parásitos.

* Basado en la documentación suministrada por la Oficina Internacional del Trabajo (OIT, Ginebra).

/Artículo 60.

Artículo 60. Agua potable

a) Deberá proporcionarse agua potable fresca suficiente y en lugar de fácil acceso para los estibadores.

b) Los grifos de agua potable deberán tener un letrero que diga claramente "agua potable".

Artículo 61. Instalaciones sanitarias. Las zonas y lugares de trabajo donde se ejecuten operaciones de carga deberán contar con gabinetes sanitarios.

Artículo 62. Lavabos, regaderas, etc. Los muelles deberán contar con instalaciones sanitarias suficientes y en condiciones satisfactorias para el aseo de los estibadores.

Artículo 63. Vestidores. Cuando haya un mínimo de 50 estibadores empleados regularmente en un determinado lugar, deberán acondicionarse los vestidores necesarios para los cambios de ropa del personal.

Artículo 64. Primeros auxilios y salvamento

Disposiciones generales

a) Toda herida o enfermedad, aunque sean benignas, deberán ser atendidas en el puesto de socorro más próximo.

b) Deberán colocarse botiquines en lugares estratégicos, cercanos a los sitios de trabajo y protegidos contra toda contaminación por el polvo, la humedad, etc.

Salvamento en casos de ahogo por inmersión

c) Deberá tenerse a mano el material de salvamento apropiado para casos de ahogo por inmersión.

d) El material de salvamento deberá comprender suficiente número de boyas de salvamento con cuerdas de longitud adecuada, bicheros, garfios y escalas apropiadas. Comprenderá, eventualmente, arpones o fusiles y redes en los lugares donde abunden tiburones o caimanes.

Artículo 65. Exámenes médicos. Se tomarán las medidas necesarias para que los estibadores sean sometidos a examen médico.

Artículo 66. Servicios médicos de trabajo

a) Los puertos deberán contar con un servicio médico de trabajo abierto a los estibadores.

/b) El servicio

b) El servicio médico deberá colaborar con la inspección del trabajo (y particularmente con la inspección médica) así como con los departamentos encargados de la prevención de accidentes, tratamiento, colocación y bienestar de los trabajadores.

c) El servicio deberá ser dirigido por un médico cirujano.

Artículo 67. Aplicación de las medidas de seguridad e higiene. El Director general de la Marina mercante, los directores de puertos, los inspectores de navegación y demás autoridades gubernamentales competentes, deberán asegurarse —por medio de sistemas de inspección adecuados— de que se aplican convenientemente los reglamentos y las instrucciones relativas a la seguridad. Deberán tomar, asímismo, las medidas necesarias para obtener la colaboración de patrones y trabajadores para lograr, dentro de lo posible, las mejores condiciones de seguridad e higiene en las operaciones de mantenimiento en los puertos.

Artículo 68. Creación de los comités de seguridad

a) Aun cuando corresponde principalmente al patrón tomar las iniciativas en materia de seguridad e higiene dentro de su empresa, deberá darse atención particular a la creación de comités de seguridad en los que deberán estar representadas todas las partes interesadas.

b) Cuando en un mismo puerto haya varias empresas con las que trabajen estibadores, se estudiará la posibilidad de crear una organización central de seguridad del puerto a la que deberán estar afiliadas todas las empresas.

c) La organización central deberá fomentar la seguridad y la higiene del trabajo entre los estibadores del puerto por todos los medios de que disponga, favoreciendo en particular la vinculación y coordinación de las actividades de las organizaciones de seguridad de las diversas empresas.

Artículo 69. Investigaciones sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales

a) Se pondrán en conocimiento de la autoridad competente los accidentes que hayan ocasionado muerte o lesiones graves a los estibadores.

/b) Los demás

b) Los demás accidentes y enfermedades profesionales que impliquen una incapacidad de trabajo de tres días o más deberán ponerse en conocimiento de la autoridad competente dentro del plazo y en la forma que se especifique en la reglamentación nacional.

c) La autoridad competente deberá iniciar una investigación sobre las causas y circunstancias de cualquier accidente.

ANEXO I AL CAPITULO 16 DEL TITULO II (Sección F)

Condiciones de higiene y de seguridad del trabajo

(Proyecto de Decreto)

Parte 1. Capacitación y selección de los trabajadores portuarios

1. Principios sobre la capacitación de los trabajadores portuarios

a) En la actualidad, el trabajo del obrero portuario no es, como antes, el de un simple cargador; la mecanización lo ha elevado al rango de obrero calificado y especializado.

b) Como todo obrero calificado y especializado, debe recibir una formación técnica y profesional que le permita afrontar mayores responsabilidades y esperar mejores salarios.

Esta capacitación técnica y profesional permitirá a los obreros portuarios efectuar las operaciones de carga, descarga y arrumaje de mercancía, en las mejores condiciones de seguridad para ellos y para la carga y en los plazos más cortos para el buque.

c) Deberá inculcarse en el trabajador el orgullo de pertenecer a un oficio del que depende la mayor o menor permanencia de los buques en el puerto. Deberá comprender que de su actividad depende el mayor o menor desarrollo económico del país, el alza o baja del costo de la vida; este amor propio que une al obrero a su ocupación contribuirá a disminuir la inestabilidad en la profesión.

d) También intervendrá en la capacitación de los obreros portuarios un sentido social que comprenda el espíritu de equipo en el trabajo, la aceptación de las órdenes o responsabilidades y el respeto al cargamento.

2. Cursos de formación

a) Corresponderá al Director del Puerto, de acuerdo con el Ministerio del Trabajo, y con ayuda de las empresas de mantenimiento interesadas en contar con buen personal, implantar o favorecer la capacitación de los obreros portuarios.

/b) El entrenamiento

b) El entrenamiento deberá ser al mismo tiempo teórico y práctico y se compondrá de tres partes:

i) Formación de base, (enseñanza sobre nudos, ajustes, reparaciones a los embalajes, temperaturas durante el transporte, averías a las mercancías, combustiones espontáneas, etc.);

ii) Formación de especialistas, (enseñanza para medidores, pesadores, listeros, arrumadores, carpinteros, ebanistas, mecánicos, reparadores, conductores de cabrias y grúas);

iii) Formación de contramaestres y capataces

3. Principios generales sobre la selección y colocación de los trabajadores portuarios

a) En lo que concierne a la selección y colocación de los trabajadores portuarios para las operaciones de carga, descarga y arrumaje, se deberán aplicar los principios generales siguientes:

i) Antes de destinar a los estibadores a un empleo determinado, se les deberán advertir los peligros inherentes y proporcionar las instrucciones necesarias para el manejo de las máquinas, del material y de las herramientas, y en general, para la ejecución del trabajo en las mejores condiciones de seguridad;

ii) En la medida de lo posible, los trabajadores deberán ser destinados a aquellos trabajos para los que estén mejor dotados por sus aptitudes, su experiencia y capacidad física.

b) Ninguna persona será destinada a trabajos incompatibles con su capacidad física o mental.

4. Restricciones al empleo de ciertas clases de trabajadores

a) Ningún menor de dieciocho años podrá ser empleado en los trabajos de mantenimiento en los puertos, salvo autorización de la autoridad competente y en las condiciones fijadas por ella.

b) Menores de dieciocho años, pero mayores de dieciseis, podrán ser empleados en algunos trabajos con fines de aprendizaje y de formación profesional, conforme a las condiciones fijadas por la autoridad competente.

/Parte 2.

Parte 2. Instalaciones para estibadores

5. Disposiciones generales. Las instalaciones puestas a disposición de los estibadores para su uso personal deberán mantenerse limpias y en buenas condiciones de higiene y, en especial, deberán estar protegidas contra ratas y parásitos.

6. Agua potable

a) Se pondrá a disposición de los trabajadores portuarios agua potable y fresca en cantidad suficiente y en lugares de fácil acceso.

b) Toda el agua destinada al consumo deberá proceder de fuente aprobada por el departamento de higiene y deberá ser controlada conforme a las instrucciones de dicho departamento. Cuando no se disponga de agua potable que satisfaga las condiciones fijadas, el departamento de higiene deberá tomar las medidas necesarias para proceder a su purificación y hacerla adecuada para su consumo.

c) Queda prohibido el uso de grifos colectivos.

d) El agua potable para el consumo general no se almacenará en toneles, cubos, depósitos u otros recipientes, cubiertos o descubiertos, donde se requiera introducir un utensilio para extraer el líquido.

e) Donde sea posible se colocarán bebederos higiénicos de agua potable.

f) Como el agua que se utiliza para las necesidades del puerto, incluyendo la destinada a combatir incendios, no suele ser potable, se colocarán avisos en lugares visibles, cerca de los sitios de donde se tome, indicando claramente que no debe beberse.

g) Los sitios de alimentación del agua potable deberán ostentar claramente el letrero "agua potable".

7. Instalaciones sanitarias

a) Las zonas y lugares en los que se efectúen trabajos deberán estar provistos de excusados, separados para cada sexo, y de un número suficiente de mingitorios.

b) Se pondrá un excusado, por lo menos, a disposición de los estibadores a bordo de los buques amarrados en el muelle. Con carácter obligatorio se proporcionará a los estibadores un excusado a bordo de los buques anclados en la rada.

/c) En cada

c) En cada excusado o en locales adjuntos se instalarán lavabos,

d) En tierra, cada excusado tendrá techo, ocupará un compartimentos separado, con puerta independiente, y estará ubicado en un lugar especial. Las puertas de los compartimentos deberán tener un cerrojo o pasador por dentro.

e) El suelo de los excusados estará provisto de una canalización de alcantarilla con interceptor de emanaciones, para facilitar su limpieza con chorros de agua.

8. Lavabos, duchas, etc.

a) Los estibadores deberán tener instalaciones de agua en cantidad suficiente y en las condiciones necesarias para que puedan asearse.

b) Las instalaciones de agua no se utilizarán para fines distintos a aquéllos para los que están construídas.

c) En los baños deberá haber:

caudal suficiente de agua limpia;

se garantizará por medios apropiados el desalojamiento de agua sucia; y

se prohibirá el uso de toallas colectivas.

d) Teniendo en cuenta que ocasionalmente los estibadores pueden tener que entrar en contacto con substancias tóxicas, infecciosas o irritantes, con aceite, grasa o polvo, se deberá colocar cuando menos una ducha.

e) Las duchas estarán escrupulosamente limpias, aplicándose un desinfectante eficaz para destruir los parásitos.

f) Si se emplearen trabajadores de ambos sexos, los cuartos de baño se construirán por separado para cada sexo.

9. Vestidores

a) Si se emplean cuando menos 50 estibadores regularmente en un lugar de trabajo, este deberá contar con los vestidores necesarios para los cambios de ropa de trabajo.

b) Los vestidores se utilizarán únicamente para el fin previsto.

c) Los vestidores estarán provistos de:

instalaciones para secar la ropa húmeda;

asientos apropiados.

/d) Se tomarán

d) Se tomarán medidas adecuadas para la desinfección de los vestidores, de acuerdo con lo dispuesto por la autoridad sanitaria competente

e) Si los estibadores van al trabajo en bicicleta y normalmente se estacionan más de 25 bicicletas, se instalará un estacionamiento de bicicletas cubierto para protegerlas de las lluvias tropicales.

10. Comedores y cantinas

a) Si 50 estibadores o más prestan permanentemente sus servicios en tierra o a bordo de un buque amarrado se pondrá a su disposición un comedor para tomar el almuerzo que lleven, a menos de que se les de tiempo para ir a su domicilio para comer o puedan hacerlo gratuitamente en otro lugar apropiado.

b) Se colocarán recipientes cubiertos para que los estibadores arrojen en ellos los restos de alimentos y las basuras. Estos recipientes se vaciarán después de cada comida y serán cuidadosamente lavados y desinfectados.

Parte 3. Asistencia médica y salvamento

11. Primeros auxilios y salvamento

Disposiciones generales

a) Excepto en los casos de urgencia, los primeros auxilios en caso de accidente o enfermedad repentina los administrará exclusivamente una persona que tenga conocimientos sobre primeros auxilios y posea certificado en la materia aprobado por la autoridad competente.

b) El personal y el material necesarios para la administración de primeros auxilios estará disponible en horas de trabajo y en los lugares donde se efectúen trabajos en los puertos.

c) Los heridos graves no deberán retirarse antes de que llegue una persona calificada, salvo cuando se considere necesario evacuarlos de una zona peligrosa.

d) Toda herida o enfermedad, por benigna que sea, deberá ser atendida en el puesto de primeros auxilios más próximo.

/Botiquines

Botiquines

e) Deberá haber uno o más botiquines asequibles y próximos a los lugares de trabajo y protegidos contra el polvo, la humedad, etc.

f) Los botiquines contendrán el material de primeros auxilios fijado por los reglamentos nacionales, exclusivamente.

g) Los botiquines deberán contener las instrucciones simples y claras para poder prestar auxilio en cada caso de urgencia.

h) Después de ser utilizados los botiquines se reaprovisionarán.

i) Los botiquines estarán al cuidado y bajo la responsabilidad de una persona calificada. El contenido y estado de cada uno de los botiquines será objeto —cuando menos una vez al mes— de inspección por la persona responsable.

Camillas

j) Las camillas deberán estar siempre disponibles. Estarán construidas de manera que puedan levantar sin peligro a una persona para transportarla fuera de una bodega sin necesidad de retirarla de la camilla.

Riesgos de corrosión

k) Teniendo en cuenta que los estibadores están expuestos a ponerse en contacto con sustancias corrosivas:

Tendrán constantemente a su disposición medios apropiados para primeros auxilios (como frascos de preparaciones líquidas contra irritaciones oculares, e instalaciones para lavarse directamente al chorro); y

Se colocarán avisos conteniendo indicaciones sobre los primeros auxilios que deban administrarse.

Salvamento en caso de ahogados por inmersión

l) Se tendrá siempre disponible material apropiado de salvamento para ahogados. El material de salvamento comprende, en número apropiado, salvavidas provistos de cuerdas de suficiente longitud, bicheros, garfios, y escalas de longitud conveniente. Eventualmente se dispondrá de arpones o fusiles y redes en las aguas infestadas por tiburones o caimanes.

/Presencia de

Presencia de enfermeros

m) Cuando se encuentren trabajando más de 25 estibadores, deberá contarse con una persona calificada para administrar primeros auxilios.

Puestos de socorro

n) Cuando se encuentren trabajando grupos de más de 100 estibadores, se instalará un puesto de socorros bien equipado en un lugar de fácil acceso para el tratamiento de las heridas leves y como lugar de reposo para los enfermos y heridos graves. A cargo del puesto de socorros deberá haber una persona responsable, calificada para administrar primeros auxilios y disponible en todo momento durante las horas de trabajo.

Avisos

o) Se colocarán avisos en los lugares apropiados para indicar:

El lugar donde se encuentran el botiquín, el puesto de socorros y la camilla más próxima, así como la persona responsable;

El lugar donde se encuentre la cabina telefónica más próxima, así como el número del teléfono y el nombre de la persona o del servicio al que hay que dar aviso.

Formación de enfermeros

p) Los estibadores deberán ser estimulados para que adquieran conocimientos de enfermería.

q) Los enfermeros deberán ser convenientemente entrenados en los métodos manuales de reanimación y en las operaciones de salvamento. Sólo podrán manipular los aparatos de reanimación las personas familiarizadas con su empleo.

12. Exámenes médicos

a) Se tomarán las medidas necesarias para que los estibadores sean sometidos a un examen médico:

Antes o poco después de su primera contratación para un trabajo. (Examen de enrolamiento).

Periódicamente, en intervalos de tiempo que fije la autoridad competente teniendo en cuenta los riesgos del trabajo y las condiciones en que se efectúa. (Exámenes periódicos).

b) Todos los exámenes médicos serán completos y gratuitos para los trabajadores.

/c) Los estibadores

c) Los estibadores menores de 21 años estarán sujetos a una vigilancia médica especial.

d) Los estibadores expuestos a riesgos particulares para la salud serán sometidos a exámenes médicos periódicos que comprenderán además investigaciones especiales que se consideren necesarias para diagnosticar las afecciones provocadas por el trabajo.

e) Los servicios médicos llevarán un registro apropiado de los resultados de los exámenes y los conservarán para futuras referencias.

f) Cuando un trabajo signifique un peligro especial para la salud de un trabajador determinado, no deberá encomendársele.

g) Cuando el examen médico revele que una persona constituye un peligro de contagio para los demás trabajadores o un peligro para su seguridad, se le impedirá desempeñar el empleo durante el tiempo en que el peligro subsista, pero se hará lo posible para encontrarle otro trabajo en donde su presencia no implique peligro alguno.

13. Servicios médicos

a) Los puertos dispondrán de un servicio médico de puerto, abierto para los estibadores.

b) Los servicios médicos previstos especialmente para los estibadores o puestos a su disposición tendrán por objeto:

Proporcionar los primeros auxilios y el tratamiento de los casos de emergencia;

Efectuar exámenes médicos de enrolamiento, periódicos y especiales;

Dirigir entrenamiento periódico de enfermeros;

Tener el papel de consejero y de vigilante de las condiciones de los lugares de trabajo y de las instalaciones importantes para la salud de los estibadores;

Fomentar la educación higiénica de los estibadores;

Colaborar con las autoridades competentes para eliminar y analizar sustancias y emanaciones que se supongan peligrosas.

c) El servicio médico colaborará con la inspección del trabajo (y en particular con la inspección médica), así como con los departamentos encargados de la prevención de accidentes, del trato, la colocación y el bienestar de los trabajadores.

/d) El servicio

d) El servicio médico será dirigido por un médico.

e) El servicio médico contará con el equipo y muebles necesarios para su funcionamiento, y con la documentación indispensable para su actividad.

f) El servicio médico llevará registros de sus actividades a fin de poder proporcionar datos verídicos sobre:

Estado sanitario de los estibadores;

Naturaleza, circunstancias y consecuencias de accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales;

En la medida en que otros organismos no proporcionen estos datos, condiciones de higiene de los lugares de trabajo y de las instalaciones sanitarias, etc.

Parte 4. Organización de la seguridad y de la higiene

14. Aplicación de medidas de seguridad e higiene. El Director General de la Marina Mercante, los Directores de Puertos, los Inspectores de la navegación y las demás autoridades gubernamentales competentes, deberán asegurar por medio de sistemas apropiados de inspección que se cumplan y apliquen los reglamentos y las instrucciones sobre seguridad, y tomarán las medidas necesarias para alentar a patrones y estibadores a que colaboren para obtener las mejores condiciones posibles de seguridad e higiene en todos los trabajos que se realicen en los puertos.

15. Creación de comités de seguridad

a) Aunque corresponde principalmente al patrón promover las iniciativas en materia de seguridad e higiene en su empresa, se prestará particular atención a la creación de comités de seguridad en donde estén representadas las partes interesadas.

b) La importancia de los comités de seguridad se determinará en función de las circunstancias locales. Sus fines, por regla general, serán los siguientes:

i) Fijar, a iniciativa de los trabajadores, instrucciones para le ejecución de diversas operaciones en buenas condiciones de seguridad, y rectificarlas después de adquirir la debida experiencia;

/ii) Examinar las

ii) Examinar las sugestiones para mejorar los métodos de trabajo y obtener seguridad y comunicarlas a las personas interesadas para que puedan ponerse en práctica;

iii) Examinar los informes sobre accidentes;

iv) Preparar anuncios de seguridad, dibujos, etc., que llamen la atención sobre riesgos especiales.

c) Se prohibe la discusión de cuestiones sobre salarios, permisos, ascensos o problemas sindicales o políticos durante las sesiones de los comités de seguridad.

d) Los patrones procederán a anotar los accidentes y los casos de enfermedades profesionales de los estibadores. Este registro se llevará de manera que proporcione:

i) Un panorama de la situación que existe en cada departamento o servicio y en cada categoría profesional en materia de accidentes y enfermedades profesionales;

ii) Una agrupación de los accidentes por sus causas, para facilitar su prevención.

El registro se enviará cada seis meses al Director del Puerto bajo pena de multa de $..... en beneficio del hospital o del puesto sanitario local, y aquél, a su vez, la remitirá al cuerpo de guardacostas dentro de las cuatro semanas siguientes.

e) Los datos citados en el párrafo precedente estarán a disposición del Comité de Seguridad.

f) Cuando en un mismo puerto existan varias empresas que empleen estibadores, se examinará la posibilidad de crea r una organización central de seguridad para todo el puerto, al que deban afiliarse todas las empresas.

g) La organización central fomentará por todos los medios la seguridad y la higiene del trabajo entre los estibadores del puerto favoreciendo en particular la unión y coordinación entre las actividades de los organismos de seguridad y las diversas empresas.

/Parte 5.

Parte 5. Procedimiento en caso de accidente

16. Declaraciones e informes relativos a los accidentes de trabajo y a enfermedades profesionales

a) Todos los accidentes que sobrevengan a los estibadores y que ocasionen la muerte o lesiones graves deberán ponerse inmediatamente en conocimiento de la autoridad competente.

b) Los demás accidentes y enfermedades profesionales que causen una incapacidad de trabajo por tres días o más deberán ponerse en conocimiento de la autoridad competente en el plazo y en la forma especificados por la reglamentación nacional.

c) Los accidentes que puedan especificarse por la reglamentación nacional o por la autoridad competente como, por ejemplo, explosiones, hundimiento de grúas o de mástiles de carga o incendios graves, serán puestos inmediatamente en conocimiento de la autoridad competente, aunque no hayan ocasionado lesiones corporales.

d) La autoridad competente iniciará una investigación sobre las causas y las circunstancias de cada uno de los accidentes mencionados en los párrafos a) y c).

e) Dentro de lo posible, cuando sobrevenga un accidente mortal, se conservará el lugar en el estado en que se encontraba al ocurrir la desgracia hasta que se presente la autoridad competente.

f) En caso de avería grave a una instalación o a una máquina, se deberá poner ésta a disposición de la autoridad competente sin utilizarla hasta que la haya inspeccionado.

ANEXO II AL CAPITULO 16 DEL TITULO II (SECCION F)

Condiciones de empleo de los trabajadores portuarios

(Proyecto de Decreto)

Regularización del empleo de trabajadores portuarios en las repúblicas centroamericanas

Considerándose deseable, en beneficio de la economía nacional, que los trabajadores portuarios puedan atender a las necesidades marítimas y disfrutar de mayor regularidad de empleo y un nivel de vida razonable; y conveniente que se maneje la carga en forma expedita y se acelere en lo posible el movimiento de buques, se redactan las siguientes anotaciones, que pudieran servir de base en su día para los correspondientes decretos.

1. Definiciones

a) Para el propósito de esta Ley:

i) "Trabajador portuario" designará a toda persona empleada en cualquier puerto que se dedique a carga, descarga, movimiento o almacenamiento de mercancía y atención a buques, que lleguen al puerto, carguen o descarguen cargamento o abandonen el puerto;

ii) "Patrón de muelle" será la persona que emplee al trabajador portuario;

iii) "Registro" será el de trabajadores portuarios que deberá llevarse en cada puerto de acuerdo con lo dispuesto en esta ley;

iv) "Trabajador portuario registrado" se referirá a un trabajador que se encuentre anotado en el registro.

v) "Patron registrado" hará referencia a un patrón del muelle cuyo nombre se encuentre inscrito en el registro.

2. Elaboración y conservación de los registros

a) La autoridad competente[1/] cuidará de que en cada puerto se lleve un registro con los nombres de las personas que empleen trabajadores portuarios.

1/ Corresponderá al gobierno determinar la autoridad que sea competente para vigilar la aplicación y observancia de esta Ley.

/b) La autoridad

b) La autoridad competente cuidará de que en cada puerto se lleve un registro con los nombres de las personas empleadas o que soliciten empleo como trabajadores portuarios.

c) El registro podrá estar formado por un registro principal y uno suplementario[2/].

d) Se podrán llevar registros separados para:

i) Trabajadores portuarios que trabajen en cuadrilla;

ii) Trabajadores portuarios que no pertenezcan a cuadrillas;

iii) Trabajadores portuarios especializados en ciertos tipos de trabajo;

iv) Trabajadores portuarios destinados habitualmente a ocupaciones específicas[3/].

e) El número de trabajadores portuarios que se incluya en el registro o registros será determinado por la autoridad competente después de haber celebrado consultas con los representantes de los patrones y de las organizaciones interesadas, para poder disponer de mano de obra suficiente para atender eficientemente a los buques y proporcionar empleo a los trabajadores portuarios.

f) Si el número de los solicitantes de inscripción en el registro principal de trabajadores portuarios, excede el número máximo fijado, la autoridad competente hará selecciones con criterio objetivo (como la antigüedad del candidato en el trabajo portuario) y después de haber consultado a los representantes de los patrones y de las organizaciones obreras interesadas. Las personas no admitidas en el registro principal podrán ser incluídas en el registro suplementario.

g) Cada seis meses por lo menos, la autoridad competente consultará a los representantes de los patrones y de las organizaciones obreras para determinar si debe modificarse el número de obreros registrados de acuerdo con la demanda existente y previsible de trabajadores portuarios. La autoridad competente hará pública su decisión.

2/ En caso de que se decida no establecer un registro suplementario se omitirán las referencias en los artículos subsecuentes.

3/ Tales como manejadores de malacates, etc.

/h) Si se decide

h) Si se decide aumentar el número de trabajadores registrados, se dará preferencia a los trabajadores portuarios anotados en el registro suplementario.

i) Excepto en caso de emergencia, la reducción del número de obreros incluídos en el registro principal deberá avisarse con tres meses de anticipación. Durante su transcurso, la autoridad competente tratará de hacer los ajustes necesarios (limitando el número de nuevos candidatos, o suspendiendo nuevos ingresos y dando tiempo a que el número de trabajadores del registro descienda como resultado de los retiros normales).

j) Si al expirar el período mencionado se requiere otra reducción del número de trabajadores portuarios registrados, la autoridad competente hará la selección con criterio objetivo, (como el tiempo de trabajo portuario del trabajador registrado, la regularidad de su asistencia, su eficiencia y sus obligaciones familiares). Esta selección se efectuará y se hará pública después de consultar con los patrones y las organizaciones obreras interesadas.

k) Las autoridades competentes tratarán de encontrar otro empleo a los trabajadores portuarios que se hubieren eliminado del registro.

l) Con las salvedades anteriores, el nombre de un trabajador portuario podrá ser retirado del registro por causa justificada, y en particular por:

i) Muerte;

ii) Incapacidad permanente;

iii) Retiro

iv) Renuncia voluntaria

v) Participación ineficiente en el trabajo portuario, a menos que haya sido motivada por circunstancias fuera del control del trabajador; o

vi) Violación grave y repetida de los reglamentos sobre trabajo portuario.

m) En los casos mencionados en los dos últimos subpárrafos v) y vi), la autoridad competente comunicará por escrito al trabajador las razones de su eliminación del registro. El trabajador tendrá, dentro de los diez día siguientes, derecho a reclamar ante la autoridad competente que ordenó su remoción.

/n) Si la autoridad

n) Si la autoridad competente no ordena su reposición inmediata en el registro, el trabajador, transcurrido un mes de la fecha de la resolución que le atañe, podrá apelar ante una Corte Laboral[4/].

3. Tarjetas de identidad y cartillas de empleo

a) La autoridad competente expedirá una tarjeta de identidad a todo trabajador portuario registrado. Esta tarjeta llevará anotada su ocupación y el número del registro que tenga asignado.

b) La autoridad competente expedirá a todo trabajador portuario registrado una cartilla de empleo donde figurarán el número de turnos trabajados, el patrón para quien se trabajaron y los salarios pagados durante las horas normales y las horas extras y por trabajo en domingos y días festivos.

c) Cualquier persona que altere la tarjeta de identidad o la cartilla de trabajo, o las utilice o entregue a persona no autorizada con fines reprobables, cometerá un delito y estará sujeto a las sanciones correspondientes.

4. Obligaciones del patrón registrado

a) El patrón se abstendrá de emplear regularmente trabajadores portuarios no registrados; pero, podrá contratarlos temporalmente cuando la autoridad competente lo autorice después de consultar con los representantes de patrones y de las organizaciones obreras y estimar que el número de trabajadores registrados es insuficiente. La autoridad competente no podrá hacer tal declaración mientras haya trabajadores registrados disponibles.

b) El patrón utilizará los trabajadores registrados que le hayan sido designados por la autoridad competente.

c) En caso de violación seria a los reglamentos sobre trabajo portuario, indisciplina o negligencia grave de las instrucciones dadas por el patrón, podrá éste suspender a un trabajador registrado por lo que falte para concluir elturno o por la duración del trabajo para el cual había sido designado. En este caso, el patrón registrado reportará inmediatamente las razones de la suspensión a la autoridad competente. Esta última oirá

4/ La expresión "Corte Laboral" se anota partiendo del supuesto de que existen tribunales de trabajo en los países interesados. Sin embargo, deberá seguirse la práctica habitual en cada país para la solución de estos conflictos.

/al trabajador,

al trabajador, y decidirá sobre la suspensión. Si en opinión de la autoridad la medida fue injustificada, el patrón deberá abonar al trabajador los salarios correspondientes al período de suspensión.

d) Tanto el patrón como el trabajador registrado tendrán el derecho a apelar ante la corte laboral contra de decisiones de la autoridad competente.

e) De acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente, el patrón registrado anotará en la cartilla de trabajo de sus obreros los turnos trabajados, distinguiendo entre períodos trabajados durante la semana y turnos trabajados los domingos o días festivos, y salarios pagados.

f) Todo patrón registrado proporcionará a la autoridad competente la información solicitada sobre el empleo de trabajadores portuarios, anotando en particular las horas trabajadas por trabajadores registrados, los salarios pagados y la demanda previsible de trabajadores para el futuro.

g) Se considerará que todo patrón registrado, por el hecho de ofrecer trabajo, acepta las condiciones establecidas en cualquier contrato colectivo que le sea aplicable.

5. Obligaciones del trabajador registrado

a) Todo trabajador portuario registrado deberá encontrarse disponible para trabajar al llamado de la autoridad competente, con las limitaciones impuestas por la ley, reglamentos, decisiones o contratos colectivos respecto a horas de trabajo, horas extras, descansos mínimos, descanso semanal, días festivos y vacaciones pagadas.

b) Ningún trabajador registrado podrá rehusar un trabajo portuario para el cual esté capacitado.

c) Si un trabajador registrado no puede presentarse a trabajar al ser llamado, por enfermedad o fuerza mayor, informará a la autoridad competente su imposibilidad para acudir.

d) Se considerará que todo trabajador registrado que acepte empleo en un trabajo portuario acepta las condiciones establecidas en cualquier contrato que le sea aplicable.

e) El trabajador no registrado no se considerará disponible para trabajar mientras no hayan transcurrido diez horas desde la terminación de su turno de trabajo anterior.

/6. Prioridad de

6. Prioridad de designación[5]

La autoridad competente designará a un trabajador del registro suplementario, cuando no esté disponible el trabajador del registro principal, siempre y cuando sea apto para el trabajo en donde se le necesite.

7. Métodos de designación

a) Un patrón registrado podrá ofrecer empleo regular a cualquier trabajador inscrito en el registro principal, caso en el cual se considerará que el trabajador ha sido contratado por un mes como mínimo[6].

b) La autoridad competente asignará los trabajadores registrados a los patrones de manera que, incluyendo los trabajadores que trabajen regularmente de acuerdo con la disposición anterior, asegure una distribución equitativa del trabajo disponible entre los trabajadores portuarios inscritos en el registro principal.

c) La autoridad competente irá llamando a los trabajadores portuarios inscritos en el registro principal, y que no estén empleados regularmente como antes se indica, en el orden que señale una lista previamente elaborada. Sin embargo, la autoridad competente podrá alterar discrecionalmente ese orden cuando tome en cuenta estos factores:

i) Trabajadores portuarios que, por razones de enfermedad o fuerza mayor, no puedan presentarse a trabajar;

ii) La existencia de listas separadas de trabajadores portuarios especializados en el manejo de diferentes especies de carga;

iii) La existencia de listas separadas de trabajadores portuarios con aptitudes especiales;

iv) Convenios por los que se considere a cierto número de trabajadores como parte de una cuadrilla y sean contratados como tales, y los miembros adicionales se obtengan de una lista de trabajadores que, sin formar parte de la cuadrilla, puedan agregarse para reforzarla y sustituir a los faltantes.

5/ Estas disposiciones sólo serán de aplicación cuando se lleve el registro suplementario.

6/ Este período podrá variar según la práctica local.

/8. Pago mínimo

8. Pago mínimo garantizado

a) Todo trabajador portuario inscrito en el registro principal tendrá derecho a un empleo mínimo de 16[7] turnos completos por mes o a recibir salario por los mismos en las tarifas que fije la ley o el contrato colectivo[8], o en su defecto, por la suma habitual para ese tipo de trabajo.

b) La autoridad competente formará y administrará un fondo para pagar los salarios de los trabajadores portuarios inscritos en el registro principal, de acuerdo con la disposición anterior.

c) Todo patrón registrado deberá pagar al fondo previsto anteriormente un porcentaje de los salarios pagados al trabajador registrado en las fechas que fije la autoridad competente, a fin de poder hacer los pagos previstos en el párrafo 4, g). La autoridad competente podrá fijar distintos porcentajes relativos a trabajadores portuarios que tengan el empleo regular a que se hace referencia con anterioridad. Estas sumas deberán ser suficientes para que el fondo cuente con reservas que permitan regularizar los pagos independientemente de las fluctuaciones de empleo.

d) Cualquier trabajador portuario inscrito en el registro principal que pueda demostrar que en cualquier mes sus ingresos, excluyendo el pago de horas extras o domingos o días festivos, son inferiores a las tarifas establecidas por 16 turnos al mes, podrá solicitar de la autoridad competente que se le pague la diferencia hasta obtener la cantidad establecida.

e) La autoridad competente podrá aprobar la celebración de un contrato colectivo que obligue a todos los patrones registrados en el puerto y sea aplicable a todos los trabajadores del muelle inscritos en el registro principal, siempre que las condiciones en que sean contratados igualen a las establecidas en el párrafo 8, a). En tal caso no se aplicará lo dispuesto en el párrafo 8 b) a d). La autoridad competente vigilará con regularidad el mantenimiento de las condiciones que justificaron la aprobación.

9. Sanciones

a) Si un patrón registrado desobedece las disposiciones del párrafo 4, a), deberá pagar una multa no inferior a $..... ni que exceda de $.....

b) Si un patrón registrado desobedece las disposiciones de cualquier otro artículo de esta ley, deberá pagar una multa no inferior a $..... ni que exceda de $.....

7/ El número de turnos deberá negociarse en forma local.
8/ Según señale la ley laboral del país.

/c) En caso de

c) En caso de que un trabajador registrado deje de observar las disposiciones del párrafo 5 a), sin causa justificada, desobedezca las disposiciones de los reglamentos portuarios de trabajo o no ponga empeño dentro de su capacidad en cumplir instrucciones razonables dadas por su patrón, podrá ser suspendido por un período que no exceda de 14 días.

d) Cuando la falta se repita y sea de gravedad, la autoridad competente podrá eliminar el nombre del trabajador del registro principal y de los demás.

e) En los casos a que se hace referencia en los incisos a), b), c) y d), anteriores, el patrón o el trabajador portuario registrado tendrá derecho, dentro del mes siguiente, a apelar ante la corte laboral el fallo de la autoridad competente.

10. Vacaciones anuales pagadas

a) En materia de vacaciones anuales pagadas el trabajador portuario deberá ser tratado sobre la misma base que otros trabajadores.

b) Cuando el trabajador portuario se halle trabajando regularmente para el mismo patrón, se aplicará la misma reglamentación.

c) Deberá dictarse la legislación adecuada para los casos en que el trabajador portuario empleado trabaje sucesivamente para varios patrones en rotación, ya que perdería su derecho a vacaciones anuales pagadas por no cumplir el requisito de empleo continuo durante un período determinado (habitualmente un año).

d) Esta legislación deberá basarse en las siguientes disposiciones:

i) Todo trabajador inscrito en el registro de trabajadores portuarios durante el período requerido para tener derecho a disfrutar de vacaciones anuales pagadas se considerará, para los propósitos de las reglamentaciones aplicables a las vacaciones pagadas anuales, que ha permanecido en empleo continuo durante ese período.

ii) Del fondo especial que se haya constituido, la autoridad competente pagará a cada trabajador portuario el dos por ciento de sus ingresos en el período de empleo anterior, por cada semana que tome como vacaciones anuales de acuerdo con la ley que le sea aplicable. Cuando las vacaciones se tomen antes de finalizar el período para calificar, el pago del período no trabajado podrá hacerse sobre la base del salario mínimo garantizado.

/iii) Los días

iii) Los días festivos públicos y tradicionales y el séptimo día, no se contarán como días de vacaciones pagadas para estos efectos.

iv) La autoridad competente no estará obligada a consultar con el trabajador interesado la fecha de sus vacaciones anuales, pero, al fijarse la fecha, se tomarán en cuenta los deseos personales del trabajador dentro de lo posible.

v) El trabajador será notificado con la anticipación debida de la fecha en que deberán iniciarse sus vacaciones.

APENDICE

Modificaciones que pueden requerirse en las disposiciones anteriores

I. Regulatización del empleo de los trabajadores portuarios en los puertos centroamericanos donde haya un solo patrón

Cuando sólo exista un patrón en el puerto, las sugestiones contenidas en las disposiciones anotadas anteriormente podrán ser modificadas como sigue:

El párrafo 1, a), ii), donde dice "patrón" deberá decir "la compañía";

El párrafo 1, a), v), se omitirá;

El término "patrón registrado" se sustituirá en la ley por el término "patrón". Al hacer referencia a los representantes de los patrones se pondría "representante del patrón";

El párrafo 2, a), se omitirá;

El párrafo 3, b) podrá omitirse;

En el párrafo 3, c), la referencia de empleo podrá omitirse;

Los párrafos 4, e) y 5, a), podrán suprimirse;

En el párrafo 5, c), se hará referencia al patrón en lugar de a la autoridad competente;

Los párrafos 6; 7, a), b) y c); y, 8, b) y c), se omitirán.

II. Fondo de garantía del salario mínimo

Si los gobiernos desean reglamentar con mayor detalle el funcionamiento del Fondo de Garantía del Salario Mínimo en su aspecto administrativo y no dejarlo al criterio de la autoridad competente de cada puerto, se podrían utilizar las siguientes disposiciones en sustitución del párrafo 8 b) y c).

/8 b) Se establecerá

8b) Se establecerá un fondo de garantía del salario mínimo, que en adelante se denominará "el fondo".

8c) El fondo disfrutará de personalidad jurídica y sus obligaciones consistirán en:

i) El pago de las cantidades adicionales que se requieran para que un trabajador portuario inscrito en el registro principal reciba el salario mínimo garantizado, conforme al párrafo 8 a).

ii) La constitución de las reservas que permitan hacer regularmente los pagos convenidos, independientemente de las fluctuaciones de trabajo;

iii) Los gastos administrativos para el pago de los salarios mínimos garantizados.

El activo estará constituido por:

i) Las contribuciones de cada patrón registrado que determinen los administradores del fondo, consistentes en un porcentaje de los salarios de los trabajadores que podrán variarse, respecto a trabajadores portuarios en empleo regular, a que hace referencia el párrafo 7 a), a los demás trabajadores portuarios;

ii) Intereses e ingresos en el fondo de reserva;

iii) Donativos y legados;

iv) Las contribuciones que el Estado haga.

El fondo estará administrado por un consejo designado por el gobierno que estará formado por:

i) Tres representantes del Estado, uno designado por el Secretario del Trabajo y Asuntos Sociales, que será el Presidente, y otros dos por el Ministro de Transporte y por el Ministro de Finanzas, respectivamente;

ii) Dos o tres represetantes de los patrones, nombrados por los patrones registrados interesados;

iii) Dos o tres representantes de los trabajadores, nombrados por las organizaciones de trabajadores más representativas.

TITULO III. OBRAS E INSTALACIONES PORTUARIAS

Sección A. OBRAS PORTUARIAS PROPIAMENTE DICHAS

Capítulo 1. Generalidades

Artículo 1. Definiciones. El puerto y sus proximidades pueden dividirse en tres planos horizontales, a saber:

El plano A, o suelo, sobre el cual se construyen las vías férreas, cobertizos, terraplenes y depósitos destinados a las mercancías;

El plano B, o nivel del mar; y

El plano C, o fondo del mar.

Se denomina Superestructura o instalaciones portuarias a toda obra construída sobre el plano A o se apoye sobre otra obra construída sobre A.

Las redes de distribución de agua y electricidad, aunque se encuentren entre A y B, se consideran construídas sobre el plano A y forman parte de las superestructuras o instalaciones portuarias.

Artículo 2. Obras que sostienen a las ayudas a la navegación. Las ayudas a la navegación serán consideradas como infraestructuras: en el caso de luces, boyas y balizas flotantes, porque entran en la categoría de las obras que van del plano B al plano C, y en el caso de luces, faros y balizas fijas, porque generalmente tienen una base submarina que permite clasificarlas en la categoría de las obras que van de A a B o de B a C o de A a C.

Por razones de claridad, en el presente código se considerarán además, infraestructuras las luces y faros que estén íntegramente sobre el plano A y que deberían clasificarse dentro de las superestructuras.

Capítulo 2. Obras a cargo del Estado

Artículo 3. Obras portuarias a cargo del Estado. Independientemente de la forma en que se administre un puerto público (es decir abierto a todos los buques) ya sea por el Estado, autoridad portuaria o sociedad privada, el Estado será responsable, en materia de obras portuarias, de lo siguiente:

/a) Infraestructuras:

a) Infraestructuras: La construcción de todas las obras de infraestructuras así como de su mantenimiento material.

b) Ayudas a la navegación: La construcción de todas las ayudas a la navegación, así como su mantenimiento material y el del personal correspondiente (guardias de faros, por ejemplo).

Artículo 4. Instalaciones portuarias a cargo del Estado. Cualquiera que sea la forma de administración de un puerto público, el Estado será responsable en materia de instalaciones portuarias de lo siguiente:

a) Superestructuras. Construcciones

i) La construcción de todas las superestructuras cuando se trate de un puerto administrado por el Estado.

ii) La construcción de superestructuras importantes cuando se trate de un puerto encomendado a una administración. Las superestructuras importantes y futuras podrán especificarse en el pliego de condiciones del decreto de concesión, o establecerse posteriormente a la concesión, caso en el que serán inscritas en un pliego de condiciones especiales.

iii) La administración concesionaria efectuará la construcción de las superestructuras secundarias.

b) Superestructuras. Mantenimiento

i) El mantenimiento de todas las superestructuras cuando se trate de un puerto administrado por el Estado.

ii) El mantenimiento de las superestructuras importantes existentes al otorgarse la concesión o que haya construído posteriormente el Estado en el caso de un puerto encomendado a una administración.

iii) Quedará a cargo de la administración concesionaria el mantenimiento de las superestructuras secundarias, y en especial, el de las que ella haya construído.

Artículo 5. Instalaciones comerciales. Las boyas de amarre y los pontones flotantes sobre los que pueda cargarse o descargarse la mercancía no se considerarán ayudas a la navegación, ni infraestructuras, sino "instalaciones comerciales" que estarán a cargo de la administración del puerto cuando no se halle administrado por el Estado, o del Estado en caso contrario.

/La instalación

La instalación de las boyas de amarre será libre y la administración del puerto podrá efectuarse sin necesidad de autorización.

Podrán celebrarse acuerdos entre el Estado y la Administración de cada uno de los puertos públicos para dejar bien especificado lo que deban considerarse como ayudas a la navegación a cargo del Estado y facilidades comerciales a cargo de la administración portuaria.

Artículo 6. Luces. Ayudas a la navegación y luces de alumbrado

La luz para el alumbrado del puerto que no pueda considerarse como luz-ayuda a la navegación, estará a cargo de la administración del puerto.

A pesar de ser difícil distinguir claramente entre luz para el alumbrado y luz-ayuda para la navegación, se considerará como luz de navegación a cargo del Estado.

i) Toda luz flotante situada en rocas o islotes, de color o blanca, con interrupciones regulares y que se haya instalado con fines de balizamiento;

ii) Toda luz instalada para reforzar durante la noche las señales que durante el día proporcionan las boyas o balizas, y,

iii) Toda luz que pueda significar un peligro para los buques por ser apagada de noche o por encenderse irregularmente.

Deberán considerarse como luces de alumbrado a cargo de la administración del puerto:

i) Toda luz que tenga por finalidad señalar la dirección o el emplazamiento de un poste de amarre, o de un muelle y sus límites; o la colocación de una escala o de un descenso en el nivel del agua, o de un puente o de una pasarela;

ii) Toda luz para alumbrado de los pasos para peatones, cobertizos, depósitos o terraplenes para mercancías, vías férreas, o tomas de agua para incendio;

iii) Toda luz que pueda apagarse durante la noche sin perjuicio para los buques, y que pueda encenderse irregularmente.

Deberán celebrarse acuerdos entre el Estado y la administración de cada uno de los puertos públicos para especificar cuáles son las luces-ayudas a la navegación cuya vigilancia quedará a cargo del Estado y cuál la de alumbrado del puerto de que deberá encargarse la administración portuaria.

/Artículo 7.

Artículo 7. Dragados. El mantenimiento de una cierta altura del agua por medio de dragados en las vías de acceso que deban seguir obligatoriamente los buques para evitar peligro de naufragio, se considerará un trabajo de infraestructura correspondiente a la categoría de las obras que van del plano B al plano C. Estos dragados correrán por cuenta del Estado, que será responsable en caso de naufragio por la falta de profundidad prevista.

Artículo 8. Modificaciones a la infraestructura y a la superestructura. Quedarán a cargo del Estado los gastos de las modificaciones que se hagan a las infraestructuras y superestructuras en los puertos del Estado. Igualmente correrán por su cuenta los gastos por modificaciones a las infraestructuras y superestructuras que le pertenezcan en los puertos cuya administración haya sido cedida, estén especificadas en el pliego de condiciones y se encuentren además dentro del recinto portuario.

Artículo 9. Indemnizaciones a terceros. Quedarán a cargo del Estado las indemnizaciones que deban pagarse a los terceros por la construcción, mantenimiento o explotación de las obras portuarias.

Artículo 10. Obligación de usar materiales nacionales

Todas las obras por cuenta del Estado deberán ejecutarse conforme a los proyectos aprobados, con materiales de buena calidad puestos en obra conforme a lo indicado en el artículo

Los materiales utilizados para la construcción de obras portuarias deberán ser de origen y fabricación nacional, salvo disposición expresa del ministro responsable.

Artículo 11. Responsabilidad del Estado por obras portuarias en malas condiciones. El Estado será responsable de todo accidente que pudiera ocurrir a personas o a buques por el mal estado de las obras cuya conservación le corresponda.

Artículo 12. Puertos privados. El Estado no sufragará los gastos de los puertos privados, es decir, de aquellos puertos que pertenezcan a una sociedad privada para sus propios negocios y sólo estén abiertos a los buques que se encuentren al servicio de la misma.

/Sección B.

Sección B. AYUDAS A LA NAVEGACION

Capítulo 3. De las ayudas a la navegación

Artículo 13. Enumeración de las ayudas a la navegación puestas a disposición de los buques. La seguridad de la navegación a lo largo de las costas se obtiene por medio de distintas clases de ayudas a la navegación.

Dichas ayudas son:

a) Materiales;

b) Por medio de la radio;

c) Por medio de la telecomunicación; y

d) Meteorológicas.

Artículo 14. Ministerio encargado de coordinar los servicios de las ayudas a la navegación

Las ayudas a la navegación dependen de Ministerios diferentes, según las disposiciones de los artículos 15, 19, 27, 36 y 44.

El Ministerio correspondiente (designado en el texto de esta ley con el nombre de "Ministerio coordinador") será el encargado de la coordinación de los servicios de las ayudas a la navegación.

El Ministerio coordinador podrá delegar ciertas funciones técnicas particulares en el organismos que considere más apropiado para llevarlas a cabo.

A. Ayudas materiales a la navegación marítima: Faros, luces, balizas, boyas

Artículo 15. Autoridad gubernamental responsable de las ayudas materiales a la navegación marítima. El Ministerio encargado será responsable de las ayudas materiales a la navegación marítima, (como faros, luces, balizas, boyas, etc.).

Artículo 16. Delegación de responsabilidad en organismos existentes

Para poder cumplir con las obligaciones que tenga encomendadas, el Ministerio responsable de las ayudas a la navegación marítima podrá pedir su colaboración a otros departamentos u organismos. Dicha solicitud se dirigirá a los Ministros de los que dependan esos organismos.

/b) El Ministerio

b) El Ministerio a cuyo cargo se encuentren las ayudas materiales se reservará el control y la coordinación de los distintos organismos cuya colaboración solicite.

Artículo 17. Atribución de gastos al Estado. Los gastos de estudios, construcción y mantenimiento de las ayudas materiales a la navegación marítima son por cuenta del Estado.

Artículo 18. Presupuesto especial. El Ministerio responsable de las ayudas materiales fijará un presupuesto especial para ayudas materiales a la navegación.

B. Ayudas por radio a la navegación marítima

Artículo 19. Autoridad gubernamental responsable de las ayudas por radio a la navegación marítima. El Ministerio al que estén asignadas será el responsable de las ayudas por radio a la navegación marítima.

Artículo 20. Delegación de responsabilidades

El Ministerio responsable de las ayudas por radio a la navegación marítima podrá solicitar su colaboración a otros servicios u organismos. Esta solicitud deberá dirigirse a los ministros de los que dependan esos organismos.

El Ministerio a cuyo cargo se encuentren las ayudas por radio a la navegación marítima se reservará el control y la coordinación de los diferentes organismos cuya colaboración solicite,

Artículo 21. Atribución de gastos al Estado. Los gastos de estudios, construcción de estaciones y mantenimiento de ayudas proporcionadas por medio de la radio a la navegación marítima correrán por cuenta del Estado, quien podrá recuperarlos en forma de derechos perceptibles por este concepto.

Artículo 22. Presupuesto especial. El Ministerio al que estén asignadas fijará un presupuesto especial para las ayudas por radio a la navegación marítima.

/C. Ayudas

C. Ayudas por telecomunicación a la navegación marítima

Artículo 23. Definición de las ayudas por telecomunicación. Se entienden por ayudas proporcionadas por medio de la telecomunicación a la navegación marítima:

a) Los mensajes útiles a la navegación dirigidos a los buques en forma de avisos o informes diversos, por diversas emisoras, en el diario denominado "Crónica de Puertos";

b) Las comunicaciones entre los buques y tierra o viceversa, por medio de estaciones radiofónicas nacionales o privadas;

c) Las comunicaciones por medio de las estaciones emisoras-receptoras, cuando se hayan creado especialmente para la navegación marítima y se refieran exclusivamente a actividades marítimas.

i) Mensajes útiles para los buques

Artículo 24. Finalidad de los mensajes y avisos diversos. El periódico hablado y los mensajes y avisos diversos que se transmiten a los buques, tendrán por objeto proporcionarles determinadas informaciones útiles.

Artículo 25. Respeto a la libertad de comercio en los mensajes y avisos varios a los buques. En todo mensaje o aviso de un periódico hablado deberá respetarse la libertad de comercio y la libre concurrencia y se omitirá cuanto pueda ir contra las mismas.

Artículo 26. Exención del pago de derechos. Quienes colaboren en la redacción de mensajes, de avisos diversos y del periódico hablado, disfrutarán gratuitamente de la comunicación con los servicios encargados de informar a los buques.

Artículo 27. Organo responsable de los mensajes útiles a la navegación transmitidos a los buques. El Ministerio correspondiente será el responsable de los mensajes, avisos y, en determinadas épocas del año, del diario hablado para los buques.

Artículo 28. Delegación de responsabilidad en organismos existentes.

El Ministerio encargado de las ayudas, telecomunicaciones y mensajes útiles a la navegación marítima, podrá solicitar colaboración de otros departamentos u organismos. Esta solicitud se dirigirá a los Ministros de los que dependen estos organismos.

/b) El Ministerio

b) El Ministerio responsable de las ayudas de telecomunicaciones y mensajes útiles a la navegación marítima se reservará el control y la coordinación de los diversos organismos cuya colaboración solicite.

Artículo 29. Atribución de gastos al Estado. Los gastos por mensajes, avisos diversos y diario hablado destinados a los buques correrán por cuenta del Estado.

ii) Comunicaciones "ship/shore" y "shore/ship". Estaciones radio estatales

Artículo 30. Derecho de comunicación de los buques con estaciones gubernamentales de radio en tierra. Todo buque podrá solicitar por radio información a estaciones gubernamentales de tierra. La estación gubernamental tendrá la obligación de proporcionar al buque respuesta satisfactoria si la información solicitada es de carácter técnico y necesaria para la navegación pero no estará obligada a contestar a otro tipo de preguntas.

Artículo 31. Idioma oficial. Con el fin de excluir cualquier responsabilidad del Estado por incomprensión de un mensaje en lengua extranjera, sólo se admitirá el idioma español en las comunicaciones entre buques y estaciones gubernamentales. Las estaciones gubernamentales podrán abstenerse de responder preguntas que se le dirijan en otro idioma.

iii) Estaciones privadas de radio

Artículo 32. Derecho de comunicación de los buques con estaciones privadas. Los buques que frecuenten una región, podrán ser autorizados a comunicarse directamente por radio con una o más estaciones privadas autorizadas.

Artículo 33. Derecho de comunicación de las estaciones privadas con los buques. Podrá autorizarse a personas o sociedades privadas nacionales o extranjeras cuya actividad principal sea el comercio marítimo, a utilizar una estación radioemisora-receptora para comunicarse directamente con determinados buques.

iv) Estaciones "walkie-talkie"

Artículo 34. Comunicaciones a corta distancia. Se autorizará el uso de aparatos para conversaciones a corta distancia entre tierra y buque o viceversa, o entre diversas empresas terrestres que se dediquen principalmente al comercio marítimo.

/v) Disposiciones

v) Disposiciones administrativas y financieras

Artículo 35. Derechos de las ayudas por telecomunicación "ship/shore" y "shore/ship"

Las respuestas sobre cuestiones técnicas que proporcione el Estado a solicitud de los buques, serán gratuitas.

Causará derechos en beneficio del Estado la autorización para que un buque se comunique directamente por radio con una estación particular en tierra, lo mismo que la que se otorgue a determinadas personas o sociedades privadas para utilizar una estación de radio emisora-receptora para comunicarse con los buques. El monto de los derechos se fijará por decreto especial.

Artículo 36. Organo gubernamental responsable de las ayudas por telecomunicaciones. Relaciones "ship/shore" y "shore/ship". El Ministerio encargado será el responsable de las ayudas por telecomunicaciones y relaciones radiofónicas entre tierra y buques.

Artículo 37. Delegación de responsabilidades

El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación-comunicaciones "ship/shore" y "shore/ship"a la navegación marítima podrá solicitar la colaboración de otros departamentos. Esta solicitud se dirigirá a los Ministros de los que dependan estos organismos.

El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación-comunicaciones "ship/shore" y "shore/ship" se reservará el control y coordinación de los organismos cuya colaboración solicite.

Artículo 38. Atribución de gastos. Los gastos que cause la utilización de estaciones privadas a bordo o en tierra quedarán a cargo de los usuarios.

Los gastos del control gubernamental de las estaciones correrán por cuenta del Estado, que recuperará parte de dichos gastos mediante los derechos de licencia que se fijen para autorizar la operación de una estación particular.

Artículo 39. Presupuesto especial. El monto de los derechos para operar una estación de radio particular, para establecer comunicación entre buque y tierra, o viceversa, se fijarán por medio de decreto especial, así como el reglamento relativo al uso de dichas estaciones.

/D. Ayudas

D. Ayudas meteorológicas a la navegación marítima

Artículo 40. Definición de las ayudas meteorológicas a la navegación marítima. Se entiende por ayudas meteorológicas:

a) La difusión de boletines meteorológicos destinados a los buques indicando el estado del tiempo en una zona determinada en alta mar, a lo largo de una costa o en un puerto.

b) Las respuestas proporcionadas a los buques sobre cuestiones meteorológicas.

No se considerarán ayudas meteorológicas a la navegación marítima, las estaciones meteorológicas que sirvan, además de a la navegación, al resto del país y no desempeñen por lo tanto una actividad exclusivamente marítima.

Artículo 41. Boletines meteorológicos para los buques. Las estaciones meteorológicas estarán obligadas a preparar boletines especiales para los buques. La transmisión de dichos boletines deberá efectuarse por la Radio Nacional dos veces diarias como mínimo.

Artículo 42. Atribución de los gastos de las ayudas meteorológicas. Los gastos de ayudas meteorológicas a la navegación marítima correrán por cuenta del Estado.

Artículo 43. Colaboración de buques en el mar. Se solicitará de los buques que se hallen en alta mar transmitan a los puestos meteorológicos estatales informaciones sobre las condiciones meteorológicas del lugar donde se encuentran para elaborar los boletines destinados a los navegantes.

Artículo 44. Organo encargado de las ayudas meteorológicas a la navegación marítima. El Ministerio que se designe será el encargado de proporcionar las ayudas meteorológicas a la navegación marítima.

E. Colaboración internacional

Artículo 45. Reuniones internacionales. El Ministerio encargado de la coordinación del conjunto de las ayudas a la navegación deberá invitar, como mínimo una vez cada cinco años, a los técnicos de las repúblicas vecinas para que se reúnan con los técnicos nacionales.

/Artículo 46.

Artículo 46. Contacto con los organismos internacionales especializados.

El Ministerio encargado de la coordinación de las ayudas a la navegación, mantendrá los contactos indispensables con los organismos mundiales especializados en cuestiones de hidrografía y de ayudas a la navegación. Podrá delegar en un organismo nacional calificado la tarea de establecer y mantener esos contactos.

ANEXO AL CAPITULO 3 DEL TITULO III (Sección B)

Organización de los servicios de ayudas a la navegación marítima

(Proyecto de Decreto)

Introducción

1. Diversos tipos de ayudas a la navegación con que pueden contar los buques. La seguridad de la navegación a lo largo de las costas se favorece por medio de las ayudas a la navegación. Son las siguientes:

a) Ayudas materiales, que comprenden faros, luces, balizas y boyas;

b) Ayudas de radio, que incluyen las instalaciones radiofaros o de telegrafía para orientar a los buques;

c) Ayudas de telecomunicaciones, que permiten:

i) Transmitir mensajes a los buques en forma de avisos y de diario hablado;

ii) Comunicarse con los buques por medio de estaciones oficiales o particulares; y,

d) Ayudas meteorológicas, que proporcionen a los buques las indicaciones que soliciten sobre el estado del tiempo.

2. Atribuciones del Ministerio coordinador. El Ministerio, encargado de los servicios de ayuda a la navegación marítima, además de coordinar las ayudas a la navegación, tendrá la misión de aconsejar y fomentar las investigaciones tendientes a aportar nuevas mejoras.

Parte 1. Servicios de ayudas materiales a la navegación

A. Generalidades

3. Definiciones

a) Ayudas materiales a la navegación marítima

i) Faro: Se entiende por faro un aparato proyector de luz blanca o de color de fuerte intensidad y gran visibilidad, gracias al cual pueden orientarse los buques situados a varias millas de distancia.

/ii) Luz: Se

ii) Luz: Se entiende por luz un aparato con una luz blanca o de color de relativa intensidad, sólo visible a una distancia de algunos cientos de metros, que señala a los buques un obstáculo próximo;

iii) Baliza: Se entiende por baliza una construcción de piedra, cemento, metal o cualquier otro material que se apoye en el suelo y sirva para señalar a los buques una ruta, un obstáculo, autorización o prohibición de paso o un aviso cualquiera, etc.

Las balizas pueden tener las formas y colores más diversos. Suelen servir de soporte a números, bandas, inscripciones, nombres y superficies reflectantes que ayudan a su identificación;

iv) Boya: Se entiende por boya un cuerpo flotante sujeto por lo general al fondo del mar y que sirve para señalar a los buques una ruta, un obstáculo, una autorización, una prohibición de pasar, o un aviso cualquiera, etc. La boya flotante fijada al fondo del agua es el complemento de la baliza fijada en tierra.

b) Facilidades a disposición de los buques

i) Boya de amarre: Se entiende por boya de amarre un cuerpo flotante, en forma de caja o de tonel, sujeto sólidamente al fondo del mar y capaz por lo tanto de resistir una fuerte potencia de tracción, al que pueden amarrarse los buques. El cuerpo flotante se encuentra generalmente alejado de un muelle;

ii) Pontón flotante: Se entiende por pontón una superficie flotante en forma de muelle, sujeta sólidamente al fondo del mar y capaz de resistir una fuerte potencia de tracción, a la que pueden amarrarse los buques para descargar o cargar mercancías. El pontón flotante se encuentra generalmente próximo a un muelle.

iii) Canal: Se entiende por canal la parte más profunda de un antepuerto, o de un puerto que los buques deben utilizar como camino;

iv) Dragado: Se entiende por dragado la operación consistente en excavar un canal para mantener la profundidad de agua necesaria para el paso de los buques.

/B. Atribuciones

B. Atribuciones de la autoridad gubernamental encargada de las ayudas materiales a la navegación marítima

4. El Ministerio encargado de la construcción o vigilancia de las ayudas materiales a la navegación marítima (faros, luces, balizas, boyas, etc.), tendrá principalmente entre sus atribuciones:

a) El mantenimiento de las ayudas materiales a la navegación marítima existentes;

b) El estudio de las mejoras por realizar a las ayudas materiales existentes;

c) La instalación de mejores ayudas materiales, si el estudio de las mejoras por realizar indica la necesidad de nuevas instalaciones;

d) El levantamiento de mapas de las costas por procedimientos y métodos científicos modernos;

e) La elaboración de cartas que indiquen la configuración de las costas, así como su publicación y la difusión de toda información impresa útil a los navegantes;

f) La comprobación periódica de la concordancia entre las indicaciones de las cartas y la realidad; y,

g) El enlace con el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima.

5. Mantenimiento de las ayudas materiales ya existentes. Personal especializado. El mantenimiento de las ayudas materiales a la navegación marítima ya existentes comprende las reparaciones comunes de conservación. Comprenderá igualmente la organización, formación y control del personal especialista necesario (guardafaros, etc).

6. Estudio de las mejoras por realizar a las ayudas materiales existentes. El estudio de las mejoras por realizar a las ayudas materiales existentes comprenderá la revisión de todos los faros, luces, balizas, boyas o instalaciones diversas en servicio y la proyección de adiciones o modificaciones que hagan ganar tiempo a los buques y permitan una navegación más segura. Este estudio deberá hacerse directamente por medio de inspecciones a lo largo de la costa. Deberá igualmente hacerse en forma indirecta recogiendo información de los pilotos adscritos a las autoridades portuarias o de los capitanes de buques de todos los pabellones que son los principales usuarios de las ayudas a la navegación.

/7. Instalación de

7. Instalación de mejores ayudas materiales

a) La instalación de mejores ayudas materiales implica la selección del emplazamiento, y la construcción e instalación de nuevas ayudas que se hubiesen considerado necesarias según lo previsto en el párrafo precedente.

b) Sólo podrán construirse las nuevas ayudas materiales de acuerdo con las normas internacionales.

c) Queda prohibida toda iniciativa particular de ayuda material a la navegación, a las autoridades portuarias, puertos privados, sociedades privadas o particulares que tengan edificios cerca de la costa. Sin embargo, si lo juzgare conveniente, el Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima, podrá otorgar una autorización para instalar o modificar las ayudas existentes.

d) A fin de asegurar una perfecta coordinación entre las luces destinadas a la navegación aérea y las relativas a la navegación marítima, no se podrá modificar, construir o instalar ayuda material alguna sin aprobación previa de los Ministerios encargados de la aviación militar y comercial.

e) Para evitar confusiones en las luces que puedan provocar un siniestro, sólo podrá ponerse en servicio un faro previo aviso mínimo de tres meses al Instituto Hidrográfico Internacional de Mónaco y a todos los organismos extranjeros que publiquen documentos para facilitar la navegación.

8. Configuración de las costas. Al hacerse referencia a la configuración de las costas, se entiende que es a la orilla, sus contornos, sus relieves y su vegetación en la medida en que pueda servir de guía a los buques, cuando exceda de 4 a 5 metros de altura y pueda verse a distancia. La profundidad de las aguas, las mareas, corrientes, vientos y climas forman parte de la configuración de las costas.

El estudio de la fauna y de la flora submarinas a lo largo de la costa no forma parte de la configuración de las costas.

9. Elaboración de las cartas

a) La elaboración de las cartas implica el cálculo, la proyección, el diseño, la edición y la difusión de la configuración de las costas, en forma utilizable incluso para navegantes que no tengan grandes conocimientos técnicos, como los que navegan en buques de pesca o de placer.

/b) Las cartas

b) Las cartas deberán ser dibujadas y publicadas de acuerdo con las especificaciones del Instituto Hidrográfico Internacional y las recomendaciones del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

c) Las cartas derán consideradas como documentos oficiales del gobierno de la República. Sin embargo, no se podrá hacer responsable al gobierno por errores u omisiones que pudieran encontrarse en ellas aunque ocasionen un siniestro.

d) La difusión de toda información útil a los navegantes concierne particularmente a la edición de las "Instrucciones náuticas", "Avisos periódicos a los navegantes" y "Lista de las luces sucesivas". Cuando el departamento encargado de elaborar las cartas no tenga a su cargo su publicación, deberá ponerse en contacto con los organismos encargados de hacerlo para garantizar la exactitud de las indicaciones relativas al litoral.

e) Las publicaciones sobre facilidades portuarias, reglamentos interiores de puertos, tarifas y formalidades son de la competencia y estarán a cargo de las autoridades portuarias.

10. Control periódico de las cartas. El control periódico de la concordancia perfecta entre las indicaciones registradas en las cartas y la realidad, se refiere a la verificación, a intervalos regulares, a) de los signos indicados en las cartas y, b) de su concordancia con los hechos físicos y geográficos señalados.

Esta verificación deberá hacerse directamente por medio de inspecciones a lo largo de la costa. También se hará indirectamente solicitando información de los pilotos adscritos a las autoridades portuarias y de los capitanes de los principales buques que utilicen estas cartas.

11. Delegación de las responsabilidades

a) Para cumplir con las funciones mencionadas en el párrafo 2 precedente, (y evitar la creación de nuevos organismos), el Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación, de acuerdo con los demás Ministerios interesados, pedirá al cuerpo de guardacostas, al Departamento de Obras Públicas y al Departamento de Cartografía asumir más responsabilidades, prestar su ayuda y desempeñar las funciones que le han sido atribuidas.

/b) El Ministerio

b) El Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima, de acuerdo con los demás ministerios interesados, delega:

i) al Cuerpo de Guardacostas: el estudio previsto en el párrafo 4 de las mejoras por efectuar a las ayudas materiales ya existentes;

ii) a los Departamentos de Obras Públicas: el mantenimiento de ayudas materiales a la navegación marítima existentes como se prevé en el párrafo 5; la instalación de mejores ayudas materiales, si del estudio de las circunstancias a que se hace referencia en el párrafo 7 sobre las mejoras por realizar se derive la conveniencia de las nuevas instalaciones.

iii) a los Departamentos de Cartografía: el levantamiento de las cartas de las costas a que se refiere el párrafo 6; la elaboración de las cartas; la difusión de toda información que pueda ser útil a los navegantes, como se dispone en el párrafo 9; y, el control periódico de la perfecta concordancia entre las indicaciones registradas en las cartas y la realidad, como se indica en el párrafo 10.

c) El Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima estará obligado a controlar y asegurar la coordinación entre los diversos organismos en los que se haya delegado, —de acuerdo con las demás dependencias interesadas—, una parte de las atribuciones encomendadas por el párrafo 4 citado aunque dependan de otro ministerio. Realizará el enlace con el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima.

12. Atribuciones de los gastos de las ayudas materiales a la navegación marítima.

a) Los gastos de estudios, construcción y mantenimiento de las ayudas a la navegación marítima correrán por cuenta del Estado, que los recuperará parcialmente en forma de derechos de faros y balizas.

b) En principio, los gastos de construcción de las boyas de amarre y pontones flotantes no deberán asimilarse a los gastos de ayudas materiales a la navegación marítima y correrán por cuenta de las autoridades portuarias.

c) Los acuerdos determinarán para cada autoridad portuaria las ayudas materiales esenciales que queden a cargo del Estado y las ayudas suplementarias puestas a disposición de los usuarios por la autoridad portuaria y que corran por su cuenta.

/13. Delegación

13. Delegación de atribuciones a sociedades privadas. Los departamentos responsables podrán encomendar por contrato a las sociedades privadas nacionales o extranjeras, las siguientes actividades:

a) El estudio de las mejoras por realizar a las ayudas materiales a la navegación marítima, a que se hace referencia en el párrafo 6;

b) La instalación y mantenimiento de mejores ayudas materiales, a que se refiere el párrafo 7;

c) La configuración de las costas, mencionada en el párrafo 8;

d) El control periódico de la concordancia pefecta entre las indicaciones registradas en las cartas y la realidad aludida en el párrafo 10. Los contratos celebrados con las sociedades privadas también podrán versar sobre el mantenimiento de las ayudas materiales, pero no deberán exceder de tres años, para que el Estado conserve la opción de volver a tomar a su cargo el trabajo subcontratado con los grupos particulares.

Los contratos así celebrados podrán ser renovables a su vencimiento.

C. Derechos de faros y balizas

14. Informe de actividades y presupuesto anual. Todo organismo o departamento encargado de determinadas actividades por el Ministerio al que estén asignadas las ayudas materiales a la navegación marítima, tendrá la obligación de presentar un informe anual de actividades al Ministerio de que dependa y al Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima.

Este informe deberá contener un balance de los gastos (e ingresos eventuales, tales como la venta de cartas) efectuados durante los doce meses transcurridos y un proyecto de presupuesto para los veinticuatro meses siguientes.

15. Presentación del presupuesto al Ministerio de Hacienda. El Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima tendrá la obligación de presentar al mismo tiempo este presupuesto especial al Ministerio de Hacienda y al Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima, para obtener la aprobación del presupuesto elaborado y el monto de los derechos de faros y balizas que deberá fijarse para el ejercicio fiscal siguiente.

/El monto detallado

El monto detallado de estos derechos será fijado conjuntamente por un decreto del Ministerio de Hacienda, el Ministerio encargado de las ayudas materiales a la navegación marítima y el que coordine las ayudas a la navegación marítima.

16. Principios sobre cálculo de los derechos de faros y balizas y ayudas diversas a la navegación

a) El pago de un derecho por el uso de una ayuda a la navegación no puede constituir una renta gratuita para el Estado; debe corresponder a un servicio prestado. No podrá percibirse derecho alguno en una zona donde las ayudas sean insuficientes para los navegantes o no existan.

b) Los derechos deberán calcularse siempre al mínimo para evitar la reacción de sobretasas de flete; sin embargo, deberán cubrir el 80 por ciento de los gastos del presupuesto especial anual para las diversas ayudas a la navegación.

17. Disposiciones varias sobre derechos de faros y balizas y ayudas diversas a la navegación

a) Los derechos de faros y balizas y los derechos de ayudas de radio a la navegación marítima mencionados en los párrafos 15 y 16 se calcularán sobre el tonelaje bruto de los buques.

b) Sólo deberán cobrarse a los buques con arqueo bruto superior a 500 toneladas.

c) Se podrán fijar tarifas de abono en favor de los usuarios regulares del puerto.

d) Podrá fijarse una sobretasa temporal a los derechos habituales para hacer frente a gastos excepcionales de ciertas ayudas a la navegación marítima en construcción, transformaciones o reparaciones importantes.

18. Cajas autorizadas para recaudar los derechos de ayudas a la navegación

a) Los derechos de ayudas a la navegación marítima se pagarán en la Caja de Ingresos del Puerto, que deberá entregarlos cada mes ya sea a los diversos ministerios encargados de este servicio, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima, o a la Caja Nacional de Pilotaje.

b) No podrá recaudarse derecho alguno sin la entrega del recibo reglamentario correspondiente.

/c) Los pilotos

c) Los pilotos quedan autorizados para recaudar los derechos de ayudas a la navegación. So pena de falta profesional grave, los pilotos deberán entregar las recaudaciones que hayan hecho a la Caja de Ingresos de la Autoridad Portuaria dentro de las veinticuatro horas siguientes a su cobro.

d) Cuando la Caja Nacional del Pilotaje haya sido designada para recaudar los derechos de ayudas a la navegación, tendrá la obligación de llevar una contabilidad especial para ellos, diferente a la de los derechos de pilotaje.

19. Destino de los ingresos por concepto de derechos a las ayudas a la navegación. Los derechos de ayudas a la navegación marítima sólo se fijan para poder organizar y mantener las ayudas puestas a disposición de los navegantes a lo largo de las costas. Estos derechos se fijan para salvar vidas humanas y queda prohibido destinarlos, ni siquiera en parte, a un fin diferente.

Parte 2. Servicios de ayudas por radio para la navegación marítima

20. Definición. Se entiende por ayudas de radio para la navegación marítima, todos aquellos aparatos radiofaros o radiobalizas, del tipo Loran o Decca, que permiten a los buques orientarse.

A. Atribuciones de los departamentos responsables

21. Dependencia encargada de las ayudas por radio para la navegación marítima. El Ministerio encargado de los radioayudas a la navegación marítima, tendrá principalmente entre sus atribuciones:

a) La conservación de los radioayudas a la navegación marítima;

b) El estudio de las mejoras por realizar a los radioayudas ya existentes;

c) La instalación de mejores radioayudas, cuando ello se requiera;

d) La elaboración de cartas de ayudas por radio o el suministro de informaciones útiles a los servicios nacionales o extranjeros encargados de publicar estas cartas;

e) El control periódico de la perfecta concordancia entre las indicaciones de las cartas y la realidad;

f) El enlace con el Ministerio coordinador del conjunto de las ayudas a la navegación marítima.

/22. Mantenimiento de

22. Mantenimiento de las radioayudas a la navegación marítima ya existentes. El mantenimiento de las radioayudas a la navegación marítima existentes incluirá las reparaciones comunes de mantenimiento. Comprenderá igualmente la organización, la formación y el control del personal especializado necesario.

23. Estudio de las mejoras a las radioayudas existentes. El estudio de las mejoras a las radioayudas existentes tiene por objeto el examen de las redes actualmente en servicio en Centroamérica, en Estados Unidos, en el Norte de Europa y en diversas partes del mundo, y su comparación con las diversas posibilidades en el campo de las radioayudas que podrían ponerse a disposición de los buques en las aguas de la región para hacerles ganar tiempo y hacer más segura la navegación. Este estudio deberá tomar en cuenta las informaciones de los capitanes de buques extranjeros y de los pilotos adscritos a las autoridades portuarias.

24. Instalación de mejores radioayudas

a) La instalación de mejores radioayudas implicará la selección del emplazamiento, la construcción y la instalación de las nuevas radioayudas, sugeridas como resultado del estudio sobre las mejoras previstas de acuerdo con el párrafo precedente.

b) Las nuevas radioayudas se construirán e instalarán únicamente de acuerdo con las normas internacionales.

c) Queda prohibida toda iniciativa personal de radioayuda a la navegación marítima. Toda nueva instalación o modificación en la red existente requerirá la autorización previa del Ministerio encargado de los radioayudas a la navegación marítima.

d) Para evitar confusiones nefastas en las radio señales, antes de poner en uso cualquier instalación de radio será necesario dar aviso con tres meses de anticipación, como mínimo, a los organismos extranjeros que publiquen documentos para facilitar la navegación marítima.

/25. Elaboración

25. Elaboración de las cartas de radioayudas

a) La elaboración de las cartas de radioayudas incluirá la representación de las facilidades radiofónicas a disposición de los buques. Esta representación podrá hacerse, o por cartas especiales, o de acuerdo con los departamentos encargados de elaborar las cartas marinas, por datos complementarios en las cartas hidrográficas utilizadas por los buques.

b) Los radioayudas deberán dibujarse en las cartas y publicarse de conformidad con las especificaciones de la Oficina Hidrográfica Internacional y las recomendaciones del Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

Los radioayudas deberán hacerse del conocimiento de los organismos que publiquen instrucciones náuticas y avisos periódicos a los navegantes.

26. Control periódico de las cartas. El control periódico de la concordancia perfecta entre las indicaciones de las cartas y la realidad, implicará la verificación a intervalos regulares de las menciones relativas a los radioayudas contenidas en las cartas, y de su concordancia plena con los servicios prestados por los puestos existentes.

27. Delegación de responsabilidades

a) Para cumplir con las funciones mencionadas en el párrafo 2 ya citado, y para evitar la creación de nuevos organismos, el Ministerio encargado de los radioayudas a la navegación marítima, de acuerdo con los demás ministerios interesados, pedirá a los organismos apropiados (por ejemplo, a la Inspección de la Navegación, Servicios de Telégrafos y Radio, Dirección General de Cartografía, etc.), que le presten su ayuda, asuman mayores responsabilidades y acepten desempeñar las funciones que se les asignen.

b) El Ministerio encargado de las ayudas por radio a la navegación marítima, de acuerdo con los ministerios que tengan relación con ella, podrá delegar en la inspección de la navegación, el estudio mencionado en el párrafo 4 sobre las mejoras a los radioayudas existentes; en el Servicio de Telégrafos y Radio, el mantenimiento de los radioayudas existentes, como se señala en el mismo párrafo; en la Dirección General de Cartografía la elaboración de cartas de radioayudas previstas por el párrafo 5, o la transmisión de informaciones útiles a los servicios nacionales o extranjeros encargados de editar estas cartas; y el control periódico previsto en el párrafo 6 referente a la concordancia que debe vigilarse existe entre las indicaciones de las cartas y la realidad.

/c) El Ministerio

c) El Ministerio encargado de radioayudas a la navegación marítima tiene la obligación de controlar y asegurar la coordinación entre los diversos organismos, en los que —de acuerdo con los demás ministerios interesados— haya delegado algunos de los servicios mencionados en el párrafo 2 y conservará el enlace con el Ministerio coordinador del conjunto de las ayudas a la navegación marítima.

28. Atribución de los gastos de radioayudas a la navegación marítima. Los gastos de estudio, construcción y mantenimiento de las radioayudas a la navegación marítima correrán por cuenta del Estado, que recuperará una parte por concepto de derechos de radioayudas a la navegación marítima.

29. Posibilidad de encomendar ciertas funciones a sociedades privadas. Si del estudio previsto en el párrafo 4 referente a las mejoras por realizar se deriva la necesidad de contar con nuevas instalaciones, los organismos responsables podrán encomendar su realización por medio de contrato a sociedades particulares nacionales o extranjeras. Estos contratos también podrán hacerse sobre mantenimiento, pero no deberán exceder de tres años para que el Estado pueda encargarse de estas funciones en el momento que lo estime oportuno.

Los contratos así celebrados serán renovables cada tres años.

B. Derechos de radioayuda a la navegación marítima

30. Informe anual de actividades. Todo organismo o departamento que tenga a su cargo atribuciones encomendadas por el Ministerio encargado de las radioayudas a la navegación marítima, deberá presentar anualmente un informe de actividades a los ministerios de que dependa. Dicho informe deberá contener un balance de los gastos en los doce meses transcurridos, así como un proyecto de presupuesto para los siguientes veinticuatro.

31. Presupuesto especial para las radioayudas a la navegación. El Ministerio encargado de las radioayudas a la navegación marítima, está obligado a elaborar un presupuesto especial anual de dicho servicio, independiente de su presupuesto general. Este presupuesto especial deberá contener, aparte de los gastos totales, un proyecto de ingresos por derechos de radioayudas a la navegación marítima, que serán cobrados a los buques que toquen los puertos de la República.

/El Ministerio

El Ministerio encargado de los radioayudas a la navegación marítima, deberá presentar conjuntamente este presupuesto especial al Ministerio de Hacienda y al Ministerio coordinador del conjunto de las ayudas a la navegación marítima, a fin de obtener su aprobación sobre el presupuesto y el monto de los derechos que deberán percibirse durante el siguiente ejercicio fiscal, por el servicio a que se hace referencia.

El monto detallado de estos derechos será fijado por un decreto del Ministerio de Hacienda, conjuntamente con el Ministerio que tenga a su cargo los radioayudas a la navegación marítima y con el Ministerio coordinador.

32. Las disposiciones de la Parte I- párrafos 16, 17, 18 y 19, son aplicables a las ayudas por radio a la navegación marítima

Parte 3. Servicios de ayudas por telecomunicación a la navegación marítima

A. Definiciones

33. Se entenderán por ayudas por telecomunicación:

a) Los mensajes oficiales útiles a la navegación que sean transmitidos a los buques en forma de aviso e informaciones diversas;

b) El diario hablado, titulado "Crónica de los puertos", que será transmitido durante ciertas temporadas y repetirá las informaciones esenciales de los mensajes de utilidad para los buques.

c) Las relaciones "ship/shore" y "shore/ship", es decir, las comunicaciones oficiales y privadas entre los buques y tierra, o viceversa, por medio de estaciones nacionales o particulares, o de una compañía de radio marítima que tenga la concesión de la comunicación entre particulares que no dispongan de estaciones y los buques;

d) Por extensión, las estaciones emisoras-receptoras que operen en modulación de frecuencia (F.M.), Fonía (A.M.), radiotelegrafía (C.W.), alta frecuencia (H.F.) o muy alta frecuencia (U.H.F.), pero solamente cuando hayan sido creadas para beneficio exclusivo de la navegación marítima y no se dediquen a otra clase de actividades.

B. Mensajes oficiales:

B. Mensajes oficiales: diario hablado "Crónica de los Puertos"

34. Propósito de los mensajes oficiales y diario hablado. Los mensajes oficiales útiles a la navegación enviados a los buques, al igual que el diario hablado "Crónica de los Puertos", tienen como finalidad dar a los navegantes en alta mar aquellas informaciones técnicas, comerciales y meteorológicas que les permitan ganar tiempo. La finalidad esencial del diario hablado es informar a los buques sobre el estado de los puertos hacia los cuales se dirigen, particularmente en lo concerniente al tráfico y congestionamiento de los muelles.

35. Mensajes oficiales. Los mensajes oficiales serán únicamente de carácter técnico o meteorológico. Quedará prohibida toda información de carácter comercial.

36. Diario hablado e informaciones autorizadas en la "Crónica de los Puertos". El diario hablado contendrá principalmente información de carácter comercial. Podrá contener las siguientes indicaciones sobre los puertos y sus actividades:

a) Número de buques atracados en el muelle;

b) Número de buques que esperan en la rada y que se ha anunciado;

c) Lugares disponibles en la rada, el antepuerto o el muelle;

d) Congestionamiento de los muelles, cobertizos y lugares disponibles;

e) Tráfico ferroviario, disponibilidad de vagones;

f) Disponibilidad de chalanes y camiones;

g) Mano de obra disponible;

h) Perspectivas de espera y plazo probable para obtener un lugar anclado en el antepuerto, o en la boya, o en el muelle;

i) Predicciones meteorológicas

37. Informaciones que quedaría prohibido transmitir en la "Crónica de los Puertos". Por respeto a la libertad de comercio y de la libre competencia, quedará prohibido incluir en el diario hablado las siguientes informaciones:

a) Nombres y pabellones de los buques que se hallen en el muelle, esperen en la rada y hayan anunciado su llegada;

b) Tonelaje

b) Tonelaje de los buques que se hallen en el muelle, esperen en la rada o hayan anunciado su llegada y sus tipos (paquebotes, petroleros, mineros, carboneros, plataneros, etc.);

c) Origen y destino de los buques a que se hace referencia;

d) Naturaleza de la mercancía cargada o descargada; y

e) Nombres de las sociedades armadoras, y de los agentes o consignatarios de los buques.

38. Organización del diario hablado "Crónica de los Puertos"

a) El diario hablado será transmitido durante los períodos de tráfico intenso y de congestión del puerto, es decir, durante algunos meses del año. Sin embargo, puede ser conveniente ampliar su duración para repetir los mensajes oficiales útiles a la navegación.

b) El diario hablado "Crónica de los Puertos", se hará en dos emisiones sucesivas: la "crónica provisional de puertos", que deberá pasarse entre las 19 y las 20 horas y la "crónica definitiva de puertos", que se radiará entre las 22 y las 23.

La "crónica definitiva" no deberá ser repetición de la provisional; deberá tomar en cuenta los cambios de ruta que comuniquen los buques mismos, después de haber escuchado la primera emisión del diario y haberlo notificado a sus agentes y a las autoridades portuarias interesadas.

c) La Crónica de los Puertos" se hará en español, que es el idioma oficial.

d) Los departamentos encargados de las emisiones de la "Crónica de los Puertos", deberán procurar articular sus emisiones con las de los puertos vecinos para permitir a los buques escuchar todas las emisiones antes de tomar una decisión.

e) Los agentes marítimos estarán obligados a informar sin pérdida de tiempo a las autoridades portuarias de las decisiones tomadas como consecuencia de sus comunicaciones con los buques, y las autoridades portuarias tendrán la obligación de comunicar, por lo menos treinta minutos antes de la emisión, las informaciones que convengan radiodifundirse.

f) Como el diario hablado tiene el carácter de un servicio que se proporciona al comercio marítimo, nadie podrá exigirle responsabilidades por los errores o inexactitudes involuntarias en que pudiere haber incurrido.

/39. Contribución

39. Contribución general al diario hablado. Las emisiones de las crónicas de puertos encaminadas a reducir la duración de la estancia de los buques e impedir nuevas alzas en las tasas de flete, son eminentemente útiles a la economía del país. Para que llenen su función, se considera indispensable que obtengan una ayuda general; no se prestará el servicio si es incosteable.

Todas las comunicaciones telefónicas, radiofónicas o de otro carácter, de los buques, de los agentes marítimos, de las autoridades portuarias o de quienes aporten su ayuda al diario hablado deberán ser gratuitas cuando estén destinadas a ser difundidas. Se dictarán las disposiciones necesarias para la facturación de estas comunicaciones, que deberán además de disfrutar de una prioridad de urgencia de 18 a 19 y de 21 a 22 horas.

40. Autoridad responsable de la "Crónica de los Puertos". El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación a la navegación marítima y, en especial, de la crónica de los puertos, tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

a) El enlace con la radio nacional o toda estación que transmita la crónica de los puertos;

b) El enlace con los buques, agentes marítimos y autoridades portuarias;

c) El enlace con los servicios meteorológicos, sección "Marina";

d) La organización de las comunicaciones gratuitas para quienes ayuden al diario;

e) La organización de dos emisiones cotidianas entre las 19 y 20 horas y las 22 y 23 horas;

f) La vinculación con el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima;

41. Delegación de responsabilidades. El Ministerio encargado de las ayudas a la navegación marítima, de acuerdo con los demás ministerios interesados, pedirá a los organismos apropiados, que le presten su ayuda, asuman mayores responsabilidades y acepter desempeñar las funciones que se les asignen.

/C. Relaciones

C. Relaciones "ship/shore" y "shore/ship"

42. Derechos de los buques para comunicarse con las estaciones oficiales en tierra. Del mismo modo que los aviones tienen derecho a comunicarse con la pista de aterrizaje de un aeropuerto, todo buque podrá comunicarse por radio con una estación oficial en tierra para inquirir sobre las condiciones meteorológicas de un determinado lugar, el tráfico de los puertos, anunciar su llegada, pedir un piloto o autorización para prescindir de él, o solicitar ayuda de las autoridades portuarias. Como el tráfico de buques desempeña un papel vital en la economía de los países, las estaciones oficiales tendrán la obligación de contestarle lo más completa y satisfactoriamente posible.

43. Derecho de comunicación de los buques con las emisoras privadas

a) Los buques que frecuenten regularmente la región, podrán obtener del Ministerio encargado de las ayudas de telecomunicación a la navegación marítima, autorización para comunicarse directamente por radio con alguna emisora particular en tierra, para anunciar la hora exacta de su llegada, el cargamento que desembarcará y, en general, para que se hagan con tiempo los preparativos necesarios para la maniobra (reserva de trabajadores, vagones o camiones, etc.)

b) Las autorizaciones para la comunicación directa por radio sólo se otorgarán para un máximo de dos puestos en tierra por puerto, especificando sus nombres en la autorización. Por lo general estos dos puestos serán respectivamente el de la autoridad portuaria y el del agente consignatario o de la compañía propietaria del buque.

c) El buque sólo podrá comunicarse con las dos estaciones privadas en tierra que le fueren autorizadas. Si intentase comunicarse con otras, (circunstancia que sería señalada por la mesa de escucha de una estación oficial), se le retirará la autorización concedida por seis meses.

d) Las comunicaciones entre un buque y una estación privada en tierra --generalmente la del agente marítimo consignatario-- deberán ser breves y no hacerse en clave. Podrán ser registradas en la mesa de escucha de una estación oficial, pero no censuradas, interrumpidas ni alteradas por ella.

e) En el caso de que el servicio público de comunicaciones telefónicas y telegráficas sea lento o con el propósito de descongestionar sus líneas, se autorizará a los buques amarrados en un puerto para que se comuniquen directamente por radio con alguna de las estaciones privadas autorizadas para intercambio de mensajes en conversación.

/44. Derecho de

44. Derecho de comunicación de los puestos privados con los buques

a) Las personas o sociedades privadas nacionales o extranjeras dedicadas principalmente al comercio marítimo, podrán solicitar la utilización de un puesto radioemisor-receptor para comunicarse directamente y en fonía con ciertos buques.

b) Dado el interés de la economía del país en reducir la duración de la estancia de los buques en los puertos, las solicitudes presentadas por personas dedicadas al comercio marítimo para utilizar estaciones privadas de radio, sólo podrán rechazarse por causas graves y fundadas.

c) La autorización para tener un puesto radioemisor-receptor sólo da a su propietario el derecho de comunicarse con un número limitado de buques que sólo podrán ser de determinados pabellones, determinado armamento o determinado tipo (petrolero por ejemplo) o aquellos cuyo nombre se indique específicamente.

Cuando el propietario de un puesto radioemisor-receptor intente comunicarse con buques distintos a los autorizados, para una simple conversación, hacer ofertas comerciales o quitar negocios a sus competidores, circunstancia que se señalaría por la mesa de escucha, se le suspenderá por doce meses la autorización concedida.

d) El propietario de un puesto radioemisor-receptor tendrá derecho a comunicarse con los buques autorizados, incluso cuando se encuentren en el puerto.

45. Compañías concesionarias radiomarítimas. Para evitar que los particulares tengan que hacer gastos de mantenimiento de los puestos emisores-receptores, a veces delicados y costosos, el gobierno podrá conceder el derecho de efectuar las comunicaciones privadas entre tierra y los buques o viceversa a una o más sociedades particulares radiomarítimas conforme a una tarifa detallada, especialmente en lo que concierne al servicio de prioridad para las autoridades portuarias.

Las sociedades concesionarias deberán observar las disposiciones de los apartados b) y c) del párrafo anterior so pena de que les sea retirada la concesión.

/46. "Walkie-Talkie"

46. "Walkie-Talkie"

a) Las comunicaciones entre un buque y una estación oficial, así como las informaciones proporcionadas por este último, generalmente serán gratuitas por su utilidad a la economía general del país y al comercio marítimo en general. Sin embargo, excepcional y temporalmente, podrá decretarse el pago de un derecho por servicio proporcionado por un puerto estatal, a fin de financiar, por ejemplo, el mejoramiento de las instalaciones "shore/ship" y "ship/shore" en servicio.

b) La autorización concedida a un buque para comunicarse en cada puerto ya sea directamente por radio o por medio de una compañía radiomarítima con los particulares en tierra, requerirá cada doce meses el pago de un derecho en beneficio del Estado.

c) La autorización a personas o sociedades privadas para utilizar una estación radioemisora-receptora a fin de poder comunicarse directamente en fonía con ciertos buques, se expedirá previo pago de un derecho a beneficio del Estado. Este se deberá pagar cada doce meses y se basará en la potencia de la estación y no en el número de conversaciones, difícil de registrar.

47. Control de las instalaciones particulares

a) Los buques y las estaciones privadas situadas en tierra deberán someterse a los reglamentos que le serán entregados con la autorización para funcionar.

b) Los reglamentos no podrán imponer una marca especial de aparatos; ni obligar a recurrir a una determinada sociedad para provisión de aparatos, ni prohibir la compra de los mismos para exigir su arrendamiento.

48. Autoridad gubernamental responsable de las ayudas por telecomunicación. Relaciones "ship/shore" y "shore/ship". El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación y de las relaciones "ship/shore" y "shore/ship" tendrá, en especial, las siguientes atribuciones:

a) Organización técnica y control de los mensajes y conversaciones entre los buques y las estaciones oficiales en tierra o viceversa;

b) Suministro de información sobre preguntas formuladas por los buques a los puertos estatales;

c) Organización técnica y control de los mensajes entre los buques y las estaciones privadas o viceversa;

/d) Otorgamiento

d) Otorgamiento de las licencias de conversación o explotación de estaciones privadas;

e) Fijación, percepción y administración de los derechos percibidos por ayudas de telecomunicaciones;

f) Otorgamiento de concesiones eventuales para explotar las relaciones privadas "shore/ship" y viceversa a compañías radiomarítimas según las condiciones y los derechos que se determinen, y

g) Enlace con el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima.

49. Delegación de responsabilidades

Con el fin de llevar a cabo las funciones mencionadas en el párrafo 47 anterior, el Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación y de las relaciones "ship/shore" y "shore/ship", de acuerdo con los demás ministerios interesados solicitará la colaboración de los organismos que se consideren necesarios, el aumento de las responsabilidades de los mismos y el desempeño de las funciones que se les atribuyan.

El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación y relaciones "ship/shore" y "shore/ship", de acuerdo con los demás ministerios interesados, delegará en los organismos que considere apropiados:

i) La organización técnica y el control de los mensajes y conversaciones entre los buques y las estaciones estatales en tierra y vivecersa;

ii) La contestación a las preguntas formuladas por los buques a los puestos estatales.

iii) La organización técnica y el control de los mensajes y conversaciones entre los buques y las estaciones privadas en tierra, o viceversa;

iv) El otorgamiento de las licencias para mantener conversaciones por radio o para la explotación de estaciones privadas;

v) La fijación, la percepción y el manejo de los derechos de ayudas por telecomunicación y relaciones "ship/shore" y "shore/ship"; y,

vi) El otorgamiento de concesiones eventuales para las relaciones privadas "shore/ship" y viceversa a las compañías radiomarítimas conforme a las condiciones y derechos que se determinen.

/c) El Ministerio

El Ministerio encargado de las ayudas por telecomunicación y de las relaciones "ship/shore" y "shore/ship", deberá controlar y coordinar los diversos organismos en los que haya delegado, de acuerdo con los demás ministerios interasados, las atribuciones a que se hace referencia en el párrafo 47 anterior. Procurará la vinculación de las ayudas a la navegación marítima con el Ministerio coordinador.

50. Gastos por cuenta del Estado. Los gastos de estudio, construcción y mantenimiento de las ayudas por telecomunicación a la navegación marítima, correrán por cuenta del Estado, que los recuperará en parte en forma de derechos por utilización de las mismas como lo dispone el párrafo 46.

51. Presupuesto especial. Las disposiciones de la Parte 2, relativas al presupuesto y financiamiento de las ayudas por radio a la navegación marítima, párrafos 29 y 30, son aplicables a las ayudas de telecomunicaciones y relaciones "ship/shore" y"shore/ship".

52. Disposiciones financieras diversas. Las disposiciones de la Parte 1, párrafos 16, 17, 18 y 19 son aplicables a las ayudas de telecomunicaciones y relaciones "shore/ship" y"ship/shore".

D. Algunas disposiciones pertinentes de los acuerdos internacionales

(Anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1947, capítulo X, Artículo 22, párrafos 1-4)

"Licencias

"&1. (1) Ninguna estación transmisora podrá ser establecida ni explotada por un particular ni por una Empresa cualquiera sin una licencia expedida por el Gobierno del país del que dependa la estación.

"&2. El titular de una licencia está obligado a guardar el secreto de las telecomunicaciones, según lo estipulado en el artículo 32 del Convenio. Además, debe constar en la licencia que si la estación tiene aparato receptor le está prohibido captar las correspondencias de radiocomunicaciones que no sean las que la estación está autorizada para recibir, y en el caso de que tales correspondencias sean recibidas involuntariamente, no deben reproducirse ni comunicarse a terceros, ni utilizarse para ningún fin, y ni siquiera revelarse su existencia.

/" &3.

"&3. A fin de facilitar la verificación de las licencias expedidas a estaciones móviles, se añadirá cuando fuere preciso al texto redactado en el idioma nacional, una traducción del mismo en un idioma cuyo uso esté muy extendido en las relaciones internacionales.

"&4. El Gobierno que expida la licencia de una estación móvil mencionará en ella, en forma clara, los datos particulares de la estación, incluyendo el nombre, distintivo de llamada y la categoría de correspondencia pública, así como también las características generales de la instalación principal, y según el caso, de las instalaciones de emergencia (reserva)."

"Detención de las telecomunicaciones. (Convenio Internacional de Telecomunicaciones 1947, capítulo IV, Artículo 29)

"1. Los Miembros y Miembros asociados se reservan el derecho de detener la transmisión de todo telegrama privado que pueda parecer peligroso a la seguridad del Estado o contrario a sus leyes, al orden público o a las buenas costumbres, siempre que ellos notifiquen inmediatamente a la oficina de origen la detención total del telegrama, o de cualquier parte del mismo, salvo el caso en que tal notificación pareciese peligrosa para la seguridad del Estado.

"2. Los Miembros y Miembros asociados también se reservan el derecho a interrumpir cualquier comunicación telefónica o telegráfica privada que pueda parecer peligrosa para la seguridad del Estado o contraria a sus leyes, al orden público o a las buenas costumbres.

"Llamadas y mensajes de socorro. (Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1947, capítulo V, Artículo 45)

"1. Las estaciones de radiocomunicaciones están obligadas a aceptar, con prioridad absoluta, las llamadas y mensajes de socorro, cualquiera que sea su origen así como de responder en la misma manera a dichos mensajes, y de tomar inmediatamente las medidas que requieran.

"2. Los servicios internacionales telegráficos y telefónicos deben conceder la absoluta prioridad a las comunicaciones concernientes a la seguridad de la vida humana en el mar o en el aire."

/" Radiotelegramas.

"Radiotelegramas. Orden de prioridad de las comunicaciones en el servicio móvil (Anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1947, capítulo XV, Artículo 38).

"El orden de prioridad de las comunicaciones en el servicio móvil es el siguiente:

1.o Llamadas de socorro, mensajes de socorro y tráfico de socorro.

2.o Comunicaciones precedidas por la señal de urgencia.

3.o Comunicaciones precedidas por la señal de seguridad.

4.o Comunicaciones relativas a las marcaciones radiogoniométricas.

5.o Radiotelegramas relativos a la navegación y a la seguridad del vuelo de las aeronaves.

6.o Radiotelegramas relativos a la navegación, movimientos y necesidades de los barcos: mensajes de observación meteorológica, destinados a un servicio meteorológico oficial.

7.o Radiotelegramas de Estado para los cuales ha sido reclamado el derecho de prioridad.

8.o Radiotelegramas de servicio relativos al funcionamiento del servicio de radiocomunicaciones o a radiotelegramas previamente transmitidos.

9.o Todas las demás comunicaciones."

Parte 4. Servicios de ayudas meteorológicas a la navegación marítima

A. Organización de los servicios

53. Definiciones. Por ayudas meteorológicas a la navegación marítima se entiende:

a) Todo boletín meteorológico que permita a los buques conocer el tiempo en una determinada zona en alta mar, a lo largo de una costa o en un puerto;

b) Los informes de carácter meteorológico proporcionados a los buques.

Las estaciones meteorológicas en sí mismas no serán consideradas como ayudas meteorológicas a la navegación marítima. En efecto, como sirven también al país y a la aviación civil, no pueden considerarse específicamente de carácter marítimo.

/54. Transmisión del

54. Transmisión del boletín meteorológico marítimo. Las estaciones meteorológicas están obligadas a preparar boletines meteorológicos especiales para los buques. La transmisión de este boletín se efectuará por los puestos nacionales de radio dos veces al día como mínimo, de preferencia en la madrugada, o en la mañana temprano, ya sea durante la transmisión de la "Crónica de los puertos", o en cualquier otro momento.

55. Carácter gratuito de las ayudas meteorológicas. Los gastos de las ayudas meteorológicas a la navegación marítima correrán por cuenta del Estado.

56. Colaboración de los buques en el mar

a) Se solicita a todos los buques nacionales, suficientemente equipados con aparatos científicos de meteorología y que se encuentren en la zona Latitud Norte (A); Latitud Sur (B); Longitud Oeste (C) y Longitud Este (D), que comuniquen dos veces al día a las estaciones meteorológicas nacionales las siguientes informaciones:

i) Estado del mar; estado del cielo; rapidez y dirección del viento;

ii) Temperatura atmosférica; grado de humedad del aire;

iii) Temperatura del agua; rapidez de las corrientes; etc.

b) Se invita a los buques extranjeros a proporcionar voluntariamente la misma información y a colaborar con las estaciones meteorológicas nacionales para que los boletines emitidos por ellas sean más exactos y de mayor utilidad. La invitación oficial permanente en este sentido será comunicada y renovada a los buques cada vez que sea necesario, a instancias de los pilotos y autoridades portuarias.

57. Autoridad gubernamental encargada de las ayudas meteorológicas a la navegación marítima

El Ministerio encargado de las ayudas meteorológicas a la navegación marítima, tendrá como atribuciones, en especial:

a) El enlace con las estaciones meteorológicas nacionales;

b) El enlace con la radio nacional o toda estación que radie los boletines meteorológicos y la crónica de los puertos;

c) El enlace con los servicios de ayudas por telecomunicación, relaciones "ship/shore" y "shore/ship" a fin de obtener por parte de los buques las informaciones meteorológicas necesarias;

d) El enlace con el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima.

B. Algunas disposiciones pertinentes de los acuerdos internacionales

(Convenio Internacional de Telecomunicaciones de 1947, Artículo 45)

"I. Meteorología

"&1. (1) Los mensajes meteorológicos comprenden:

a) Mensajes dirigidos a los servicios meteorológicos encargados oficialmente de pronósticos del tiempo, más específicamente para la protección de la navegación marítima y aérea.

b) Mensaje de estos servicios meteorológicos, destinados especialmente (i) a las estaciones de barco, (ii) a la protección de aeronaves; (iii) al público.

(2) La información contenida en estos mensajes puede ser:

a) Observaciones tomadas a horas fijas.

b) Avisos acerca de fenómenos peligrosos.

c) Pronósticos y avisos.

d) Exposiciones de la situación meteorológica en general.

"&2. (1) Los diferentes servicios meteorológicos nacionales acuerdan mutuamente preparar programas de transmisión común, de manera que se usen los transmisores mejor situados para servir a las regiones interesadas.

(2) Las observaciones meteorológicas comprendidas en las categorías mencionadas en [inciso a) del &1. e incisos b) (i) y b (ii) de este texto] serán en principio redactadas en un Código Meteorológico Internacional, ya sean transmitidas por estaciones móviles o destinadas a ellas.

"&3. Para los mensajes de observación destinados para un servicio meteorológico oficial se hará uso de las facilidades que resulten de la asignación de frecuencias exclusivas para la meteorología sinóptica y para el servicio meteorológico aeronáutico, de conformidad con los acuerdos regionales celebrados por los servicios interesados para el uso de estas frecuencias.

"&4. (1) Los mensajes meteorológicos destinados especialmente al conjunto de las estaciones de barco son enviados en principio, de conformidad con un cuadro de tiempo fijo y hasta donde sea factible, en las horas en las que puedan ser recibidos por las estaciones de barco que tengan sólo un operador. Se elige la velocidad de transmisión, de modo que un operador que posea solamente un certificado de segunda clase pueda leer las señales.

/"(2) Durante la

"(2) Durante la transmisión de "a todas las estaciones" de mensajes meteorológicos destinados a las estaciones del servicio marítimo móvil, todas las estaciones de este servicio cuyas transmisiones puedan causar interferencia a la recepción de estos mensajes deben mantenerse en silencio, con el fin de permitir a todas las estaciones que lo deseen recibir estos mensajes.

"(3) Los mensajes meteorológicos de prevención para el servicio marítimo móvil son transmitidos sin demora. Deberán ser repetidos al final del primer período de silencio que sigue, así como también al final del primer período de silencio que ocurra en las horas de trabajo de una estación de barco que tenga un solo operador. Serán precedidos por la señal de seguridad y emitidos en las frecuencias establecidas.

"(4) Además de los servicios regulares de información previstos en los apartados precedentes, las Administraciones tomarán las medidas necesarias para asegurar que ciertas estaciones comuniquen, a petición, mensajes meteorológicos a las estaciones del servicio marítimo móvil.

"(5) Las disposiciones de los /incisos 1 y 4 de este párrafo/ son aplicables al servicio aeronáutico móvil, siempre que no sean contrarios a los acuerdos particulares más precisos que aseguren, por lo menos, igual protección a la navegación aérea.

"&5. (1) Los mensajes originados en las estaciones móviles y que contengan información relativa a la presencia de ciclones tropicales deben ser transmitidos con la menor demora posible a las otras estaciones móviles de la vecinidad y a las Autoridades adecuadas del primer punto de la costa con el que puede establecerse contacto. Su transmisión es precedida por la señal de seguridad.

"(2) Cualquier estación móvil puede, para su propio uso, escuchar los mensajes que contengan observaciones meteorológicas emitidas por otras estaciones móviles, aun aquellos que sean dirigidos a un servicio meteorológico nacional.

"(3) Las estaciones de los servicios móviles que transmitan observaciones meteorológicas dirigidas a un servicio meteorológico nacional no están obligadas a repetirlas a otras estaciones. Sin embargo, está autorizado, a petición, el intercambio de la información relativa al estado del tiempo entre estaciones móviles.

/"II. Señales de

"II. Señales de tiempo. Avisos a los navegantes marítimos

"&6. Las disposiciones de los /incisos 1 y 4 del párrafo 4/ son aplicables a las señales horarias y a los avisos a los navegantes marítimos. Sin embargo, las disposiciones del /inciso 3 del &4/ no son aplicables a las señales horarias;

"&7. Los mensajes que contengan información concerniente a la presencia de hielos peligrosos, restos de naufragios o cualquier otro peligro inminente para la navegación marítima, deben ser transmitidos tan pronto como sea posible a las otras estaciones de barco de la vecindad y a las Autoridades competentes del primer punto de la costa con el que pueda establecerse contacto. Estas transmisiones deben ser precedidas por la señal de seguridad.

"&8. Cuando se juzgue conveniente, y a condición de que el expedidor lo consienta, las Administraciones pueden autorizar a sus estaciones terrestres a comunicar la información relativa a las averías marítimas o accidentes, o información de interés general para la navegación, a las agencias de información marítima aceptadas por aquéllas y sujetas a las condiciones fijadas por las mismas Administraciones.

"Servicios meteorológicos. (Convenio Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, de Londres de 1948, capítulo V, Regla 4).

"(a) Los Gobiernos contratantes se comprometen a recomendar que los buques en ruta recojan datos meteorológicos, los examinen, difundan y comuniquen en la forma más eficaz, con el fin de que sirvan de ayuda a la navegación. Las Administraciones deberán alentar el empleo de instrumentos que presenten un elevado grado de exactitud y facilitar la inspección de estos instrumentos, cuando así se exija;

"(b) En especial, los Gobiernos contratantes se comprometen a colaborar en la mayor medida posible en la aplicación de las disposiciones meteorológicas siguientes:

"i) Advertir a los buques las rachas de viento, temporales y temporales tropicales, tanto mediante la transmisión de mensajes radioeléctricos como sirviéndose de señales adecuadas en diversos puntos de la costa;

"ii) Transmitir diariamente, por radio, Boletines sobre el estado del tiempo, para el servicio de la navegación, y suministrar datos sobre las actuales condiciones meteorológicas y de hielo, así como sobre las previsiones, y, si es posible, informaciones complementarias suficientes que permitan la preparación durante la navegación de sencillas cartas meteorológicas;

/"iii) Preparar y

"iii) Preparar y editar aquellas publicaciones que puedan ser necesarias para la eficaz realización del trabajo meteorológico en la mar.

"iv) Tomar las disposiciones pertinentes para que ciertos buques designados al efecto sean provistos de instrumentos controlados (tales como barómetro, barógrafo, psicrómetro y aparato que permita medir la temperatura del mar) y destinados a este servicio, para tomar observaciones meteorológicas a las horas sinópticas convenidas (cuatro veces al día como mínimo, siempre que las condiciones lo permitan), y animar a los demás buques a tomar las observaciones en forma modificada, especialmente en aquellas regiones en que la navegación es escasa; entendiéndose que estos buques transmitirán estas observaciones por radio, en interés de los diversos servicios meteorológicos oficiales, y repetirán sus informaciones en favor de los buques que se encuentren en sus inmediaciones. Cuando se hallen próximos a un temporal tropical seguro o probable, se animará a los buques a que tomen y transmitan, tantas veces como les sea posible, sus observaciones a intervalos más frecuentes, teniendo en cuenta, sin embargo, las preocupaciones de los Oficiales del buque mientras duren las circunstancias del temporal.

"v) Disponer la recepción y transmisión por las estaciones costeras de radio de los mensajes meteorológicos procedentes de los buques y destinados a los mismos. A los buques imposibilitados de comunicar directamente con la costa se les animará a transmitir sus mensajes meteorológicos por intermedio de los buques del servicio meteorológico en alta mar o de otros buques que estén en contacto con la costa.

"vi) Alentar a todos los Capitantes de buques que informen a los buques que se encuentren en sus proximidades, así como a las estaciones costeras cuando encuentren una velocidad de viento igual o superior a 50 nudos (fuerza 10 de la escala Beaufort).

"vii) Procurar obtener un procedimiento uniforme en lo que respecta a los servicios meteorológicos internacionales ya especificados, y atenerse en lo posible a las recomendaciones de la Organización meteorológica internacional, a que podrán referirse los Gobiernos contratantes para el estudio y consejo sobre toda cuestión de orden meteorológico que pueda presentarse en la aplicación del presente Convenio.

/"c) Las informaciones

"c) Las informaciones previstas en esta Regla deberán darse en la forma señalada para su emisión, y se transmitirán en orden de prioridad prescrito por el Reglamento de Radiocomunicaciones; durante las transmisiones "a todas las estaciones" de las informaciones meteorológicas, avisos y previsiones, todas las estaciones de a bordo deberán atenerse a las disposiciones del Reglamento de Radiocomunicaciones.

"d) Las previsiones, avisos, informes sinópticos y otros meteorológicos destinados a los buques deberán transmitirse y propagarse por el servicio nacional que se encuentre en situación más favorable para servir a las diferentes zonas y regiones de acuerdo con los Convenios mutuos entre los países contratantes interesados."

Parte 5. Colaboración internacional en materia de ayudas a la navegación

A. Acuerdos regionales

58. Informe anual de actividades. El Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima publicará cada cinco años un informe técnico sobre las ayudas a la navegación a lo largo del litoral de la República.

Este informe resumirá los trabajos efectuados, en curso o en proyecto. No abordará las cuestiones financieras tales como gastos, ingresos o presupuestos.

Se enviará por vía de información un ejemplar a los gobiernos de las demás repúblicas centroamericanas.

59. Reunión de los técnicos cada tres años

a) El Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación marítima convocará, cuando menos una vez al año y cada vez que sea necesario, a una reunión de técnicos nacionales en la materia. Se podrá invitar a los técnicos extranjeros que trabajen temporalmente en las ayudas nacionales.

b) Este Ministerio convocará cada cinco años por lo menos a una reunión de técnicos nacionales y de las repúblicas vecinas, para la coordinación de los programas de equipo, la uniformidad de las ayudas y el intercambio de experiencias técnicas.

/60. Financiamiento

60. Financiamiento común de ayudas a la navegación. Si una ayuda importante a la navegación, tal como un faro o radiofaro presta servicios a dos o tres países vecinos, podrá emprenderse en común su construcción, su financiamiento y su mantenimiento.

El personal técnico encargado del buen funcionamiento y del mantenimiento de la ayuda deberá ser nacional del país en cuyo territorio se construye, a menos que no se cuente con los especialistas indispensables.

B. Acuerdos internacionales

61. Contactos permanentes con los organismos técnicos internacionales. A fin de uniformar las ayudas a la navegación con las normas internacionales, el Ministerio coordinador de las ayudas a la navegación mantendrá los contactos indispensables con los organismos mundiales que puedan ser útiles a este fin. Podrá también delegar a un organismo nacional calificado, el cuidado de establecer y mantener en nombre del Ministerio tales contactos.

/Capítulo 4.

Capítulo 4. De la protección de las ayudas materiales a la navegación

Artículo 47. Daños a boyas, faros, balizas, señales útiles para la navegación y equipo de salvamento del puerto.

Queda terminantemente prohibido tocar las boyas, faros, balizas, señales de navegación y equipo de salvamento del puerto o de sus alrededores.

Se impondrá una multa a toda persona que sin estar autorizada, modifique o dañe voluntariamente las boyas, luces, faros, balizas, señales útiles a la navegación y equipo de salvamento del puerto o de sus alrededores. A falta del pago de la multa, se impondrá pena de prisión.

Cuando el responsable compruebe que el daño causado a las boyas, faros, luces, balizas y señales de navegación del puerto o sus alrededores no haya sido voluntario sino consecuencia de un accidente, el Tribunal podrá reducir la pena a su arbitrio.

Lo mismo sucederá cuando el responsable demuestre la existencia en su favor de alguna circunstancia atenuante (riña, ebriedad, etc.).

Estas disposiciones se aplican también al caso en que el daño haya sido causado por un buque. En este caso, deberá pagar la multa su armador o la Compañía de Seguros, por mediación de su agente local. Cuando el daño haya sido causado por un buque, existirá siempre en su favor la presunción de que no ha sido voluntario.

Cualquiera que sea el responsable y las circunstancias en que el daño hubiera sido causado, la reparación correrá siempre por cuenta del autor del mismo.

Artículo 48. Daños a las luces del puerto

Queda terminantemente prohibido tocar las luces de navegación en el puerto.

Toda persona que, sin estar autorizada, modifique o dañe voluntariamente las luces será castigada con una multa que deberá pagar en un plazo de 8 días En el caso de que no lo haga, se le aplicará pena de prisión.

En caso de contravención al párrafo anterior, se aplicarán las siguientes sanciones:

/i) Si se

i) Si se trataba de una luz indispensable para la navegación de los buques: una multa que no exceda de 500 dólares o prisión que no exceda de 3 meses.

ii) Si se trataba de una luz para alumbrar los muelles o los cobertizos, pero que no se utilice para guiar la navegación de los buques: una multa que no exceda de 50 dólares o prisión que no exceda de 8 días.

Cuando el responsable demuestre que el daño causado a las luces no ha sido voluntario sino accidental, la sanción podrá reducirse en un 75 por ciento a discreción del Tribunal.

Se procederá en igual forma cuando el responsable demuestre la existencia en su favor de circunstancias atenuantes (riña, ebriedad, etc.)

Se aplicarán las mismas sanciones cuando el daño haya sido causado por un buque; caso en el cual pagará la multa su armador o su Compañía de Seguros por mediación de su agente local. Cuando el daño sea causado por algún buque, existirá siempre en su favor la presunción de que no ha sido voluntario.

Cualquiera que sea el responsable y las circunstancias en que el daño hubiera sido causado, los gastos de reparación correrán por cuenta del autor del mismo.

Artículo 49. Restricciones a alumbrados particulares

Queda prohibido modificar las indicaciones de las luces oficiales, instalando otras luces o alumbrados que puedan crear confusión por no destinarse a la navegación, tales como anuncios comerciales luminosos.

Cuando en un determinado lugar exista una luz que pueda ser confundida con la de un faro, baliza o boya, el puerto se lo notificará al dueño, ocupante o encargado de dicha luz para que dentro del plazo que se le indique la suprima o la cubra en forma que impida confusiones.

La notificación podrá hacerse personalmente, entregándose en el domicilio del dueño, ocupante o encargado, o por fijación en un lugar visible cerca del fuego o luz a que se refiera dicho aviso;

/Cualquier

Cualquier dueño o encargado de una luz que, a pesar de haber sido notificado de acuerdo con lo previsto en este artículo, desobedezca sin razón suficiente las órdenes dadas en el aviso, podrá ser multado con una cantidad hasta de un mil dólares;

En el caso de que el propietario o la persona notificada, no pague ni cubra la luz o fuego mencionado en el aviso dentro de las 24 horas siguientes, un funcionario del puerto podrá penetrar al lugar en donde se encuentre la luz o fuego y procederá a apagarla con la ayuda de otros trabajadores siempre y cuando no se cause daño; el costo originado por la operación quedará a cargo de la persona notificada o del dueño del lugar.

Artículo 50. Aviso de averías a las ayudas materiales a la navegación

Las personas o los buques que deterioren las luces del puerto o causen daños a los faros, boyas, balizas y señales útiles a la navegación o máquinas de salvamento del puerto, cualquiera que sea la causa, están obligadas a dar aviso a la Dirección del Puerto a la mayor brevedad posible, y a más tardar dentro de las 24 horas siguientes;

En caso de que no se dé este aviso, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 48, c), i) y ii) aumentadas en un 20%.

Artículo 51. Reincidencia. En caso de reincidencia, las sanciones previstas por los artículos anteriores podrán elevarse al doble. Se considerará que existe reincidencia cuando se haya seguido juicio en contra del causante o delincuente, en los doce meses anteriores, por infringir los artículos 47 y 48 del presente capítulo.

Artículo 52. Procedimiento en caso de delitos

Los delitos serán investigados y perseguidos por los funcionarios del puerto, la Inspección de la Marina Mercante, los pilotos, los fareros y los funcionarios aduanales;

. Las actas levantadas por dichas personas se harán del conocimiento del Director del Puerto en 3 días, y harán fe, salvo prueba en contrario;

. El Director del puerto dirigirá las actuaciones. En caso de que el responsable admita los hechos, pagará la multa al Director del Puerto, quien la entregará al encargado del mantenimiento de las luces, faros, balizas y maquinaria de salvamento.

/Si el acusado

Si el acusado niega haber causado algún daño, el Director del Puerto enviará el asunto al Tribunal Correccional del puerto o de la región en donde se haya cometido el delito.

En el caso de que se trate de buques extranjeros que no tengan agente local, se hará la notificación al Cónsul encargado de representar en la localidad los intereses del país al que pertenezca el buque.

ANEXO AL CAPITULO 4 DEL TITULO III (Sección B)

Reglamento para balizamiento de las costas*

(Proyecto de Decreto)

A. Generalidades

1. Definiciones

a) Las reglas de balizamiento expresadas a continuación se refieren, con excepción de los faros, a todas las señales fijas y flotantes que sirven para indicar;

i) Los márgenes y los ejes de los canales navegables;

ii) Los peligros naturales;

iii) Otros obstáculos, tales como restos de un naufragio;

iv) Algunos otros puntos de interés para la navegación marítima, como los de recalada.

b) Las señales podrán consistir en boyas, balizas, torretas, escolleras, linternas, rocas o accidentes naturales, convenientemente escogidos, siempre que contengan alguna de las características definidas a continuación, con exclusión de otros medios de que se vale el navegante para facilitar sus operaciones, como marcas, boyas de salida y de recalada, etc., que no dependen del balizamiento.

2. Sistemas de balizamiento. Se distinguirán dos sistemas de balizamiento:

a) Sistema lateral, empleado en particular en los canales bien delimitados, y en el cual las señales de balizamiento indican la situación de los peligros en relación con la ruta que debe seguir el navegante en su proximidad;

b) Sistema cardinal, empleado principalmente en las costas que presentan muchos escollos o cuando existen peligros aislados en el mar, caso en el cual las señales de balizamiento indican el punto cardinal más próximo en relación con el obstáculo peligroso.

* Estos reglamentos han sido adoptados por la mayoría de los países en el mundo. Sin embargo, los Estados Unidos han conservado un sistema de balizamiento distinto a éste.

/3. Empleo de los

3. Empleo de los sistemas. Ambos sistemas se emplearán en forma simultánea según la ubicación de los lugares; indicándose en los casos ambiguos, el límite de su empleo respectivo.

4. Forma de las señales. Las principales señales fijas o flotantes se caracterizarán por la forma de su parte superior, por la forma de una superestructura unida a ella, o por una marca que se vea en la parte superior de la señal (marca de tope).

B. Sistema lateral

5. Posición de las señales

a) En el sistema lateral, la posición de las señales se determinará de acuerdo con la dirección general que debe seguir el navegante procedente de alta mar y que se dirige a un puerto, por la desembocadura de un río o por alguna otra vía hidrográfica.

b) La palabra "estribor" significa el margen a la derecha del navegante que viene de alta mar. La palabra "babor" indica el margen izquierdo.

6. Principales tipos de señales diferenciadas por su forma. Los principales tipos de señales que se emplean en el sistema lateral, en cuanto a la forma de su parte superior (ver párrafo 4), son los siguientes: cónica, cilíndrica, esférica o hemisférica, postes y husos (o cono muy alargado).

7. Forma de las marcas de tope. Las marcas de tope, para las que en este reglamento se dan disposiciones precisas, ofrecen los siguientes contornos:

Cono, 2 conos unidos por la base

Cilindro, cruz

Esfera, T

8. Señales de los márgenes de los canales

a) Las señales de márgenes se caracterizan:

i) Señales de estribor Forma o tipo. Cónica o, en su defecto, poste.

Color: negro, en principio. En el caso de señales cónicas, por necesidad de diferenciación, damero a cuadros negros y blancos. En caso de postes, por necesidades de diferenciación o de visibilidad, negro con la parte superior blanca.

/Signo:

Signo: Un cono con el vértice hacia arriba, pintado de negro.

ii) Señales de babor: Forma o tipo: Cilíndrica o, en su defecto, poste.

Color: rojo en principio. En caso de señales cilíndricas, por necesidad de diferenciación, a cuadros rojos y blanco.

Signo: un cilindro rojo.

b) No se podrá emplear simultáneamente el sistema de damero en los dos márgenes del mismo canal.

9. Aplicación de números o letras

a) Cuando las señales de los márgenes de un canal lleven pintados números o letras, irán en blanco y lo más grande que sea posible;

b) Los números (o las letras cuando tengan una significación distinta a la de señalar un canal entre los otros que estén en la misma vía), empezarán a colocarse a partir de alta mar, los números impares a estribor y los pares a babor.

10. Alumbrado

a) Las luces de los márgenes de un canal se diferenciarán por el color, o en caso de que sea más conveniente, por el ritmo o por una combinación de ambos factores, a saber:

i) A estribor: Luz verde con un ritmo distinto al que se emplea para seañalar los restos de naufragios (véase el párrafo 20, c)), o una luz blanca con uno o tres destellos, o bien, simultáneamente luces blancas y verdes con las características especificadas;

ii) A babor: Una luz roja con una serie de ocultaciones que no pasen de cuatro, o una luz blanca con dos o cuatro interrupciones, o bien, simultáneamente luces rojas y blancas con las características mencionadas.

b) La utilización de luces blancas se recomienda en especial para guiar los canales de entrada.

11. Señales de peligros aislados, de bifurcación o de confluencia. Las señales que se coloquen en los extremos de los bancos medianos tendrán las características siguientes:

Forma o tipo: Esférico, o en su defecto, poste.

Color: Fajas horizontales rojas y blancas, si el canal principal está situado a la derecha o si los dos canales tienen la misma importancia. Fajas horizontales negras y blancas cuando el canal principal esté a la izquierda.

a) Marcas de tope:

a) Marcas de tope:

i) Canal principal a la derecha

Bifurcación: un cilindro
Unión: una T.
} pintados de rojo

ii) Canal principal a la izquierda

Bifurcación: un cono con el vértice hacia arriba
Confluencia: dos conos unidos por su base encima de una esfera
} pintados de negro

iii) Canales de igual importancia

Bifurcación: una esfera
Confluencia: una cruz
} pintados de rojo

Cuando la señal no tenga forma esférica se le colocará encima un signo de dicha forma en los casos a que se refieren los párrafos i) ii) (bifurcación) y iii).

b) Alumbrado: Las características de las luces colocadas sobre las señales deberán ser lo más distintas posible, siempre que la elección de su color no contravenga lo dispuesto por el párrafo 6 anterior y que ni los colores, ni su frecuencia, ni las combinaciones de ambos causen confusiones o dudas, en cuyo caso deberán modificarse.

c) Cuando no se encuentren características distintivas convenientes para estas luces, se deberán colocar de acuerdo con las reglas del párrafo 6 y deberán diferenciarse lo más posible de las luces próximas.

12. Señales del centro del canal

a) Las señales del centro del canal indican la parte profunda de un canal navegable, independientemente del balizamiento de los márgenes. Podrán situarse de un lado o del otro, pero de preferencia colocadas a babor;

b) Dichas señales tendrán las siguientes características:

Forma: En lo posible será una forma distintiva y diferente a las principales formas características (cónica, cilíndrica y esférica).

Color: Fajas verticales alternativamente rojas y blancas de preferencia, o bien negras y blancas.

Iluminación: (En caso necesario): luces rojas de preferencia.

/C. Sistema cardinal

C. Sistema cardinal

13. Clases principales de señales diferenciadas por su forma. Las principales clases de señales empleadas en el sistema cardinal son, desde el punto de vista de la forma de su parte superior (párrafo 4) las siguientes: cónica, cilíndrica, ojival, en huso y poste.

14. Forma de las marcas de tope. Las marcas de tope características representarán dos conos superpuestos con el vértice hacia arriba, de dos conos superpuestos con el vértice hacia abajo, de dos conos opuestos por la base y de dos conos opuestos por el vértice. En todo caso, los dos conos, estarán separados por un espacio.

15. Colores característicos. Los colores utilizados durante el día para indicar las señales de peligro serán el negro combinado con el blanco y el rojo combinado con el blanco, en franjas horizontales.

16. Distribución de las características en los cuadrantes

a) Se distinguen cuatro cuadrantes llamados Norte, Sur, Este, Oeste. Respectivamente quedan limitados por las orientaciones N.E., S.E., S.W., N.W., tomadas a partir del peligro;

b) Las señales de peligro se caracterizarán en los distintos cuadrantes de la siguiente manera:

i) Cuadrante Norte (N.W. - N.E.)

Forma o tipo: cónico o, en su defecto, de poste

Marca de tope: dos conos superpuestos con la punta hacia arriba

Color: negro con una franja ancha blanca en medio

Luz: (en caso necesario): blanca con parpadeo continuo de preferencia, o bien blanca con interrupciones en número impar (de preferencia destello u ocultaciones).

ii) Cuadrante Sur (S.E. - S.W.)

Forma o tipo: cilíndrica, o en su defecto, de poste

Marca de tope: dos conos superpuestos con la punta hacia abajo

Color: rojo con una faja ancha roja en medio

Luz: (en caso necesario) roja con interrupciones en número par (destello de preferencia u ocultaciones)

iii) Cuadrante

iii) Cuadrante Este (N.E. - S.E.)

Forma o tipo: ojival o, en su defecto, de poste

Marca de tope: dos conos opuestos por la base

Color: la mitad superior roja y la mitad inferior blanca

Luz: (en caso necesario): roja con parpadeo contínuo de preferencia, o con interrupciones en número impar (destello u ocultaciones).

iv) Cuadrante Oeste (S.W. - N.W.)

Forma o tipo: en huso o en su defecto, de poste

Marca de tope: dos conos opuestos por el vértice

Color: la mitad superior negra y la mitad inferior blanca

Luz: (en caso necesario): blanca, con interrupciones en número par, (de preferencia destello u ocultaciones).

c) Está permitido usar solamente dos formas características para la señal y emplear la misma forma cónica en los cuadrantes Norte y Este y la cilíndrica en los cuadrantes Sur y Oeste;

d) En el caso de postes, y para los cuadrantes Norte y Este, se podrá adoptar una colocación inversa de los colores oscuros en los cuadrantes opuestos; la señal del cuadrante Norte quedará pintada de blanco con una franja ancha negra en medio, la señal del cuadrante Este pintada con la mitad superior blanca y la inferior roja;

e) La luz con destellos rápidos o parpadeo se considerará una luz a destellos regulares;

f) Excepcionalmente, cuando la utilidad o las necesidades de diferenciación lo exijan, podrán reemplazarse las luces rojas de los cuadrantes Sur y Este respectivamente: el Sur por una luz blanca con interrupciones en número par (destello u ocultaciones): el Este por una luz blanca con interrupciones en número impar (destello u ocultaciones).

D. Señales comunes al sistema lateral y cardinal

17. Señal de peligro aislado. Cuando se desee utilizar una señal especial para indicar convenientemente un peligro aislado, que se puede señalar por una señal única y que se puede dejar de un lado o del otro, la señal tendrá las siguientes características:

/Forma o tipo:

Forma o tipo: esférica, o en su defecto, de poste

Color: fajas anchas horizontales, negras y rojas, separadas eventualmente por una estrecha faja blanca que servirá para hacer resaltar las otras dos.

Marca de tope: una esfera negra o roja

Luz: (en caso necesario): destellos o grupos de destellos blancos o rojos.

18. Señales de recalada. Las señales de recalada son balizas colocadas en aguas navegables para indicar la proximidad de un puerto o la desembocadura de un río, y tendrán las siguientes características:

Forma: podrá elegirse libremente, pero siempre que no produzca confusiones con las señales indicadoras de los canales

Color: fajas verticales negras y blancas o rojas y blancas

Luz: rítmica

Marca de tope: por ejemplo, una X o dos X superpuestas.

19. Señales de transición

a) Las señales que indican el paso del balizamiento lateral al balizamiento cardinal o viceversa, tendrán las siguientes características:

Forma: se elegirá libremente, pero siempre que no provoque confusiones con las señales indicadoras de los canales

Color: rayas oblícuas rojas y blancas o negras y blancas

Marca de tope: una cruz con dos barras horizontales, pintada de negro o rojo.

b) En los casos en que no se cree confusión podrá señalarse la transición en la propia señal que limita el sistema cardinal del sistema lateral, añadiendo en estos casos al signo propio de la señal, un signo suplementario del tipo indicado anteriormente.

E. Naufragios

20. Disposiciones generales

a) Los naufragios se balizarán con el sistema lateral o con el cardinal;

b) Cuando la presencia de restos sea bien conocida podrá señalarse en caso necesario como un peligro natural, después de haber avisado debidamente a los navegantes;

c) Las señales de naufragios estarán pintadas de verde;

/d) Las señales

d) Las señales de naufragio llevarán, de ser posible, la letra W seguida de la palabra "naufragio" y además el dibujo de un barco zozobrado, tal como se ve en las cartas hidrográficas.

21. Características en caso de que se use el sistema lateral

a) Color: Verde (incluyendo la marca de tope)

i) Cuando el barco deba pasar dejando a su estribor la boya (o señal):

Forma o tipo: cónica o de poste

Marca de tope: cono

Luz: (en caso necesario): verde con destellos

ii) Cuando el barco deba pasar dejando a su babor la señal (o boya)

Forma o tipo: cilíndrica o de poste

Marca de tope: cilindro

Luz: (en caso necesario): verde con destellos.

Si la señal tiene una forma distinta a la característica, su parte inferior visible estará pintada respectivamente de negro o de rojo en los casos i) y ii), pero el color verde deberá ser el dominante.

iii) Cuando el barco pueda pasar indistintamente a babor o estribor de la señal (o boya)

Forma o tipo: esférica o de poste

Marca de tope: esfera

Luz: verde con interrupciones regulares, siendo el intervalo de luz mayor que el de oscuridad.

b) Cuando un naufragio que pueda ser rebasado por babor o estribor se indique con varias señales luminosas flotantes, colocadas en sus extremidades, las luces se diferenciarán por su ritmo y por su diferente duración, siempre que en todas las luces se respeten las disposiciones contenidas en el párrafo precedente.

22. Características en el caso de que se use el sistema cardinal. Las señales de naufragio se colocarán únicamente en los cuadrantes Este y Oeste con las siguientes características:

a) Cuadrante Este

Forma o tipo: cónica, ojival, o en su defecto, de poste

Marca de tope: dos conos opuestos por la base

Color: verde

Luz: (en caso necesario): verde, con series regulares de parpadeos separadas por intervalos de oscuridad, con un ritmo mínimo de cuarenta destellos por minuto en los períodos de parpadeo.

/b) Cuadrante

b) Cuadrante Oeste

Forma o tipo: cilíndrica, en huso o, en su defecto, poste

Marca de tope: dos conos opuestos por el vértice

Color: Verde

Luz: (en caso necesario): verde, parpadeante, con cuarenta destellos por minuto como mínimo.

F. Señales que no forman parte del balizamiento normal

Se recomienda internacionalmente, adoptar las siguientes características para distinguir las señales de:

23. Fondeadero de cuarentena

Forma: se podrá elegir libremente, siempre que no produzca confusión con las señales de los canales

Color: amarillo.

24. Salidas de colectores o canalizaciones o depósitos de materiales

Forma: se elegirá libremente, pero siempre que no cause confusión con las señales de los canales

Color: amarillo arriba y negro abajo

Iluminación: a elección, pero teniendo en cuenta debidamente las luces que indican otras señales próximas.

25. Zonas destinadas a ejercicios u operaciones de los servicios de Marina, de Guerra y Aéreo

Forma: se elegirá libremente

Color: blanco, con dos rayas azules que se cruzan en ángulo recto en el extremo superior del eje vertical del cuerpo de la señal, y que descienden hasta el nivel del agua, representando de esta manera una cruz vista desde arriba, que puede combinarse con la inserción en rojo de dos letras mayúsculas "Z.P." que indican una zona de peligro.

/G. Disposiciones

G. Disposiciones varias

26. Disposiciones generales sobre marcas de tope

a) Los soportes fijos de las luces que integran el sistema lateral de balizamiento deberán, en lo posible, estar pintados con el color característico de su posición, a menos que con ello se perjudique la arquitectura de algún lugar que deba respetarse. Se podrá proceder a colocar un mechero de color;

b) Se evitará siempre el empleo del color característico de la señal opuesta.

I. SISTEMA LATERAL

	SEÑALES DE BABOR	SEÑALES DE ESTRIBOR
BOYA	Cilindro	Cono
SEÑALES		
FORMA	Cilíndrica o, en su defecto, poste	Cónica o en su defecto, poste
COLOR	Rojo o a cuadros rojos y blancos	Negro o a cuadros negros y blancos / Negro o blanco y negro
LUZ	Roja: destellos o interrupciones regulares; dos destellos o dos interrupciones; tres destellos o tres interrupciones; cuatro destellos o cuatro interrupciones. Blanca: dos destellos o dos interrupciones; cuatro destellos o cuatro interrupciones	Verde: destellos regulares o isófasis. Blanca: destellos o interrupciones regulares; tres destellos o tres interrupciones

MARCAS QUE SEÑALAN BANCOS MEDIANOS O INDICADORAS DE BIFURCACIÓN O UNIÓN DE CANALES

	Canal principal a la derecha Bifurcación	Canal principal a la izquierda Bifurcación	Canales de igual importancia Bifurcación
BOYA	Cilindro	Cono	Esfera
SEÑALES			
	Unión	Union	Unión
	Te	Dos conos unidos por la base sobre una esfera	Cruz
SEÑALES			
FORMA	Esférica o, en su defecto, poste	Esférica o, en su defecto, poste	Esférica o, en su defecto, poste
COLOR	Franjas horizontales rojas y blancas	Franjas horizontales negras y blancas	Franjas horizontales rojas y blancas
LUZ	Características lo más diferenciadas posible		

MARCAS QUE SEÑALAN EL CENTRO DEL CANAL

SEÑALES

FORMA: Forma lo más diferenciada posible

COLOR: Franjas verticales roji-blancas de preferencia o negras y blancas

LUZ: Roja de preferencia

Nota 1. Cuando la boya no sea esférica se colocará en ella una señal esférica inmediatamente bajo cada una de las marcas indicadoras de: bifurcación del canal principal a la derecha, a la izquierda, o de canales de igual importancia.

CLAVE

rojo

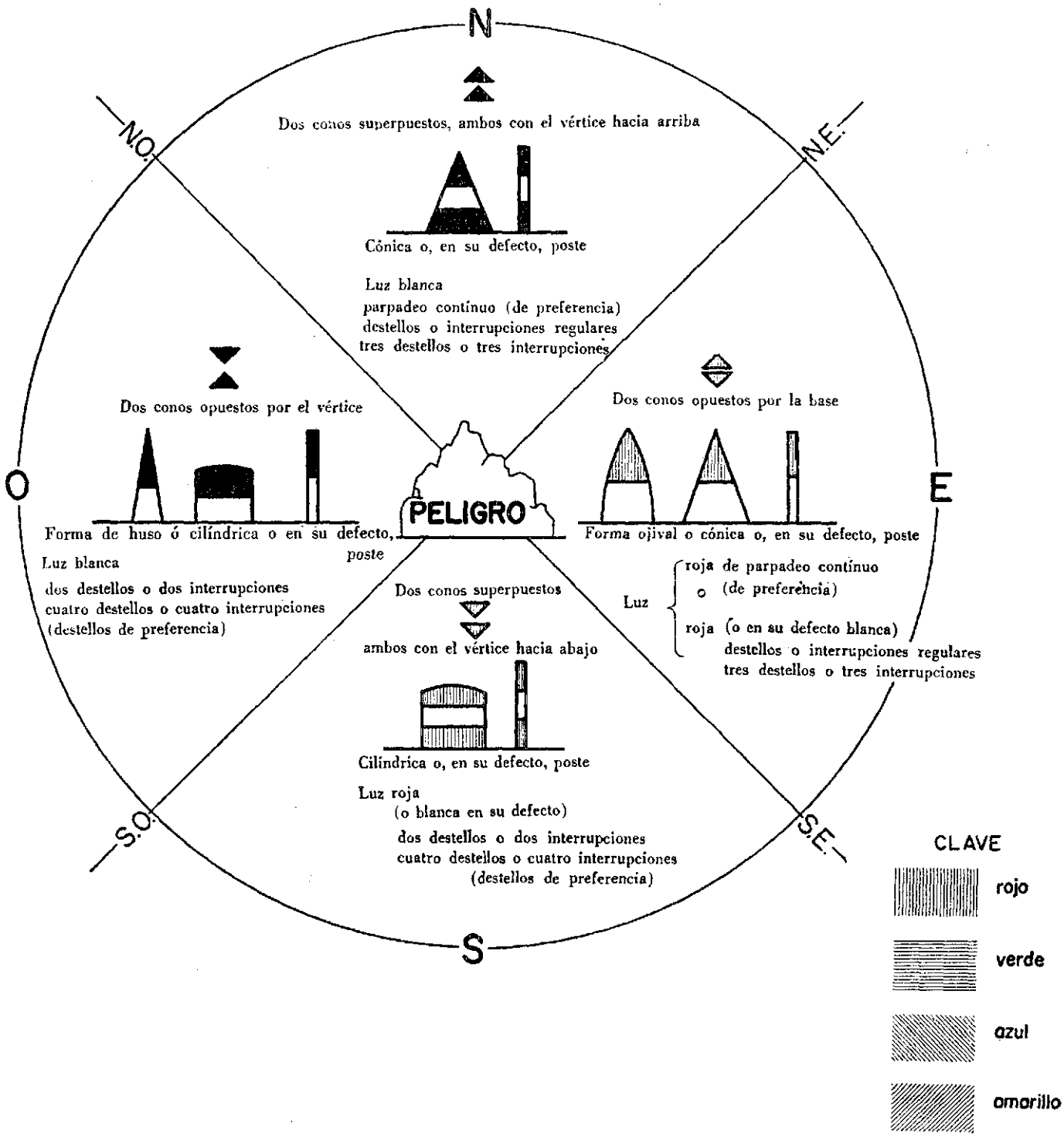
verde

azul

amarillo

II. SISTEMA CARDINAL

Diagrama donde se representan las boyas y señales en los distintos cuadrantes

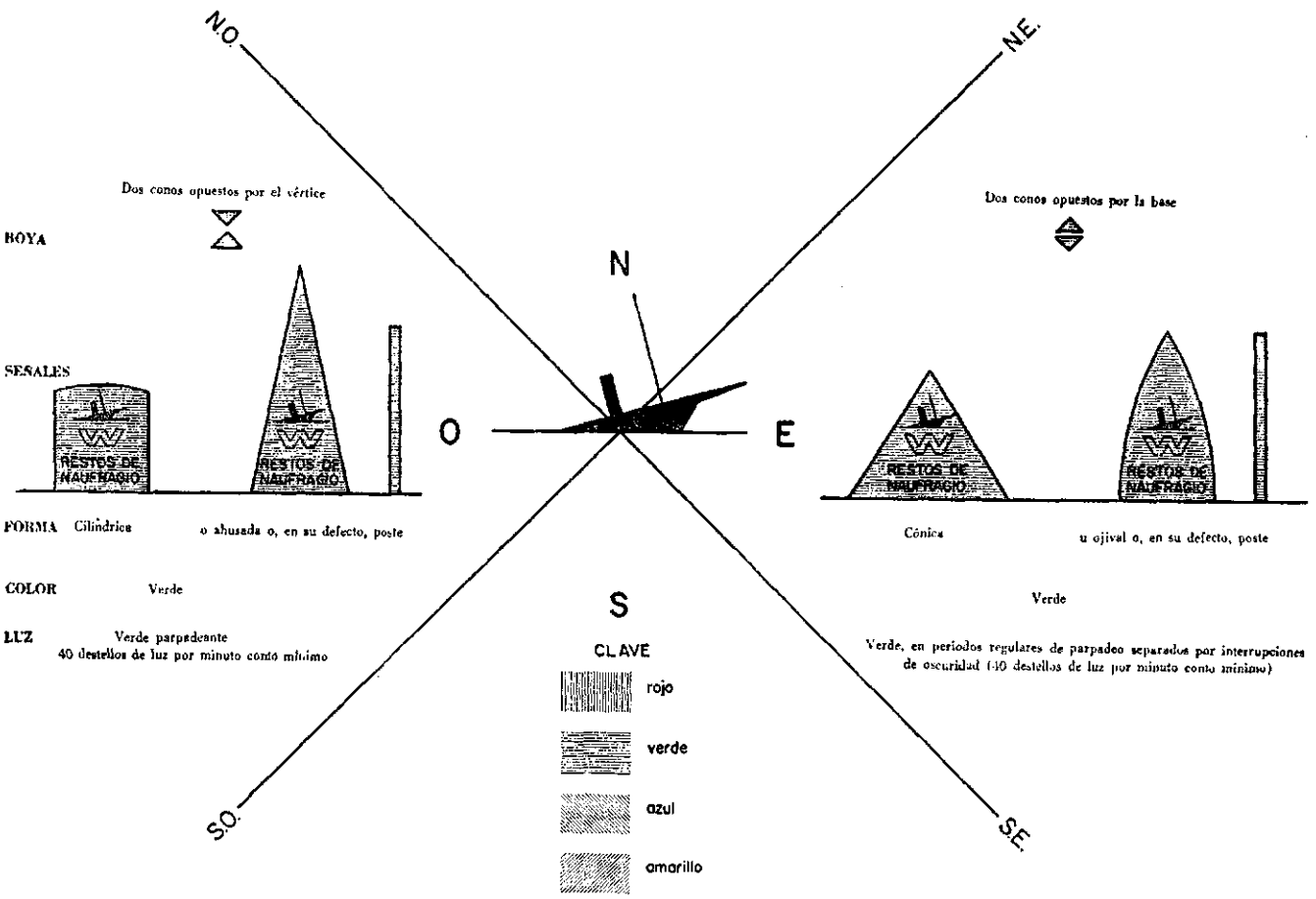


III. SEÑALIZACIÓN DE RESTOS DE NAUFRAGIOS

SISTEMA LATERAL

	Debe dejarse a estribor	Debe dejarse a babor	Puede dejarse a babor o a estribor
BOYA	Cono	Cilindro	Esfera
SEÑALES	RESTOS DE NAUFRAGIO	RESTOS DE NAUFRAGIO	RESTOS DE NAUFRAGIO
FORMA	Cónica, Troncocónica o, en su defecto, poste	Cilíndrica, troncocónica o, en su defecto, poste	Esférica o, en su defecto, poste
COLOR	Verde, color verde dominante y parte inferior negra	Verde, color verde dominante y parte inferior roja	Verde
LUZ	Verde, en tres destellos	Verde, en dos destellos	Verde en interrupciones regulares

SISTEMA CARDINAL



La letra W debe ser blanca

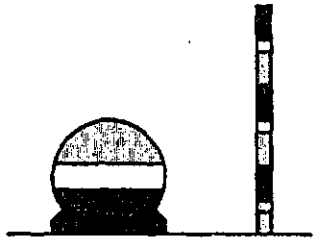
IV. SEÑALES COMUNES PARA AMBOS SISTEMAS Y MARCAS DIVERSAS

SEÑALES DE PELIGRO AISLADO

BOYA

Esfera

SEÑALES



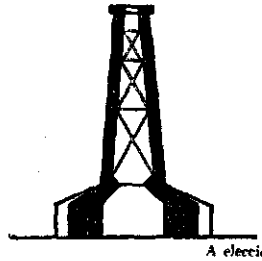
FORMA Esférica o, en su defecto, poste

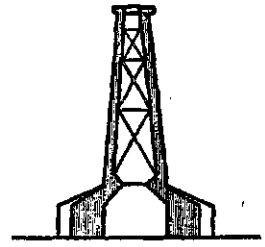
COLOR Franjas anchas horizontales, negras y rojas separadas eventualmente por una franja blanca estrecha

LUZ Intermitente (blanca o roja)

SEÑALES PARA ATERRIZAR

Una o dos X superpuestas (por ejemplo)





A elección, pero evitando que se confundan con señales indicadoras de canales

Franjas verticales de color negro y blanco o rojo y blanco alternadas

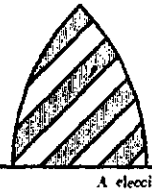
Intermitente

SEÑALES DE TRANSICIÓN

BOYA

Cruz con dos brazos horizontales

SEÑALES (MARCA DE TOPE)



FORMA *A elección (evitando la posibilidad de confusión con otras marcas de canales)*

COLOR Franjas oblicuas rojas y blancas o franjas oblicuas negras y blancas

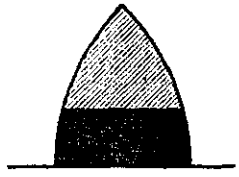
SEÑALES PARA INDICAR UN LUGAR DE CUARENTENA

A elección (evitando la posibilidad de confusión con otras marcas)

Amarillo

SEÑALES PARA INDICAR DESEMBOCADURAS DE ALCANTARILLADO O DE CANALIZACIONES Y DEPÓSITOS DE MATERIALES

SEÑALES (MARCA DE TOPE)

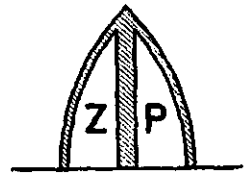


FORMA A elección (pero sin que se presten a confusion con las señales de los canales)

COLOR Amarillo en su parte superior y negro en la inferior

LUZ A elección (evitando que se confunda con otras señales luminosas cercanas)

SEÑALES PARA INDICAR ZONAS DONDE SE LLEVEN A CABO MANIOBRAS U OPERACIONES DE LA MARINA DE GUERRA O DE LA AVIACIÓN



A eleccion

Blanco con franjas azules en forma de cruz (vista desde arriba)

ZP
Zona peligrosa
(letras rojas)

CLAVE


rojo


verde


azul


amarillo

TITULO IV. INSTALACIONES PORTUARIAS Y SU EQUIPO

Sección A. CONCESION ESTATAL PARA LA ADMINISTRACION DE INSTALACIONES PORTUARIAS Y DE SU EQUIPO

Capítulo 1. Modalidades de las concesiones

Artículo 1. Concesiones estatales. El Estado podrá conceder la administración de un puerto público (es decir abierto a todos los buques) a una autoridad portuaria, sociedad privada, cámara de comercio o municipio.

Artículo 2. Objetos de concesión. La concesión abarcará las superestructuras, el material y el equipo. El Estado conservará siempre el control de la infraestructura (en el sentido del Artículo 1 del Título III).

Artículo 3. Concesión sobre cosas futuras. La concesión podrá referirse tanto a las instalaciones portuarias o equipo existente como a instalaciones de construcción futura o equipo que deba ser entregado en un plazo más o menos lejano.

Artículo 4. Concesiones a título gratuito y a título oneroso. El Estado no podrá intervenir ni controlar la administración del concesionario aunque haya otorgado gratuitamente la concesión de la administración de un puerto.

Cuando el Estado haya otorgado a título oneroso la concesión de la Administración de un puerto, se abstendrá de interferir en la administración del concesionario.

Artículo 5. Prohibición de afectar por anticipado las instalaciones y el equipo. El contrato de concesion no podrá afectar anticipadamente las instalaciones portuarias y su equipo, por deber reservarse esta facultad a la nueva administración, que será la indicada para estimar las necesidades de explotación.

Artículo 6. Control de aduanas. Zona libre. El Estado se reservará el derecho a organizar nuevas zonas de control aduanal dentro de las instalaciones portuarias dadas en concesión.

Artículo 7. Prohibición de monopolios. El Estado se reservará el derecho a construir, por mediación de terceros o por su cuenta y para su uso o el de terceros, obras e instalaciones portuarias con o sin equipo, en las cercanías de las instalaciones portuarias dadas en concesión. Ningún

/concesionario

concesionario podrá presentar reclamaciones ni pretender un monopolio sobre la región de la concesión o las nuevas instalaciones que se construyan cerca de la misma.

Artículo 8. Utilización voluntaria de las instalaciones portuarias. El uso de las instalaciones portuarias y de su equipo deberá ser facultativo para el público y será nula toda disposición del concesionario que pretenda hacer obligatoria su utilización.

Artículo 9. Obligaciones del concesionario. El concesionario deberá obedecer los reglamentos públicos sobre seguridad, policía, aduana, navegación, el buen orden y el buen empleo de las obras públicas. No podrá reclamar al Estado indemnización alguna por los problemas o interrupciones de servicio que de ellos resultaren, ni por los trabajos de comunicación, vías férreas, canalización o de cualquier otro carácter que se realicen en el dominio público, ya sea por la Administración o por particulares debidamente autorizados.

Artículo 10. Modificaciones por mejoras. Cuando el concesionario modifique las instalaciones portuarias y el equipo que le hayan dado en concesión no se considerarán alterados si se obtiene un mejor rendimiento del puerto.

Capítulo 2. Término de las concesiones

Artículo 11. Duración limitada de las concesiones. Toda concesión de instalaciones portuarias y equipo se deberá hacer por un período limitado de 3 años mínimo pero renovable. Al finalizar dicho período, y por el solo hecho de la expiración, el Estado se subrogará en los derechos, obligaciones y compromisos del concesionario.

Artículo 12. Institución estatal de los deberes del concesionario. En caso de que los servicios encomendados al concesionario fueren deficientes y no resultaren satisfactorios ni para la economía del país ni para el interés público, el Estado podrá tomar las medidas necesarias para asegurar la prestación de estos servicios provisionalmente y por cuenta y riesgo del concesionario.

/Artículo 13.

Artículo 13. Terminación de la concesión. En todo momento, previo aviso de tres años, el Estado podrá dar por terminada una concesión en vigor. Sin embargo, deberá pagar al concesionario una indemnización en la que se incluyan los intereses y amortizaciones de los préstamos hechos por él, así como los intereses moratorios. Éstos no podrán exceder el total de los gastos del presupuesto del año fiscal anterior al aviso.

Sección B. IMPUESTOS Y DERECHOS

Capítulo 3. Derechos por el uso de almacenes* terraplenes y depósitos del puerto

Artículo 14. Almacenamiento gratuito

Todas las mercancías importadas o por exportar que se depositen en el interior del recinto portuario, en los cobertizos, almacenes, depósitos o en los terraplenes, podrán permanecer en ellos sin pago de derechos durante 2 días, salvo las excepciones previstas en los artículos 16 y 17.

El período de tiempo llamado "período gratuito" empezará a contarse a partir de las 12 horas del día en que las mercancías se depositen.

Artículo 15. Temporada oficial

El Consejo de Administración del Puerto podrá establecer un régimen de urgencia especial, llamado "régimen de temporada oficial", cuando compruebe que el tráfico no es regular durante todo el año, y que hay períodos en los que se efectúan envíos en masa de determinadas mercancías;

El Consejo fijará las fechas oficiales de apertura y clausura de la temporada de tráfico máximo en el puerto, basándose en las estadísticas de los cinco años anteriores;

Durante el período de temporada —cuya duración no podrá exceder de 6 meses— el Consejo de Administración podrá elevar las tarifas y tomar las medidas excepcionales que sean necesarias para acelerar el tráfico de los buques en el puerto. El Director del puerto será el encargado de ejecutar estas medidas.

* Estas disposiciones sólo conciernen a los puertos que tomen a su cargo servicios de almacenaje (con las correspondientes operaciones de manipulación o sin ellas); no se refieren a los casos en que los Consejos de Administración de los puertos otorguen a empresas privadas la concesión de este tipo de servicios; en estos casos sin embargo, los contratos de dichas concesiones deberán basarse en los artículos 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25 y 26.

/Artículo 16.

Artículo 16. Reducción del período gratuito durante la temporada. Durante la temporada oficial, la duración del período gratuito de almacenamiento se reducirá a un día. Cuando la actividad del puerto se halle sobrecargada, el período gratuito de almacenamiento se podrá limitar a 12 horas consecutivas, o incluso suprimirse si así lo estima conveniente el Director del Puerto.

Artículo 17. Período de tolerancia. Fuera de la temporada oficial, si disminuye el tráfico del Puerto o si los terraplenes, cobertizos, almacenes o depósitos no están muy llenos, el Director podrá autorizar excepcionalmente un nuevo depósito gratuito de mercancías dentro del puerto. Este segundo depósito gratuito no excederá de dos días calculados desde las 12 horas del día en que se haga el depósito.

Artículo 18. Fijación de tarifas por almacenaje

El Consejo de administración del puerto, deberá establecer y fijar las tarifas por almacenaje dentro del recinto del puerto. Dichas tarifas serán aplicables después de su publicación en el Diario Oficial, ordenada por el Director de Puertos y Marina Mercante.

El Director de Puertos y Marina Mercante sólo podrá poner en vigor una tarifa después de haber recibido la opinión favorable del Consejo Consultivo de Marina Mercante y de Puertos. Sin embargo, dicha opinión no se considerará necesaria cuando se trate de un alza que no exceda del 5% de las tarifas en vigor.

Tanto en temporada oficial como fuera de ella, para poder cobrar un derecho por almacenaje o por uso de maquinaria, se requerirá que haya transcurrido un mínimo de 3 meses a partir de la publicación del decreto correspondiente en el Diario Oficial.

Artículo 19. Reglas para la fijación de las tarifas

El Consejo de Administración del Puerto procurará simplificar al máximo las tarifas, uniformarlas y unificarlas en cuanto al medio de percepción (y no en lo relativo a las tasas) con las tarifas de otros países, y principalmente con las de los puertos situados en la misma costa y en los que hagan escala sucesivamente los mismos barcos;

/ El Consejo

El Consejo de Administración procurará calcular las tarifas de almacenaje tomando en cuenta el inconveniente de tener mercancías depositadas en el puerto para los buques que hacen escala, pero sin perder de vista la necesidad de que se cubran los gastos generales del puerto;

Para facilitar el desalojo de los muelles, el Consejo de Administración del puerto podrá ir aumentando progresivamente las tarifas, según el tiempo de permanencia de la mercancía en el puerto desde el momento de su llegada. Podrá fijar tarifas de temporada o impuestos adicionales de temporada para las tarifas normales, y exenciones o devoluciones por el retiro rápido de la mercancía;

El Consejo de Administración del Puerto fijará los plazos reglamentarios de estacionamiento correspondientes a los impuestos;

El Consejo de Administración podrá dividir al puerto en zonas, basándose en la mayor o menor proximidad al lugar destinado a la descarga. Podrá fijar tarifas distintas para cada una de las zonas, según las dificultades que las mercancías depositadas en ellas presenten para el tráfico de los buques;

El Consejo de Administración del Puerto podrá clasificar las mercancías por categorías, con impuestos distintos para cada una, comprendiéndose en la primera el conjunto de mercancías no especificadas y en las otras ciertas mercancías en particular;

El Consejo de Administración del Puerto estará autorizado para calcular el costo del almacenaje de mercancías por su peso, volumen, valor, embalaje, dificultades de aprovisionamiento, riesgo de robo o deterioro, cuidados necesarios (frío, ventilación, etc.), superficie ocupada, o cualquiera otra base que permita lograr la descongestión del puerto.

El Consejo de Administración podrá fijar derechos adicionales para determinadas mercancías que se consideren peligrosas o antihigiénicas.

El Consejo de Administración podrá conceder una reducción de tasa a las mercancías que se encuentren a la intemperie por falta de lugar, por el mal estado del almacén que se les haya destinado, o porque se estén efectuando reparaciones en este último.

/Artículo 20.

Artículo 20. Reducción al tráfico regional

Las tarifas de almacenaje en el puerto serán iguales para mercancías idénticas, sin que se concedan privilegios de ninguna clase por el pabellón del buque que las transporte. Con el fin de fomentar el tráfico regional y la navegación costera, las mercancías procedentes de algún puerto de Centroamérica o que se destinen a puerto centroamericano, gozarán durante todo el año de una reducción de un 50 por ciento —"descuento por tráfico regional"— sobre las tarifas normales. Dicha reducción se otorgará aún en el caso de que la mercancía tenga como origen o como destino final un país que no pertenezca a Centroamérica.

Artículo 21. Descuento al tráfico en tránsito

Para conservar alguna actividad en los puertos fuera de los meses de temporada oficial, las mercancías en tránsito transportadas por un barco de cualquier nacionalidad y que salgan a bordo de otro, de cualquier nacionalidad, gozarán de un descuento de 25 por ciento sobre los derechos de almacenaje, sin tomar en cuenta el país de origen ni el de destino final de la mercancía. El descuento del 25 por ciento llamado "descuento por tráfico en tránsito", podrá acumularse con el "descuento regional" de un 50 por ciento a que se refiere el párrafo anterior.

Artículo 22. Tarifas de suscripción. El Consejo de Administración podrá autorizar tarifas llamadas de suscripción en favor de los usuarios regulares del puerto.

Artículo 23. Exención de derechos de almacenaje. Quedarán exceptuados de los derechos de almacenaje en los puertos:

a) Mercancías que pertenezcan al Estado y a sus dependencias;
b) Materiales de lastre o deslastre de los buques;
c) Recipientes, marcos y embalajes vacíos;
d) Paquetes aislados cuyo peso no exceda de 20 Kg ;
e) Equipajes de los viajeros;
f) Mobiliario de los usuarios.

Artículo 24. Primas de seguro. Los derechos de almacenaje no incluyen primas de seguro. Los usuarios directamente o por conducto del puerto, podrán asegurar las mercancías contra riesgos, pérdidas, robos, deterioros, averías, accidentes, incendios, etc.

/Artículo 25.

Artículo 25. Pago de derechos. Salvo estipulación en contrario, los derechos se causan por la mercancía depositada o almacenada. Deberá pagarla el propietario o consignatario de la mercancía. Si no se conoce a ninguno de ellos, deberá hacerlo el manifestante en la aduana o, en su defecto, quien haga el depósito de la mercancía. En caso de que también sea desconocido, los derechos serán pagados por la persona que haya hecho la reservación del lugar. En el caso de que la mercancía pase por sucesivos propietarios, será el último de ellos quien deba pagar todos los derechos causados y que no hayan sido cubiertos. El puerto podrá oponerse al retiro de la mercancía mientras no se hayan pagado los derechos y gastos accesorios.

Artículo 26. El conocimiento hace fe. Las indicaciones y, en su caso, las reservas contenidas en los conocimientos, serán la base para que el puerto calcule los derechos a pagar.

Artículo 27. Cómputo del almacenamiento

La duración del almacenamiento que causa pago de derechos se calculará en días sin deducir los laborables. Los días se contarán de 12 del día a 12 del día y toda jornada que se inicie causará la percepción del precio fijado por el día entero.

En el caso de que la unidad de tarifa se establezca en relación con el peso, la superficie o el volumen, toda fracción de la unidad base de cálculo se contará como unidad entera para efectos del cobro.

En la tasa se comprende el servicio normal de vigilancia realizado por el puerto. Los servicios suplementarios de vigilancia solicitados por el usuario le serán cargados aparte.

Artículo 28. Destino de los derechos. El producto de los derechos se entregará a la Oficina recaudadora del puerto. En caso de que las mercancías de un usuario se hayan colocado en un cobertizo pagado en su totalidad por otro usuario, los derechos de almacenaje pagados por el primero deberán reembolsarse al segundo, directamente o por medio del puerto.

Artículo 29. Recibos. Se deberá entregar siempre a los usuarios un recibo por los impuestos pagados. Dicho recibo se desprenderá de un registro especial, con talones numerados, y mencionará detalladamente la suma percibida.

Artículo 30. Subarriendos. Las empresas privadas que reciban la concesión o tomen en alquiler depósitos, para almacenaje en el recinto portuario, quedarán autorizadas a subarrendar dichos depósitos cuando lo consideren conveniente.

/Capítulo 4.

Capítulo 4. Tarifas de las rentas por utilización de aparatos, máquinas de almacén y herramientas del puerto

Artículo 31. Fijación de tarifas

El Consejo de Administración del puerto fijará las tarifas de arrendamiento del material de almacén perteneciente al Puerto, y tendrá facultades amplias para fijar el tipo de tarifa y la tasa.

Dichas tarifas serán aplicables después de haber sido publicadas en el Diario Oficial, a instancias del Director de Puertos y Marina Mercante.

El Director de Puertos y Marina Mercante deberá obtener la aprobación del Consejo Consultivo de Marina Mercante y de Puertos antes de fijar tarifas. No se necesitará dicha aprobación cuando se trate de un alza que no exceda del 5% de las tarifas vigentes.

Para aplicar una tarifa por arrendamiento de material de almacén, será necesario que hayan transcurrido tres meses desde su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 32. Aumento de tarifas durante la temporada oficial. El Consejo de Administración podrá elevar las tarifas de arrendamiento de material de almacén durante la temporada oficial.

Artículo 33. Disposiciones comunes al uso de almacenes y al de aparatos de almacén. Las disposiciones de los artículos 19, 21, 22, 23, 24 y 27, son aplicables a las "Rentas por el uso de aparatos, máquinas de almacén y herramientas del puerto".

Artículo 34. Material arrendado. Las tarifas de arrendamiento del material y aparatos de mantenimiento en los cobertizos, almacenes y depósitos o terraplenes privados se fijarán de común acuerdo entre los propietarios de dicho material y sus usuarios.

/ANEXO I

ANEXO 1 A LA SECCION B DEL TITULO IV

Reglamento de cobertizos y terraplenes*

(Proyecto de Decreto)

1. Lista periódica de los depósitos

a) Los cobertizos y terraplenes del puerto se pondrán a disposición del comercio para que en ellos se deposite la mercancía de tránsito en el puerto;

b) La lista de estos cobertizos y los límites de las zonas de terraplenes será elaborada por el Director del puerto y puesta periódicamente al día bajo su supervisión.

2. Solicitudes de depósito. Los usuarios deberán observar los reglamentos portuarios y obedecer las instrucciones siguientes:

a) El depósito de toda mercancía bajo un cobertizo o en un terraplén quedará sujeto a la aprobación previa del puerto a la solicitud presentada por el depositante. En solicitud se especificará que el depositante se obliga a respetar el reglamento vigente;

b) El depósito de mercancías en los terraplenes quedará sujeto a las condiciones que fije el Director del puerto y que tenderán a evitar congestionamientos o a facilitar la custodia o la lucha contra el fuego;

c) Las solicitudes de depósito deberán presentarse al departamento encargado del servicio, se registrarán y serán atendidas por orden cronológico y en la medida en que haya espacio disponible;

d) El buque que se halle situado frente a un cobertizo o un terraplén, disfrutará de prioridad, en la medida en que haya espacio disponible para sus operaciones de carga y descarga;

e) Dicha prioridad quedará establecida a partir del momento en que el buque atraque y prevalecerá sobre la anterioridad eventual de otras solicitudes si las mismas no hubieran empezado a ejecutarse.

f) La ubicación de los depósitos será designada por el departamento de cobertizos. Toda mercancía depositada en lugar diferente al asignado podrá ser transportada por los servicios del puerto al lugar señalado por cuenta y riesgo del depositante.

g) El depositante deberá proporcionar al departamento de cobertizos la lista, marcas y pesos de las mercancías depositadas y justificándola con documentos (como manifestaciones, hoja de ruta, talón de pesos, etc.).

* Este reglamento es aplicable en cobertizos, depósitos y terraplenes concedidos o alquilados a empresas privadas.

/3. Mercancías

3. Mercancías permitidas. Salvo autorización especial del departamento de cobertizos, quedará prohibido depositar en ellos mercancías distintas a las desembarcadas de los buques, o a las destinadas a ser embarcadas.

4. Derecho del puerto a rechazar la mercancía

En el interior de cada cobertizo deberá dejarse siempre una superficie libre para operaciones de manipulación de las mercancías depositadas y el puerto se reservará siempre el derecho a negar la admisión de nueva mercancía para depósito si estima que admitiéndola se dificultaría el manejo de la ya depositada.

El puerto se reservará en todo momento el derecho a negar la admisión de mercancía infestada, maloliente o susceptible de deteriorar las mercancías que le queden próximas.

5. Cobertizos y terraplenes para depósitos determinados

El Director del puerto se reservará siempre el derecho a destinar algunos cobertizos, depósitos o terraplenes a un tipo determinado de mercancía exclusivamente. En especial, podrá designar cobertizos exclusivos para almacenar el algodón y excluir su almacenamiento, precisamente, de otros.

El Director del puerto podrá fijar la vigencia de las disposiciones que dicte de acuerdo con el párrafo precedente.

En caso de cambio, de afectación o de asignación especial de algunos depósitos no podrá exigirse que las mercancías depositadas que no correspondan a la nueva clasificación sean evacuadas inmediatamente. El depositante dispondrá de 30 días para proceder a su retiro.

6. Colocación de las mercancías

En los cobertizos y terraplenes, las mercancías deberán colocarse en los lugares indicados por el departamento de cobertizos reservándose las superficies libres que se hayan señalado.

Toda mercancía depositada contraviniendo las reglas que preceden, deberá ser retirada inmediatamente a la primera indicación verbal de los funcionarios del puerto. De no obedecerse la orden, la administración del puerto trasladará dicha mercancía por cuenta y riesgo del depositante.

/ Como medida

Como medida de seguridad, los cobertizos deberán estar siempre cerrados fuera de las horas de trabajo; serán accesibles libremente al personal encargado de la vigilancia y de la seguridad de la mercancía y de las instalaciones.

Sólo tendrán acceso al cobertizo durante las horas de trabajo las personas interesadas, por causa de las necesidades de la explotación del cobertizo, de los departamentos públicos correspondientes, o de la policía.

Dentro de lo posible, las mercancías desembarcadas y las destinadas a embarque deberán colocarse en lugares distintos.

7. Mercancías que sólo podrán depositarse en lugares especiales. Se prohibirá el depósito de las mercancías que se anotan a continuación en los cobertizos y terraplenes, requiriéndose para ellas un depósito especial: Acetona, acetileno líquido, ácido nítrico, alcohol para quemar, aldehidos, cerillos químicos, bencina, benzol, butano, carburo de calcio, celuloide y otras celulosas brutas o trabajadas; trapos grasosos no lavados, clorato de amonio, clorato de potasio, cluoruro de metilo, colodiones, copras, desechos de lana y algodón, éteres, explosivos (materias, sustancias, motores de toda naturaleza), gasolina, aceite de esquisto y de petróleo, aceites y esencias minerales, mazut, nitrato de amonio, fósforo, propano, sulfuro de carbono, y tolueno. En la lista podrán incluirse otras mercancías que puedan provocar incendios. La prohibición de depósito no se extenderá a los aceites minerales pesados no inflamables que sirvan para engrasar ni al aceite de alumbrado denominado "Mineral colza" cuyo grado de inflamabilidad está por encima de 12 grados centígrados y es asimilable a los aceites pesados para engrase.

8. Condiciones para el depósito de los algodones y fibras vegetales en los cobertizos ordinarios

En general, las fibras vegetales, los algodones, cáñamos, yute, kapok, linos, henequén, copra y fardos de trapos, deberán depositarse en un cobertizo especial. El Director del puerto podrá no obstante, en caso de necesidad, autorizar su depósito en los cobertizos ordinarios.

Para evitar incendios de mercancías de valor (radio, óptica, aparatos eléctricos, automóviles, etc.), que pueden hallarse depositados en las bodegas ordinarias, el Director del puerto podrá limitar a 20 por ciento (calculado a su criterio en espacio, tonelaje o volumen de las mercancías ordinarias ya existentes), la admisión en los cobertizos ordinarios de fibras vegetales, algodones, cáñamos, yute, kapok, sisal, linos, henequén, copra y fardos de trapos.

/ El Director

El Director del puerto tendrá derecho a aumentar el porcentaje de 20 por ciento cuando se trate de un depósito por tiempo que no exceda de ocho veces 24 horas.

9. Precauciones contra incendio en el interior de los depósitos de algodón y fibras vegetales

El algodón y las fibras vegetales deberán depositarse en pilas que no excedan el equivalente de mil balas americanas de algodón (250 toneladas aproximadamente). Las pilas deberán estar separadas por un espacio libre mínimo de 1.50 m. Además, se reservará un espacio libre mínimo de 3m como muro corta fuego después de un grupo de 3 000 balas (750 toneladas aproximadamente);

Bajo los cobertizos podrán depositarse fibras vegetales y algodón, pero la altura de cada pila de balas de algodón, cáñamo, yute, lino, fibras vegetales y otras mercancías colocadas arriba o debajo de las fibras vegetales no excederá de 5 m y deberá limitarse de manera que se deje un mínimo de metro y medio libre bajo el techo o su nivel más bajo. Se reservará un espacio libre mínimo de 0.60 m entre las pilas y los muros y tabiques del edificio. Los accesos exteriores quedarán completamente libres;

Bajo los cobertizos cuya superficie no exceda de 500 m^2, no podrá depositarse en la planta baja más de la equivalencia de mil balas americanas de algodón (cerca de 250 toneladas) ni en cada piso superior más del equivalente de 500 balas americanas de algodón (125 toneladas aproximadamente);

En los cobertizos cuya superficie exceda de 500 m^2, se observarán estas mismas disposiciones, pero las pilas deberán quedar separadas entre sí por un espacio mínimo enteramente libre de 5 m cuando se hallen depositadas menos de 5 000 balas;

Si se encuentran depositadas bajo un cobertizo más del equivalente de 5 000 balas americanas de algodón (cerca de 1 250 toneladas), se dejará un espacio mínimo enteramente libre de 20 m entre cada grupo de 5 000 balas.

Concluída la última manipulación al terminar cada jornada, se barrerá la bodega y se transportarán los desechos inmediatamente al exterior; estos trabajos incumbirán a los usuarios que hayan efectuado las manipulaciones.

/10. Apilamiento de

10. Apilamiento de mercancías en el depósito

Las siguientes mercancías deberán apilarse en las condiciones mínimas de altura que se detallan:

	Altura máxima
Planchas de hierro y perfiles	0.75 metros
Alambre	1.00 "
Vidrios, cristales en pequeñas cajas, cristalerías y porcelanas	1.25 "
Ebanistería	1.00 "
Líquidos en barriles que no excedan de 230 litros,	2 barriles
Maderas, retenes y fibras en botes	3.00 metros
Lana, algodón, cáñamo, estopa en balas	1.75 "
Azúcar y granos a granel y, en general, todas las mercancías que puedan cargarse en la espalda	3.00 "

A quienes no hayan apilado las mercancías según estas instrucciones, podrá imponérseles, tras el aviso correspondiente, una multa igual al derecho de almacenaje;

Ni en el interior ni en el exterior, se permitirá por ningún motivo que los muros, puertas y pilares de los cobertizos sirvan de puntos de apoyo, ni queden sometidos a presión lateral alguna. La inobservancia de esta disposición dará lugar a la responsabilidad civil y penal del ocupante.

Cuando la mercancía haya quedado mal arrumada, mal repartida o dispuesta sin lógica y en forma incompatible con la buena utilización de las superficies, podrán ordenarse al propietario o consignatario o, en su defecto, a los agentes encargados de las diversas manipulaciones, que vuelvan a acomodarla siguiendo las instrucciones que se les ordenen para obtener una mejor colocación y arrumaje de ésta.

Si no se obedecen las instrucciones verbales de la persona encargada del departamento de cobertizos, ni la orden escrita dirigida por dicho departamento al propietario o consignatario de la mercancía o, en su defecto, al agente encargado de la manipulación, el puerto podrá proceder a un nuevo arrumaje de la mercancía por cuenta y riesgo de aquél.

11. Gestiones autorizadas durante el depósito. Se permitirá que se realicen dentro de los cobertizos y terraplenes los trámites que los usos comerciales requieran y que estén permitidos por los reglamentos aduanales, pero deberán hacerse con toda la celeridad posible, tomando, conforme a las instrucciones impartidas por los comisionados del puerto, todas las precauciones necesarias para no obstaculizar la buena utilización de las superficies.

/12. Entrega de

12. Entrega de comprobante de salida

a) No podrá retirarse la mercancía de un cobertizo o de un terraplén sin entrega previa de un comprobante de salida del propietario de la mercancía o de su representante al empleado del cobertizo o terraplén;

b) Este comprobante de salida, de un modelo fijado por el puerto, deberá llevar obligatoriamente el nombre del propietario, las marcas y los números de los bultos y el peso de la mercancía que se retire.

13. Daños causados a los depósitos por los usuarios

a) El usuario no podrá realizar modificación alguna en los cobertizos e instalaciones puestos a su disposición. Todas las averías y deterioros que se causen a los cobertizos y terraplenes serán reparados por el puerto a costas del usuario, que a su vez tendrá derecho a proceder contra terceros responsables en caso de haberlos;

b) El usuario deberá informar al departamento de cobertizos las averías o deterioros causados durante su utilización;

c) Al terminar su ocupación, los usuarios deberán dejar el lugar listo para su uso. En caso contrario, el puerto se encargará de hacerlo por cuenta y riesgo de los usuarios;

d) El puerto se reservará el derecho a realizar en todo momento sin indemnización, y previo simple aviso a los ocupantes, los trabajos de reparación u otros que fueren considerados necesarios para los locales.

14. Trabajo fuera de las horas normales. El trabajo en los cobertizos y terraplenes especiales fuera de las horas normales de trabajo reglamentario fijadas por el Director del puerto, podrá efectuarse previa solicitud dirigida al Departamento de cobertizos con un mínimo de dos horas de antelación a la expiración del período de trabajo normal precedente.[1/]

15. Derechos por ocupación de cobertizos y terraplenes

a) Los cobertizos podrán ser ocupados en su totalidad o por secciones, por día o por semana.

b) La ocupación de los cobertizos y terraplenes causará los derechos calculados según las tarifas aprobadas por el Consejo de Administración del puerto.

1/ Véanse también en las disposiciones sobre el empleo de los trabajadores portuarios, Título II Sección F.

/c) Queda autorizada

c) Queda autorizada la afectación parcial o total de los cobertizos o terraplenes a un solo usuario a cambio de un precio alzado o de un abono, pero el Consejo de Administración deberá aprobar dicha afectación después de haber escuchado la opinión del Director del puerto. El usuario disfrutará de una afectación total o parcial del cobertizo y no podrá oponerse a que ciertas partes del mismo se utilicen para las operaciones de los buques que designe el Director del puerto, cuando tal espacio hiciere falta.

d) Para los almacenamientos que causen el pago por día, su duración se valorizará en días indivisibles sin deducción de las horas no laborables, los días se contarán de 12 p.m. a 12 p.m. y cada fracción de tiempo se contará por un día entero.

e) La mercancía cuyos derechos no hayan sido cubiertos después de tres avisos sucesivos, podrá ser transportada de oficio al lugar que el Director designe.

f) Las mercancías deberán pagar, además de los derechos de almacenaje que se adeudaran antes y se adeuden después del transporte, los gastos ocasionados por este transporte más un 25 por ciento por concepto de multa.

/ANEXO 2 A LA

ANEXO 2 A LA SECCION B DEL TITULO IV *

Reglamentos sobre el equipo de manipulación del puerto

(Proyecto de Decreto)

1. Utilización del equipo

a) El equipo de manipulación, tractores, montacargas, conveyors, palas, y grúas móviles que pertenezcan al puerto se pondrán a disposición de los usuarios por el orden en que se hagan las solicitudes, pero este orden podrá alterarse cuando el Director del puerto estime que así procede en determinados casos de urgencia.

b) Las solicitudes se inscribirán por el orden y fecha en que se reciben en un registro llevado por la Dirección del puerto. Estos registros podrán mostrarse a los interesados que lo soliciten.

c) Si algún usuario inscrito no se presenta cuando llegue su turno, tomará el primero en que pueda hacerlo.

2. Horario para la utilización del equipo, personal conductor

a) El puerto tendrá la obligación de poner a disposición del público el equipo de manipulación durante los días y horas reglamentarias de trabajo de la aduana, e incluso los domingos y días festivos, de día y de noche, si el trabajo ha sido autorizado por la aduana. De no disponer otra cosa los reglamentos correspondientes, las horas de trabajo de la aduana en los puertos serán las siguientes: mañanas, de 7 a 12; tardes, de 14 a 19.

b) En principio, el personal del puerto manejará los aparatos. Sin embargo, el puerto podrá autorizar cualquier otro personal para hacerlo;

c) Cuando el propio puerto se encargue de la manipulación, deberá destinar el personal necesario y suficiente para asegurar la buena utilización del material conforme a los usos del puerto y para su mejor rendimiento.

3. Obligaciones de los usuarios

a) Cuando los usuarios se hagan cargo de la manipulación, deberán emplear al personal necesario para asegurar la buena utilización del equipo y evitar que permanezca ocioso. En caso contrario, podrá retirarse inmediatamente este equipo y ponerse a disposición del primero de los inscritos que se encuentren en condiciones de utilizarlo;

* Este reglamento no es aplicable al equipo de manipulación que pertenezca a empresas privadas.

/b) las órdenes

b) Las órdenes para el manejo de los aparatos de manipulación serán dadas por el locatario o su personal bajo su propia responsabilidad;

c) Los empleados del puerto encargados del manejo de los motores permanecerán durante la locación bajo la autoridad y vigilancia del locatario; El locatario deberá denunciar inmediatamente a cualquier agente del puerto que se niegue a obedecerle;

d) No podrán utilizarse los aparatos para la manipulación de un objeto con peso superior a su fuerza. Toda avería que se ocasione por la inobservancia de esta medida correrá por cuenta del usuario;

e) Queda prohibido emplear los aparatos para un uso distinto al que están destinados;

f) El locatario estará obligado a trasladar por su cuenta los objetos que pueden constituir un obstáculo a los movimientos del equipo de manipulación, retardar sus maniobras o disminuir su rendimiento;

g) Los usuarios que quieran trabajar fuera de los días y horas reglamentarias de trabajo de la aduana deberán solicitarlo por escrito con una anticipación mínima de 6 horas al comienzo del trabajo suplementario y adjuntando la autorización correspondiente de la aduana;

h) Los usuarios serán responsables de todos los incidentes o accidentes causados por el personal asignado al puerto; en ningún caso se hará responsable al puerto por las averías o accidentes que sobrevengan a personas, buques, muelles, marcancías o máquinas de manipulación por el personal portuario contratado para manejar o vigilar estos motores;

i) Cuando se trate de remolcar tren de material rodante, las operaciones de enganche, desenganche, protección y frenaje de los vehículos remolcados deberán efectuarse por cuenta y riesgo de los usuarios, quienes serán los únicos responsables de las averías o accidentes que pudieren sobrevenir durante las operaciones.

4. Suspensión de las operaciones. Cuando los funcionarios portuarios juzguen peligroso o inconveniente continuar el trabajo con los aparatos o se requiera moverlos, los usuarios deberán suspender inmediatamente las operaciones hasta que todo quede en buen orden, sin que tenga derecho a indemnización alguna, aun cuando la interrupción del trabajo fuere ocasionado por alguna falla de los aparatos. En uno y otro caso, los usuarios pagarán únicamente el tiempo de utilización de los mismos.

/5. Derechos por

5. Derechos por la utilización de los aparatos

a) El usuario deberá pagar al puerto los derechos por el uso de los aparatos; la retribución de los conductores y vigilantes correrá por cuenta del puerto y estará incluída en el precio de la locación;

b) Cuando se rente un aparato por hora o jornada, toda jornada comenzada se pagará íntegra; sin embargo, el aparato será retirado por el funcionario del puerto una vez terminado el trabajo. La duración de la locación se contará desde la hora de salida hasta la hora de regreso al garage;

c) El precio de la primera hora o de la primera jornada deberá pagarse por anticipado a título de garantía al hacerse la solicitud de un aparato. En caso de no utilización, la garantía pasará a ser propiedad del puerto;

d) Las horas de utilización diurna y nocturna de los aparatos serán fijadas por el Director del puerto;

e) Correrán por cuenta del puerto el suministro de los aparatos y sus accesorios, el engrasado y los gastos necesarios para su funcionamiento y -- si se trata de aparatos mecánicos-- el suministro de la fuerza motriz o del combustible. En el caso de aparatos rodantes, correrán por cuenta del puerto los gastos de conducción a menos de estipulación en contrario prevista de común acuerdo en el momento de la solicitud de locación;

f) Los demás gastos de maniobras y desplazamientos del aparato efectuados en el curso de su trabajo ya sea a solicitud del locatario o por la de los agentes del poder público (aduanas, policía), correrán por cuenta del usuario; los desplazamientos ordenados por los funcionarios portuarios en el curso del trabajo correrán por cuenta del puerto;

g) Igualmente correrán por cuenta de los usuarios los gastos de enganche, desenganche, acercamiento y transporte, mantenimiento y apilamiento de los bultos, así como el suministro de eslingas, cadenas, cuerdas e hilos para los bultos, a menos de estipulación en contrario prevista de común acuerdo al solicitar la locación;

h) Correrá por cuenta de los usuarios el personal de enlace, de vigilancia y de contramaestres, ordenado especialmente para una o más operaciones determinadas y además del personal normal de manejo y vigilancia proporcionado por el puerto.

ANEXO 3 A LA SECCION B DEL TITULO IV

Reglamento sobre el equipo de reparación y de manipulación perteneciente a los particulares

(Proyecto de Decreto)

A. Equipo de reparación

1. El equipo de reparación deberá ser de un tipo aprobado por el Director del puerto.

2. Precauciones que deberán tomar los obreros encargados de las reparaciones

a) Unicamente los obreros calificados podrán utilizar en el puerto sopletes o aparatos de soldar, quemar, limpiar o pulverizar;

b) Antes de utilizar sopletes o aparatos para soldar o quemar, deberán retirarse del lugar donde se empleen todas las materias inflamables que pueda haber y depositarse a una distancia suficiente para evitar incendios. Si no fuere posible, deberán protegerse en debida forma las materias inflamables;

c) Las cisternas o recipientes y las instalaciones para el almacenamiento o transporte de materias inflamables sólo se podrán reparar en el puerto por medio de soldadores después de haber tomado las precauciones necesarias para evitar cualquier peligro de incendio;

d) Deberá colocarse un equipo extinguidor adecuado, listo para ser usado instantáneamente en caso de incendio, en un lugar próximo a cada aparato utilizado (soldadores, quemadores, limpiadores o pulverizadores);

e) Todo compresor o generador que se utilice conjuntamente con cualquiera de las máquinas antes mencionadas deberá sujetarse y colocarse en forma que no estorbe la circulación;

f) Ningún obrero deberá actuar en una forma por la que pueda culpársele de alguna acción u omisión de la que resulte una explosión o un incendio.

/B. Equipo de

B. Equipo de manipulación

3. Autorización para el uso de maquinaria para manejar carga. No podrá usarse equipo privado para el manejo de carga sin autorización. Se requerirá la aprobación previa del Director del puerto para poder utilizar dentro de los muelles o el puerto un aparato para manejo de carga operado con fuerza mecánica y que sea de propiedad particular.

4. Requisitos para el propietario de maquinaria. La solicitud para usar un aparato deberá formularse en cualquier caso y el solicitante deberá cumplir las siguientes obligaciones:

a) El uso del aparato se limitará a los bienes que pertenezcan al dueño del mismo;

b) El aparato será manejado por una persona competente, que deberá permanecer en el puerto mientras el aparato se utilice;

c) El nombre y la dirección del propietario deberán figurar ostensiblemente en el exterior del aparato;

d) En el aparato se dispondrá de un extinguidor de incendio del tipo aprobado por el Director del puerto;

e) La carga, recarga o vaciado de tanques de combustible sólo podrá llevarse a cabo en los lugares que designe el Director del puerto;

f) Los tanques de combustibles y sus envases deberán conservarse unidos permanentemente al aparato y estar colocados o protegidos en forma tal que el riesgo de daño mecánico sea mínimo;

g) El sistema de escape se colocará y planeará en forma que impida la expulsión de llamas y chispas;

h) Se procurará evitar por los medios necesarios que se derrame combustible del carburador, vaporizador o artefacto similar sobre cualquier parte del sistema de escape o sobre cualquier piso, o superficie en la que pueda encontrarse el aparato y se deberán tomar las precauciones necesarias por medio de pantallas de tela metálica o similares para impedir que el fuego penetre o se extienda desde tal artefacto;

i) Cualquier equipo eléctrico del aparato que no sean lámparas o hilos con voltajes no mayores de 25 voltios deberá estar completamente encerrado y será a prueba de flama;

/j) Se instalará

j) Se instalará un interruptor en el aparato que permita se desconecte la batería del sistema eléctrico;

k) La observación de las anteriores precauciones no relevará al dueño de la responsabilidad de tomar las precauciones necesarias para evitar daños ocasionados por fuego o por cualquier otra causa;

l) El aparato deberá contar con frenos potentes que permitan un completo control del mismo al ser manejado a su máxima velocidad y lo inmovilicen totalmente en ausencia del conductor;

m) Sólo podrán efectuarse las reparaciones del aparato en los lugares arrendados por el Director del puerto al dueño o a su contratista;

n) Los aparatos no podrán permanecer en los cobertizos o atracaderos por un tiempo mayor del necesario; salvo autorización de los funcionarios del puerto, no podrá dejarse abandonado el equipo ni estacionado en cobertizos durante la noche;

o) Cuando un aparato que no se esté utilizando no se haya retirado del recinto portuario, el Director de puerto designará el lugar donde deba depositarse;

p) El dueño de un aparato deberá obedecer los reglamentos sobre luces de vehículos;

q) Queda prohibido manejar o remolcar cualquier aparato sin la debida precaución, a velocidad excesiva o en forma peligrosa para el público;

r) El propietario responderá e indemnizará por los daños que cause a la propiedad portuaria cualquier aparato del que se esté sirviendo. Deberá celebrar un contrato de seguro que cubra el riesgo de daño a terceros y presentará la póliza y los recibos de pago de prima a los oficiales del puerto que lo soliciten.

5. Derechos por utilización del equipo

a) Toda persona que introduzca al puerto equipo de manipulación para su propio uso, deberá pagar a la Caja Recaudadora una cantidad anual para obtener dicho privilegio;

b) Este derecho no podrá exceder del 0.5 por ciento del precio de compra de un equipo nuevo idéntico;

c) Cuando el equipo privado que se introduzca sea de diversa marca o de un tipo distinto al rentado por el puerto al público, el puerto no podrá percibir derechos.

/6. Facultades del

6. Facultades del Director del puerto

a) El Director del puerto podrá prohibir el uso de un aparato dentro de determinados límites del puerto por las razones que estime convenientes;

b) El Director del puerto podrá retirar el permiso de uso de cualquier aparato por las razones que estime convenientes.

7. Policía del control portuario. Cuando sea requerido para ello por los funcionarios del puerto, el dueño de un aparato dará todas las facilidades necesarias para comprobar que se está observando debidamente el reglamento.

ANEXO 4 A LA SECCION B DEL TITULO IV

Reglamentos sobre corriente eléctrica, aguas y combustibles

(Proyecto de Decreto)

A. Corriente eléctrica

1. Alumbrado normal

a) El alumbrado normal de los terraplenes será proporcionado por cuenta del puerto;

b) La luz deberá ser suficiente para permitir la vigilancia del lugar y la segura circulación;

c) No podrá achacarse responsabilidad alguna al puerto por alumbrado insuficiente cuando pueda verse a una persona a treinta metros de distancia en la obscuridad nocturna.

2. Alumbrado especial

a) Los usuarios que estimen insuficiente la iluminación normal para sus operaciones de manipulación o deseen una mayor vigilancia de las mercancías depositadas, por medio de una luz más fuerte, podrán pedir al puerto el suministro del alumbrado especial más intenso;

b) El alumbrado especial se proporcionará cuando los usuarios lo hayan pedido con una hora de anticipación por lo menos;

c) El usuario tendrá derecho a exigir que las lámparas o tubos para la iluminación estén limpios y en buen estado.

3. Energía

a) Los usuarios podrán pedir al puerto el suministro de fuerza. Corresponderá al usuario verificar si el tipo de corriente proporcionado por el puerto es el que sus aparatos pueden utilizar y el puerto no será responsable de los daños causados por proporcionar a un usuario un tipo de corriente que no corresponda a su equipo;

b) El usuario tendrá derecho a exigir una instalación y medidores que presenten toda seguridad.

/4. Precio de

4. Precio de la electricidad. El precio de la electricidad consumida se cobrará a los usuarios conforme a las tarifas en vigor en la compañía de electricidad local, más un 30 por ciento para el mantenimiento de las líneas y canalizaciones, de no convenirse otra cosa entre el puerto y la Compañía de Electricidad.

5. Instalaciones eléctricas particulares

a) Con autorización del Director del puerto, los usuarios podrán instalar en forma permanente, en cobertizos o terraplenes, tomas de corriente particulares para alumbrado o fuerza motriz;

b) Una vez aprobado el proyecto por el Director del puerto, dichas instalaciones se harán a costa del permisionario. Deberá mantenerlas en perfecto estado y hacer las modificaciones que le sean pedidas por el puerto en el interés público, so pena de que le sea retirada la autorización de oficio;

c) Los riesgos de instalación y utilización de estas tomas particulares correrán por cuenta de su propietario;

d) Los propietarios de las líneas deberán pagar al puerto:

i) Los gastos de arrendamiento y de mantenimiento del medidor que les será proporcionado por el puerto;

ii) La cantidad de electricidad consumida;

e) Los precios se fijarán sobre los derechos previstos para la póliza de abono tipo que la Compañía de Electricidad celebra con los particulares, más un 10 por ciento para cubrir los diversos gastos del puerto (mantenimiento de canalización, etc.).

B. Suministro de agua

6. Suministro de agua potable a los buques

a) Los buques podrán reabastecerse de agua potable directamente de las tomas que se encuentren en los muelles; el agua deberá ser analizada regularmente; toda canalización o toma que presente señales de infestación será puesta fuera de servicio momentáneamente, mientras se hace su reparación.

/b) El metro

b) El metro cúbico de agua será cobrado a los beneficiarios conforme a las tarifas de la compañía local, adicionando un 30 por ciento en beneficio del puerto para el bombeo y mantenimiento de las canalizaciones que están a su cuidado, salvo pacto en contrario;

c) Toda fracción de metro cúbico se contará completa. El precio cargado incluirá el arrendamiento de las tuberías;

d) Las solicitudes de suministro de agua deberán hacerse al Director del puerto con dos horas de anticipación como mínimo antes del momento fijado para la entrega.

C. Combustibles

7. Venta de combustible a los buques

a) El reabastecimiento de combustibles líquidos podrá hacerse cuando el buque esté en el puerto petrolero o en la rada; también podrá hacerse cuando el barco esté en el muelle del puerto comercial. En estos dos últimos casos, el reabastecimiento se efectuará por medio de chalanes cisternas;

b) Corresponderá a los usuarios verificar si la calidad del combustible entregado es la deseada. Cuando el puerto sea el proveedor, no será responsable de consecuencias debidas al hecho de haber proporcionado combustible de calidad distinta a la solicitada.

8. Instalaciones para combustibles

a) Los oleoductos para reabastecimiento de los buques dentro del recinto portuario deberán ser instalados conforme a los reglamentos de la A.P.I. (Line Pine Standard 5L del American Petroleum Institute);

b) Los puertos tendrán un plazo de tres años a partir de la fecha de promulgación del presente Decreto para adoptar las instalaciones a las características que acaban de especificarse.

TITULO V. DISPOSICIONES MARITIMAS

Sección A. NAVEGACION EN LAS CERCANIAS Y EN EL PUERTO

Capítulo 1. Señales con semáforo

Artículo 1. Necesidad de los semáforos

a) Cuando ello sea factible, se instalará en cada puerto que cuente con algún tráfico un semáforo en forma de T que sea visible para los buques en alta mar;

b) Para facilitar el servicio, y siempre que la visibilidad lo permita, el semáforo se instalará sobre el edificio de la Administración del puerto.

Artículo 2. Transmisión de informaciones

a) Se utilizarán únicamente las señales internacionales para comunicar por medio de señales visuales a los buques las siguientes informaciones:

i) Dirección del viento;

ii) Mal tiempo, huracán probable;

iii) Mareas y altura del agua;

iv) Movimientos de buques a la entrada y salida del puerto.

b) Para comunicar cualquier otra información local que pueda ser de utilidad para los buques, las Administraciones de puerto podrán utilizar señales particulares, siempre que se ajusten a estas dos condiciones;

i) Distinguirse claramente de las señales internacionales para evitar confusión;

ii) Ponerse en servicio tres meses después de haber sido comunicadas a los organismos internacionales de hidrografía y navegación, para dar tiempo a que puedan difundirse con anticipación en las "Instrucciones Náuticas" y "Consejos a los navegantes".

Artículo 3. Etiqueta. En la parte superior y al centro de la barra horizontal de la T del semáforo o "barra de flecha" en la cual se fijan las 4 ó 5 drizas que sirven para izar las señales, se considera reglamentario fijar un mástil sencillo destinado para el pabellón nacional. Por concesión especial acordada por la Inspección de la Marina Mercante, el pabellón de una autoridad portuaria podrá ser izado en dicho mástil en lugar del pabellón nacional.

/Se considerará

Se considerará reglamentario y una muestra de cortesía izar en el mástil principal del semáforo—incluso por varias horas—el pabellón nacional de un buque extranjero al que se desee honrar en el lugar del pabellón nacional o el de la autoridad portuaria.

ANEXO AL CAPITULO 1 DEL TITULO V (Sección A)*

Señales internacionales marítimas

(Acuerdo de Lisboa, 1930)

A. Aviso de borrascas que puedan afectar a la localidad

1. Dirección del viento. Se señalará:

a) Ventarrón iniciado en el cuadrante NW.:

De día, con un cono con la punta hacia arriba

De noche, con dos luces rojas superpuestas

b) Ventarrón que se inicia en el cuadrante SW.:

De día, con un cono con la punta hacia abajo

De noche, con dos luces blancas superpuestas

c) Ventarrón que se inicia en el cuadrante NE.:

De día, con dos conos superpuestos, con la punta hacia arriba

De noche, con una luz roja encima de una blanca

d) Ventarrón que se inicia en el cuadrante SE:

De día, con dos conos superpuestos, con la punta hacia abajo

De noche, con una luz blanca encima de una roja

2. Mal tiempo, huracán o ventarrón fuerte, probable. Se señalará:

a) El mal tiempo probable:

De día, con una esfera negra

De noche, con una luz roja izada al tope de un mástil

b) Un huracán o un ventarrón fuerte, probables:

De día, con dos esferas negras superpuestas

De noche, con dos luces rojas en línea horizontal al tope del mástil

Tan pronto como pueda preverse la dirección probable del viento, podrá sustituirse la señal del párrafo 2) por la correspondiente del párrafo 1), o podrán ponerse ambas señales simultáneamente.

3. Cambio de dirección del viento. Se señalará:

a) El cambio del viento hacia la derecha (en el sentido de las agujas del reloj), con una bandera negra o con un cilindro negro;

* Estas señales son particularmente útiles para barcos de carga de poco tonelaje y de pesca.

/b) El cambio del

b) El cambio del viento hacia la izquierda (en sentido inverso al de las agujas del reloj), con dos banderas negras superpuestas o con dos cilindros negros superpuestos;

c) La señal para el cambio de dirección del viento se izará al lado de la señal para la dirección del viento;

d) La distancia entre dos elementos superpuestos de una señal de día deberá ser, por lo menos, igual a la mayor dimensión de un elemento;

e) La distancia entre dos luces colocadas verticalmente deberá ser, por lo menos, de dos metros (seis pies);

f) La utilización de las señales prescritas en el presente Reglamento no excluirá el empleo de otras señales cuando éstas sean necesarias, y especialmente el de las señales de tifones, tal como han sido codificadas por el Observatorio de Zi-Ka-Wei, de acuerdo con el Departamento Marítimo de las aduanas marítimas chinas.

B. Señales de marea y de altura del agua

1. Sentido de variación del nivel de la marea. Se señalará:

a) La marea menguante:

De día, con un cono muy afilado, con la punta hacia abajo

De noche, con una luz blanca sobre otra verde

b) La marea creciente:

De día, con un cono muy afilado, con la punta hacia arriba

De noche, con una luz verde sobre otra blanca

La altura del cono será, por lo menos, de tres veces el diámetro de su base.

2. Altura del agua. Salvo las excepciones indicadas en las instrucciones náuticas, las alturas del agua se medirán a partir del cero hidrográfico.

Las unidades adoptadas serán el doble decímetro, en los países que utilicen el sistema métrico, y el pie inglés, en los demás países.

Se señalará:

a) Una altura de agua igual a una unidad (pie o doble decímetro):

De día, con un cono con la punta hacia abajo o con una esfera

De noche, con una luz verde o blanca

/b) Una altura

b) Una altura de agua igual a cinco unidades (un metro o cinco pies):

De día, con un cilindro

De noche, con una luz roja

c) Una altura igual a 25 unidades (cinco metros o 25 pies):

De día, con una esfera

De noche, con una luz blanca

d) Si hay lugar, una altura de agua igual a media unidad (un decímetro o medio pie):

De día, con un cilindro

De noche, con una luz roja

e) Las señales se izarán de la manera siguiente:

i) Los conos (o esferas) que indican las unidades pueden disponerse en una línea vertical o en dos líneas verticales. El cilindro que indica la subdivisión de la unidad puede colocarse, bien sea en la misma línea vertical y abajo de las unidades, o bien a la izquierda vertical de las unidades;

ii) Las esferas, que indican cada una 25 unidades, estarán dispuestas, en una línea vertical, a la extrema derecha;

iii) La izquierda y la derecha se entienden las del navegante que viene de alta mar;

iv) Iguales disposiciones serán aplicables en lo que se refiere a las señales de noche;

v) Queda autorizado el señalamiento por semáforo, por alfabeto Morse óptico, por medio del Código Internacional de Señales, por Radiotelegrafía o Radiotelefonía, así como la indicación de la altura del agua en cifras, y todo ello conjuntamente o en lugar del señalamiento previsto en el presente Reglamento.

C. Señales relativas a los movimientos de buques a la entrada de los puertos

1. En caso de sucesos graves, se señalará la prohibición absoluta de entrada:

De día, con tres esferas superpuestas

De noche, con tres luces rojas superpuestas

/2. En circunstancias

2. En circunstancias normales de explotación. Se señalará:

a) La prohibición de entrada:

De día, con un cono con la punta hacia arriba entre dos esferas en línea vertical

De noche, con la luz blanca entre dos luces rojas en línea vertical.

b) La prohibición de entrada y salida:

De día, con un cono con la punta hacia arriba y encima un cono con la punta hacia abajo superpuesto a una esfera

De noche, con una luz blanca y encima una luz verde sobre otra roja

c) La prohibición de salida:

De día, con un cono con la punta hacia arriba entre dos conos con la punta hacia abajo en línea vertical

De noche, con una luz blanca entre dos luces verdes en línea vertical.

Las luces deberán izarse a la altura necesaria para evitar toda confusión con otras señales del puerto.

3. La distancia entre los elementos que componen las diferentes señales deberá ser suficiente para que las señales resulten claras a la distancia a que normalmente se han de distinguir.

/Capítulo 2.

Capítulo 2. Reglas de rutas para impedir las colisiones

Artículo 4. Las reglas de rutas internacionales previstas para evitar los abordajes en el mar son aplicables a la navegación en el antepuerto y el puerto.

Artículo 5. La inspección de la marina mercante, la Oficina Central de Pilotaje y el Director del Puerto podrán dictar reglamentos complementarios para la navegación local. Estos reglamentos no podrán estar, sin embargo, en contradicción con las disposiciones internacionales.

Sección B. DISPOSICIONES DIVERSAS

Capítulo 3. Instrucciones de orden marítimo

Artículo 6. Limitaciones al lastre y deslastre de los buques. El embarque y desembarque de lastre en un puerto no es libre y sólo podrá hacerse de acuerdo con los reglamentos.

Artículo 7. Concesión de los servicios de remolque. La Administración de un puerto no detentará el monopolio de las operaciones de remolque en el mismo; deberá ofrecer en concesión la explotación de dicho servicio y sólo lo prestará por sí misma a falta de solicitantes de la concesión.

Artículo 8. Opcionalidad del remolque

El remolque no será obligatorio. El buque que no haya utilizado remolque no tendrá que pagar derechos no devengados.

Artículo 9. Remolque y salvamento

a) Cuando se haya llamado a un remolcador para ayudar a un buque en perfecto estado de marcha, sin más fin que el de ahorrar tiempo en la maniobra, los servicios prestados serán considerados como remolque y se aplicarán las tarifas oficiales fijadas al respecto por el Consejo de Administración.

Si el buque que solicita remolque se halla averiado o al garete, o necesita ayuda, el servicio prestado se considerará como salvamento y causará pago de la recompensa o la remuneración que se señala en el presente Código.

Artículo 10. Responsabilidad del buque remolcado. El capitán del buque remolcado o asistido conservará la dirección y responsabilidad de todas las operaciones de remolque.

/La compañía

La compañía concesionaria del remolque (o eventualmente el puerto cuando preste este servicio), se limitará a poner los remolques a disposición del capitán.

Artículo 11. Libertad de explotación de los chalanes. Habrá libertad absoluta para explotar chalanes de servicio en un puerto y no se podrá limitar el número ni pretender el ejercicio de un monopolio.

Artículo 12. Permiso de explotación

a) Todo chalán deberá obtener un "permiso de navegación", que sólo se entregará cuando haya cumplido los reglamentos sobre navegabilidad y puesta en servicio;

b) La inobservancia de este reglamento implicará la revocación del permiso.

Artículo 13. Exención fiscal de los chalanes. Los chalanes no estarán sujetos a impuestos ni derecho alguno y será gratuita la entrega del permiso de navegación y la inspección técnica que la precede.

Artículo 14. Aplicación de reglamentos a barcos pesqueros. Los reglamentos de policía del puerto y de navegación para los buques mercantes se aplicarán a los buques pesqueros.

Artículo 15. Buques sin carga ni tripulación

a) Todo buque fuera de servicio quedará al cuidado del propietario y el puerto no incurrirá en responsabilidad alguna por los daños o robos que puedan ocurrir;

b) Cuando dichos buques se abandonen por más de 10 años en el mismo puerto pasarán automáticamente a ser propiedad de éste; el puerto podrá venderlos en pública subasta o demolerlos por su cuenta. El propietario del barco puede sin embargo evitar la pública subasta pagando al puerto el equivalente de 3 meses de derechos portuarios que pagaría un barco en servicio comercial del mismo tonelaje atracado en el mismo lugar.

Artículo 16. Buques en demolición. La demolición de un buque en un puerto deberá sujetarse a los reglamentos respectivos.

Artículo 17. Ordenes de los oficiales del puerto

a) Los oficiales del puerto podrán dar instrucciones al capitán del buque para que maniobre o actúe en la forma más adecuada para proteger a las personas y la propiedad y para la regulación del tráfico, y en particular:

i) señalarán el tiempo y la forma en que el barco podrá entrar o abandonar cualquier parte del puerto;

/ii) indicarán

ii) indicarán la posición, el atracado, la leva de anclas, la colocación o los traslados del buque;

iii) señalarán la cantidad de lastre o peso muerto que deba contener la bodega del barco.

b) Las órdenes que sean dadas de acuerdo con lo que se dispone en este artículo no podrán ir en contra de las disposiciones de otra ley o reglamento;

c) Si el capitán del barco rehusa o desobedece una orden dada por los oficiales del puerto con fundamento en este artículo, o no fuere localizado el capitán de un buque al que tuviere que trasladarse una orden autorizada, el funcionario portuario podrá poner en práctica la orden de que se trate y hacer lo que se requiera para obedecerla;

d) Los gastos que se efectúen al ejecutarse la orden serán pagados al Puerto por el capitán del buque y de no hacerlo, podrá demandársele ante tribunal competente.

e) Si el capitán de un barco desobedece o deja de cumplir una indicación del funcionario portuario, será el responsable de la falta cometida y quedará sujeto al pago de una multa.

/ANEXO 1

ANEXO 1 AL CAPITULO 3 DEL TITULO V (Sección B)

Lastre, deslastre, remolques, chalanes

(Proyecto de Decreto)

El texto de la parte A siguiente, concierne a los barcos (de bajo tonelaje, viejos, de madera, etc) que por falta de tanques para ballast deben cargar lastre seco.

A. Lastre y deslastre de los buques

1. Declaración de embarque y desembarque del lastre. No se podrá embarcar o desembarcar lastre sin haber avisado a la oficina del puerto con 24 horas de anticipación.

2. Formalidades para el embarque y desembarque del lastre

a) El lastre deberá ser depositado en los lugares fijados por la administración del puerto;

b) Todo capitán que desee retirar o llevar lastre al lugar de depósito designado por el Director del puerto, deberá manifestarlo por escrito a la oficina correspondiente;

c) Las declaraciones deberán indicar en forma precisa el nombre del buque, el del capitán, el del armador o consignatario, el lugar ocupado por el edificio, la cantidad, la especie y la calidad del lastre.

d) Las declaraciones se inscribirán en un registro especial y las autorizaciones se irán acordando por el orden en que se hayan hecho las solicitudes, salvo cuando, a juicio del Director del puerto, proceda otra cosa.

3. Requisitos del lastre

a) Queda prohibido a todo capitán cargar lastre a bordo mientras los funcionarios del puerto no se hayan cerciorado de que no contiene substancias insalubres, incluso cuando el lastre provenga del propio buque y hubiera sido descargado provisionalmente en el muelle, independientemente de su origen.

b) Quedan exceptuados de esta disposición los lastres de hierro o el mineral conocido por el nombre de "piedra de hierro" (iron-stone).

B. Remolque

B. Remolque

4. Concesión de los servicios de remolque

a) Cuando el Consejo de Administración de un puerto estime que la presencia de uno o varios remolcadores en el puerto, puede acelerar las maniobras de atraque o aparejamiento de buques, podrá sacar a concurso la concesión de los servicios de remolque del puerto;

b) La adjudicación se hará por medio de anuncios que se publicarán, como mínimo, 5 veces en 5 distintas publicaciones extranjeras especializadas;

c) Si transcurridos 120 días de la primera publicación en un periódico extranjero no se muestra interesada en la concesión ninguna sociedad privada nacional o extranjera, o si, después de haberse presentado una solicitud se retira por estimarse que los ingresos son insuficientes en proporción a la inversión, el Consejo de Administración podrá acordar la compra de remolques y prestar dichos servicios.

5. Opcionalidad del remolque. Se ha comprobado que el uso obligatorio de remolques se traduce en un aumento de las tasas de flete. Para evitarlo, los capitanes de buque podrán aceptar o rechazar las ofertas de remolque que se les hagan.

No podrá obligarse a ningún buque a pagar derechos de remolque si no se le ha prestado dicho servicio.

6. Remolque y salvamento

a) Cuando se haya solicitado la ayuda de un remolcador para un buque en perfecto estado de marcha y con la finalidad de hacerle economizar tiempo en las maniobras, el servicio prestado se considerará como remolque y se le aplicarán las tarifas oficiales fijadas por el Consejo de Administración;

b) Si el buque que solicita el remolque está averiado o abandonado o si necesita asistencia, el servicio prestado se considerará como de salvamento y causará el pago de una recompensa o remuneración que reglamentará el presente Código.

/7. Responsabilidad

7. Responsabilidad del buque remolcado. El capitán del buque remolcado o asistido conservará la dirección y la responsabilidad de todas las operaciones de remolque. La compañía concesionaria del remolque (o eventualmente el puerto cuando preste el servicio), se limitará a poner los remolques a disposición del capitán.

8. Cables para remolque. Los barcos que utilicen el remolque proporcionarán o alquilarán para la maniobra, cuerdas o cables que, en todo caso, deberán satisfacer las exigencias técnicas que se requieran para dicha operación.

9. Obligaciones del concesionario del remolque

a) Cuando lo considere necesario para la realización de algún servicio, el Director del puerto podrá pedir al concesionario de una empresa de remolque que ponga a su disposición su personal y sus embarcaciones para el servicio de faros y balizas o la vigilancia y el mantenimiento de las obras portuarias. Estos servicios serán gratuitos, pero no podrán exceder de 18 horas en cada período de 90 días. El Director del puerto proporcionará el combustible necesario para el servicio que solicite.

b) El Director del puerto podrá pedir al concesionario de una empresa de remolque que ejecute por cuenta de un armador las maniobras necesarias para el traslado de buques determinados. Estas maniobras serán comunicadas por escrito a los agentes del concesionario, que deberán obedecer las órdenes recibidas. El armador deberá pagar al concesionario los gastos que hayan implicado las maniobras ordenadas y efectuadas, de conformidad con las tarifas en vigor.

10. Orden de prioridad de los remolques. Los remolques serán puestos a disposición de los usuarios según su orden de prioridad excepto en los casos de urgencia.

11. Tarifas de remolque

a) Las tarifas por el servicio de remolque deberán ser aprobadas por el Consejo de Administración del puerto y se aplicarán en las mismas condiciones que las tarifas de almacenamiento;

b) Las tarifas de remolque se basarán en el tonelaje bruto del buque remolcado tal y como aparezca inscrito en el certificado de nacionalidad del mismo. No comprenderán el arrendamiento eventual de las cuerdas remolcadoras, que serán objeto de una tarifa especial basada en el tonelaje bruto del buque remolcado;

/c) Los derechos

c) Los derechos se han calculado para un solo remolque. El Consejo de Administración del puerto podrá acordar una reducción cuando se utilice un remolque adicional;

d) Podrá concederse una reducción de tarifa que podrá llegar hasta el 50 por ciento, en favor de los buques de una misma compañía que frecuente regularmente el puerto, o en el de los armadores cuyos buques hayan sido desplazados de oficio al interior del puerto por orden del Director;

e) Cuando un capitán de buque o su representante se hayan inscrito para ser remolcados y no deseen utilizar el servicio, pagarán como indemnización una suma igual al 50 por ciento de los derechos fijados de haberlo utilizado;

f) Los barcos militares pagarán derechos de remolque que se calcularán sobre la base de una tonelada de desplazamiento, = una tonelada arqueo bruto.

C. Alijos. Chalanes

12. Chalanes

a) Los chalanes son el único medio de descarga cuando los buques deban permanecer en la rada por falta de instalaciones portuarias. Cuando los buques se encuentren en el muelle, podrá efectuarse la descarga simultánea por el lado del muelle y por mar, con ayuda de chalanes. Los chalanes son muy importantes para la rapidez de la maniobra y, como permiten acelerar la rotación de los buques, su influencia sobre las tasas de flete es considerable. Las autoridades portuarias, en consecuencia, deberán procurar una reglamentación que favorezca el servicio de los chalanes;

b) Los puertos, las sociedades, las cooperativas y todas las agrupaciones, así como los particulares, podrán utilizar chalanes. Nadie podrá oponerse a que existan en abundancia en el puerto a disposición de los buques;

c) Como un monopolio de cualquier sociedad civil creada para la explotación de los chalanes de un puerto podría provocar una sobretasa de flete por parte de las conferencias de líneas regulares, que repercutiría sobre la población en forma de un recargo para las mercancías que llegaran por dicho puerto, se declarará ilegal tal monopolio y nula toda cláusula contractual que tienda a otorgar a una sola sociedad la propiedad exclusiva de los chalanes en un puerto determinado;

/d) Los propietarios

d) Los propietarios de los chalanes podrán explotarlos por sí mismos o por cuenta de otros. Podrán alquilarlos temporalmente con tripulación y con remolque, o sin ellos.

e) A fin de respetar los derechos adquiridos por ciertas sociedades conforme a legislaciones anteriores, las disposiciones de este párrafo entrarán en vigor 5 años después de que se promulgue una ley en el sentido que se señala.

13. Autorización de chalanes

a) Todo aquél que desee poner en servicio un chalán, deberá notificarlo al Director del puerto para que éste proceda a la inspección correspondiente. En los casos de cambio de propietario, el nuevo dueño deberá notificarlo al Director del puerto, y adjuntará un certificado de transmisión de propiedad firmado por el o los propietarios anteriores. Mientras no se cumplan estas formalidades, el primer propietario seguirá siendo considerado como el único responsable del chalán;

b) No podrá ponerse en servicio un chalán que no se encuentre en perfecto estado de navegabilidad, que deberá comprobarse mediante un "permiso de explotación" expedido por el Director del puerto;

c) El Director del puerto fijará las condiciones que deberá llenar cada chalán para que pueda concedérsele el "permiso de explotación"; fijará en especial el límite de hundimiento máximo del chalán y cuidará de que dicho nivel se encuentre marcado permanentemente en el centro y a cada lado del casco;

d) Los chalanes no estarán sujetos a ningún impuesto, ni del Estado, ni del puerto, ni del municipio y la inspección que se les practique para la expedición y entrega del permiso de explotación, será gratuita. El permiso podrá renovarse cada dos años;

e) El Director del puerto podrá retirar temporalmente el permiso o suprimirlo inmediatamente y sin ulterior recurso en caso de contravención a las disposiciones del Código Marítimo.

14. Condiciones de navegabilidad de los chalanes

a) Todo chalán deberá llevar en el exterior, en forma permanente y legible una inscripción con el nombre del propietario;

/b) No deberá

b) No deberá cargarse ningún chalán en forma peligrosa para la tripulación, la navegación, la carga o la seguridad de la embarcación; no podrá excederse el límite de hundimiento máximo fijado por la Dirección del puerto o el inspector de navegación. Cualquier contravención a las disposiciones anteriores podrá implicar el retiro del permiso de explotación;

c) A bordo de cualquier chalán cuya longitud exceda de 15 metros y que transporte más de 150 toneladas de carga o que utilice generalmente una tripulación para las maniobras, deberá disponerse permanentemente de una boya de salvamento de fácil acceso.

15. Luces de navegación obligatorias en los chalanes

a) Todo chalán que navegue solo durante la noche, deberá llevar una luz blanca al frente y otra detrás. Estas luces deberán ser visibles en todos los azimuts a una distancia mínima de dos millas;

b) Cuando los chalanes naveguen en convoy, al frente del chalán que vaya a la cabeza, deberá verse una luz blanca igual a la que deberá llevar, en la parte de atrás, el último chalán. Estas luces deberán ser visibles en lodos los azimut a una distancia mínima de dos millas;

c) Todo grupo de chalanes anclados durante la noche deberán exhibir una luz blanca visible en todos los azimut a una distancia mínima de dos millas, desde la puesta hasta la salida del sol. Esta luz deberá colocarse a 3 metros como mínimo sobre el nivel del mar.

16. Zonas de fondeadero para chalanes

a) Fuera del recinto portuario, en la rada, sólo podrán amarrarse los chalanes en las zonas designadas para tal efecto por el Director del puerto; se procurará instalar en dichas zonas boyas de amarre sólidas, prácticas y visibles durante la noche;

b) Estas zonas serán permanentes y el Director del puerto procurará que sus límites aparezcan en forma exacta y definitiva en las cartas marinas; señalará a los departamentos hidrográficos todas las modificaciones que decida hacer en la ubicación de las zonas de fondeadero.

17. Requisición de chalanes

a) El Director del puerto podrá utilizar sin costo alguno los chalanes que puedan necesitarse para efectuar los trabajos de mantenimiento de faros, balizas y obras portuarias. La requisa no podrá exceder de 12 días por año o de un día por mes;

/b) Con objeto de

b) Con objeto de descongestionar el puerto durante los momentos de mucha actividad, el Director podrá utilizar los chalanes que se necesiten para hacer depósitos auxiliares de carga. En estos casos deberá pagar a los propietarios las tarifas habituales de locación con un descuento del 50 por ciento.

18. Anclaje y atracado de chalanes. Las disposiciones sobre anclaje y atracado de buques serán aplicables a los chalanes.

D. Barcos pesqueros

19. Reglamentos aplicables a los barcos pesqueros. Los reglamentos de policía del puerto y de navegación para los buques mercantes serán aplicables a los barcos pesqueros.

20. Zona de fondeadero de los barcos pesqueros. Fuera del recinto portuario y en la rada, los buques pesqueros podrán anclar en las zonas designadas para tal efecto por el Director del puerto, que procurará instalar en ellas boyas de amarre sólidas, prácticas y visibles de noche. Estas zonas serán permanentes y el Director del puerto tratará de que sus límites se registren exacta y definitivamente en las cartas marinas. Indicará también a los servicios hidrográficos cualquier modificación que haya decidido hacerse en la ubicación de las zonas de fondeadero.

21. Luces de fondeadero. Todo buque pesquero que permanezca anclado durante la noche deberá portar una luz blanca visible en todos los azimut a una distancia mínima de dos millas desde la puesta hasta la salida del sol. Esta luz deberá colocarse a un mínimo de 3 metros sobre el nivel del mar.

D. Buques fuera de servicio. Buques en demolición

22. Buques fuera de servicio

a) Se requerirá permiso escrito del Director del puerto para atracar un buque fuera de servicio en el puerto.

b) El buque fuera de servicio quedará a cargo exclusivo de su propietario y el puerto no incurrirá en ninguna responsabilidad por los daños o robos que pudieren ocurrir;

/c) El Director

c) El Director del puerto indicará el lugar en el que el buque desarmado deberá amarrarse. Cuando por alguna razón el Director del puerto se vea obligado a mover el buque, el desplazamiento será hecho de oficio pero a costa del propietario del buque;

d) Los buques fuera de servicio estarán exentos de impuestos y derechos portuarios si el armador o su representante se encargan de su custodia. El puerto podrá percibir un derecho de custodia cuando acepte el encargo de vigilar el buque desarmado y sus amarres. No se causarán derechos de muelle o de atracado;

e) Todo buque desarmado que se encuentre en la rada o en algún paso, deberá portar una luz blanca de atracado, visible desde todos los azimut a una distancia de una milla, desde la puesta hasta la salida del sol.

f) Todo buque fuera de servicio que permanezca más de 10 años dentro del puerto pasará automáticamente a ser propiedad del mismo y podrá ser vendido en pública subasta o demolido a expensas del puerto. El propietario del barco podrá sin embargo evitar la pública subasta pagando al puerto el equivalente de 3 meses de los derechos portuarios que pagaría un barco de servicio comercial del mismo tonelaje atracado en el mismo lugar.

23. Buques en demolición

a) Se requerirá el consentimiento escrito del Director del puerto para que pueda desmantelarse un barco dentro del recinto portuario;

b) El buque será desmantelado únicamente en el lugar autorizado por el Director del puerto;

c) El buque deberá desmantelarse entre las fechas límite fijadas por el Director del puerto;

d) Todo propietario que desmantele un buque fuera del lugar autorizado o en fecha distinta a la fijada, pagará una multa igual a un dólar por tonelada bruta del buque antes de su desmantelamiento.

/ANEXO 2

ANEXO 2 AL CAPITULO 3 DEL TITULO V (Sección B)

Fondeadero. Amarre. Buques en el muelle

(Proyecto de Decreto)

El presente decreto tiene por objeto regular la aplicación de las disposiciones del Artículo 17 del Título V (Sección B), referente a los funcionarios portuarios que deben dar las instrucciones correspondientes para que los capitanes de barco puedan efectuar el anclaje, amarre, y manejo del buque en el muelle, teniendo en cuenta la seguridad de las personas, del buque y de las obras portuarias mismas.

1. Anclaje y amarre

a) El capitán de un buque que se halle dentro de los límites del puerto deberá anclar, amarrar, levar anclas, colocar o trasladar su barco de acuerdo con lo que le indique el oficial portuario; de no encontrarse a bordo persona alguna para cumplir dichas instrucciones, el Director del puerto podrá ordenar que el barco sea anclado, amarrado, cambiado de lugar, o colocado en la forma que considere conveniente;

b) Sólo podrá anclarse el barco dentro del área delimitada destinada a tal fin en cada puerto;

c) Sólo en caso de absoluta necesidad podrá anclarse, amarrarse o colocarse un buque en un canal o paso; cuando así se haga, deberá trasladarse de lugar en cuanto las circunstancias lo permitan;

d) Sólo en caso de absoluta necesidad, el ancla de un buque varado o anclado podrá quedar en un paso dentro del puerto. Esta disposición no se aplicará al ancla de un buque que pertenezca o se encuentre al servicio del puerto;

e) Cuando sea absolutamente necesario que un buque permanezca en un paso, tener un anclote o rezón o cualquier otra ancla fijada en forma que le permita dirigirse hacia tierra desde la mitad del canal y hasta donde la profundidad del agua lo permita, para estorbar lo menos posible a los barcos que utilicen el paso. En ningún caso deberá colocarse el buque en forma que obstruya la navegación;

/f) El capitán

f) El capitán del buque que eche anclas dentro de los límites del puerto hará que se amarre una boya al ancla a fin de que quede señalado el lugar donde se encuentra. Cuando haya caído o se haya resbalado el ancla en cualquier parte del puerto, el capitán deberá poner una boya que marque su posición y procurará retirarla sin demora;

g) Ningún capitán podrá amarrar el buque a un faro o boya dentro del puerto (de no tratarse de un muelle o boya destinados a ese fin). En caso de hacerlo, tanto el capitán del buque infractor como su propietario pagarán los daños que se causen al faro o boya, además de quedar sujetos a la pena que se señale;

h) Todo buque que se encuentre dentro de los límites del puerto deberá tener, cuando lo soliciten los oficiales portuarios, suficientes líneas para amarrar a las boyas de amarre o postes de amarre del puerto;

i) Ningún barco, lancha, ancla, boya, red para pescar, u objeto de cualquier clase podrán colocarse o emplearse en forma que ponga en peligro a los buques y al muelle o que obstruya la navegación.

2. Amarre

a) Los buques que entren al puerto deberán colocarse en el atracadero o muelle que les haya sido designado por los funcionarios portuarios. No podrá trasladarse un buque de un atracadero a otro sin la aprobación previa de los funcionarios del puerto y con las condiciones que establezcan.

b) La designación de un atracadero no relevará al capitán o al patrón de la obligación de cerciorarse de que es seguro para su buque.

c) Quedará prohibido que un buque ocupe un atracadero que no le haya sido asignado por el funcionario portuario. La disposición no será aplicable cuando se trate del atracadero acostumbrado para un barco determinado;

d) El capitán o el patrón no deberá dejar el buque sujeto solamente por el ancla cuando se halle en los muelles o cerca de ellos; será necesario que el barco quede amarrado al muelle. Esta disposición no se aplicará cuando el hecho se efectúe con permiso o por instrucciones de algún funcionario portuario.

/e) Quedará

e) Quedará prohibido que el buque leve anclas, sea movido, desplazado o soltado de sus amarres sin el permiso del capitán o del patrón del barco. Esta prohibición no se aplicará cuando la operación sea realizada por un funcionario del puerto o por instrucciones suyas, caso en el cual podrá ordenar a un piloto que cumpla sus órdenes y que el remolcador conduzca el buque al lugar que considere satisfactorio;

f) El capitán o el patrón no podrán:

i) Acercarse con su buque o engancharse a un "ferry"[1/] anclado, sin permiso del dueño de este último;

ii) Utilizar los desembarcaderos destinados a los "ferries", u ocupar atracaderos a distancia o en posición que impidan el atraque y salida de dichos "ferries".

Estas disposiciones no serán aplicables cuando el capitán o el patrón actúe con autorización, obtenida para cada caso, del funcionario del puerto;

g) Quedará prohibido obstruir o utilizar la entrada a los escalones o desembarcaderos destinados al uso del público construídos en las paredes del muelle a menos que se haga para embarcar o desembarcar personas, caso en el que sólo se ocupará el lugar por el tiempo necesario.

Esta prohibición no será aplicable cuando dicho acto se ejecute previo permiso escrito del Director del puerto para un servicio particular de carga o con permiso de un funcionario portuario obtenido especialmente para cada caso;

h) El capitán o el patrón deberá tener el buque dispuesto en todo momento para ser cambiado de lugar. Ambos quedarán obligados a mover el buque cuando los sea indicado por algún oficial del puerto y deberán hacerlo inmediatamente o dentro del plazo que se les especifique. Los oficiales o la policía del puerto podrán ordenar que los buques sin tripulación se cambien de lugar o sean custodiados, estén vigilados o no, por cuenta y riesgo de la parte interesada;

1/ En este artículo, "ferry" significa cualquier bote, de motor o de remos, que lleve a cabo un servicio público de transporte.

3. Buques en el atracadero

a) Salvo permiso expreso de los oficiales portuarios, los buques deberán atracarse en forma que no sobresalgan del poste límite del atracadero;

b) Todo buque atracado dentro del puerto deberá estarlo en forma que un costado quede arrimado al muelle, salvo indicación en contrario;

c) No podrán atracarse dos buques de costado en un atracadero dentro del puerto sin permiso expreso de los funcionarios del puerto;

d) No podrá amarrarse o atracarse un buque a otro sin el permiso de la persona encargada del buque al que se amarre o atraque;

e) No se podrá amarrar un barco al costado de un buque de altura si éste no está anclado adecuadamente de proa a popa;

f) Ninguna persona deberá pasar de un barco a bordo de un buque de altura si éste no está debidamente anclado de proa a popa;

g) Estas prohibiciones no se aplicarán al amarre a lo largo del barco que tenga que remolcar al buque de altura, ni tampoco a la subida, a bordo del buque de altura, del piloto o de cualquier otra persona autorizada por los reglamentos, como en caso de incendio o circunstancias similares;

h) El capitán y la tripulación del buque que ocupe un atracadero en los muelles deberán permitir el libre acceso a su cubierta a las personas y la carga de los buques que se hallen junto a ellos. El buque que no autorice a los barcos vecinos a cargar o descargar por su cubierta o prohiba a la tripulación de dichos barcos utilizarla para embarcar o desembarcar; podrá ser obligado, por el oficial del puerto, a retirarse del atracadero;

i) El capitán o patrón de un buque atracado en un muelle o que se halle amarrado a un buque atracado al muelle, deberá tener visible desde la puesta hasts la salida del sol, una luz suficiente, en linterna adecuada, en la parte exterior del barco;

/j) El capitán

j) El capitán o el patrón de cualquier barco proporcionará a su buque las defensas adecuadas para la protección de las paredes del muelle, las de su barco o las de otros buques;

k) El capitán o patrón del buque que tenga amarrado otro barco a su costado y necesite utilizar un chalán o una lancha, por esa parte, deberá ayudar a retirar dicho barco, cuyo capitán o patrón deberá colaborar a la maniobra soltando o aflojando sus cadenas y guindalezas.

l) Las hélices de un buque se podrán poner en marcha solamente para preparar la partida; en este caso serán únicamente autorizadas diez revoluciones lentas para adelante y diez para atrás.

Cuando no se trate de preparar la partida, pero se considere necesario probar las máquinas, el mando del buque tomará las siguientes precauciones:

i) Poner un aviso en cartelón en la popa, aproximadamente a un metro sobre la superficie del agua, con la inscripción: "Cuidado, hélices funcionando";

ii) Deberán ponerse las luces necesarias para que se vea el aviso durante la noche;

iii) Cuando las hélices estén funcionando, se pondrá un centinela para advertir a los buques que se aproximan. Se detendrán inmediatamente las hélices cuando un barco o navío se acerque peligrosamente.

m) El capitán procurará que los portalones y planchas que se utilicen para el acceso al buque se coloquen en una posición segura, queden debidamente protegidos, enganchados e iluminados durante la noche y se mantengan todo el tiempo que estén en uso en la misma forma;

n) Antes de mover o retirar su barco del atracadero, el capitán del buque lo indicará a los funcionarios del puerto;

o) El capitán no deberá ausentarse del barco sin dejar a su cuidado al segundo de a bordo o a otro oficial debidamente calificado para cambiar de lugar el barco en caso de necesidad;

p) Todo barco que se encuentre en el puerto deberá llevar la tripulación necesaria para atender la maniobra del atracado, abrir los portalones e instalar o retirar amarres y desembarcaderos que se necesiten;

/q) El capitán de

q) El capitán de un buque cuyas máquinas consuman carbón o aceite, procurará a su arribo al atracadero, regular el fuego de las calderas para que despidan la menor cantidad de humo posible;

r) Todo capitán de buque estará obligado a conducirlo con precaución y cuidado y en forma y velocidad que no causen riesgos ni colisión, ni pongan en peligro a otros barcos o impidan su atracado, ni interrumpan la carga o descarga de un barco;

s) El capitán o patrón deberá cerciorarse de que se hayan retirado astas y aparejos, botalones, plumas de carga y grúas de manera que sobresalgan lo menos posible del buque; también deberá cerciorarse de que las anclas se coloquen en forma que impida dañar a otros barcos o cuelguen de tal manera ante la bocina del escobén que, en caso de colisión, sea imposible que penetren en otro barco próximo o sobre la línea de flotación. Estas disposiciones no serán exigibles al capitán o patrón del buque que parta;

t) Los oficiales del puerto quedarán autorizados a custodiar, por cuenta y riesgo de los interesados, lanchas, piles, mástiles, u otros objetos flotantes;

u) Los buques no podrán descargar lastre o desperdicios en las aguas del puerto, o en otro buque que se halle en el interior del puerto, a menos de contar con autorización escrita al respecto del funcionario portuario. La descarga deberá hacerse siguiendo las instrucciones de este último y en el lugar que designe;

v) Podrá prohibirse la navegación de placer dentro de zonas determinadas del puerto. Esta prohibición no se aplicará al entrenamiento de tripulaciones.

/Capítulo 4.

Capítulo 4. Disposiciones referentes a los oficiales

Artículo 18. Recepción de las autoridades portuarias

a) Los capitanes de buque deberán representar dignamente a su país, a la autoridad y a la Marina. Deberán vestir siempre su uniforme en la primera visita que reciban de las autoridades portuarias;

b) Cuando por alguna razón no puedan atender personalmente a las autoridades portuariarias, los capitanes podrán delegar la recepción en alguno de sus oficiales con la condición de que éste porte las insignias de su grado. Las autoridades portuarias no podrán exigir que sólo el capitán las atienda;

c) Todo oficial de la marina mercante, cualquiera que sea el pabellón al que sirva, podrá vestir su uniforme cuando desembarque.

Artículo 19. Comportamiento de los funcionarios portuarios

a) Los funcionarios portuarios que suban a bordo deberán representar con dignidad a su país, a la autoridad y al puerto al que sirvan. Portarán siempre las insignias o el uniforme que indiquen su categoría y su grado.

b) Quedará prohibido vestir descuidadamente y los capitanes, u oficiales que los representen, podrán negarse a tratar con funcionarios portuarios que no lleven las insignias de su cargo o se presenten vestidos en forma inapropiada.

Artículo 20. El español será el idioma oficial. Los funcionarios portuarios tendrán derecho a expresarse en español únicamente. El capitán del barco que les reciba, o el oficial que le represente, será invitado a responder en español; los funcionarios portuarios podrán sin embargo aceptar respuestas en otro idioma.

Artículo 21. Cortesía en las expresiones. Quedará prohibido a los capitanes, a sus oficiales y a todos los funcionarios hablar en forma arrogante, grosera o descortés.

Artículo 22. Informes técnicos. El capitán o el oficial que le represente quedarán obligados a proporcionar cuanta información se les solicite por las autoridades portuarias referente al calado del buque, a su respuesta de maniobra en los diferentes ángulos de la barra y a su rapidez de respuesta a las diversas posiciones del "chadburn".

/Artículo 23.

Artículo 23. Admisión de los funcionarios portuarios al buque

a) En cualquier momento, se permitirá el acceso al buque que se encuentre dentro de los límites portuarios a los funcionarios del puerto. Sin embargo, con excepción de las visitas aduanales, o en los casos de fuego, tendrán dichos funcionarios prohibido penetrar en los camarotes de los oficiales, pasajeros o tripulación;

b) Toda persona que obstaculice o impida el ejercicio de las funciones de los funcionarios del puerto cometerá una falta y podrá ser condenada al pago de una multa, excepto cuando la conducta del funcionario haya sido indebida;

c) El capitán deberá gobernar el buque siguiendo las instrucciones de los funcionarios del puerto cuando la nave se halle dentro de los límites del recinto portuario.

Artículo 24. Propinas o regalos. Quedará prohibido a los funcionarios portuarios recibir propina o regalos de los capitanes de buque durante el desempeño de sus funciones.

Artículo 25. Alimentos a bordo. Excepto entre las 11 p.m. y las 6 a.m., quedará prohibido a los capitanes invitar a comer a bordo a los oficiales portuarios en funciones.

Artículo 26. Almacén del buque. Las provisiones y alimentos del almacén de un buque sólo podrán consumirse a bordo por los miembros de la tripulación y los pasajeros. Los miembros de la tripulación del buque no podrán vender, regalar, recibir ni cambiar provisiones. No se podrán transportar bienes sin los correspondientes documentos que se refieran a su origen y destino. Las mercancías sin documentos podrán ser confiscadas y la persona que los lleve será considerada penalmente responsable de la infracción.

/TITULO VI.

TITULO VI. CONTROL, POLICIA, SANIDAD E HIGIENE EN LOS PUERTOS

Sección A. CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS DE BUQUES

Capítulo 1. Orden de entrada y salida de los buques

Artículo 1. Reglamentación de los movimientos de los buques

a) Las entradas y salidas de los buques en los puertos serán reglamentadas y se efectuarán de acuerdo con un orden fijado por antipado y en el que se observen ciertas prioridades;

b) El contenido detallado de los reglamentos de prioridad según las temporadas y los buques a los que se apliquen serán fijados por decreto.

Artículo 2. Autoridad responsable de los reglamentos de prioridad. El Director del puerto cuidará de que se observen los reglamentos de prioridad.

Artículo 3. Principios en materia de reglamentos de prioridad. Los reglamentos de prioridad no podrán tomar en cuenta ni el pabellón de los buques ni el ingreso que por concepto de derechos portuarios impliquen para el puerto.

Artículo 4. Interés público de los reglamentos de prioridad. Los reglamentos de prioridad son de interés público y será nulo todo acuerdo entre particulares que tienda a modificarlos.

ANEXO AL CAPITULO 1 DEL TITULO VI (Sección A)

Prioridades otorgadas a ciertos buques

(Proyecto de Decreto)

El presente decreto tiende a facilitar la puesta en vigor de las disposiciones que regulan el movimiento de buques en los puertos.

1. Definición de las prioridades

a) Se entiende por "prioridad de entrada" para un buque que espere su turno en la rada, el derecho a entrar en un puerto antes que otros buques.

b) Se entiende por "prioridad de salida", para un buque amarrado a un poste en el muelle o que espere su turno en la rada, el derecho a salir del puerto antes que otros buques.

2. Interés público de los reglamentos de prioridad. Los reglamentos de prioridad son de interés público y se dictan en beneficio del comercio internacional. Será nulo todo acuerdo privado entre un armador y cualquiera de los departamentos portuarios que tienda a beneficiar a un buque con un turno de favor en perjuicio de los demás.

3. Autoridad responsable de los reglamentos de prioridad. El Director del puerto será responsable de la buena aplicación de los reglamentos de prioridad.

4. Principios sobre la atribución de prioridades

a) Los buques de todos los países tendrán derecho a entrar en un puerto y no se podrá basar prioridad alguna en el pabellón del buque;

b) Todos los buques, independientemente de su tonelaje, tienen el mismo derecho a entrar a un puerto y no podrá concederse prioridad alguna basada en el tonelaje del buque o en el ingreso (en forma de derechos portuarios más o menos elevados) que pueda reportar al puerto.

5. Ventajas de la prioridad. La prioridad otorgada a un buque le da derecho a recibir los servicios de pilotaje y de remolque si están disponibles en ese momento. Los servicios de pilotaje y de remolque no podrán prestar asistencia a los buques en orden distinto al indicado oficialmente.

/La prioridad

La prioridad confiere a un buque el derecho de obtener inmediatamente, y antes que cualquier otro buque, la asistencia de las autoridades administrativas del puerto y de los funcionarios de la policía, aduana, sanidad, etc.

6. Excepción a los reglamentos de prioridad. No se aplicarán los reglamentos de prioridad a los siguientes barcos: buques de carga y petroleros de capacidad inferior a 100 toneladas DWT, barcos pesqueros, buques de guerra o policía, embarcaciones científicas o hidrográficas o yates. Sus movimientos de entrada y salida serán libres o dirigidos por el Director del puerto.

A. Prioridad de entrada

7. Derechos conferidos por la prioridad de entrada. La prioridad de entrada no da derecho a un lugar en el muelle, pero sí a que el buque anclado dentro del puerto sea considerado como ya entrado y podrá iniciar desde el lugar en que se encuentre sus operaciones de manipulación con la ayuda de chalanes.

Le dará igualmente derecho a proceder a sus operaciones comerciales como son el reavituallamiento, reparaciones, contratación de tripulación, etc.

8. Registro oficial de los movimientos de entrada. Se llevará en cada puerto un registro oficial de los buques en espera de autorización de entrada, en el que se anotarán:

a) los buques que desean entrar;

b) el orden en que deberán hacerlo.

El Director del puerto se basará en los reglamentos oficiales de prioridad y en las declaraciones del agente marítimo representante del buque para fijar el orden de entrada.

Todo agente marítimo que declare en falso al Director del puerto operaciones comerciales del buque para obtener prioridad a la que no tuviere derecho, podrá ser condenado al pago de una multa consistente en multiplicar, hasta 50 veces, los derechos que deban pagarse al puerto, a discreción del Director del puerto.

El registro oficial de entradas será público y podrá ser consultado por cualquier interesado.

/9. Reglamentos

9. Reglamentos de prioridad de entrada

a) Tendrá prioridad sobre los demás un buque con un enfermo de gravedad, con incendio a bordo o con averías que pongan en peligro su seguridad;

b) Tendrá prioridad sobre los demás un buque que renuncie a un lugar en el muelle y acepte permanecer anclado dentro del recinto portuario, sea para cargar o descargar por intermedio de chalanes o para proceder a operaciones comerciales;

c) Los buques de líneas regulares tendrán prioridad sobre los buques sin ruta fija y sobre los que visiten excepcionalmente al puerto. Un vapor de servicio irregular fletado por una compañía que preste servicios regulares se considerará como buque de línea; entre buques de líneas regulares tendrá prioridad el que pertenezca a la compañía que por trimestre haga mayor número de viajes;

d) Los buques que transporten mercancías de fácil descomposición tendrán prioridad sobre los que lleven cargamentos que no se averíen. De cualquier modo, para la atribución de esta prioridad, no se tomará en consideración el tipo de construcción del buque sino su cargamento real; por ejemplo, un platanero que no transporte plátanos será considerado como un buque de carga ordinario; quedará a discreción del Director del puerto estimar si el tonelaje total de la carga susceptible de avería justifica suficientemente una prioridad;

e) En caso de concurrencia de dos buques que deban ir a un mismo atracadero, el orden de prioridad se determinará por la probable duración de su permanencia en el muelle; el buque que deba permanecer menos tiempo tendrá prioridad sobre aquél que permanecerá más; en este caso, sin embargo, el buque que pase primero no podrá ocupar el atracadero por más de 48 horas;

f) Los buques petroleros que se dirijan al muelle libre especial de los petroleros, tendrán prioridad para entrar antes que los demás buques. Perderán esta prioridad y recibirán el trato de buques ordinarios cuando se dirijan al lugar de un buque para carga seca;

g) Los buques que transporten pasajeros sólo tendrán prioridad cuando desembarquen más de 50 personas. Si su número fuere menor, quedarán autorizados a desembarcarlas por medio de vapores o lanchas cuando se hayan llenado las formalidades necesarias;

h) En caso de concurrencia entre dos buques, tendrá prioridad el que hubiera anunciado su llegada con 24 horas de anticipación y respetado su horario;

/i) En el caso

i) En el caso de dos buques de una misma compañía o consignados a un mismo agente marítimo, la prioridad que pueda acordarse a uno de ellos podrá ser transferida al otro por la compañía o el agente marítimo. La compañía o el agente, en cualquier caso, deberán notificar el cambio al Director.

10. Renuncia a la prioridad. El armador o su representante podrán en todo momento renunciar al turno de prioridad concedido a su buque si el momento en que deba recibirla no le parece favorable (por ejemplo cuando el cargamento que se va a embarcar no ha llegado todavía). No obstante, el buque quedará en situación de "prioridad" y podrá disfrutar de la ventaja cuando el tráfico del puerto permita satisfacer los deseos del armador o el agente.

11. Prioridad absoluta. Todo buque que, por la aplicación de los reglamentos de prioridad precedentes, se haya visto en la necesidad de tener que ceder tres veces su turno, será puesto en "prioridad absoluta" y tendrá derecho de acceso al puerto antes que cualquier otro buque.

12. Atribuciones del Director del puerto. El Director del puerto tendrá siempre derecho a modificar los reglamentos de prioridad si lo considera conveniente para el interés público. En especial, podrá autorizar en todo momento la entrada de un buque que llegue con mercancías indispensables para la colectividad; como alimentos en períodos de escasez; cemento, en caso de construcciones urgentes; productos farmacéuticos si hay epidemia; combustibles en caso de disminución de reservas, etc.

El Director del puerto podrá prescindir de los reglamentos de prioridad cuando haya que atender buques cargados de explosivos o mercancías peligrosas y podrá autorizar su entrada en todo momento.

El Director del puerto podrá en todo momento y sin tomar en cuenta los reglamentos de prioridad, permitir el acceso de los buques que llegan a cargar mercancías que congestionen los muelles y paralicen así las operaciones habituales del puerto.

/B. Prioridad

B. Prioridad de salida

13. Registro oficial de salidas de buques. En cada puerto se llevará un registro oficial de las salidas de buques en el que se anotarán:

a) los buques que desean salir;

b) el orden en que deberán salir dichos buques.

El Director del puerto fijará el orden basándose en las declaraciones del agente marítimo que represente al buque.

El Registro oficial de salidas será público y podrá ser consultado por cualquier interesado.

14. Reglamentos de prioridad de salida

a) Las disposiciones de los párrafos c), d), i) del párrafo 9, relativo a las prioridades de entrada, serán aplicables a las prioridades de salida;

b) De salida, los buques petroleros no tendrán prioridad sobre los demás.

C. Períodos de prioridad para la utilización del puerto

15. Períodos de prioridad para la utilización del puerto. Durante las épocas de tráfico intenso, el Director del puerto podrá fijar sistemas de prioridad para atender a determinados buques. Dichos períodos de prioridad deberán darse a conocer con la antelación suficiente, concretándose los días en que se inicien y concluyan por lo menos con 2 meses de anticipación.

Capítulo 2. Formalidades a la llegada de los buques

Artículo 5. Visita oficial de recepción. Buques sujetos a ella

a) Independientemente de su pabellón y tonelaje, todo buque que llegue de un país extranjero deberá recibir la visita oficial de una Comisión de Recepción integrada por los funcionarios locales que se indican en el Artículo 8 siguiente;

b) Independientemente de su pabellón y tonelaje, todo buque que llegue de otro puerto del mismo país, quedará dispensado de dicha visita y podrá comenzar sus operaciones comerciales inmediatamente;

c) Para ganar tiempo y reducir las sobretasas de flete en un puerto determinado, los países podrán celebrar acuerdos mutuos de dispensa de visita oficial de recepción.

Artículo 6. Visita oficial de recepción. Formalidades

a) A su arribo a la rada, los buques que se hallen listos para recibir la Comisión de Recepción deberán dar tres toques prolongados de sirena. Esta llamada se repetirá varias veces si es necesario;

b) Si los buques que lleguen a la rada no dan los tres toques prolongados de sirena, se considerará que no están preparados para recibir la visita de la Comisión de Recepción. Sólo podrán tener comunicación con tierra por radio, teléfono o señales visuales y quedará prohibido el tráfico por embarcaciones;

c) Se inscribirá en el Libro de Ruta del buque la hora local de emisión de la primera señal sonora de llamada y se considerará como su hora oficial de llegada al puerto;

d) Durante la noche, y cuando el ruido pueda molestar a la colectividad donde se encuentre el puerto, el Director del puerto podrá ordenar que se haga una sola emisión sonora de tres señales, seguida de señales luminosas;

e) Estas señales luminosas consistirán en parpadeos a intervalos, ya sea de luces blancas de posición colocadas en la punta de los mástiles o de la luz blanca de anclaje. Estos parpadeos deberán mantenerse hasta que llegue la Comisión de Recepción;

f) Las llamadas sonoras y las luminosas deberán hacerse siempre, sin que sea dispensado de ello el buque que se haya puesto en comunicación con las autoridades por cable, radio o teléfono.

/Artículo 7.

Artículo 7. Escalas de portalón

a) Todo buque de más de 500 toneladas de arqueo bruto que se halle atracado en la rada deberá bajar durante su permanencia dos escalas de portalón, una de cada costado. La escala del lado de la orilla se bajará primero, e inmediatamente después de la señal de llegada oficial; la segunda (denominada escala de mar) deberá bajarse dentro de los 15 minutos siguientes. La colocación de una segunda escala se hace para el caso en que el buque haya girado alrededor de su ancla y en esa forma se proporcione a las personas que suban a bordo la selección de la escala que se encuentre más protegida de la marejada;

b) Las autoridades portuarias podrán negarse a subir a bordo de un buque de más de 500 toneladas de arqueo bruto atracado en la rada que sólo hubiere bajado una escala de portalón.

Artículo 8. Visita oficial de recepción. Composición de la "Comisión"

a) La Comisión de las autoridades portuarias estará integrada en orden jerárquico, por las cuatro personas siguientes: a) un funcionario del puerto, Presidente de la Comisión; b) un funcionario de la policía de migración; c) un funcionario de aduana; d) un funcionario de sanidad.

b) Si uno, dos o tres de los funcionarios antes citados no pudieran acudir a bordo, una persona sola podrá atender a las formalidades de recepción del buque. El funcionario que sustituya a la Comisión entregará a las diversas dependencias gubernamentales los documentos que a su vez le hayan sido presentados por el barco.

c) Los funcionarios integrantes de la Comisión de recepción que no hayan efectuado la visita a bordo, no percibirán la compensación personal que se fije por el servicio de recepción del buque.

Artículo 9. Visita oficial de recepción. Horario

a) Los integrantes de la Comisión de Recepción de buques deberán tener siempre presente que todo retraso en las formalidades de recepción se traducirá en un alza de las tasas de flete y en un aumento importante de los precios al menudeo para el consumidor local. Por consiguiente,

/procurarán

procurarán siempre cumplir diligentemente con sus deberes y tomar cuantas medidas puedan acelerar las operaciones comerciales;

b) Todo buque que entre en la rada deberá recibir la visita de la Comisión de recepción dentro de los 45 minutos siguientes a la hora oficial de llegada (la inscrita en el Libro de Ruta del buque que corresponda a la emisión de los tres toques prolongados de sirena);

c) Los buques que no hayan recibido la visita de la Comisión de recepción después de transcurrir cuarenta y cinco minutos de su hora oficial de llegada podrán recibir a bordo a su agente local y a su personal para planear la organización del trabajo de carga y descarga;

d) Si noventa minutos después de su hora oficial de llegada el buque no ha recibido la visita de la Comisión de recepción, podrá comenzar sus operaciones de carga y descarga;

e) Todo buque que se haya visto precisado a esperar 90 minutos antes de comenzar sus operaciones comerciales podrá obtener una reducción del 25% sobre los derechos portuarios a fin de compensarle los gastos efectuados por el personal y el material de manipulación o de transporte que hubiesen permanecido inactivos durante la espera.

Artículo 10. Visita oficial de recepción. Impuestos y multas

a) Los gastos de la visita oficial de recepción incluyen los honorarios de los miembros de la Comisión de recepción más los gastos accesorios y serán fijados por el Ministerio de Puertos y de Marina mercante;

b) Los directores de los diversos servicios del puerto, de la aduana y de la policía observarán siempre la mayor consideración al imponer las multas autorizadas por los reglamentos.

Artículo 11. El español es la lengua oficial

a) El español será la lengua oficial de trabajo para las autoridades marítimas en Centroamérica;

b) Con carácter provisional, las autoridades podrán aceptar documentos en inglés o francés.

/Capítulo 3.

Capítulo 3. Formalidades para la salida de los buques

Artículo 12. Autorizaciones necesarias para aparejar. Ningún barco podrá abandonar un puerto sin una autorización especial por escrito llamada "Permiso de aparejar" (o "Clearance"). Para obtenerlo deberá cumplir determinadas formalidades en la Aduana, la Policía, Sanidad y la Dirección del puerto.

A. Formalidades en los Departamentos de Aduana, Policía y Sanidad

Artículo 13. Certificado aduanal

a) Todo buque que desee salir de un puerto de la República deberá presentar con anticipación al Director del puerto un certificado aduanal;

b) El certificado aduanal será solicitado al Departamento local de aduanas por el capitán del buque, uno de sus oficiales o el agente marítimo encargado de representar al buque y sus armadores en el puerto;

c) El certificado aduanal será entregado por el jefe local de los servicios de aduanas después de haber verificado que se han pagado los derechos adeudados por las mercancías importadas o exportadas por el buque. El capitán del barco constituirá las garantías necesarias en este sentido (que pueden llegar incluso hasta el depósito de una caución), o también podrán hacerlo uno de sus oficiales o el agente marítimo encargado de representar al buque y sus armadores en el puerto;

e) El jefe local de aduanas comprobará igualmente que se hayan pagado o garantizado los derechos aduaneros del buque (como los impuestos de arqueo) o, para los buques nacionales, derechos de matrícula.

f) La manifestación de salida deberá entregarse al jefe local de aduanas con la solicitud del certificado aduanal;

g) A fin de que el barco inicie la tramitación de salida con la suficiente anticipación y para evitar al puerto las precipitaciones de última hora, el jefe local de aduanas podrá expedir el certificado aduanal incluso con la presentación de una manifestación provisional de salida.

/En este

En este caso, y bajo pena de una multa equivalente a quinientos dólares de los Estados Unidos, el representante del armador deberá presentar a la aduana la manifestación definitiva dentro de los ocho días hábiles siguientes a la partida del buque; la definitiva se podrá presentar en forma de manifestación complementaria que rectifique la manifestación provisional, sin que el armador tenga la obligación de presentar una nueva manifestación completa.

Artículo 14. Certificado de policía. Todo buque que desee abandonar un puerto deberá presentar con anticipación al Director del mismo un certificado de policía comprobando que el buque está en regla con los reglamentos de migración.

Este certificado podrá ser entregado al buque por un funcionario de la policía de migración al hacerse la visita oficial de recepción a la llegada y pasará a ser propiedad del buque.

Artículo 15. Certificado de sanidad. Todo buque que desee salir de un puerto deberá presentar al Director del mismo un certificado de sanidad donde se compruebe que ha cumplido los reglamentos sobre enfermedades contagiosas, vacunas, desinfecciones y cuarentena; el certificado podrá ser entregado por el funcionario de sanidad al hacer la visita oficial de recepción a la llegada del buque y pasará a ser propiedad del mismo.

B. Formalidades en la Dirección del puerto

Artículo 16. Solicitud de autorización para aparejar. Permiso de aparejar ("clearance")

a) Para obtener el derecho de aparejar, el capitán del buque, uno de sus oficiales o el agente marítimo encargado de representar al buque y sus armadores en el puerto, deberá entregar al Director del puerto, 24 horas antes de la partida del buque, la "Solicitud de autorización para aparejar" ("clearance") mencionando la hora de aparejamiento solicitada.

b) Esta solicitud de autorización para aparejar deberá acompañarse de los siguientes documentos: a) Certificado aduanal; b) Certificado de policía; c) Certificado de sanidad; d) Hoja estadística del puerto; e) Recibos de pago de los derechos de pilotaje y derechos de puerto o garantía suficiente de que se efectuarán.

/c) Una vez

c) Una vez presentados los documentos mencionados, el Director del puerto expedirá el permiso de aparejar (o "clearance"). Sin embargo, deberá cerciorarse con anticipación de que el buque no deje insoluta ninguna deuda y de que no exista asunto pendiente alguno con las autoridades locales.

d) Por razones graves, el Director del puerto podrá negar el permiso de aparejar.

Artículo 17. Fórmulas oficiales

a) Los textos de la solicitud de autorización de aparejar y del permiso correspondiente serán especificados por el Ministerio de Puertos y Marina Mercante. Ambos deberán mencionar la hora de entrega del permiso al buque;

b) El texto del permiso deberá hacer constar la hora a la que el buque deberá aparejar;

c) El texto de la hoja estadística del puerto será redactado por la Dirección del puerto.

Artículo 18. Costo del permiso de aparejar. El monto de la solicitud de autorización para aparejar y el del permiso será fijado por el Ministerio encargado de los puertos y la Marina Mercante y deberá publicarse en el Diario Oficial tres meses antes de su aplicación.

Artículo 19. Obligación de aparejar

a) Todo buque que haya recibido el permiso de aparejar ("clearance") deberá estar listo para abandonar el puerto a la hora indicada en su permiso y conforme a la hora de aparejamiento solicitada y el orden de prioridad que tenga para la salida;

b) A menos que existan razones graves (averías, deserción o huelga de la tripulación, etc.) se impondrá una multa que se fijará a juicio del Director del puerto, a todo buque que esté ocupando un atracadero y no haya partido después de transcurrir seis horas de la hora fijada en su permiso de aparejar. La multa podrá ascender hasta el equivalente de diez centavos de dólar por hora de retraso y por tonelada de arqueo bruto. El plazo de seis horas se ampliará a 24 cuando el buque esté anclado en la rada o pase del atracadero a anclar en la rada;

/c) Todo buque

c) Todo buque que 24 horas después de la hora fijada en su permiso de aparejar no haya abandonado la zona portuaria perderá dicho permiso de aparejar y estará obligado a tramitarlo nuevamente.

Artículo 20. Sanciones por la inobservancia a los reglamentos de aparejo

a) El Director del puerto podrá negar el acceso al puerto a todo buque que en su escala anterior hubiere dejado de observar las disposiciones de los Artículos 1 a 4 precedentes o hubiese zarpado sin atenerse a lo que disponen estos reglamentos.

b) En caso de negligencia o responsabilidad del agente marítimo local que represente al buque y a sus armadores, el Director del puerto podrá negar el acceso al puerto a cualquier otro buque que llegue consignado a dicho agente, cualquiera que sea su pabellón y hasta que el conflicto motivado por la inobservancia de las disposiciones sobre aparejamiento quede resuelto.

Artículo 21. Buques exceptuados del permiso de aparejar ("clearance").

Quedarán exceptuados del permiso de aparejar:

a) Los buques de menos de 100 toneladas;

b) Los buques de cualquier tonelaje que salgan por algunas horas para limpiar sus cisternas, compensar sus compases o probar sus máquinas;

c) Los buques de más de 100 toneladas que presten servicio regular de cabotaje (como tienen que regresar regularmente al puerto, las autoridades pueden hacerle pagar las deudas que haya podido contraer con las oficinas nacionales);

d) Los yates de todos los tonelajes;

e) Los buques de guerra, de policía, hidrográficos, científicos;

f) Los buques pesqueros, cualquiera que sea su tonelaje.

Capítulo 4. Documentos para la llegada y salida

Artículo 22. Sencillez de la documentación. Deberán utilizarse formalidades rápidas, documentos uniformes y métodos más comerciales que administrativos.

Artículo 23. El español será el idioma oficial. El español será el idioma oficial de los documentos para los buques.

A. Lista de documentos que deberán presentarse a la llegada del buque

Artículo 24. Documentación que deberán presentar los buques provenientes de otro puerto del mismo país

a) Independientemente de su pabellón y su tonelaje, los buques que procedan de otro puerto nacional podrán comenzar inmediatamente sus operaciones comerciales. Dentro de las 18 horas siguientes a su llegada, deberán presentar a la Dirección del puerto estos documentos:

i) Patente de nacionalidad o documentos similares (especialmente en el caso de buques de tonelaje inferior a 100 toneladas);

ii) Permiso de salida ("clearance") del puerto nacional precedente;

iii) Manifestación de las mercancías por desembarcar;

iv) Eventualmente, lista de pasajeros que desembarcan y lista de su equipaje.

Todos estos documentos serán de modelo uniforme para cada tipo.

b) La patente de nacionalidad y la autorización de salida del puerto anterior ("clearance") se devolverán inmediatamente; la manifestación y la lista de los pasajeros que desembarquen así como la relación de su equipaje quedarán en poder de la Dirección del puerto, que los dirigirá a los diversos departamentos interesados, incluyendo la Aduana;

c) De la manifestación y de la lista de pasajeros se harán varias copias según el puerto de embarque;

d) El Director de Puertos y Marina Mercante podrá autorizar que determinados puertos nacionales utilicen los impresos que se acostumbren en los puertos extranjeros cercanos, especialmente si se trata de puertos situados en la misma costa;

e) Deberán llevar el visado del Cónsul que represente el país de desembarco en el puerto de origen o, en su defecto, del Cónsul en el puerto de origen de alguna de las cinco repúblicas de Centroamérica, los siguientes documentos:

i) Manifestación de mercancías por desembarcar;

ii) Lista de pasajeros procedentes del extranjero con destino al puerto;

/f) Solamente

f) Solamente tres copias de la manifestación y de la lista de pasajeros procedentes del extranjero y que desembarquen en el puerto deberán llevar la visa del Cónsul que represente al país de desembarco en el puerto de origen. Estas copias se destinarán a la aduana, a la policía y a la administración portuaria.

g) Los capitanes podrán negarse a proporcionar más de 10 copias de un solo documento, incluyendo entre ellos los visados por el Cónsul en el extranjero. También podrán negarse a proporcionar a cada servicio más de 3 copias de la manifestación y de la lista de pasajeros.

Artículo 25. Documentos que deberán presentar los buques provenientes de puertos extranjeros

a) Los buques que procedan del extranjero, cualquiera que sea su pabellón y tonelaje, deberán presentar a las autoridades portuarias los siguientes documentos:

Documentos referentes al buque

i) Patente de nacionalidad;

ii) Autorización de salida del puerto precedente ("clearance");

iii) Certificado de arqueo o certificado de visita de alguna sociedad de clasificación;

iv) Permiso de navegación o documento similar del país cuyo pabellón enarbole;

v) Libro de Ruta o documento que le sustituya (especialmente en el caso de buques de menos de 100 toneladas de arqueo bruto).

Documentos referentes a las personas

vi) Lista de la tripulación;

vii) Certificado de sanidad;

viii) Lista de pasajeros que lleguen con destino al puerto;

ix) Lista de turistas que desembarquen y vuelvan a partir con el buque.

Documentos relativos a la mercancía y al equipaje

x) Manifestación de las mercancías por desembarcar;

xi) Lista del equipaje de la tripulación;

xii) Lista del equipaje de los pasajeros que desembarquen;

xiii) Lista de las valijas postales por desembarcar;

xiv) Declaración de explosivos y mercancías peligrosas a bordo, por desembarcar o en tránsito.

/b) Los

b) Los documentos i), ii), iii), iv), v), vi), vii), xi) y xiv) se devolverán inmediatamente. Los demás serán retenidos por los funcionarios encargados de la visita de recepción;

c) Podrán celebrarse acuerdos mutuos internacionales de dispensa de visita oficial de recepción;

d) Tres de las copias de la manifestación y de la lista de pasajeros que desembarquen definitivamente deberán llevar el visado del Cónsul que represente al país de desembarco en el puerto de origen. Estas copias se destinarán a la aduana, a la policía y a la administración del puerto;

e) Los capitanes podrán negarse a proporcionar más de 10 ejemplares de los documentos viii), ix), x), xii) y xiii), incluyendo los visados por los cónsules en el extranjero;

f) No podrán exigirse el plan de arrumaje ni el plan o lista de mercancías arrumadas a bordo y en simple tránsito; sin embargo, cuando el buque transporte mercancías peligrosas en tránsito o para desembarcar, se indicará su colocación a la Comisión de visita.

B. Lista de documentos que deberán presentar los buques a su partida

Artículo 26. Documentos que deberán presentar los buques a su partida

a) Los buques que hayan acudido a refugiarse en la rada o en el antepuerto y que sólo hayan establecido contacto con tierra por medio de radio, teléfono o señales semafóricas podrán abandonar su lugar de atracado sin dar aviso, sin autrización y sin formalidades de ninguna clase;

b) Los demás buques sólo podrán aparejar cuando hayan obtenido el "Permiso de aparejar" ("clearance").

c) El permiso de aparejar se obtendrá previa entrega de determinados documentos a la Dirección del puerto. Estos documentos, mencionados en el Artículo 16, son los siguientes:

i) Certificado aduanal;

ii) Certificado de policía;

/iii) Certificado

iii) Certificado de sanidad;

iv) Recibo de los derechos pagados al puerto o garantía suficiente de que serán pagados; y

v) Hoja de estadística portuaria.

Artículo 27. Hojas estadísticas portuarias

a) La hoja de estadística portuaria es un documento elaborado por el Director del puerto distinto de la hoja estadística aduanal que algunos departamentos aduanales exigen en ciertos países;

b) La hoja de estadística portuaria sirve de información al Director del puerto en lo que se refiere al valor de los servicios ofrecidos a los usuarios y puede servirle para realizar mejoras que considere necesarias;

c) La hoja estadística constará generalmente de las preguntas siguientes:

I. Información técnica. Construcción

Nombre del buque . . . . . Tipo . . . . . Pabellón . . .

Longitud . . . . Calado a la llegada. . . / a la partida. . . Número de puentes. . .

Tonelaje BRUTO . . . . . .

Tonelaje NETO . . . . . .

Tonelaje PESO MUERTO . . . . . .

Con o sin SHELTERDECK. . . . . .

Número de bodegas. . . . . Número de escotillas de bodega . .

Número de mástiles . . . . de carga máxima. . . . . .

II. Información sobre manipulación

Número de toneladas descargadas. . . . . Origen. . . . . .

Número de toneladas cargadas. . . . . Destino . . . . .

Tipo de mercancía. . . . . Embalajes . . . . / Volumen. . . . .

Atracadero utilizado. . . . . .

Número de equipos y de hombres que trabajaron . . . . . .

Medios de levantamiento utilizados. . . . . Del buque . . . . / Del puerto. . . .

Medios para manipulación y evacuación utilizados. . . . . .
("Fork lift trucks", "Conveyors", camiones de volteo, etc.)

/III. Datos

III. Datos referentes a explotación

Duración total de la estancia del buque en el puerto. . . . .

Tiempo perdido. . . . . Causa de la pérdida de tiempo . . . .

Tiempo invertido en la manipulación. . . . . .

Rendimiento de la manipulación por hora. . . . . .

IV. Sugerencias y críticas

Sugerencias referentes a las ayudas de la navegación, pilotaje y remolque.

Sugerencias referentes a la mano de obra.

Sugerencias en lo que concierne a la mejora de los servicios portuarios.

Críticas varias, quejas y reclamaciones eventuales.

d) La hoja estadística tiene como ventaja principal proporcionar al Director del puerto datos que puedan permitirle reducir las sobretasas de flete (basadas en el aumento de la duración de la permanencia en el puerto o la disminución del rendimiento de la manipulación) que las Conferencias Marítimas hayan fijado injustificadamente a los importadores y exportadores.

Artículo 28. Hojas provisionales de estadística. Hojas de estadística definitivas. En caso de falta de tiempo o carencia de documentos para elaborar estadísticas exactas, el Director del puerto podrá admitir una hoja de estadística provisional que se acompañará a los demás documentos necesarios para solicitar el permiso de aparejar. Esta hoja se considerará documento válido para obtener dicho permiso pero deberá ser sustituída por una hoja de estadística definitiva que se enviará dentro de los treinta días hábiles que sigan al de la salida del buque.

Artícul- 29. Carácter confidencial de las hojas de estadística portuaria

a) Las hojas estadísticas portuarias pertenecerán al puerto, se considerarán confidenciales y no podrán comunicarse ni a un servicio oficial ni a particulares;

/b) Todo

b) Todo funcionario de la autoridad portuaria que entregue a un tercero una hoja estadística o revele su contenido podrá ser despedido inmediatamente y sin indemnización por el Director del puerto.

Artículo 30. Sanciones por declaraciones falsas

a) El Director del puerto que en una hoja de estadística provisional descubra informaciones que considere erróneas o falsas podrá negar el permiso de aparejar mientras no se hagan las rectificaciones necesarias;

b) El Director del puerto que compruebe que en una hoja de estadística definitiva se han proporcionado informes erróneos o indebidos podrá prohibir al buque la entrada en el puerto durante un período que se dejará a su discreción, pero que podrá llegar hasta seis meses.

Sección B. VIGILANCIA DEL PUERTO

Capítulo 5. Reglamentos generales de policía portuaria en tierra

Artículo 31. Edificios. Para construir edificios o colocar estructuras en el puerto o en los muelles, se requerirá obtener previamente permiso escrito del Director del puerto; deberán observarse además los términos y condiciones que él estipule.

Artículo 32. Daños

a) Se prohibe dañar las instalaciones de salvavidas así como las para el uso o la conveniencia del embarque, boyas, maquinaria o equipo propiedad del puerto;

b) El capitán del buque o su ayudante deberán reportar a los funcionarios del puerto todo daño causado involuntariamente a las instalaciones portuarias o a otros buques. En tales casos no se supondrá la existencia de culpa o negligencia.

c) El dueño del buque responderá de los daños ocasionados a las obras, planta, maquinaria o cualquier otra propiedad del puerto, cuando hubiere sido causado por su buque o por alguno de sus empleados. También podrán ser responsables el capitán o la persona que estuviera al mando del buque en el momento en que se causó el daño;

d) Los buques que dañen las obras portuarias podrán ser retenidos hasta que se pague el daño o se garantice debidamente su liquidación.

/Artículo 33.

Artículo 33. Obstrucciones del equipo portuario

a) Nadie podrá colocar, manejar, o llevar a lo largo de los muelles, muelles de atracado o del recinto portuario, carro, carreta, vehículo, animal, sustancia y objeto de ninguna especie sin permiso de los funcionarios portuarios;

b) El Director del puerto podrá ordenar la remoción de cualquier obstáculo u objeto que se encuentre en el muelle o puerto; la persona que reciba la orden deberá cumplirla inmediatamente;

c) Salvo autorización expresa de los funcionarios portuarios, ninguna persona podrá tener animales o vehículos de cualquier especie (de propulsión mecánica o no) dentro de las vías para ferrocarriles o grúas o dentro del puerto o el espacio para maniobras; sólo se autorizará el paso de animales o vehículos por dichos lugares;

d) Sin permiso del puerto, nadie podrá tener detenida cualquier máquina, vehículo (de propulsión mecánica o no), o animal en los caminos o muelles del puerto, por mayor tiempo del necesario para la carga o descarga de los bienes o pasajeros.

e) La persona que maneje un vehículo o máquina deberá obedecer en todo momento las instrucciones de las autoridades del puerto en se refiera a la carga, descarga, colocación, cambio, manejo y remoción de dicho vehículo o animal;

f) Salvo autorización especial, nadie podrá poner en movimiento, retirar, obstruir o impedir el uso del equipo para manejar material, grúas, bienes muebles, engranes o maquinaria utilizada en el puerto;

g) Queda prohibido dejar abandonado cualquier vagón, camión, o transportar mercancías en forma que impida el uso de los muelles o el tránsito sobre las vías, o retarde o impida el uso de las grúas.

Artículo 34. Acceso y permanencia en el puerto

a) El Director del puerto podrá negar la entrada o expulsar del recinto portuario a cualquier persona cuando, por algún motivo justificado, lo estime conveniente;

b) Deberá ponerse en conocimiento de los funcionarios del puerto toda prueba de sabotaje o actividad subversiva que afecte o ponga en peligro cualquier barco, la bahía, el puerto o cualquier instalación portuaria;

/c) Los

c) Los capitanes, dueños, agentes o maquinistas de un buque o del puerto deberán tomar todas las precauciones necesarias para proteger contra el sabotaje a los buques, la instalación portuaria y el cargamento.

d) Las personas a quienes los funcionarios portuarios ordenen abandonar el muelle, deberán cumplir inmediatamente la orden.

Artículo 35. Publicidad y venta al público

a) El Director podrá autorizar la fijación permanente de circulares publicitarias o carteles dentro de la zona portuaria, pero deberán someterse a su aprobación previa los detalles referentes al tamaño, forma, inscripción y lugar para la fijación;

b) Los gastos de fijación y conservación de la publicidad quedarán a cargo del usuario y el puerto no incurrirá en responsabilidad alguna en lo que se refiera a la conservación del cartel. Estos carteles deberán mantenerse en perfecto estado; de lo contrario, podrán retirarse la autorización y los anuncios a costa del propietario;

c) La autorización para la publicidad podrá ser retirada por el Director del puerto o por el dueño de la cartelera dándose aviso con una semana de anticipación;

d) Quedará prohibido vender mercancía, distribuir circulares, propaganda o material impreso o hacer ofertas personales dentro del puerto sin permiso de los funcionarios portuarios;

e) El Director del puerto podrá autorizar a vendedores a establecer negocios dentro de la zona portuaria, en los muelles o atracaderos, en los lugares que se fijen, siempre y cuando no interfieran con el tráfico del puerto o con la explotación de las instalaciones portuarias;

f) El espacio que ocupen los vendedores se reducirá al mínimo y en ningún caso podrá exceder de dos metros cuadrados;

g) Los vendedores procurarán no ensuciar la zona portuaria. En caso contrario, podrán ser expulsados del puerto por el período que fije el Director del puerto.

Artículo 36. Varios

a) Salvo permiso escrito del Director del puerto, nadie podrá colocar redes sobre el atracadero o sobre la cadena o barandilla del atracadero o dentro del puerto;

/b) Se

b) Se requerirá permiso de los funcionarios del puerto para que puedan celebrarse asambleas, leer en voz alta, bailar, cantar, tocar cualquier instrumento musical, dar conferencias o dirigir un grupo de personas, o repartir propaganda dentro del puerto;

c) Queda prohibido retirar, dañar o destruir señales, avisos, instrucciones, ordenanzas o reglamentos impresos y fijados dentro del puerto por orden de la autoridad.

Artículo 37. Infractores y penas

a) El dueño y el capitán del buque, así como el de la mercancía, deberán obedecer las disposiciones que se determinan en esta Sección y de no hacerlo, se considerarán infractores de estos reglamentos;

b) La persona que directamente, o bajo cuya vigilancia u órdenes se cometa alguna infracción de estos reglamentos, será considerada como responsable y quedará sujeta a las responsabilidades consiguientes;

c) Cuando el propietario, agente, capitán, oficial o persona encargada, o cualquier miembro de la tripulación de un buque desobedezca estos reglamentos o una orden basada en los mismos y obstruya el ejercicio de cualquier facultad de las que se determinan en esta Sección podrá retenerse el buque junto con su aparejo, equipo, mobiliario y enseres y se impondrá prisión o multa a la persona culpable de tal obstrucción o desobediencia. Cuando una persona deje de cumplir a sabiendas cualquier regla, reglamento u orden basada en las presentes disposiciones, e impida el ejercicio de cualquier facultad de las que se mencionan en esta Sección podrá ser castigada con prisión o multa al arbitrio judicial.

Capítulo 6. Límites de las responsabilidades del puerto *

Artículo 38. Obligaciones y responsabilidades de comerciantes, consignatarios, transportadores, estibadores, agentes, etc.

a) El consignatario, agente, transportador, o la compañía que tenga a su cargo los estibadores, deberán vigilar los bienes desembarcados en el muelle o que se coloquen bajo los cobertizos y que, por su naturaleza, puedan ser objeto de hurtos (vinos, licores, radios, cámaras, perfumes, gramófonos, telas, vestidos, juguetes, instrumentos

* En este capítulo 6, los artículos 39, 40, 41, 42, 43 y 45, marcados con un asterisco, son aplicables solamente a los puertos que se encargan de las operaciones de manipulación y almacenaje.

/musicales,

musicales, abarrotes, latas de conservas, etc.). Los dueños o consignatarios procurarán que dichas mercancías sean vigiladas por sus guardias privados o por la policía mientras se encuentren en los muelles o atracaderos, y que se depositen en las bodegas del puerto lo más pronto posible;

b) El puerto no aceptará responsabilidad por la custodia de la mercancía que se deposite en cualquiera de los muelles, bodegas, cobertizos y locales. Tampoco serán responsables, en ninguna circunstancia, del daño o pérdida que pudieren ocurrir a los bienes, mercancías o buques, o a cualquier objeto, por fuego, daño, deterioro, rotura , robo, temblor, tempestad, lluvias, guerra civil, guerra, hostilidades (declaradas o no), por vicios inherentes a los bienes o por cualquier otra causa o circunstancia que no implique negligencia de algún funcionario o empleado al desempeñar cualquiera de sus funciones.

c) El puerto no será responsable por las mermas, pérdidas de peso o medida, ni causadas por insectos, ni por el deterioro por cualquier causa natural de las mercancías. Tampoco será responsable en los casos en que dichos bienes no hubieren sido pesados ni medidos por los empleados del puerto antes de ser depositados, ni embarrilados ni probados por los interesados o bajo la inspección de sus empleados. Tampoco será responsable en el desempeño de las operaciones de manipulación, por cualquier pérdida o daño en los bienes, debidos a condiciones defectuosas de los barriles o paquetes que los contengan. Tampoco responderá del daño o pérdida causados a los bienes o paquetes por el eslingue o gancheo inadecuado empleados a bordo de los buques o al pasarse del ferrocarril a otros vagones; ni por cualquier pérdida o daño si no se comprueba que ocurrió cuando los bienes de que se trate estaban bajo la custodia especial del puerto y siempre que se hubiera puesto la pérdida o el daño en conocimiento del puerto antes de que dichos bienes fueran retirados.

d) El puerto no será responsable por los daños ocasionados por los ganchos o grúas de manejo de material al equipo de los barcos, debidos al movimiento del barco o de su equipo, o al hecho de haber sido los barcos atracados en forma inapropiada.

/e) El

e) El puerto no será responsable de los retrasos, pérdidas o daños que se deban a huelgas, paros o escasez de mano de obra, mal tiempo o sus consecuencias;

f) El puerto no será responsable de los retrasos o gastos que puedan ocasionarse por falta de ferrocarriles, cuerdas, sacos vacíos o debidos a la ausencia del dueño del buque cuando se hubiere solicitado su presencia para atracar el barco, Tampoco será responsable si por cualquier circunstancia ajena al puerto, no se pueden hacer las entregas de los bienes al barco o al muelle.

*Artículo 39. Ordenes escritas al puerto

a) El puerto se encargará del manejo y de las operaciones de carga o descarga cuando reciba órdenes por escrito en una forma que proporcionará el Director del puerto y de acuerdo con las condiciones impresas en la misma y con los Reglamentos del puerto;

b) El puerto se reservará el derecho de rechazar órdenes de trabajo;

c) El puerto podrá aceptar bienes para ser depositados en sus bodegas o en lugares abiertos, de acuerdo con el lugar que tenga disponible y siempre que reciba las órdenes correspondientes escritas, de los respectivos dueños, funcionarios, agentes o consignatarios interesados.

*Artículo 40. Responsabilidad por demora. El puerto empleará un tiempo razonable para ejecutar las órdenes que se le hayan dado, pero no será responsable del retraso ni de los errores de sus empleados al clasificar o separar los bienes dañados de los que se hallen en buen estado o por errores debidos a marcas ilegibles o defectuosas.

*Artículo 41. Bienes que deberán pesarse, medirse o probarse antes de que se acepte su depósito. Los funcionarios del puerto deberán pesar y medir los bienes inmediatamente antes de ser depositados, pero no aceptarán responsabilidad alguna por la pérdida durante el almacenaje cuando los bienes no hubieren sido medidos o pesados por los empleados portuarios especializados.

*Artículo 42. Precauciones, inspección y muestreo de bienes

a) El puerto no aceptará responsabilidad alguna por el deterioro de los bienes que se deba a no haberse dado órdenes para que se tomaran las precauciones necesarias por los interesados.

/b) El

b) El puerto no aceptará responsabilidad alguna cuando los bienes sean embarrilados o probados por personas no especializadas del puerto;

c) Las personas autorizadas por escrito por los comerciantes para inspeccionar los bienes y obtener muestras deberán exhibir la autorización a los funcionarios portuarios;

d) La inspección o el examen de los bienes podrá efectuarse inmediatamente después de que se presente una orden del propietario;

e) El muestreo se llevará a cabo únicamente de acuerdo con las instrucciones específicas de los dueños.

* Artículo 43. Responsabilidad del puerto en caso de mercancías peligrosas

a) El puerto no aceptará en depósito, salvo arreglo especial, bienes o mercancías que las compañías de seguros de incendio consideren peligrosas u objetables por el puerto. Podrá exigir que se retiren dichas mercancías del local portuario tan pronto como se descarguen y que se lleven al lugar de embarque cuando el buque al que deban cargarse esté listo para recibirlas;

b) El puerto no asegurará mercancías contra incendio u otros riesgos, a menos de que se hayan dado instrucciones por escrito anteriores al arribo de los bienes.

Artículo 44. Empaques vacíos. Los toneles vacíos, bolsas, sacos y otros empaques deberán ser retirados de los muelles dentro de un tiempo razonable a partir de la fecha de su recepción o de haber sido vaciados; de no hacerse así, pasarán a ser propiedad del puerto, que podrá venderlos o destruírlos.

* Artículo 45. Retrasos por causas contables

a) Los comerciantes podrán abrir una cuenta de depósito en el puerto para facilitar el pago de derechos y otros cargos, evitando en esa forma la necesidad de hacer remisiones frecuentes. Las solicitudes de información relativas a las cuentas de depósito deberán dirigirse al Director del puerto;

b) Excepto en los casos en que el comerciante tenga una cuenta de depósito o se hayan pagado los cargos, toda orden deberá acompañarse de su pago por el monto fijado en las tarifas. El puerto no será responsable del retraso que pudiera deberse a la inobservancia de esta disposición. Cuando los servicios sean de tal naturaleza que resulte imposible liquidarlos por adelantado, el pago deberá hacerse en el momento de la presentación de la cuenta.

/Artículo 46.

Artículo 46. Garantía general del puerto. El puerto tendrá derecho a constituir una garantía general sobre los bienes depositados en las bodegas o establecimientos por el monto o el balance de cualquier cuenta adeudada al puerto, tanto respecto de dichos bienes como de los ya desembarcados o entregados para los mismos dueños o agentes.

Artículo 47. Aviso de cambio de tarifas. Las tarifas del puerto estarán sujetas a revisión y modificación en cualquier tiempo, previo aviso de dos meses.

/ANEXO AL

ANEXO AL CAPITULO 6 DEL TITULO VI (Sección B)

LIMITES DE RESPONSABILIDAD DEL PUERTO DE SANTO TOMAS

(Decreto número 1075)

Congreso de la República de Guatemala

29 de mayo de 1956

"Artículo 5. Para el embarque o desembarque de mercaderías, no se podrá exigir a la empresa la fijación de fechas determinadas y, en consecuencia, no tendrá responsabilidad en el caso de demoras que contra su voluntad o deseo pudieren ocurrir.

"Artículo 6. La empresa no será responsable:

a) Por pérdida de bultos o contenido de los mismos, desde el momento en que éstos sean puestos en la plataforma del muelle;

b) Por perjuicios, pérdidas o averías originadas por la calidad misma del artículo, por su mal empaque, por caso fortuito o por fuerza mayor;

c) Por pérdidas, averías o cualquier otro daño de las mercaderías contenidas en los bultos que se reciban en aparente buen estado;

d) Por pérdida, averías y cualquier otro daño que sufrieren los bultos sobre los cuales se hubiere hecho alguna excepción al recibirlos a bordo; y

e) Por daños, demoras o perjuicios que sufran las personas y sus efectos, embarcados o desembarcados por el puerto, debidos a descuido o inexperiencia de los mismos pasajeros, caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra circunstancia en que no hubiere culpa o negligencia por parte de sus empleados.

"Artículo 7. La empresa no será responsable por daños o perjuicios derivados de incendio, explosión, o de casos fortuitos o fuerza mayor que sufran los productos o carga que haya recibido en virtud de los servicios que presta.

"Artículo 9. Las órdenes de traspaso de productos o mercaderías existentes en los almacenes del puerto, deberá darlas por escrito el dueño de la mercadería, con la conformidad, también escrita, de la persona o firma a quien deban traspasarse los efectos.

/"Artículo 10.

"Artículo 10. Las cajas o bultos que lleguen rotos o en mal estado al puerto, se repararán por cuenta y riesgo del dueño o interesado, cobrándose los salarios de operarios, valor de materiales empleados y cualquier otro gasto ocasionado. En igual forma se procederá cuando la empresa se haga cargo de trabajos adicionales por cuenta del dueño de las mercaderías, tales como, repesar y marcar bultos.

"Artículo 11. Toda mercadería de importación, tal como maquinaria, láminas acanaladas, madera, alambre espigado, hierro, en lámina o en barras de todas clases, aceites, hilazas de algodón, materiales inflamables, explosivos o bultos de mucho peso, que no sean admitidos en las aduanas, serán estibados fuera del recinto de la bodega o almacén por cuenta y riesgo de los dueños embarcadores o consignatarios.

"Artículo 12. La empresa podrá repesar o remedir los efectos de importación y de exportación, cuando lo crea conveniente, y no será responsable por diferencias de peso o contenido que pudieran resultar con lo manifestado en los documentos que los amparan, ni por los daños o perjuicios que pudieren derivarse de tales diferencias."

/Capítulo 7.

Capítulo 7. Policía privada a disposición de los agentes marítimos y de los dueños de mercancía

Artículo 48. Sociedades privadas de vigilancia

Se autoriza la constitución de sociedades privadas de vigilancia que proporcionen la custodia de las mercancías depositadas en el puerto.

Las sociedades privadas de vigilancia estarán sometidas al régimen habitual de las sociedades mercantiles ordinarias. Sin embargo, no podrán constituirse sin previa autorización del jefe de la policía nacional o del jefe de la policía local del Estado donde tenga su domicilio la sociedad. Esta autorización podrá ser retirada previo aviso de cuatro meses por la autoridad que la hubiere concedido.

Artículo 49. Utilización por las autoridades portuarias de los servicios de una sociedad privada de vigilancia. Las autoridades portuarias podrán encomendar a las sociedades privadas de vigilancia la custodia de las mercancías en tránsito dentro del puerto y la de los buques mismos.

Artículo 50. Prohibición de monopolio. Ninguna sociedad privada de vigilancia podrá ejercer monopolio en un puerto.

Artículo 51. Guardias privados

Los guardias privados al servicio de sociedades particulares de vigilancia deberán ser antiguos oficiales o suboficiales del ejército de la marina o de la policía, no menores de 45 años, sin antecedentes penales y con la aptitud física necesaria.

Los guardias privados prestarán juramento y tendrán derecho a portar armas.

Los guardias privados podrán proceder a las investigaciones y pesquisas indispensables para combatir los robos y los hurtos.

Artículo 52. Colaboración de los funcionarios y obreros portuarios. Los funcionarios y obreros portuarios deberán, so pena de ser acusados de cómplices de robo, prestar ayuda a los guardias privados en el desempeño de sus funciones.

Artículo 53. Monto de las cuotas. Las sociedades privadas de vigilancia podrán fijar libremente el monto de las cuotas que percibirán de sus abonados. Las cuotas se basarán en los riesgos corridos y en la importancia del servicio solicitado.

/Artículo 54.

Artículo 54. Derechos de custodia especiales

Las autoridades portuarias que utilicen los servicios de una sociedad privada de vigilancia podrán percibir un derecho especial de custodia para cubrir el monto a que asciendan las cuotas que deban pagarse a dicha sociedad.

Los Servicios de la Aduana que utilicen los servicios de una sociedad privada de vigilancia podrán percibir un derecho especial de vigilancia. Este derecho no podrá constituir un derecho de aduana suplementario ni podrá exceder del 10% el total de las cotizaciones pagadas por la aduana a la sociedad privada de vigilancia.

ANEXO AL CAPITULO 7 DEL TITULO VI (Sección B)

Sociedades privadas de vigilancia

(Proyecto de Decreto)

1. Delegación de la vigilancia en terceros. Para prevenir el robo o el pillaje, todo propietario de una mercancía, así como todo interesado en un lote de carga en tránsito en el interior del puerto, podrá delegar la vigilancia de la mercancía en terceras personas.

A. Sociedades privadas de vigilancia

2. Concesión a sociedades privadas de vigilancia. Se autoriza la constitución de sociedades privadas de vigilancia para la custodia de las mercancías depositadas dentro del puerto y para combatir los robos y los hurtos.

3. Procedimiento de constitución de las sociedades privadas de vigilancia

a) Las sociedades privadas de vigilancia estarán sometidas al régimen de las sociedades mercantiles ordinarias. No podrán, sin embargo, constituirse sin previa autorización del jefe de la policía nacional o del jefe de la policía del Estado donde tenga su sede dicha sociedad;

b) Se requerirá autorización del Director del puerto y del presidente municipal para que la sociedad de vigilancia pueda desempeñar sus funciones dentro del puerto;

c) Las sociedades privadas de vigilancia podrán ser locales o adoptar la forma de una sociedad nacional con ramas locales repartidas en diferentes puertos.

4. Propósitos y funcionamiento de las sociedades de vigilancia

a) Las sociedades privadas de vigilancia tendrán como función prestar de día y de noche el servicio de custodia de las mercancías que les sean confiadas dentro o fuera del recinto portuario;

b) Esta custodia se podrá ejercer sobre todas las mercancías depositadas en una zona determinada o sobre lotes determinados de mercancías que se hallen en todo el puerto;

/c) La custodia

c) La custodia será efectuada por guardas jurados privados. Tendrán derecho a interrogar a los funcionarios y obreros del puerto, choferes y conductores de camiones o vagones para desempeñar debidamente su misión. Tendrán igualmente el derecho de pesquisa;

d) En principio, las sociedades de vigilancia ejercerán su misión únicamente a bordo de los buques y en los espacios descubiertos del puerto. Sin embargo, el Director del puerto podrá autorizar que los guardas privados penetren en los almacenes de la autoridad portuaria. El Director de Aduanas también podrá autorizarles a entrar en los depósitos aduanales. Estas autorizaciones podrán ser especiales, temporales o permanentes y también personales o generales.

5. Autorización a los puertos para que utilicen los servicios de las sociedades privadas de vigilancia

a) La autoridad portuaria que no disponga de los servicios de policías especiales y considere insuficiente la vigilancia existente, podrá solicitar de una sociedad privada de vigilancia la custodia temporal o permanente de las mercancías;

b) Lo anterior se aplicará igualmente para el servicio aduanal que necesite guardas temporales;

c) La sociedad de vigilancia podrá solicitar de las policías nacionales, municipal o especiales del puerto, que se asignen a su servicio, temporalmente, algunos agentes. En este caso, la sociedad deberá retribuir a la policía prestataria por los servicios prestados. Los agentes sólo podrán ser voluntarios y tendrán derecho a una retribución especial.

6. Prohibición de monopolio. No podrá ejercitarse ni concederse monopolio alguno a una sociedad privada de vigilancia.

7. Retiro de la autorización a las sociedades privadas de vigilancia

a) El jefe de la policía nacional o de la policía del Estado en donde tenga su sede la sociedad privada de vigilancia, podrá retirar la autorización concedida para que se ejerza custodia en cualquier lugar cuando dicha sociedad resulte responsable de faltas graves tales como contrabando, robos, hurtos o indisciplina.

b) El Consejo de Administración del Puerto podrá retirar la autorización otorgada a una sociedad privada para vigilar el interior del puerto, y pagará una indemnización por los daños que se deriven del retiro de dicha autorización salvo cuando la cancelación se deba a alguna de las causas enumeradas en el párrafo anterior.

/Cuando el

c) Cuando el retiro de la autorización no esté justificado por alguna de las faltas antes mencionadas, deberá ser notificado a la sociedad de vigilancia con un mínimo de cuatro meses de anticipación, para que pueda rescindir los contratos que hubiere podido celebrar con los usuarios del puerto y su personal.

B. Guardas privados

8. Estatuto de los guardas privados

a) Se denomina guardas privados a las personas que se encuentren al servicio de sociedades privadas de vigilancia encargadas de impedir los robos de mercancía en los puertos;

b) Los guardas privados se reclutarán entre los ex-suboficiales u oficiales de la armada, de la marina o de la policía, siempre y cuando tengan las aptitudes físicas necesarias y no menos de cuarenta y cinco años de edad;

c) No podrá contratarse como guarda privado a ninguna persona que haya sido condenada judicialmente. Las condenas por delitos de tránsito no constituirán impedimento;

d) Los guardas privados tendrán la obligación de llevar un uniforme especial. Irán armados y podrán utilizar sus armas para reprimir los robos y pillajes;

e) En los puertos donde funcione una sociedad privada de vigilancia, deberá designarse a uno de los guardas privados como oficial en jefe responsable de la organización;

f) Antes de tomar posesión del cargo, los guardas privados prestarán juramento ante las autoridades judiciales y policiacas en forma solemne y ante testigos. Este juramento constará en la placa-insignia de sus funciones, que les será entregada y deberán exhibir en su uniforme;

g) La sociedad podrá cesar a un guarda privado a petición del Consejo de Administración del puerto. Las causas de despido son: contrabando, robo, complicidad en un robo, indisciplina, mala conducta, ebriedad, enfermedades o incapacidad;

h) En el caso de despido por contrabando o robo, los guardas privados no tendrán derecho a indemnización alguna y podrán ser condenados a prisión como un delincuente del orden común.

/9. Derecho de

9. Derecho de visita de los guardas privados

a) Los guardas privados podrán penetrar en todas las partes descubiertas del puerto, tanto de noche como de día; también podrán subir a bordo de todos los buques, chalanes o barcas en el desempeño de sus funciones. No podrán entrar en las habitaciones reservadas a las tripulaciones o a los pasajeros, mientras no reciban permiso expreso del oficial del barco que este de guardia.

b) Podrán penetrar también en los cobertizos y lugares cubiertos del puerto, así como en los depósitos de la aduana, siempre y cuando reciban autorización para ello.

10. Ayuda de las autoridades portuarias a los guardas privados

a) Los funcionarios y trabajadores portuarios deberán colaborar en la prevención de robos y pillajes en el puerto y tendrán el deber de ayudar en la medida que puedan a los guardas privados en el desempeño de sus funciones;

b) Los funcionarios y obreros portuarios que se nieguen a colaborar con los guardas privados podrán ser acusados de complicidad en el robo.

C. Presupuesto de las sociedades privadas de vigilancia Derecho de custodia

11. Gastos e ingresos de las sociedades privadas de custodia

a) Los gastos de las sociedades privadas de vigilancia serán los siguientes:

i) Salarios, seguros y fondos de pensión de los guardas privados;

ii) Uniformes y armas;

iii) Gastos de un local central cercano al puerto;

iv) Gastos de administración diversos.

b) Los ingresos estarán constituídos por las cuotas de los clientes abonados que hayan celebrado contratos de custodia de la mercancía con la sociedad privada de vigilancia.

12. Monto de las cuotas. La sociedad de vigilancia fijará libremente las cuotas que deban ser cobradas a los clientes abonados, que deberán basarse en los riesgos y en la importancia de la función confiada.

/13. Derechos

13. Derechos de custodia que podrán ser percibidos por las autoridades portuarias.

a) Toda autoridad portuaria que utilice los servicios de una sociedad privada de vigilancia (conforme a las disposiciones del Artículo 5, párrafo a), podrá percibir un derecho por concepto de custodia sobre las mercancías de tránsito en el puerto;

b) Este derecho de custodia podrá calcularse sobre el valor o el tonelaje de las mercancías importadas o exportadas o sobre el del buque. Podrá buscarse una combinación de las dos formas de percepción;

c) El derecho de custodia que las autoridades portuarias podrán percibir deberá calcularse siempre al mínimo y con el solo objeto de cubrir el total de los gastos de las cuotas pagadas a la sociedad privada de vigilancia, más un 20 por ciento de gastos de administración. El pago de un derecho de custodia podrá hacerse obligatorio para todos los usuarios del puerto. En este caso, sólo podrá hacerse efectivo una vez transcurridos 90 días de publicado el aviso en el Diario Oficial, donde se indique el monto del derecho en cuestión.

14. Derechos de custodia percibidos por la Aduana. El Departamento de Aduanas que recurra a los buenos oficios de una sociedad privada de vigilancia, podrá ser autorizada a fijar un derecho de custodia. Este derecho no podrá tener el carácter de impuesto aduanal suplementario y su ingreso total anual no podrá exceder del 20 por ciento del total anual de las cuotas pagadas por la aduana a la sociedad privada de vigilancia.

/Sección C.

Sección C. POLICIA DE SANIDAD

Capítulo 8. Reglamentos de Sanidad

A. Autoridades sanitarias

Artículo 55. Relación de autoridades sanitarias marítimas. Las autoridades sanitarias marítimas son:

a) En el plano nacional: El Jefe de los Servicios de Sanidad Marítima dependiente de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante. Podrá ser un funcionario de Salubridad especialmente designado para ocuparse de la Marina Mercante;

b) En el plano regional y local: El médico encargado de vigilar el estado sanitario de los puertos y de los buques, conocido también por "oficial de cuarentena" o médico del puerto. Este doctor estará asistido eventualmente por enfermeros o agentes del servicio de sanidad, que podrán ser particulares o funcionarios de sanidad pública.

Los funcionarios responsables de los servicios de sanidad marítima podrán tomar a su cargo asuntos de veterinaria si el gobierno les confía una misión especial al respecto. Podrán tomar a su cargo igualmente actividades de caracter agrícola, combate de insectos, mosquitos, moscas, saltamontes, roedores, parásitos de las plantas y otras plagas, por ejemplo cuando el gobierno les confíe una misión especial al respecto a realizar en los puertos o en los cargamentos.

Artículo 56. Atribuciones de las autoridades sanitarias

El Jefe de los Servicios de Sanidad Marítima en la Dirección general de puertos y marina mercante tendrá a su cargo la vigilancia y reglamentación de:

i) Aspectos sanitarios sobre las tripulaciones nacionales y la higiene de a bordo;

ii) Aspectos sanitarios que conciernan a los buques extranjeros que hagan escala en los puertos del país;

iii) Asuntos de carácter sanitario y de higiene en los diversos puertos del país.

/ El jefe

El jefe de los servicios sanitarios estará autorizado para tomar las decisiones y dictar los reglamentos que considere indispensables para impedir la introducción, transmisión, o propagación de enfermedades. Con este fin tendrá derecho a vacunar, aislar y vigilar a cualquier sospechoso de padecer una enfermedad contagiosa. Tendrá igualmente derecho a inspeccionar, examinar, desinfectar e incluso destruir cualquier objeto o animal que pueda poner en peligro la salud pública.

Los médicos de puerto y sus ayudantes desempeñarán las mismas funciones. Serán los representantes del jefe de los servicios de Sanidad Marítima en el plano regional o local.

El jefe de los Servicios mencionados podrá prohibir la introducción al territorio nacional de todo objeto, planta o animal que considere propagador de enfermedades. Por las mismas razones, podrá prohibir la exportación de ganado, plantas u otros artículos.

Artículo 57. Autoridades sanitarias marítimas en el extranjero

Fuera del territorio nacional, las autoridades sanitarias marítimas de un país serán designadas por los consulados y se escogerán de preferencia entre los médicos del consulado.

Los cónsules en el extranjero podrán solicitar de las autoridades sanitarias marítimas oficiales del país donde residan que se encarguen de vigilar la aplicación de los reglamentos sanitarios que deban observarse a bordo de los buques nacionales.

Todo documento sanitario expedido fuera de la República por cuenta de un cónsul deberá llevar su sello y su firma para tener validez.

Artículo 58. Retrasos ocasionados a los buques por las autoridades sanitarias. Las autoridades encargadas de los servicios sanitarios deberán tener siempre presente que todo retraso en las operaciones comerciales del buque se traduce en un alza de las tasas de flete y de los precios para el consumidor local. Deberán meditar bien cualquier medida susceptible de retrasar las operaciones comerciales, antes de ponerla en práctica.

B. Documentación sanitaria que deberá presentarse a la llegada a puerto

Artículo 59. Lista de documentos sanitarios. Los documentos sanitarios son:

a) La Patente de sanidad, especie de pasaporte sanitario entregado en el extranjero, por los cónsules o las autoridades sanitarias marítimas designadas por él; en el territorio de la República, por los médicos de puerto. La patente de sanidad sólo podrá entregarse cuando el estado sanitario de los miembros de la tripulación y de los pasajeros, comprobado a bordo, sea satisfactorio y acorde con los reglamentos. Los consulados podrán cobrar un derecho, fijado por reglamento especial, al expedir la patente de sanidad y su visa. La patente de sanidad deberá ser visada en cada puerto de escala por las autoridades sanitarias locales, pues de lo contrario perderá su validez.

b) La Declaración marítima de sanidad, que deberán llenar los capitanes de barcos y entregar a la llegada en cada escala.

C. "Reconocimiento" de los buques

Artículo 60. Procedimiento

Todo buque que llegue a un puerto deberá ser "reconocido" por la autoridad sanitaria antes de tener cualquier comunicación con tierra.

El "reconocimiento" consistirá en la presentación de la Patente de sanidad y de la Declaración marítima de sanidad a las autoridades portuarias.

Si la presentación de los documentos satisface a las autoridades sanitarias locales, dará lugar a la entrega de un "certificado de libre práctica" y el buque podrá tomar contacto con tierra. Si los documentos presentados se consideran incompletos o si los datos de la Declaración marítima de sanidad se estiman poco satisfactorios, las autoridades sanitarias podrán impedir que el buque tome contacto con tierra y decidir que se proceda a un examen más detallado de su estado sanitario, decisión que recibe el nombre de "cuarentena".

Artículo 61. Dispensa de reconocimiento. Quedarán exentos de "reconocimiento" los buques que, independientemente de su nacionalidad, lleguen de otro puerto del país.

/Artículo 62.

Artículo 62. Condiciones para la libre práctica. Para obtener la libre práctica después de un simple reconocimiento, los buques deberán reunir las condiciones siguientes:

a) Tener una patente de sanidad en regla expedida por un cónsul del país al que pertenezca el buque o por una autoridad sanitaria marítima nacional o extranjera

b) Tener en dicha patente los visados sucesivos de las autoridades sanitarias de los diferentes puertos que haya tocado el buque en el curso de su viaje

c) Haber contestado satisfactoriamente a las preguntas que se le hayan hecho sobre la declaración marítima de sanidad.

Artículo 63. Casos en los que los pilotos pueden actuar como autoridades sanitarias

Cuando se cuente con autoridades sanitarias en un lugar, tendrán ellas la obligación de subir personalmente a bordo. Sólo en su ausencia o en razón del lugar, de la hora o de las circunstancias, podrán sustituirlas autoridades distintas para la entrega del certificado de libre práctica.

Los pilotos de puerto estarán habilitados para entregar un certificado de libre práctica a los buques que dispongan de una patente de sanidad en regla y de una Declaración marítima de sanidad satisfactoria. En caso contrario, los pilotos deberán requerir la presencia de las autoridades sanitarias. A falta de piloto, las autoridades policíacas o aduanales quedarán facultadas para entregar el certificado de libre práctica.

Artículo 64. Uso del radio

Los capitanes de buque podrán enviar por radio a las autoridades sanitarias todas las indicaciones (y en especial las respuestas a los cuestionarios de la Declaración marítima de sanidad) que sean indispensables para determinar el estado sanitario del buque.

A la recepción de los datos por radio, las autoridades sanitarias portuarias decidirán si conceden la libre práctica y lo informarán a la compañía consignataria del buque, que será la principal encargada de comunicar por radio al capitán lo que se haya decidido.

/c) El piloto

El piloto o, en su defecto, la policía del puerto, podrán también notificar la libre práctica al capitán.

Estas formalidades no impedirán en ningún caso que las autoridades suban a bordo en las horas que sigan a la llegada del buque, para poder comprobar que los documentos sanitarios del buque se encuentran en regla.

D. Disposiciones diversas referentes a las autoridades sanitarias

Artículo 65. Presencia a bordo de las autoridades sanitarias

Las autoridades sanitarias deberán procurar presentarse personalmente a bordo. En caso de que no puedan hacerlo, deberán avisar sin pérdida de tiempo a la policía portuaria habilitada, a falta de piloto de puerto, para que pueda acordar la libre práctica. El pago por la visita, a que la autoridad sanitaria tiene derecho, sólo se hará cuando sea efectuada personalmente a bordo, ya sea en la rada o en el muelle. En caso contrario, no percibirá los derechos correspondientes.

Las autoridades de policía, aduana, migración, etc., encargadas de recibir al buque, estarán autorizadas a subir a bordo y a llevar a cabo sus funciones sin esperar a las autoridades sanitarias.

Artículo 66. Cuidado a los miembros de la tripulación

Las autoridades sanitarias están obligadas a cuidar o internar en el hospital que consideren conveniente a los miembros de la tripulación que hubieran caído enfermos o sufrido accidentes durante la escala.

Los capitanes de buques y los agentes de las compañías podrán encomendar el tratamiento de los miembros de la tripulación, enfermos o accidentados a un médico, clínica u hospital de su selección.

Las autoridades sanitarias deberán dejar a bordo el número de teléfono y el nombre del departamento con el que deberá ponerse en contacto el barco en caso de emergencia.

E. Cuarentena de los buques

Artículo 67. Reglamentos internacionales. En materia de cuarentena se aplicarán únicamente los reglamentos internacionales.[1/]

1/ Estas disposiciones se encuentran en el Reglamento Sanitario Internacional No. 2 de la Organización Mundial de la Salud - Septiembre 1954 - Oficina Sanitaria Panamericana, Washington 6, D.C.

/Artículo 68.

Artículo 68. Disposiciones complementarias. Las autoridades sanitarias marítimas de la República podrán agregar a estos reglamentos y tomar cuantas disposiciones complementarias consideren convenientes, pero en ningún caso podrán dichas disposiciones estar en contradicción con las de los reglamentos internacionales.

Capítulo 9. Disposiciones sobre la higiene en el puerto

Artículo 69. Manejo sanitario del balasto, basura y desechos de los buques

No podrá descargarse en las aguas, playas o dentro de los límites del puerto, balasto, basura, tierra, cenizas, piedras, grava, huesos, carga, polvo, botellas, papel, desperdicios, o cualquier sustancia u objeto malolientes o inconvenientes. Tampoco se descargará ni se permitirá que escape el aceite dentro de las aguas del puerto.

Este requisito no será aplicable a las salidas de excusados, ni al agua utilizada para cocinar o para lavar. Todos los desagües de los excusados o lavaderos deberán estar cubiertos. Se procurará que los desagües no ensucien las embarcaciones que se encuentren a los costados. Los barcos deberán descargar todos los desechos antes de llegar al puerto.

Los barcos que deseen cargar o descargar balasto deberán tomar las precauciones necesarias para evitar que caiga fuera de la borda.

Ningún barco podrá depositar desperdicios de ninguna clase, excepto cuando el capitán haya tomado las precauciones necesarias para que sean retirados sin tardanza. De lo contrario, el Director del puerto podrá ordenar que se retiren por cuenta del patrón o dueño, a quien se considerará responsable de una violación al presente reglamento.

Los objetos que se arrojen a las aguas del puerto deberán ser recogidos inmediatamente, pero si así no se hiciere a pesar de ser factible, lo hará el puerto por cuenta y riesgo de quien resulte responsable.

Quedará estrictamente prohibido nadar o bañarse dentro del puerto, con excepción de las zonas fijadas para ello por la policía.

/Artículo 70.

Artículo 70. Mercancías y desperdicios en los muelles

Las mercancías averiadas o deterioradas, así como los materiales rotos, desperdicios y residuos diversos que se depòsiten en los muelles, deberán ser retirados sin demora por sus propietarios o por los consignatarios del lote de que provengan. En caso contrario, serán recogidos de oficio por cuenta de dichos propietarios o consignatarios y los materiales se considerarán abandonados, sin perjuicio de las sanciones previstas por las autoridades que reglamenten la higiene de la ciudad y del puerto .

Las mercancías que permanezcan más de un año sobre los terraplenes del puerto y no hayan sido retiradas o no hayan pagado los derechos de ocupación o almacenaje, se considerarán abandonadas .

Las mercancías abandonadas o consideradas como tales, así como las averiadas o deterioradas y los desperdicios con aparente valor comercial, se venderán después de avisarlo con un mes de anticipación, por medio de anuncios; el producto de esta venta quedará a beneficio del presupuesto de la explotación del puerto.

Artículo 71. Terraplén frente al buque

Al finalizar cada jornada, todo capitán o consignatario estará obligado a barrer el terraplén del muelle en una distancia de cinco metros frente a su buque y hasta la mitad del espacio que lo separe de los buques vecinos, sin estar obligado en ningún caso a pasar de una distancia de 15 metros a partir del extremo del buque.

Se deberá hacer la misma operación cuando se haya terminado la carga o la descarga. El capitán hará barrer el espacio que hubieran ocupado las mercancías de su buque.

Después de recoger la mercancía, el propietario o consignatario deberá barrer los residuos.

d) Los locatarios de los cobertizos deberán mantener limpio constantemente el suelo y recoger las basuras.

Ningún buque podrá abandonar el atracadero antes de que el muelle haya quedado completamente limpio.

Artículo 72. Para-ratas

A fin de impedir la circulación de ratas entre los buques y los muelles, todos los buques deberán colocar para-ratas; durante la noche se retirarán

/además

además los planchones y las pasarelas, y la escala de portalón deberá levantarse a un metro del suelo y quedar bien alumbrada.

En caso de inobservancia de las disposiciones anteriores, deberán tomarse las siguientes medidas contra los contraventores:

i) Si el buque carece de para-ratas, la Dirección los colocará de oficio, mediante el pago inmediato a la presentación del recibo. Si se retiraren, inmediatamente volverá a tomar la misma medida y a exigir nuevo pago;

El capitán del buque será responsable, en este último caso, del pago de una multa por $ 10, que deberá cubrir inmediatamente. Si se negare a obedecer, se largarán las amarras del buque y será conducido a un atracadero en la rada, a su costa;

ii) Si después de las 19 horas siguiera colocada una pasarela, el capitán del buque será invitado a observar las instrucciones que se indican en el primer apartado de este Artículo. De no obedecer en el acto, se le impondrá una multa de 10 dólares.

La Dirección del puerto deberá disponer de para-ratas para la venta.

Artículo 75. Desratización

Los buques deberán cuidar en todo momento de que el número de ratas se reduzca al mínimo.

Cuando se haya efectuado la desratización, recibirá el buque un certificado conforme al Reglamento sanitario internacional, que tendrá una validez de 6 meses.

Si las autoridades sanitarias comprueban que no se requiere la desratización del buque entregarán un certificado expedido conforme al reglamento sanitario internacional y cuya validez será igualmente de 6 meses.

Todo buque cuyo certificado de desratización o de exención haya caducado deberá renovarlo . Se procederá a una nueva desratización si es necesario.

Se autoriza una tolerancia de un mes para los buques que regresan a su puerto de recalada.

/Las operaciones

Las operaciones de desratización en los buques se practicarán siempre con las calas vacías. Para comprobar la eficacia de la operación se colocarán ratas vivas como testigos en diversas partes del buque; la desratización se considerará suficiente cuando las ratas testigos hayan muerto asfixiadas.

Artículo 76. Moscas, mosquitos, insectos, chinches, piojos, cucarachas

Los buques deberán conservarse siempre lo bastante limpios para eliminar o reducir al mínimo los insectos, chinches, piojos y cucarachas.

Las autoridades sanitarias podrán exigir que cualquier buque sea desinfectado. En caso de que se niegue se podrá exigir su partida dentro de las 12 horas siguientes o podrá ser puesto en cuarentena en la rada hasta que proceda a la desinfección.

Sección D. CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

Capítulo 10. Seguridad de las personas

Artículo 77. Seguridad en las superestructuras que se construyan

Cuando se trate de construir atracaderos, muelles, inmuebles, locales para estibadores, cobertizos, depósitos o locales de almacenamiento de las vías férreas, deberán tomarse en cuenta las más recientes disposiciones internacionales sobre la seguridad de las personas en el puerto.

Deberá proporcionarse el texto de las disposiciones internacionales a las empresas particulares interesadas en realizar los trabajos y observarse también en el pliego de condiciones que se firme para la concesión entre las empresas constructoras y el Estado.

Artículo 78. Seguridad en los detalles de construcción de los buques

Cuando se formule un pedido para la construcción de un buque de más de 500 toneladas de arqueo bruto que deba enarbolar el pabellón del país, deberán tomarse en cuenta las últimas disposiciones internacionales sobre la construcción de calas, protección de escotillas, puentes del buque, el equipo y la maquinaria de maniobra a bordo.

Deberán darse a conocer las disposiciones internacionales a los arquitectos navales, constructores y sociedades de clasificación al hacerse el presupuesto y deberán seguirse para la construcción.

Artículo 79. Seguridad en el material que se utilice

Cuando se trate de comprar material para la maniobra y el transporte, deberán tomarse en cuenta las últimas disposiciones internacionales relativas a este tipo de equipo y exigidas para seguridad de las personas y de la mercancía en el puerto.

Deberá proporcionarse el texto de las disposiciones internacionales a las sociedades mercantiles interesadas en vender material nuevo para la manipulación y el transporte.

Artículo 80. Seguridad en el empleo de métodos de trabajo apropiados

Los contratistas de maniobras y los capitanes de los buques nacionales y extranjeros que se encuentren en un puerto del país deberán obedecer las disposiciones internacionales sobre seguridad en la manipulación más recientes y deberán organizar el trabajo apegándose a ellas. El Director del puerto les dará a conocer el texto de las mismas.

Artículo 81. Autoridades responsables. La Inspección de la Marina Mercante procurará cuidar de que se obedezcan las disposiciones internacionales más recientes en esas materias. Los Directores de puerto estarán obligados a prestarles ayuda.

Capítulo 11. Seguridad contra incendio

Artículo 82. Se requerirá un permiso especial del Director del puerto para poder utilizar equipo de iluminación artificial que pueda causar incendios dentro del puerto o en los muelles o atracaderos.

Artículo 83. No se permitirá quemar artículos o sustancias dentro del puerto, muelles o atracaderos, a menos de que el fuego quede bien controlado y bajo vigilancia constante de una persona. No podrá encenderse fuego dentro de un edificio ni en una zona de cien metros a su alrededor.

/Artículo 84.

Artículo 84. No podrán encenderse fuegos o luces descubiertas en muelles de piedra que se hallen próximos a un muelle de madera, ni podrán utilizarse a menos de 3 metros de distancia horizontal del atracadero.

Artículo 85. Quedará prohibido encender fuegos o utilizar fogatas en cualquier muelle de madera o en cualquier máquina o implemento colocado en dicho muelle.

Artículo 86. No se permitirán llamas al descubierto, y se prohibirá fumar en cualquier buque que esté cargando o descargando.

Artículo 87. Nadie podrá calentar o hervir aceite, grasa, aguarrás, bencina, resina, alquitrán o alquitrán líquido o sustancias inflamables similares dentro del puerto o en los muelles o atracaderos, salvo en los lugares que señalen las autoridades portuarias para este fin. En cualquier caso, el barco o el envase en el que se esté calentando o hirviendo alguna sustancia inflamable deberá permanecer bajo la vigilancia constante de un bombero capaz de dominar con rapidez cualquier conato de incendio.

ANEXO A LA SECCION D DEL TITULO VI

Recopilación de disposiciones para la manipulación en los puertos. Seguridad e higiene del trabajo de los estibadores 1/

Parte I. Disposiciones varias de seguridad

A. Disposiciones generales

1. Definiciones. En la presente recopilación se entenderá por:

a) "Trabajos de manipulación en los puertos" los que se efectúen en tierra o a bordo, para cargar o descargar cualquier buque destinado a la navegación marítima o interior (con excepción de los buques de guerra), en todos los puertos marítimos o interiores, en todos los muelles, desembarcaderos o en cualquier otro lugar análogo donde se efectúe este trabajo;

b) "Estibadores", son las personas empleadas en trabajos de manipulación en los puertos;

c) "Autoridad competente", es la autoridad facultada para expedir o aprobar los reglamentos o instructivos que se refieran a la seguridad y la higiene del trabajo en los muelles;

d) "Persona competente" es toda aquella a quien las autoridades concedan tal consideración;

e) "Tonelada", se refiere a tonelada métrica (1 000 Kg).

2. Participación de los organismos y de las personas interesadas en los trabajos de manipulación de los puertos

a) Los reglamentos nacionales para prevenir los accidentes de trabajo y proteger la salud de los estibadores establecerán claramente los organismos y personas a quienes corresponderá vigilar que se observen dichos reglamentos, en forma individual o conjunta;

1/ O.I.T. Ginebra, enero de 1957. Documento ILO-CSHD/1956/D2, Texto francés adaptado para Centroamérica, del original inglés. Dado el carácter eminentemente técnico de este documento, por tratarse de una traducción y por emplearse distintas expresiones en los diferentes países, el editor advierte la posibilidad de que aparezcan errores terminológicos, facilmente subsanables para los conocedores.

/b) Los organismos

b) Los organismos y los propietarios de los lugares donde se requiera el trabajo, bien sea a bordo de los buques o en el muelle, en los que se efectúan manipulaciones portuarias, o que proporcionen las instalaciones y el material necesario para los trabajos de manipulación en los puertos, pondrán a disposición de los trabajadores, instalaciones y materiales que ofrezcan garantía de seguridad y los mantendrán siempre en buen estado;

c) Los organismos y las personas que empleen estibadores estarán obligados a:

i) Ejercer una vigilancia tendiente a lograr que los estibadores trabajen en las mejores condiciones de seguridad e higiene;

ii) Colaborar con los organismos y las personas mencionadas en el párrafo b) para que se mantengan los lugares de trabajo y el material en buenas condiciones de seguridad;

iii) Asegurarse de que todos los estibadores y en especial los que sean contratados por primera vez, hayan sido informados de los riesgos inherentes a sus respectivas labores e instruídos con respecto a las precauciones indispensables para evitar accidentes y enfermedades;

iv) Colocar copias de extractos o resúmenes de los reglamentos nacionales o locales para prevenir accidentes de trabajo y proteger la salud, en lugares visibles de los puertos, muelles y demás lugares donde los estibadores trabajan con frecuencia;

d) Los estibadores estarán obligados a dar aviso inmediato a su contramaestre, contratista, o, en caso necesario, a la autoridad competente, de cualquier desperfecto que represente un peligro y que hayan encontrado en los lugares de trabajo o en las instalaciones y material que utilicen;

En caso de que por su naturaleza el desperfecto represente un peligro inmediato, se prohibirá el trabajo en el lugar, instalaciones o material en cuestión, mientras exista el menor peligro para los trabajadores;

e) Los estibadores deberán usar en debida forma los dispositivos y aparatos que se les proporcionen para su protección o la de otras personas;

f) Excepto en casos de absoluta necesidad, ningún estibador podrá sin autorización:

/i) Quitar,

i) Quitar, modificar, o mudar un dispositivo de seguridad o cualquier aparato que se haya puesto para su protección o la de otras personas;

ii) Obstaculizar el funcionamiento o la aplicación de un sistema o procedimiento que haya sido adoptado para evitar accidentes o enfermedades;

g) Los estibadores deberán conocer y obedecer las medidas de seguridad e higiene relativas a su trabajo;

h) Los estibadores deberán abstenerse de realizar cualquier práctica o acto imprudente o peligroso que pueda causar accidentes o enfermedades;

i) Los organismos y las personas interesadas en los trabajos de manipulación portuaria colaborarán en la aplicación de las medidas de prevención de accidentes o que protejan la salud de los estibadores, sin perjuicio de las obligaciones que les señalen los reglamentos nacionales. Dicha colaboración se llevará a cabo en el ámbito nacional por medio de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante. En el ámbito internacional, por medio de la Asociación de puertos de Centroamérica.

3. Mantenimiento del orden y la limpieza

a) En lo posible, los muelles, cubiertas de los barcos y lugares similares en los que se realicen trabajos de manipulación, deberán hallarse libres de objetos que puedan provocar caídas, resbalones o pasos en falso;

b) Los depósitos, muelles y cubiertas de los buques en donde se realicen trabajos de manipulación deberán conservarse limpios;

c) Cuando no se utilicen, las máquinas móviles, herramientas y objetos análogos deberán retirarse de las zonas de trabajo;

d) Las tiras de aparejo, (cabos de obenque, maromas suplementarias, cadenas para amantillar, jarcias, etc.), serán arrolladas por los marineros o estibadores responsables conforme a la técnica más adecuada y en el lugar más próximo a los dispositivos para recogerlos;

e) Los lugares de trabajo en los muelles, a bordo, sobre las cubiertas o en los medios de acceso a los buques que estén resbaladizos por la lluvia, grasa o aceite, se limpiarán cuidadosamente dejándose transitables con arena, cenizas, aserrín, sal o cualquier otra substancia esparcida eficazmente.

/4. Alumbrado

4. Alumbrado

a) Cuando la luz natural resulte insuficiente, deberán iluminarse durante las horas de trabajo los lugares donde se realicen manipulaciones en el muelle o a bordo, las cercanías y sus entradas, y aquéllos por donde circulen los estibadores;

b) La instalación del alumbrado no deberá constituir peligro alguno para la salud o la seguridad de los estibadores, para la seguridad del buque o de la carga, ni para la navegación de otros buques;

c) En los muelles y atracaderos por donde pasan los estibadores el alumbrado general no deberá ser menor de 5 lux (0.5 bujías-pie);

d) El alumbrado no deberá ser menor de 20 lux (2 bujías-pie) en los lugares del muelle donde se efectúen trabajos de manipulación u operaciones conexas;

e) Cuando se estén efectuando trabajos de manipulación a bordo de los buques o de las barcazas, se deberá proporcionar el mejor alumbrado que pueda obtenerse y nunca menor de 20 lux (2 bujías-pie);

f) El alumbrado de las demás partes del buque por donde circulen las personas encargadas de los trabajos de manutención, deberá ser de un mínimo de 8 lux (0.8 bujías-pie);

g) Las condiciones previstas se aplican al alumbrado medido en el plano horizontal a una altura de 90 cm (3 pies) sobre el plano de trabajo;

h) Las disposiciones contenidas en este artículo se aplican principalmente a la manipulación de mercancías diversas; conviene tenerlas en cuenta en los proyectos para nuevas instalaciones de alumbrado y no deberán excluir la necesidad de recurrir a instalaciones complementarias de alumbrado en los lugares especialmente peligrosos, como las pasarelas entre la borda y el muelle, las escalas de portalón y los desglosamientos del borde del muelle;

i) Las instalaciones para el alumbrado artificial deberán proporcionar un alumbrado suficientemente uniforme y continuo; no deberán deslumbrar ni producir sombras que puedan ocultar un peligro;

j) Las personas que se trasladen de una zona a otra no deberán tener que pasar bruscamente de un lugar alumbrado a otro sin luz.

/5. Ventilación.

5. Ventilación. En todos los lugares donde se manejen mercancías, se tomarán medidas eficaces para asegurar una ventilación conveniente del lugar y la renovación del aire.

6. Maquinaria

a) Los motores, ruedas dentadas, aparatos de transmisión por cadena o fricción, árboles y tuberías de vapor situadas a bordo de un buque o en el muelle, o en lugares próximos a aquéllos en que trabajan o circulan los estibadores, deberán estar eficazmente protegidos, dentro de lo posible, sin perjuicio de la seguridad de maniobra del buque (a menos que presenten por su colocación o construcción una garantía equivalente);

b) No se retirarán los dispositivos de protección mientras las máquinas estén en servicio. En el caso de que se haga, deberán reintegrarse lo más pronto posible y siempre antes de que las máquinas reanuden su servicio normal;

c) No se podrá revisar, lubricar, arreglar, o reparar una máquina en movimiento que carezca de una protección eficaz, a menos que lo hagan personas debidamente autorizadas;

d) Sólo podrán limpiarse las partes de una máquina cuando esté detenida;

e) Cuando se detenga una máquina para realizar trabajos de mantenimiento o reparación, se tomarán las medidas necesarias para impedir que se ponga en movimiento intempestivamente.

7. Instalaciones eléctricas. Generalidades

a) Las instalaciones y los circuitos eléctricos que se utilicen en las dependencias portuarias se planearán y estarán construídos, dispuestos, protegidos y mantenidos de manera que se elimine cualquier peligro, de acuerdo con las disposiciones de la legislación nacional y de la autoridad competente. A falta de dichas disposiciones, habrá que atenerse a lo que establezca el "Reglamento-tipo de seguridad para establecimientos industriales", que utilice el gobierno y la industria;

b) Solamente las personas debidamente autorizadas podrán colocar, arreglar, inspeccionar, reparar, mudar o quitar las instalaciones o circuitos eléctricos;

c) Con el fin de evitar cualquier peligro, se colocarán dispositivos eficaces que permitan, en caso necesario, cortar la corriente en las diferentes partes de la instalación;

/d) Las instalaciones

d) Las instalaciones eléctricas móviles deberán inspeccionarse una vez al día, cuando menos, por una persona competente;

e) Las instalaciones eléctricas que deban utilizarse en lugares donde haya peligro de explosión deberán reunir las características prescritas para esos lugares;

f) Las instalaciones eléctricas expuestas a la intemperie deberán estar protegidas en debida forma contra la humedad y la corrosión;

g) Todas las partes metálicas que no conduzcan corriente deberán ser conectadas con tierra; de lo contrario, deberán tomarse las medidas necesarias para que queden aisladas;

h) Los conductores móviles o los cables flexibles se pondrán lejos de las tomas y de todas las máquinas en movimiento;

i) Las lámparas eléctricas móviles se utilizarán solamente cuando:

i) No se pueda instalar permanentemente un alumbrado suficiente;

ii) No se utilice corriente de alta tensión.

8. Escalas

a) Las escalas metálicas, de madera, de cuerda o de cualquier otro material, utilizadas por los estibadores, deberán estar construidas de material sólido, ser lo suficientemente resistentes para el uso a que se destinen y conservadas en forma conveniente;

b) Las escalas de madera no estarán pintadas, sino impregnadas con aceite o cubiertas con un barniz claro, o una capa protectora transparente;

c) Siempre que sea posible, las escalas deberán sobresalir a una altura de un metro (3 pies 3") en relación con el nivel terminal superior al cual dan acceso, o estar provistas de una agarradera colocada a la misma altura.

d) Las escalas fijas no deberán apoyarse en un suelo poco firme;

e) Las escalas fijas deberán estar convenientemente armadas y sujetas;

f) No se utilizará una escala en los casos siguientes:

i) Cuando le falte un escalón o esté estropeado;

ii) Cuando algún escalón se haya fijado con clavos, grapas, o en forma similar.

/g) Una persona

g) Una persona competente revisará periódicamente las escalas, deberá ponerlas inmediatamente fuera de servicio en caso de que presenten desperfectos peligrosos;

h) Cuando se usen escalas, éstas deberán estar construidas de manera que permitan a los estibadores conservar las dos manos libres tanto para subir como para bajar;

i) En el caso de que los estibadores necesiten utilizar una escala y transportar objetos, se les proporcionarán cinturones, bandas, cinchas, correas y demás artefactos que faciliten el transporte y permitan sujetarse a la escala con una mano;

j) Las escalas fijas de madera se depositarán en un lugar seco y bien ventilado.

9. Herramientas de mano

a) Las herramientas de mano deberán ser de buena calidad, de construcción sólida y ser conservadas de manera que puedan utilizarse sin peligro;

b) Las herramientas de mano serán revisadas periódicamente por alguna persona competente, y las defectuosas se retirarán de inmediato para ser sustituidas o reparadas.

10. Pretiles y barandillas

a) Los pretiles que protegen las escotillas, las escalas de portalón y las barandillas deberán estar construidos de material sólido y suficientemente resistente; y, salvo disposición en contrario de la presente ley, tener una altura mínima de 76 cm (2 pies 1/2), formarse con dos cables o cadenas tensos fijados en postes, y en caso necesario, con un plinto para impedir caídas de personas u objetos. El cable o la cadena intermedios deberán quedar a una altura de 50 cms (1 pie 8") aproximadamente.

Los postes estarán colocados a una distancia de 2 metros unos de otros (6 pies 6") como máximo, y sujetos en forma que no puedan salirse accidentalmente de sus soportes. Los plintos tendrán una altura de 15 cms (6") y deberán estar fijados sólidamente;

b) Los pretiles no tendrán bordes cortantes;

c) Los pretiles se conservarán en buen estado;

d) Los protectores provisionales de las escotillas, plataformas sobrealzadas, etc., tendrán, en caso de ser posible, una altura de 90 cms (3 pies) como mínimo y se construirán con:

/i) Dos cables

i) Dos cables o cadenas tensas y postes;

ii) Una cuerda bien tensa y fijada sólidamente.

11. Protección contra incendios

a) Los lugares donde trabajen los estibadores deberán contar para caso necesario, con:

i) Un extinguidor apropiado para incendios;

ii) Una provisión suficiente de agua con la presión necesaria;

b) Las personas que sepan emplear los extintores podrán, durante las horas de trabajo, utilizarlos de inmediato cuando se requiera su ayuda;

c) El material de extinción deberá conservarse en buen estado y se revisará periódicamente;

d) En cada puerto, la autoridad competente determinará el lugar y el momento en que se permita fumar, según las circunstancias.

B. Desembarcaderos y muelles

12. Revestimientos

a) Las vías de acceso regulares en los muelles o lugares similares que utilicen los estibadores para llegar a un sitio de trabajo, se conservarán limpias para garantizar la seguridad de los trabajadores;

b) Los terraplenes de los muelles se mantendrán completamente secos y aplanados, de manera que faciliten la entrada a los depósitos.

c) Los sumideros y colectores quedarán convenientemente cubiertos, cercados y mantenidos en buen estado, y se colocarán en los lugares necesarios;

d) Los desembarcaderos y muelles en los que circulen vehículos de motor o de otra clase, deberán estar bien construídos, revestidos con material resistente y sólido, para garantizar la seguridad del transporte, y deberán mantenerse en buen estado.

/13. Cercado de

13. Cercado de lugares peligrosos

a) Tomando en cuenta las necesidades del tráfico y del servicio, se protegerán debidamente todas las secciones peligrosas que pueda haber en las vías de acceso a los lugares de trabajo (aberturas, vueltas y bordes peligrosos);

b) Los pasos peligrosos sobre los desembarcaderos estarán debidamente protegidos por ambos lados. Esta protección se prolongará en ambos extremos por un espacio suficiente, que no excederá de 4.5 mts (5 yardas);

c) Las zanjas, fosas y demás aberturas y excavaciones peligrosas tendrán sólidas tapaderas o estarán rodeadas de pretiles apropiados;

d) Cuando los desembarcaderos y muelles estén en un plano muy inclinado en dirección al agua, el borde exterior deberá quedar lo más protegido posible.

14. Estorbos

a) No se colocarán mercancías en los desembarcaderos y muelles, ni se estacionarán vehículos que obstruyan el acceso a las pasarelas o a las construcciones, o a los buques, a las grúas y a las máquinas similares;

b) Los espacios reservados a lo largo del muelle o desembarcadero deberán tener un ancho mínimo de 90 cms (3 pies) y no presentar ningún obstáculo, con excepción de las construcciones fijas, aparatos y máquinas en servicio.

15. Puertas de entrada. Cuando los desembarcaderos y las zonas de trabajo estén bardados y la circulación lo justifique, se destinará una puerta especial para los peatones.

C. Medios de acceso a los buques

16. Disposiciones generales

a) Para hacer posible el trabajo de los estibadores a bordo, se pondrá a su disposición un número suficiente de medios de acceso al buque que sean apropiados y que ofrezcan garantías de seguridad;

b) Estos medios de acceso consistirán:

i) En caso de ser posible, en la escala de portalón del buque, una pasarela y otro dispositivo análogo;

ii) En los demás casos, en una escala, una escalera, una escala de cuerda con travesaños planos u otros dispositivos análogos;

/c) Los medios

c) Los medios de acceso estarán construídos con material sólido y suficientemente resistente. Estarán firmemente unidos y se conservarán siempre en buen estado;

d) Los medios de acceso estarán dispuestos de tal manera que en lo posible no circule ninguna carga sobre ellos;

e) Los estibadores utilizarán únicamente los medios de acceso definidos y previstos en el presente capítulo, excepto en caso de autorización especial.

17. Escalas de portalón

a) Las escalas de portalón de los buques deberán:

i) Tener una anchura de 55 cm (22") como mínimo;

ii) Según las necesidades, contar con plataformas;

iii) Tener dos costados y a lo largo de ellos los pretiles o barandillas que dispone el párrafo 10.

iv) Estar construidas de manera que permita fijarlas convenientemente con ganchos y ataduras sin que haya peligro de que se muevan o resbalen;

b) Las escalas de portalón estarán fijadas en tal forma que cuando se las utilice en puertos expuestos a las mareas, el nivel de la plataforma inferior pueda adaptarse al del muelle u otro lugar en que se atraque, según la marea;

c) Cuando la distancia entre el muelle y el buque resulte demasiado grande para que pueda atravesarse con seguridad, se colocará un puente u otro medio seguro de acceso entre la plataforma inferior de la escala de portalón y el punto de atraque;

d) Si los peldaños de la escala de portalón no están articulados y la inclinación de la escala es inferior a 30 grados, deberá colocárseles a lo ancho planchas con cuñas transversales a intervalos regulares.

18. Pasarelas

a) Las pasarelas deberán:

i) Tener una anchura de 55 cm (22 pulgadas) como mínimo;

ii) Tener dos costados, y a todo lo largo los pretiles apropiados que se indican en el párrafo 10.

/b) Las pasarelas

b) Las pasarelas estarán provistas de cuñas transversales a intervalos apropiados;

c) En las pasarelas que giren horizontalmente sobre una plataforma, el punto de reunión (puente, plataforma-estribo), deberá quedar protegido eficazmente por pasamanos rígidos, cables o cuerdas;

d) Los discos o el rodillo que se encuentren en la extremidad inferior de las pasarelas estarán provistos de un dispositivo que evite accidentes en los pies cuando los buques se muevan; nunca deberán colocarse tableros de escotilla bajo los discos o rodillos de los puentes;

e) En las pasarelas no deberá haber ningún obstáculo;

f) Las pasarelas no deberán tener una inclinación peligrosa. Cuando la colocación del buque haga inevitable una gran inclinación de la pasarela, la entrada al mismo se hará por la escala de portalón o por cualquier otro lugar.

19. Escalas

a) Escalas de cuerda. Las escalas de cuerda que se utilicen como medio de acceso a los buques deberán:

i) Tener una longitud y una anchura suficientes y estar construidas de manera que se puedan fijar sólidamente a los buques;

ii) Construirse y fijarse de tal manera que, en lo posible, no se tuerzan o balanceen;

iii) Tener escalones espaciados regularmente cada 25 cms (10") como mínimo y cada 35 como máximo (14");

iv) Tener escalones que ofrezcan al pie una superficie mínima de 10 cm (4"), de largo por 30 cm (12") de ancho como mínimo, y un buen asidero para las manos en las cuerdas;

v) Tener los escalones sujetos en tal forma que no se tuerzan, se vuelvan o se caigan;

b) Las escalas de cuerda que tengan más de 3 m (10 pies) de largo deberán sujetarse con el número suficiente de travesaños para que se impida que giren sobre de su eje;

c) Las escalas de cuerda sujetas a los lados de los buques para que sirvan de acceso a los chalanes o balsas serán siempre de una longitud que les permita llegar a la superficie del agua;

/d) Las escalas de

d) Las escalas de cuerda deberán quedar colgadas, replegadas o extendidas, y no deberán tener pliegue de ninguna clase que pueda desdoblarse y hacer caer a quienes las utilicen;

e) Escalas de madera. Las escalas de madera que se utilicen como medio de acceso a los buques deberán:

i) Tener una anchura neta de 50 cms (20") como mínimo;

ii) Estar sólidamente atadas y protegidas contra resbalones y caídas laterales;

iii) Estar colocadas de manera que quede un espacio libre de 15 cm (6") como mínimo detrás de los escalones.

20. Estribos del pavés. Cuando la extremidad superior de una escala o de un puente descanse en el pavés o encima del mismo, sus estribos u otros dispositivos apropiados sujetos sólidamente deberán:

a) Unir el pasamanos del pavés al puente;

b) Brindar un asidero sólido, por ejemplo un pasamanos o un poste.

21. Pasarelas de manipulación

a) Las pasarelas de manipulación serán de material sólido, bien construídas, convenientemente fijadas por medio de tirantes, estarán si es posible, sólidamente sujetas y serán conservadas en buen estado;

b) Las pasarelas de manipulación no deberán sobrecargarse;

c) Las pasarelas de manipulación distintas a las caceras tendrán una anchura de 90 cm (3 pies) como mínimo, y si su altura excede en cualquier punto de 1.50 m en relación al muelle o al buque, estarán provistas de pasamanos de acuerdo con las disposiciones relativas del párrafo 10;

d) Las pasarelas de manipulación no presentarán una inclinación que signifique un peligro o provoque un cansancio excesivo;

e) En las pasarelas inclinadas se colocarán cuñas transversales a espacios adecuados para el tránsito; si deben circular carros por las pasarelas, las cuñas se reducirán a la longitud conveniente.

22. Atracado y desplazamiento de los buques

a) Los estibadores no tomarán parte en las maniobras de atracado y desplazamiento de los buques a menos que:

i) Estén autorizados por una persona responsable;

ii) Queden bajo la vigilancia de un oficial del buque.

/b) Como regla

b) Como regla general, durante de las maniobras de atracado y desplazamiento de buques, los estibadores no ejecutarán ningún trabajo en las calas, en las escotillas o con las máquinas de manipulación;

c) Cuando se amarren los buques, los trabajadores deberán colocarse lejos de los postes de amarre, evitando estacionarse en particular dentro del campo de acción de los cables de atracción de cabrestante.

D. Transporte acuático de estibadores

23. Disposiciones generales

a) Cuando los estibadores necesiten llegar por mar a un buque o a cualquiera otro lugar, o volver de él por necesidades de su trabajo, se pondrán a su disposición embarcaciones apropiadas, convenientemente equipadas y en buen estado de conservación;

b) Cuando las embarcaciones utilizadas para transportar a los estibadores se destinen también al transporte de bicicletas o mercancías, el número de personas autorizadas para transporte se reducirá en uno por cada bicicleta o por cada 76 Kg (186 lbs) de mercancía transportada;

c) Las embarcaciones para transportar estibadoresserán manejadas por una tripulación eficiente y experimentada.

d) Las embarcaciones no deberán ser en ningún caso sobrecargadas; el cuerpo de guardacostas, autorizará su cupo máximo que deberá quedar fijado en un lugar visible a bordo;

e) Se instalará en lugares convenientes el equipo de salvamento apropiado y en cantidad suficiente, al igual que arpones y fusiles cuando las embarcaciones deban atravesar zonas infestadas de tiburones y caimanes, en previsión de que algún hombre caiga al agua. El equipo se revisará periódicamente y se mantendrá en buen estado;

f) Durante el embarque, el trayecto y el desembarque, los estibadores deberán obedecer de inmediato todas las órdenes que les dirija la persona responsable de la embarcación;

g) Los estibadores no deberán usar embarcaciones distintas a las que se mencionan en este párrafo.

24. Embarcaciones de propulsión mecánica

Las embarcaciones de propulsión mecánica utilizadas para transportar estibadores deberán ajustarse a las disposiciones siguientes:

/a) Los estibadores

a) Los estibadores deberán quedar protegidos contra la intemperie;

b) El timonel deberá tener desde su puesto perfecta visibilidad;

c) Para evitar que los estibadores caigan al agua, las embarcaciones estarán provistas de un protector con altura mínima de 60 cm (2 pies); si los protectores tienen una altura inferior, se colocarán pasamanos de 75 cm (2 pies 6") como mínimo y además se instalará una barandilla central longitudinal sobre la quilla del buque para que los estibadores puedan agarrarse en caso de que haya marejada fuerte.

25. Embarcaciones de remo y vela. Podrán utilizarse embarcaciones de vela y remo para transportar estibadores con la condición de que ofrezcan garantías de seguridad.

26. Sitios de embarque y desembarque

a) Los estibadores serán embarcados y desembarcados sólo en lugares convenientes; se tomarán las medidas necesarias para garantizar su seguridad;

b) Los pontones y los desembarcaderos dispondrán de postes de amarre o cuñas suficientemente sólidas y bien sujetas para poder atar los cables y las cuerdas de las embarcaciones;

c) Los puentes que lleven a los pontones o desembarcaderos y a las partes de los muelles en donde no se amarran las embarcaciones, deberán tener por lo general pasamanos conforme a lo dispuesto en el párrafo 10;

d) Las escalas o escaleras que bajan hacia los pontones o desembarcaderos estarán provistas de un pasamanos fijo por el lado de tierra, y una cadena de protección por el lado del agua colocada a una altura mínima de 90 cm (3 pies) que pueda quitarse según el nivel de la marea;

e) En todos los lugares de embarque y desembarque deberá disponerse del equipo de salvamento que pueda necesitarse en caso de emergencia;

f) En los lugares visibles se colocarán instrucciones para auxiliar a quienes hayan caído al agua;

g) Los pontones y desembarcaderos que se hallen a un nivel particularmente elevado sobre la superficie del agua estarán provistos de escalas apropiadas;

h) Deberá comprobarse la solidez de los asientos izados por grúas desde el embarcadero al buque o viceversa, que se utilizan frecuentemente para el transporte de los estibadores o pasajeros, y se inscribirá en el respaldo con cifras claras el número de personas que puedan transportarse. Esta cantidad no deberá excederse bajo pena de multas elevadas a los responsables.

i) Cuando la luz natural resulte insuficiente, los pontones, desembarcaderos, puentes y pasarelas y estribos que lleguen al agua, deberán disponer de iluminación artificial apropiada.

/Parte II.

Parte II. Operaciones de manipulación

A. Protección de las escotillas

1. Pasamanos alrededor de las escotillas

a) Las escotillas de bodega cuya profundiad exceda de 1.5 m (5 pies) y que no queden debidamente protegidas por las brazolas hasta una altura de 75 cms (2 pies 6") como mínimo, deberán quedar, cuando no estén en servicio, cercadas por una barandilla de 90 cm de altura (3 pies) o cerradas para que los trabajadores no corran el riesgo de caer a la bodega; se tomarán las medidas apropiadas y se proporcionará el material necesario para sujetar la barandilla.

El cuerpo de guardacostas podrá dispensar de las obligaciones que acaban de señalarse a los barcos para los cuales dichas disposiciones sean de difícil aplicación;

b) La barandilla tendrá las características que se indican anteriormente;

c) A reserva de hacer las modificaciones necesarias, las disposiciones anteriores se aplicarán a las demás escotillas y aberturas en las cubiertas cuando se considere indispensable para garantizar la seguridad de los estibadores.

2. Forma de las brazolas. Los salientes con aristas deberán redondearse para evitar que se enganchen o deterioren los cables.

3. Paredes en las que se colocarán asideros. Las paredes situadas a menos de 1 m (3 pies 3") de las brazolas o de los bordes de las escotillas de los entrepuentes estarán provistas de asideros, cables tensos o barandillas.

4. Redes protectoras en las escotillas

a) Cuando se efectúen manipulaciones sobre dos puentes diferentes a la vez, la parte abierta de la escotilla del puente más elevado deberá estar protegida con redes, cables o tablas o en cualquier otra forma que impida la caída de personas o mercancías;

b) Las redes de seguridad no deberán sujetarse a los paneles de las escotillas;

c) Los trabajadores que se encuentren en una bodega sobre una escotilla cerrada parcialmente, o sobre un apilamiento de mercancías de gran altura, deberán ser protegidos con ayuda de una red tensa o por medio de cualquier otra defensa apropiada para evitar caídas.

/B. Acceso a las

B. Acceso a las bodegas

5. Disposiciones generales

a) Los medios de acceso a las bodegas, a los entrepuentes, a los pañoles u otras partes similares de un buque consistirán en escalas o escaleras de bodega fijas;

b) Si por circunstancias especiales no se puede colocar una buena escalera de bodega fija, se podrán autorizar escalas rígidas móviles siempre y cuando se cumpla con lo dispuesto en el presente código al respecto;

c) Las escalas de cuerda en las bodegas se utilizarán únicamente como complemento de los medios de acceso mencionados en a) y b);

d) Los estibadores deberán utilizar únicamente los medios de acceso a que se hace referencia en estas líneas;

e) Siempre que sea factible, se asegurará el acceso a las bodegas por escotillas separadas provistas de una escala inclinada con barandilla que atraviese todos los puentes y llegue hasta la bodega inferior;

f) Por regla general, se instalará una escala fija en cada extremo de las escotillas, salvo cuando por la pequeña dimensión de éstas, se considere innecesaria dicha precaución;

g) Cuando por cualquier causa se estime peligrosa una escala de bodega, un asidero o una cuña, deberán cerrarse inmediatamente al tránsito y sustituirse por medios de acceso apropiados;

h) Se dará parte inmediatamente al comandante de a bordo cuando se adviertan escalas, asideros, cuñas, etc., dañados o deformados ligeramente; el comandante de a bordo tomará las medidas necesarias para remediar cualquier desperfecto.

6. Entrada

a) El espacio próximo a las escalas y escaleras de bodega será de una anchura mínima de 40 cm (16") y estará libre de obstáculos;

b) Las aberturas separadas, (como las escotillas de personal) que den acceso a las escalas de bodega, dejarán un paso libre de 60 x 60 cm (2 x 2 pies) para cada escala; cuando para cerrar las aberturas se utilicen tableros con bisagras, deberán contar con la protección necesaria para evitar caídas al estar abiertas.

/c) Cuando el

c) Cuando el acceso a las escalas fijas de bodega sea peligroso por poder provocar la caída de las mercancías, se dispondrá de inmediato de escalas móviles.

7. Escalas, brazolas

a) Las escalas fijas de bodega tendrán en toda su longitud, un espacio libre mínimo de 30 cm (1 pie) entre sus lados y brindarán un apoyo a los pies cuya profundidad, unida al espacio que quede detrás de la escala, sea de 15 cm (6 pulgadas) como mínimo.

b) Los escalones deberán:

i) Haber sido cortados al hilo de la madera;

ii) Estar sujetos firmemente;

iii) Estar colocados a espacios regulares de 25 cm (10") como mínimo y de 35 cm (14") como máximo;

iv) Contar con los asideros necesarios para las manos;

c) Las escalas tendrán la longitud suficiente;

d) Las escalas no se colocarán en lugares poco accesibles;

e) Las escalas fijas de bodega que se instalen en el borde de las escotillas para unir los puentes deberán colocarse unas a continuación de otras;

f) Las escalas que no estén en el borde de la escotilla deberán hallarse lo bastante retiradas para disponer de rellanos seguros;

g) Si la longitud de una escala de bodega fija, o la longitud total de varias escalas colocadas unas a continuación de otras es superior a 9 m (30 pies), la escala o las escalas tendrán un descansillo cada 9 m (30 pies) o fracción;

h) Las escalas fijas de bodega se prolongarán hasta la cara inferior de los tableros de escotillas; las escalas fijas de bodega que no lleguen hasta la cara inferior de los tableros de las escotillas deberán alargarse por medio de dispositivos colocados a su misma altura y que aseguren un agarradero sólido para las manos y los pies en la pared de las brazolas (por ejemplo cuñas o entalladura);

i) Las cuñas, entalladuras y demás dispositivos similares deberán:

i) Estar construídos y fijados de manera que ofrezcan seguridad;

ii) Presentar una anchura de 30 cm (1 pie) como mínimo, y un apoyo a los pies cuya profundidad unida al espacio que queda detrás de los dispositivos, sea de 15 cm (6") como mínimo;

iii) brindar a

iii) Brindar a las manos un apoyo sólido y estar construídas en forma tal que no haya peligro de que los pies resbalen lateralmente;

iv) Estar colocadas a los mismos intervalos que los escalones de la escala de bodega;

v) Prolongarse hasta una distancia de 45 cm (18") como mínimo del borde superior de la brazola;

j) Las cuñas se fijarán a las brazolas en una forma que permita obtener una resistencia mayor que la que puede obtenerse mediante la soldadura en punta de los extremos de las cuñas; deberán quedar fijadas de tal modo que la cuña se doble antes de romperse;

k) En lo alto de cada escala se colocará un asidero para las manos; se colocarán asideros especiales muy reforzados en las brazolas que por sí mismas no ofrezcan una buena agarradera y otros que sobresalgan del nivel del puente en los tabiques de los orificios para el personal de emergencia;

l) Cuando las escalas lleguen al borde superior de cubas profundas o sobre un puente descubierto con escotillas sin brazolas, deberán colocarse una o dos agarraderas fijas para las manos, a la distancia apropiada de lo alto de la escala;

m) Cuando la bodega esté permanentemente atravesada por tabiques longitudinales o por cubichetes móviles, deberán colocarse escalas fijas a cada lado de los tabiques;

n) Los túneles para comunicar las escalas fijas de bodega tendrán a cada lado escalas, o el número suficiente de cuñas;

ñ) Ninguna mercancía podrá colocarse a una distancia menor de 15 cm (6") detrás de los peldaños de una escala;

o) Las brazolas cuya altura sobre el puente exceda de 90 cm (3 pies), tendrán en el costado exterior y a intervalos apropiados, cuñas, o entalladuras adecuadas y quedar cerca de las escalas de la bodega.

8. Iluminación

a) Queda prohibido entrar a los lugares de a bordo que no estén iluminados, o lo estén mal, sin una lámpara portátil, protegida por vidrio, que brinde garantías de seguridad; dichas lámparas deberán encontrarse en un lugar accesible;

/ b) Queda prohibido

b) Queda prohibido utilizar flama descubierta para el alumbrado en las bodegas;

c) Las lámparas portátiles estarán dotadas de un dispositivo protector que impida que entren en contacto con sustancias inflamables o combustibles;

d) Las instalaciones de alumbrado que deban utilizarse en las bodegas donde pueda haber peligro de explosión, serán de un tipo apropiado al lugar.

9. Salidas de emergencia. Se tomarán las precauciones necesarias para facilitar la salida rápida de los estibadores que manipulen carbón u otras mercancías a granel en una bodega o en un entrepuente.

C. Cubiertas de los buques

10. Construcción

a) Empavesado, sobrepuentes. Las cubiertas superiores a donde deban subir los estibadores para realizar maniobras de manipulación portuaria, estarán provistos, por el lado que da al agua, de barandillas construídas y colocadas a la altura necesaria para evitar caídas accidentales por la borda; las barandillas serán corridas y sólo tendrán aberturas formadas por partes movibles en la distancia mínima estrictamente necesaria; al colocarse las partes móviles deberán sujetarse firmemente;

b) Escalas. Las escalas que lleven del puente superior o del castillo al puente principal deberán estar colocadas de forma que disminuya en lo posible el peligro de que los estibadores sean alcanzados por las mercancías que se estén manipulando, o caigan en una bodega abierta desde la escala;

c) Canalizaciones del vapor. Las compuertas, llaves de desagüe y las uniones de los canales de vapor se mantendrán en buen estado.

i) Todo escape de vapor se pondrá sin pérdida de tiempo en conocimiento del comandante de a bordo, que deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para remediar la situación;

ii) Se tomarán las medidas necesarias para evitar que se dañen los canales de vapor (tuberías de vapor) o sus accesorios por la mercancía que se esté manipulando o por las máquinas cargueras.

/d) Puentes sin

d) Puentes sin borda. (Armazones de claraboya). Cuando se realicen trabajos sobre puentes sin borda, se colocará una plataforma que ofrezca una superficie segura, a no ser que en el espacio bajo el puente haya mercancías cuya altura superior se encuentre a menos de 60 cm (2 pies) del nivel del puente.

Cuando no haya acceso a los puentes sin borda por escalas fijas de bodega, se proporcionarán medios adecuados de acceso que ofrezcan garantía de seguridad, como por ejemplo, escalas móviles.

11. Carga sobre la cubierta

a) La carga sobre el puente deberá estibarse tomando medidas eficaces para permitir:

i) Acceso seguro a las grúas y a las escalas, así como a los puestos destinados a las señales;

ii) Que las grúas que se utilicen durante las operaciones de manipulación puedan manejarse en condiciones de seguridad;

b) Para facilitar el acceso hasta la carga estibada en la cubierta y el paso sobre dicha carga o el acceso a las escalas de las bodegas o las cabrias, se deberán instalar sólidamente escalones y escalas móviles;

c) Entre las brazolas de escotilla y las barandillas de los costados del barco, deberá dejarse enteramente libre un espacio mínimo de 90 cm (3 pies) de ancho, para el estibador encargado de dar las órdenes de manipulación;

d) Caminos de tablas encima de la carga estibada en la cubierta. Cuando la superficie de la carga en el puente sea irregular, se colocarán tablones seguros para el paso entre la proa y la popa del barco y entre sus dos costados;

e) Barandillas que se instalarán en los puentes. Cuando la carga que vaya en el puente quede colocada a lo largo de las barandillas del barco o de las brazolas de escotilla, y a una altura desde la cual ni las barandillas ni las brazolas protejan a los estibadores de una caída por la borda o a una bodega abierta, se colocará un pasamanos provisional;

f) Fijación de obenques y mástiles de carga. Mientras la carga sea estibada a lo largo de las barandillas del buque o sobre ellas, se construirá una instalación para fijar obenques o mástiles de carga donde proceda, para evitar que los estibadores tengan que pasar por la carga.

/g) Disposiciones

g) Disposiciones sobre escotillas

i) Cuando las mercancías se arrumen sobre la cubierta o en un entrepuente, si se van a abrir las escotillas durante las escalas intermedias antes de la descarga de esas mercancías, aquellas serán colocadas de manera que dejen un espacio libre mínimo de 90 cm (3 pies) alrededor de las brazolas o de la parte de la escotilla que vaya a abrirse al hacer escala;

ii) Cuando no sea posible tomar la precaución antes aludida, se dispondrán abrazaderas o cuerdas para permitir a los estibadores retirar y volver a colocar en su lugar los barrotes, travesaños y tableros que cierran la escotilla;

iii) Se pintará una raya que delimite el espacio libre de 90 cm (3 pies) de ancho que deberá dejarse alrededor de las brazolas.

h) Estiba sobre los tableros de la escotilla. Cuando las mercancías deban colocarse sobre escotillas cerradas:

i) Se tomará en cuenta el peso máximo que puedan soportar esos tableros;

ii) Los encargados de la supervisión deberán comprobar que las barras y barrotes estén bien colocados, y que los tableros estén bien asentados y unidos;

iii) Deberá comprobarse asimismo que los barrotes y los tableros de las escotillas se hallen en buen estado;

i) Vehículos. Vehículos, como carros elevadores de cabria, solamente se usarán para transportar mercancías hasta o encima de las escotillas del entrepuente cuando se haya tomado en cuenta previamente la capacidad de resistencia de los tableros de escotilla con relación a la carga que soporten las ruedas del vehículo;

j) Señales. Cuando el buque tenga una carga estibada sobre la cubierta se tomarán las disposiciones necesarias para que el conductor de la grúa pueda ver al encargado de hacer las señales de manipulación.

/D. Aparatos y

D. Aparatos y maquinarias de manipulación a bordo

12. Construcción y mantenimiento de aparatos e instrumentos

a) Generalidades. Todas las partes de los aparatos e instrumentos de manipulación deberán:

i) Estar cuidadosamente construídos, con material de buena calidad y ofrecer la resistencia requerida;

ii) Ajustarse a las normas nacionales aplicables;

iii) Conservarse con cuidado y en buen estado.

b) Tambores de cable. Los tambores de cable deberán tener una anchura suficiente para admitir la longitud del cable necesario para la carga y cuando menos tres vueltas extras en el extremo anclado y reservar en el otro el lugar necesario para una espira de reserva.

i) El amarradero del cable se encontrará en un lugar de fácil acceso;

ii) La inclinación del cable sobre un plano perpendicular al eje del tambor no deberá exceder de 1/16 para los cables de carga y 1/12 para los de amantillar;

iii) El tambor tendrá forma de carrete y sus dos costados deberán sobresalir por lo menos 2 1/2 veces el diámetro del cable sobre el nivel más alto a que quede enrollada la totalidad del mismo.

c) Frenos. Los aparatos de manipulación (cabrias, grúas, etc.) estarán provistos de frenos de carga que puedan detener y parar eficazmente cuando menos una carga de 1 1/2 veces la carga máxima prevista. Los frenos deberán:

i) Funcionar sin golpear;

ii) Tener los dispositivos de regulación simples y fácilmente accesibles;

iii) Tener remates que se puedan quitar fácilmente para renovar los aparejos;

iv) Los frenos de mano no deberán necesitar una fuerza superior a 16 Kg (36 lbs);

v) Los frenos movidos con el pie no necesitarán una fuerza superior a 32 Kg (70 lbs);

vi) Las fuerzas indicadas en los párrafos iv) y v) se reducirán sensiblemente cuando los frenos se utilicen en el ciclo normal de servicio de una grúa.

/d) Tablero de

d) Tablero de mandos. Los mandos de los aparatos de manipulación deberán:

i) Estar colocados de manera que, desde su sitio, el conductor pueda tener el espacio suficiente para maniobrar, con perfecta visibilidad, sin que le estorbe la carga o los cables, y en forma que ninguna carga pase sobre él;

ii) Estar situados de manera que el conductor de la cabria no se encuentre en el trayecto de la polea de pedal;

iii) Llevar claramente indicada en español su función y la forma en que deban ser utilizados, indicación que podrá colocarse al lado de los mandos;

iv) Estar provistos, en caso necesario, de un seguro que evite movimientos accidentales;

v) La empuñadura de los mandos maniobrará en la dirección del movimiento de carga que se intente;

vi) El recorrido de las palancas de mano no será mayor de 60 cm (24");

vii) El recorrido de los pedales no será mayor de 25 cm (10");

viii) Los pedales de los frenos deberán tener una superficie antiderrapante.

e) Aparatos eléctricos de manipulación. Los aparatos eléctricos de manipulación se instalarán de la manera siguiente:

i) El motor de carga no podrá ponerse en marcha hasta que los mandos se hayan colocado en el punto muerto;

ii) El freno entrará en acción automáticamente en caso de que se interrumpa o baje la tensión de corriente que alimenta el motor;

iii) Cuando exista una corriente auxiliar, el interruptor del sistema auxiliar no podrá poner en marcha o permitir que continúe en movimiento el motor de carga, aflojando el freno o dejándolo aflojar;

iv) Se colocará un interruptor auxiliar a una distancia próxima al lugar donde se maniobre con cabrias eléctricas;

v) Los estibadores que trabajen en las palancas de las cabrias deberán poder cortar rápidamente la corriente.

f) Aparatos con motor de combustión interna. Los aparatos de manipulación que se mueven por un motor de combustión interna estarán construídos de manera que imposibilite que la carga pueda caer por su propio peso cuando se pare el motor.

/13. Pruebas de

13. Pruebas de aparatos y maquinaria

a) Disposiciones generales. Todos los aparatos y máquinas de manipulación, sus accesorios fijos y las cadenas y cables metálicos que forman parte de su mecanismo deberán someterse a pruebas adecuadas antes de ser puestos en servicio; y un técnico certificará la carga máxima que puedan soportar en las condiciones precisadas en este párrafo y en los párrafos 14 y 15 siguientes;

b) Cabrias y mástiles de carga. Toda cabria, al igual que el conjunto de su equipo y accesorios (comprendidos los mástiles de carga, cadenas y demás partes) deberán ensayarse con cargas superiores a la máxima que tengan autorizada en la siguiente proporción:

Carga máxima	Carga de prueba
Hasta 20 toneladas	25 por ciento más
De 20 a 50 toneladas	5 toneladas más
Más de 50 toneladas	10 por ciento más

i) La carga de prueba se levantará con los aparejos corrientes del buque y se procurará que el mástil de carga forme con la horizontal un ángulo que no exceda de 15 grados, o, cuando no sea posible, el más pequeño que las circunstancias permitan;

ii) El ángulo con el cual se haya hecho la prueba se indicará en el certificado de prueba;

iii) La carga de prueba, una vez levantada, deberá manipularse lateralmente lo más lejos posible en ambos sentidos, y se comprobará el buen estado de los frenos;

iv) Por regla general, todas las pruebas se efectuarán en las condiciones que se especifican en este artículo con cargas taradas. No se admitirá excepción a esta regla en el caso de buques nuevos;

v) Cuando se cambie o se retire la máquina, se podrán utilizar dinamómetros mecánicos o hidráulicos, si no se dispone de cargas taradas;

vi) Cuando se utilicen dinamómetros de muelle o hidráulicos, el instrumento que se emplee deberá ser preciso y la prueba no se considerará satisfactoria si la marca no se conserva invariable durante cinco minutos como mínimo.

/c) Grúas, ganchos,

c) Grúas, ganchos, etc. Toda grúa y aparato de carga, como la totalidad de sus accesorios, deberán probarse con una carga superior a la máxima que vayan a soportar, en la proporción siguiente:

Carga máxima	Carga de prueba
Hasta 20 toneladas	25 por ciento más
De 20 a 50 toneladas	5 toneladas más
Más de 50 toneladas	10 por ciento más

i) La carga de prueba se levantará y maniobrará lateralmente lo más lejos posible hacia ambos lados;

ii) Si la flecha de la grúa es de alcance variable, la grúa se probará con la carga de prueba dispuesta en el párrafo a), en los alcances máximo y mínimo;

iii) Para las grúas hidráulicas, que por limitaciones de la presión no puedan levantar una carga igual a la señalada como admisible normalmente más 25 por ciento, se comprobará cuál es el peso máximo que dichas grúas puedan levantar.

iv) Durante la prueba, se ejecutarán lentamente todas las maniobras del servicio nor (levantamiento, orientación y apilamiento);

v) Además, las grúas deberán probarse con la carga máxima apropiada y durante la prueba todas las maniobras efectuadas durante el servicio normal —levantamiento, orientación y apilamiento—, se ejecutarán con la mayorrapidez.

d) Cables metálicos. Los cables metálicos se probarán sobre una muestra; se probará la resistencia de un trozo de los mismos, forzándolo hasta que se rompa;

e) Máquinas móviles. Todas las piezas de las máquinas móviles (formen parte o no de los accesorios de un aparato de manipulación) se probarán con una carga igual a la que figura en la tabla siguiente para cada pieza:

Pieza	Carga de prueba
Cadena, argolla, garfio, manijas o gancho	100 por ciento más de la carga máxima que soportarán
Polea de una sola rueda	300 por ciento más de la carga máxima
Poleas de varias ruedas con carga máxima inferior o igual a 20 toneladas	100 por ciento más de la carga máxima

/Poleas de varias

Poleas de varias ruedas, con carga máxima superior a 20 toneladas pero inferior o igual a 40	20 toneladas más de la carga máxima
Poleas de varias ruedas, con una carga máxima superior a 40 toneladas	50 por ciento más de la carga máxima
Cadenas calibradas empleadas con poleas movidas a mano y argollas, garfios, manijas o ganchos que les estén unidos permanentemente	50 por ciento más de la carga máxima
Palancas de mano empleadas con cadenas calibradas y argollas, garfios, manijas o ganchos que les estén unidos permanentemente	50 por ciento más de la carga máxima

f) Inspección. Después de haber sido probados todos los aparatos de carga, con la totalidad de sus accesorios y todas las máquinas móviles, deberán revisarse las ruedas y los ejes de las poleas, desmontándolas para que se compruebe si alguna parte ha resultado dañada o deformada durante la prueba;

g) Modificaciones, reparaciones, renovaciones. Cualquier cadena, argolla, garfio, manija o gancho que se haya alargado, modificado o reparado por medio de soldadura deberá ser probado de nuevo en las condiciones indicadas en los párrafos e) y b).

i) En caso de que se hagan modificaciones importantes o se renueven aparatos y máquinas de manipulación, lo mismo que después de cualquier accidente, se efectuará, si se estima necesario, una prueba conforme a lo dispuesto en el párrafo 13 a);

ii) Se llevará nota de las pruebas en el registro respectivo.

14. Inspección y verificación

a) Todos los mástiles de carga y sus aditamentos permanentes, fijados en el mástil y en la cubierta, incluyendo las cadenas durmientes, deberán ser revisados por lo menos una vez al año, y examinados a fondo por un técnico al menos cada cuatro años;

b) Las grúas ganchos, cabrias y demás aparatos de carga serán sometidos a un examen que realizará un técnico cada doce meses;

/c) El examen a

c) El examen a fondo comprenderá un examen visual, completado cuando sea necesario con otros medios como el sondeo de martillo para que se pueda emitir un juicio certero sobre la seguridad de las piezas examinadas. En caso necesario se desmontarán los aparatos y las máquinas;

d) Las partes de las máquinas móviles de manipulación se renovarán siempre que cualquiera de sus dimensiones, en cualquier punto, haya disminuído en una proporción igual o superior a un 10 por ciento;

e) Los cables metálicos se renovarán en caso de desgaste, corrosión o cualquier otro desperfecto general, o si más del 10 por ciento del número total de hilos que lo forman estén rotos en cualquier trozo que tenga una longitud ocho veces superior al diámetro del cable;

f) Los resultados de las pruebas y exámenes se consignarán en el registro respectivo;

g) Mientras estén en servicio, los aparatos y máquinas de manipulación serán revisados diariamente por el encargado de maniobrar con ellas o por otra persona calificada.

15. Inscripción de la carga máxima

a) La carga máxima de utilización, se grabará de manera clara y permanente o se colocará en lugar bien visible por otro medio de inscripción claro y duradero, en las grúas, ganchos, mástiles de carga y demás aparatos y máquinas de manipulación;

b) Cuando se haga una sola indicación de la carga máxima soportable en un mástil de carga, la cifra indicada será la de carga máxima que soporta el mástil solo, con la inclinación más baja posible de la punta; pero si durante el levantamiento, el ángulo mínimo del cangrejo de carga con la horizontal no puede llegar a 15 grados por razones de seguridad, se deberá marcar igualmente el ángulo menor que se alcance.

16. Registros y certificados de los aparatos y la maquinaria

a) Se llevará un registro de los aparatos y máquinas de manipulación a bordo, que siga el modelo recomendado por la Oficina Internacional del Trabajo (Modelo No. 1). El registro se llevará íntegramente y se tendrá al día;

/b) El registro comprenderá

b) El registro comprenderá los certificados otorgados o admitidos por la autoridad competente, o copias autorizadas de dichos certificados, expedidos de acuerdo con los modelos recomendados por la Oficina Internacional del Trabajo, en lo que se refiere a:

i) Prueba y verificación de las cabrias, mástiles de carga y sus accesorios (Modelo No. 2);

ii) Prueba y verificación de grúas y otros aparatos de levantamiento y sus accesorios (Modelo No. 3);

iii) Prueba y verificación de cadenas, argollas, garfios, manijas, ganchos y poleas (Modelo No. 4);

iv) Prueba y verificación de cables metálicos (Modelo No. 5);

v) Tratamiento térmico de las cadenas, argollas, garfios, manijas y ganchos (Modelo No. 6);

vi) Examen de partes que no estén sujetas a un tratamiento térmico periódico (Modelo No. 7);

vii) Si se otorga un certificado general, deberá anexarse de la misma manera al registro;

c) Los registros y certificados se conservarán por un período no menor de cuatro años a contar de la fecha de la última inscripción.

17. Mástiles de carga

a) Disposiciones generales. Cuando los mástiles de carga estén aparejados:

i) Se destinará un conductor a cada cabria en servicio;

ii) Las personas que estén sobre la cubierta serán debidamente advertidas del comienzo de las maniobras.

b) Dispositivo de amantillar. Por regla general, no se utilizará como dispositivo de amantillar una palanca o un cable simple directamente fijado alrededor de una bita o de una cuña, salvo cuando este dispositivo se destine únicamente a cargas de menos de una tonelada.

i) Se tendrán las cabrias apropiadas para regular e inmovilizar los aparejos de amantillar (palanca o cable simple);

ii) Sin embargo, si en alguna ocasión se utilizan cadenas para nivelar el amantillamiento, deberán fijarse directamente a la cubierta con una armella apropiada.

/c) Si por razón

c) Si por razón de la longitud del mástil y del cangrejo de carga es imposible fijar el aparejo de amantillar directamente a la cubierta, cuando el cangrejo esté fuermente levantado, el cable de amantillamiento se pasará sobre una polea fijada a la cubierta y la cadena se fijará por una armella apropiada. Para más comodidad se colocará un martinete diferente;

d) Se colocarán herrajes especiales sobre el puente, el mástil o la parte saliente del cangrejo del mástil, para fijar a la vez la cadena de nivelación y la palanca del martinete;

i) Cuando se utilice un martinete o un andarivel deberán estar fijados al tambor o al cuerpo de la cabria;

ii) Independientemente del esfuerzo de tracción, los cables del aparejo de amantillar deberán tener un diámetro de 14 mm (9'16") como mínimo para facilitar la manipulación;

e) La carga máxima que deba soportar el aparejo de orientación de un mástil completo de carga (jarcias, palancas, poleas y cables de palancas de orientación, manijas, etc.) no deberá ser mayor de la que señala el cuadro que aparece al final del párrafo 17;

f) Obenque y demás soportes. En caso necesario, se colocarán soportes de resistencia apropiada para prevenir la falla eventual del aparejo de amantillar;

g) Todo obenque, soporte o cable similar estará sujeto a un lugar claro y en forma conveniente;

h) Cuando se utilicen soportes suplementarios se colocarán lo más cerca de los obenques que permitan las agarraderas del puente disponibles, formando el menor ángulo posible con ellas; los obenques estarán distribuidos de tal forma que su tensión con una carga ligera, sea un poco superior a la de los soportes suplementarios;

i) Todos los barandales y falsos barandales, o los obenques y soportes suplementarios agregados para evitar esfuerzos excesivos de los mástiles, berlingas, o mástiles de carga, quedarán tensos y fuertemente sujetos durante las operaciones de manipulación.

j) Poleas de

j) Poleas de pedal. Las poleas de pedal deberán tener un soporte para que al faltarles el peso de la carga queden detenidas antes de llegar a la plataforma o cubierta. Todo el mecanismo deberá mantenerse en buenas condiciones.

k) Cables de carga. Se evitará que el cable de carga roce sobre cualquier otra maniobra inmóvil o en proceso;

l) Cangrejos de carga. Los cangrejos de carga serán bajados a la cubierta para cambiar los aparejos o hacer las reparaciones; en caso de que no sea posible tomar esta precaución, y cuando algún hombre tenga que subir a los mástiles, se utilizará una silla de gaviero, pero de ninguna manera con ayuda de una cabria de abordo.

m) Empalmes de los mástiles de carga. Los empalmes de los mástiles de carga estarán protegidos por medio de una rondela y un perno que formen una chabeta asegurada por un pasador, para que no se muevan fuera de su encajamiento o zócalo.

n) El ángulo que formen los cables de carga con los mástiles acoplados no deberá normalmente exceder de 120 grados;

o) Mástiles de carga aparejados (dispositivo de cabo suelto). Por regla general, las cargas que se manipulen por medio de mástiles de carga aparejados no deberán exceder de la mitad de la carga máxima que soporte el mástil más débil y, en todo caso, se determinará teniendo en cuenta las condiciones reales en que se utilice; la carga máxima que puedan levantar los mástiles cuando sean aparejados se señalará en los certificados de prueba y verificación de los mismos (Modelo No. 2) , con todas las anotaciones complementarias útiles para conocer las condiciones de su uso;

p) Los cables de carga estarán acoplados en forma apropiada por medio de ganchos;

q) Obenques y soportes suplementarios de cable metálico suficientemente resistente se utilizarán sujetos en la forma conveniente; no se aplicará esta disposición en caso de que el obenque utilizado se haya construído especialmente para este dispositivo;

r) La carga máxima con que se utilicen los soportes suplementarios, y la resistencia de los lugares en que se fijen, se determinarán sobre la carga máxima de utilización de las máquinas acopladas y conforme a las normas reconocidas;

/s) Los mástiles

s) Los mástiles de carga estarán colocados y los obenques sujetos de tal manera que la fuerza desarrollada por los cangrejos de carga y los obenques se reduzca al mínimo. En particular:

i) La separación entre los cangrejos de carga se limitará a la estrictamente necesaria;

ii) Si el cangrejo del mástil de carga de bodega está orientado hacia la bodega, las proyecciones horizontales de los obenques o del cangrejo deberán formar ángulos rectos;

iii) Si el cangrejo del mástil de carga de bodega es paralelo al plano vertical longitudinal del buque, el obenque, cuando sea relativamente pesado, estará fijado antes del extremo del cangrejo si éste es ligero o está colocado sobre un mástil de carga corto; cuando el obenque sea relativamente ligero, estará fijado a la cabeza del cangrejo de carga, si éste es pesado;

iv) Cuando el cangrejo del mástil de carga de bodega se oriente hacia el exterior, el obenque estará fijado antes del extremo del cangrejo o, hacia atrás, lo más lejos posible, sin que el cangrejo llegue a doblarse.

La cabeza del cangrejo del mástil de carga de bodega sólo sobresaldrá de la brazola lo indispensable para maniobrar con la carga;

t) Perpendicularmente al cable de carga se fijará a la brazola de la escotilla un rodillo que evite el frotamiento excesivo del cable contra la brazola; este rodillo será asegurado a soportes de cable metálico para evitar que caiga en la bodega si se rompen los estribos con los que esté sujetado.

Recomendaciones sobre la tensión máxima a que pueden someterse los cables de orientación de los mástiles de carga

Cuando el mástil puede levantar una carga máxima de	La tensión máxima que debe soportar el cable de orientación (cuando se utilice solamente el mástil) no deberá ser inferior a (en toneladas)
1	1
1 1/2	1 1/4
2	1 1/2
2 1/2	1 3/4
3	2
3 1/2	2 1/4
4	2 1/2
4 1/2	2 3/4
5	3
6	3 1/4
de 7 a 9	3 1/2
de 10 a 12	3 3/4
de 13 a 15	4
de 16 en adelante a/	25 por ciento de la carga máxima admisible del mástil de carga

a/ En caso de mástiles de carga pesados, se deberá guardar como mínimo un margen de seguridad suplementario correspondiente a un ángulo de inclinación del buque de 10 grados.

/18. Cabrias

18. Cabrias

a) Disposiciones generales. Las cabrias estarán instaladas de manera que:

i) Su conductor tenga perfecta visibilidad de la escotilla y de la cubierta a ambos lados de la máquina que guía para que pueda observar al encargado de dar las señales y comunicarse directamente con él;

ii) El conductor esté, dentro de lo posible, protegido contra accidentes que puedan producirse durante el trabajo y también en caso de que rompan los aparejos de manipulación;

iii) El conductor quede, dentro de lo posible, protegido contra la intemperie.

b) Para reducir el riesgo de accidentes por exceso de potencia, los constructores procurarán limitar la potencia de las cabrias de mástiles de carga a gran velocidad, a fin de que sea lo más aproximada a la potencia correspondiente a la carga máxima de utilización de estos mástiles;

c) La armazón de las cabrias deberá ser metálica en todas sus partes.

d) Las armazones de la cabria estarán unidas firmemente a bases bien fijadas en la plataforma o la cubierta.

e) En caso de que se utilicen largueros de palanca de mando, tendrán una resistencia apropiada y estarán sólidamente sujetos a la palanca;

f) Las palancas de mando de gran longitud estarán provistas de contrapesos;

g) En cada uno de los extremos de los tambores de las cabrias habrá lugares para atar el cable, que quedará sólidamente fijado a los tambores;

h) En las cabrias con dos velocidades existirá un dispositivo para cerrar el cambio de velocidad;

i) Los desperfectos o irregularidades peligrosas comprobadas en las cabrias se pondrán inmediatamente en conocimiento del comandante de a bordo;

j) Cabrias de vapor. Las cabrias que se mueven por medio del vapor estarán construídas de manera que:

i) Los estibadores no se quemen con el agua o el vapor;

ii) El vapor conducido por las tuberías de escape no obscurezca el campo de visión del conductor;

/k) La palanca

k) La palanca de mando podrá dejarse en punto muerto;

l) La llave interruptora colocada entre cada cabria y la tubería de vapor de la cubierta quedará próxima a la cabria y en todo tiempo se podrá alcanzar con facilidad; la fuerza normal de la mano deberá ser suficiente para moverla;

m) La empuñadura de las llaves será de material aislante;

n) Para seguridad y regularidad en el trabajo se mantendrá siempre una presión constante de vapor en las cabrias;

o) Cabrias de amantillar de los mástiles de carga. La palanqueta de seguridad de las cabrias de amantillar de los mástiles de carga estará provista de un dispositivo que impida que se pueda quitar de la rueda por inadvertencia, de modo que cambie la posición del cangrejo de carga;

p) El tambor de la cabria estará constituido por dos partes diferenciadas, una para el cable de amantillar y otra para el cable del martinete;

q) Los cables de amantillar y del martinete quedarán convenientemente sujetos al tambor de la cabria;

r) Las palancas de reversa del mandarivel tendrán dispositivos adecuados para atar los martinetes;

s) Cabrias de mano. Por regla general, las cabrias de mano estarán construídas de manera que el esfuerzo máximo que se exija de la persona encargada de la manivela o manivelas, no exceda de 10 Kg (22 libras) cuando la cabria levante la carga máxima con que se utilice; en ningún caso el esfuerzo será superior a 16 Kg (36 libras);

t) Las cabrias de mano estarán provistas de:

i) Ruedas dentadas en los árboles del tambor y palanquetas de seguridad apropiadas para impedir cualquier movimiento de retroceso durante la carga;

ii) Dispositivos adecuados para frenar y asegurar el control del descenso de las cargas;

u) Las manivelas de las cabrias de mano deberán estar construídas de manera:

i) Que no giren mientras las cargas se bajen con el control del freno; o

ii) Que puedan ser quitadas antes del descenso de las cargas;

v) Las manivelas fijas de las cabrias de mano no deberán poder salirse de su sitio intempestivamente.

/19. Grúas,

19. Grúas, armazones (vigas)

a) Disposiciones generales. Las partes de la armazón de las grúas que están expuestas a esfuerzos y a choques, se construirán de acero u otro material apropiado;

b) Las grúas se construirán de manera que todas sus piezas puedan lubricarse, inspeccionarse y repararse en condiciones de seguridad;

c) Medios de acceso. Existirán medios de acceso seguros para subir a la cabina de mando de la grúa, a sus máquinas, aparatos o motores o a cualquier otro sitio a donde tengan que ir las personas encargadas de visitar, reparar o lubricar la grúa;

d) Las plataformas que sirvan para llegar a la cabina de mando de la grúa estarán provistas de barandillas conforme a las disposiciones anteriormente indicadas;

e) Las escalas que sirvan para llegar a la cabina de mando de las grúas se ajustarán a lo dispuesto en el párrafo 7;

f) Cuando una escala vertical tenga más de 9 m (30 pies) de altura, se colocará un descansillo más o menos a la mitad del camino entre la plataforma y el pie de la escala;

g) Cabina. Los conductores de las grúas en servicio al aire libre dispondrán de una cabina, que reúna las siguientes condiciones:

i) Ofrezca protección contra la intemperie, y en caso necesario, contra el sol;

ii) Ofrezca la visibilidad necesaria para evitar accidentes;

iii) En el interior, permitirá el paso necesario a las distintas partes de la cabina;

iv) Disponga de un asiento adecuado y de un apoyo para los pies;

h) Frenos. Las grúas estarán provistas de frenos colocados de manera que se garantice la seguridad de su funcionamiento;

i) Grúas eléctricas. Las grúas eléctricas tendrán limitadores que garanticen la seguridad de su funcionamiento;

j) Las grúas eléctricas tendrán en lugar accesible una llave que pueda fijarse en la posición de circuito abierto;

/k) Grúas giratorias.

k) Grúas giratorias. En lugares convenientes y visibles se fijarán tableros que indiquen la carga máxima de utilización según las diferentes inclinaciones del brazo y su máximo alcance;

l) Cuando se haga un cambio de velocidad para el levantamiento, se indicará la carga máxima de utilización que corresponda a cada velocidad;

m) Las grúas giratorias tendrán indicadores automáticos de su alcance;

n) Grúas sobre rieles. Para prevenir volcaduras en caso de que se rompan las ruedas, las grúas que vayan sobre rieles tendrán puntales colocados de manera que sirvan al mismo tiempo de estribos;

o) La vía de las grúas sobre rieles estará bien construída, bien trazada y conservada en buen estado, y provista de topes en sus dos extremos;

p) Cuando haya peligro de que el aire pueda hacer girar las flechas de las grúas sobre rieles se instalarán dispositivos de bloqueo apropiados;

q) A fín de prevenir cualquier peligro, se dejará un espacio libre no menor a 90 cm (3 pies) entre las grúas sobre rieles y los objetos que se encuentren a lo largo de la vía;

r) Cuando la protección de los cables de contacto de las grúas con trole se haga de acuerdo con su ubicación, y cuando exista peligro de que la protección disminuya por la apilación de mercancías, se impedirá dicho apilamiento, o se protegerán los cables de contacto ; cuando se utilicen cables flexibles para alimentar las grúas sobre rieles, éstas tendrán tambores adecuados que entrarán en acción automáticamente para enrollar los cables;

s) La utilización de grúas acopladas sólo se permitirá bajo la vigilancia de un técnico responsable u otra persona competente;

t) Grúas móviles que no se trasladen sobre rieles. Nunca se utilizarán grúas móviles sobre un suelo movedizo o desigual, o en planos inclinados, a menos que se asegure la estabilidad de la grúa.

20. Tratamiento térmico y soldadura de los instrumentos móviles

a) Tratamiento térmico. Las cadenas que no sean durmientes de amantillar y todos los instrumentos similares, argollas, garfios, manijas y ganchos se sujetarán a un tratamiento térmico periódicamente, en lapsos que no excedan de:

/i) Seis meses

i) Seis meses para las cadenas, argollas, garfios, manijas y ganchos y otros instrumentos de 12.5 mm (1'2") como mínimo, utilizados regularmente;

ii) Doce meses para las demás cadenas e instrumentos que se usen regularmente;

Para los instrumentos que se utilicen sólo con aparatos manuales de levantamiento, los períodos anteriores serán respectivamente de doce meses y de dos años;

b) El tratamiento térmico se realizará bajo el control de una persona competente y por empresas que cuenten con el personal y material apropiados;

c) Quedan dispensados del tratamiento térmico las siguientes clases de instrumentos especiales:

i) Cadenas de fundición maleable;

ii) Cadenas con eslabones planos;

iii) Cadenas calibradas;

iv) Argollas, garfios, manijas y ganchos que están fijados a cadenas calibradas, poleas o máquinas de palanca;

v) Garfios y ganchos que tengan rodamiento de baleros u otros elementos de acero cementado;

vi) Guardacabos y medios de unión entre cables y cadenas;

vii) Los demás que determine la autoridad competente.

Cuando la autoridad competente exija el tratamiento térmico periódico de los instrumentos de acero, éste se ejecutará de acuerdo con las reglas establecidas o reconocidas por dicha autoridad.

d) El tratamiento térmico de los instrumentos de hierro dulce consistirá en calentarlos de manera uniforme, en un horno recubierto de estructura apropiada, hasta que el metal alcance en su totalidad una temperatura comprendida entre 600 grados C (1100grados F) y 650 grados C (1200 grados F), retirándolos después para dejarlos enfriar uniformemente;

e) Cuando se desconozcan los antecedentes de un instrumento de hierro dulce y se sospeche que ha sido sometido a un tratamiento térmico a una temperatura inapropiada, antes de ponerlo en servicio tendrá que sufrir el

/tratamiento de

tratamiento de normalización a 950 grados C- 1000 grados C (1750 grados F- 1830 grados F) y en seguida se le dejará enfriar uniformemente, cuidando que durante el tratamiento térmico no se produzca una desconchadura excesiva.

f) Los dispositivos de levantamiento se construirán de materiales adecuados similares; si los dispositivos tienen partes de hierro dulce y otras de acero dulce (ejemplo: garfios de acero dulce fijados permanentemente a una cadena de hierro dulce), ambos deberán normalizarse a una temperatura comprendida entre 920 grados C y 950 grados C (1700 F y 1750 F), siendo retirados del horno y enfriados uniformemente;

g) Soldadura. El material con que estén construídos los eslabones que se usen para unir pedazos de cadena deberán tener propiedades análogas a las de los eslabones a los que se unan, en especial desde el punto de vista del tratamiento térmico;

h) Los eslabones de las cadenas de acero que deban soldarse habrán de construirse sólo con un metal que tenga las características requeridas; la soldadura se efectuará por obreros calificados y con los procedimientos apropiados;

i) Se llevará un control riguroso de las soldaduras por procedimientos modernos.

21. Depósito de los instrumentos móviles

a) Cuando no estén en servicio los instrumentos móviles, cadenas, cables metálicos y cables textiles, se depositarán bajo techado en lugares limpios, secos, bien ventilados, en donde los instrumentos no queden expuestos a un calor excesivo y estén protegidos contra la corrosión;

b) Los instrumentos móviles depositados no quedarán sobre el suelo ni en contacto con materias que puedan deteriorarlos, tales como cenizas, coque o ceniza de carbón de piedra;

c) La colocación de los instrumentos móviles no será tal que exponga a los trabajadores a esfuerzos exagerados, caídas de objetos, etc.

d) En lo posible, los instrumentos móviles depositados quedarán colocados de manera que las cadenas, cables metálicos y textiles que soporten la misma carga máxima estén agrupados, y que los cables textiles estén separados de los instrumentos metálicos;

/e) Los cables

e) Los cables textiles estarán suspendidos de taquetes de madera o ganchos de metal galvanizado;

f) Se colocarán en los depósitos de instrumentos móviles los avisos que indiquen las dimensiones y las cargas máximas de utilización de los mismos;

g) Los instrumentos que se retiren de servicio para repararse o someterse al tratamiento térmico se depositarán por separado y en forma apropiada; deberán eliminarse los instrumentos retirados de servicio y que se encuentren deteriorados hasta el punto de ser imposible repararlos.

22. Cadenas de los instrumentos móviles

a) Disposiciones generales. Las argollas, garfios, y eslabones que cierren las cadenas de levantamiento, estarán construídos con el mismo material que las cadenas a las que estén fijados;

b) Antes de ponerse en servicio, las eslingas de varios hilos, nuevas o reparadas, serán sometidas a una prueba de tracción y se les grabará la carga máxima con que puedan utilizarse. La marca se hará de manera que no se disminuya la resistencia de la eslinga;

c) En lugares visibles, se colocarán tableros que indiquen las cargas máximas de utilización de las cadenas de leva y de eslinga y las cargas máximas correspondientes a los distintos ángulos formados por los hilos. Los usuarios de las cadenas deberán estar informados de las cargas máximas de utilización y del manejo de los tableros.

d) Las cadenas de levantamiento llevarán también una señal conveniente de identificación. El grabado de identificación se llevará a cabo en forma que no perjudique la resistencia de las cadenas;

e) Las cadenas de leva y las cadenas de eslinga serán puestas fuera de servicio:

i) Cuando las cadenas no ofrezcan la seguridad deseada después de soportar una sobrecarga o un tratamiento térmico imperfecto o mal llevado;

ii) Cuando las cadenas se hayan alargado más del 5 por ciento de su longitud inicial;

iii) Cuando se manifieste cualquier otro desperfecto externo;

/f) Las cadenas

f) Las cadenas serán preparadas solamente por técnicos que dispongan del material apropiado;

g) Las cadenas de levantamiento enrolladas en tambores o puestas en ruedas serán engrasadas con frecuencia y regularidad;

h) Las cadenas nunca deberán:

i) Tener eslabones enderezados o colocados a martillo;

ii) Estar entrecruzadas o torcidas, formar líos o nudos;

iii) Colocarse debajo de una carga que se vaya a arrastrar;

iv) Dejarse caer de una gran altura;

v) Servir de apoyo para rodar cargas;

vi) Quedar expuestos a golpes;

i) Quedará prohibido unir partes de cadenas de leva o de eslinga rotas por medio de alambres o de pernos engastados entre los eslabones, o por medio de un eslabón metido en otro y mantenido en tal posición por un perno o un clavo;

j) Las cadenas de leva o de eslinga, sus argollas, garfios, manijas y ganchos se revisarán antes de utilizarse para comprobar que no tienen señales de desgaste o de haberse alargado, ni roturas, fisuras o soldaduras rotas. Serán examinadas cuidadosamente cuando menos una vez al mes;

k) Cuando algunos eslabones de las cadenas de leva o de eslinga presenten señales de un desgaste exagerado o estén doblados, cortados o abiertos, serán eliminados y reemplazados.

23. Poleas de los instrumentos móviles

a) Construcción. Las bases de la polea deben sobresalir de cada lado dos veces la circunferencia del cable utilizado; en los mástiles que puedan levantar hasta 15 toneladas, el diámetro de las poleas de carga corresponderá como mínimo al valor que se indica en el cuadro siguiente:

/Circunferencia del cable

Circunsferencia del cable		Diámetro exterior mínimo de la rueda			
		Maniobras corrientes		Maniobras fijas	
cm	pulg	cm	pulg	cm	pulg
Menos de 5	Menos de 2	25	10	25	10
5	2	30	12	25	10
5.7	2 1/4	35	14	30	12
6.25	2 1/2	35	14	30	12
7	2 3/4	40	16	35	14
7.6	3	40	16	35	14
de 8.25 a 9.5	de 3 1/4 a 3 3/4	—	—	40	16
de 10.2 a 11.4	de 4 a 4 1/2	—	—	45	18

En los mástiles de carga cuya admisión máxima de utilización sea superior a 15 toneladas, el diámetro de las poleas de carga corresponderá como mínimo a seis veces la circunferencia del cable;

b) La carga máxima de utilización de la polea de una sola rueda corresponderá a la carga máxima que pueda levantarse con seguridad por la polea cuando la carga se fije a un cable que pasa sobre la rueda; si la carga se fija directamente a la polea y no a un cable que pase sobre la rueda, podrá levantarse una carga igual a dos veces la carga máxima de utilización expresada en el cuadro;

c) La carga máxima de utilización a que se refiere el párrafo inmediato anterior, se grabará en forma clara en todas las poleas de una sola rueda que se utilicen en las operaciones de levantamiento;

d) Las poleas tendrán un dispositivo apropiado para el engrasado;

e) Las ruedas y los sobresalientes de las poleas estarán construídos de manera que el cable no pueda engancharse entre ellos.

f) Las poleas de reversa tendrán un dispositivo que impida que se desvíen demasiado lejos de su puesto de trabajo mientras el cable de levantamiento queda liberado de la carga;

/g) Las poleas de

g) Las poleas de obenque de madera tendrán guarnición y argollas metálicas;

h) Los canales de las ruedas estarán hechos de manera que impida que el cable se dañe dentro de ellos;

i) Conservación. Se observará lo dispuesto en los párrafos siguientes cuando se realice la inspección de las poleas:

j) La tuerca o el cuello, la barra de fijación de la cabeza de los ganchos (o el remache en caso de que lo tengan), deberán revisarse para comprobar:

i) Que ha quedado sólidamente fijado y que no tiene desperfectos visibles;

ii) Que la barra no ha quedado mal colocada y se mueve fácilmente con la mano;

iii) Que no se mueve demasiado;

La barra de fijación y la superficie que sostiene la tuerca o el cuello deberán estar engrasadas;

k) Las guarniciones se revisarán para comprobar que no están rotas o desgastadas por la corrosión;

l) Todas las partes de la polea se revisarán para observar si tienen señales de deformación por haberse torcido;

m) Las ruedas se revisarán para comprobar que:

i) No tienen fisuras;

ii) El montaje no tiene un juego excesivo, ni señales de desgaste en los lugares en donde queda en contacto con el eje de la polea;

iii) Cada rueda gira fácilmente con la simple presión de la mano;

iv) El cable se adapta normalmente a la rueda;

n) Los ejes de las poleas se revisarán para comprobar que:

i) No están demasiado usados;

ii) No giran;

iii) Están firmemente sujetos;

o) Las poleas se engrasarán periódicamente y en forma conveniente.

24. Eslingas de los instrumentos móviles

a) Las eslingas que se utilicen en las operaciones de carga se construirán con cadenas, cables metálicos o textiles que tengan una resistencia suficiente para levantar la carga que deberán llevar;

/b) Todas las

b) Todas las eslingas, con excepción de las que no tengan terminación, estarán provistas de argollas, manijas, mallas u objetos que permitan colgarlas en condiciones de seguridad al gancho de la grúa;

c) Las eslingas de carga que presenten señales de cortaduras, de un desgaste excesivo, deformaciones u otros desperfectos, serán desechadas.

25. Garfios, manijas, tenazas, etc. de los instrumentos móviles

a) Los garfios utilizados en la manipulación deberán:

i) Ser de acero forjado o de hierro dulce;

ii) Estar provistos de lingüetes u otros dispositivos de seguridad, o tener forma que impida que las cargas se desenganchen accidentalmente;

b) Las partes de los garfios que puedan ponerse en contacto con cadenas o cables durante la carga, no deberán tener boreles cortantes;

c) Los garfios tendrán una forma que impida engancharse con objetos salientes mientras las cargas suben y bajan;

d) Manijas. En las partes altas del aparejo, se utilizarán agarraderas de seguridad con tuercas y clavijas;

e) Tenazas, ganchos, etc. Los ganchos para cajas tendrán la forma y resistencia correspondientes a las cargas a que se destinen, y el mordente de sus puntas estará bien conservado;

f) Los extremos prensiles para llevar planchas de hierro horizontalmente serán de acero forjado o de otro material apropiado;

g) El mordente de los ganchos y los prensiles portapalastros estarán bien conservados.

26. Cables metálicos de los instrumentos móviles

a) Los cables metálicos utilizados para jarcia de labor, firme, los obenques y jarcias de amantillar y las de poleas, etc., estarán fabricados con alambre de acero galvanizado de buena calidad;

b) Los cables metálicos utilizados para aparejo, obenques, jarcias de amantillar, cables de levantamiento, soportes y martinetes, etc., no tendrán más de un alma de material textil;

c) Con excepción de los utilizados como obenques, los cables metálicos deberán:

/i) Tener cuando

i) Tener cuando menos 114 hilos;

ii) Ser efectivamente resistentes contra rupturas, en caso de instrumentos cuya potencia de levantamiento sea de 10 toneladas o menor, teniendo una capacidad de resistencia cinco veces superior al esfuerzo mayor que pueda desarrollarse en el cable;

iii) En caso de instrumentos pesados, cuatro veces superior al esfuerzo mayor que pueda desarrollarse en el cable.

d) Los cables metálicos de levantamiento serán de una sola pieza;

e) Los cables metálicos utilizados para levantar o arrastrar las cargas no tendrán líos ni nudos;

f) Los extremos de los cables metálicos estarán ligados o unidos de cualquier otra manera para evitar que se suelten los cabos;

g) Los garfios de carga se fijarán al cable de levantamiento de manera apropiada. Cuando se utilice una manija, la cabeza del perno de la manija estará achatada;

h) Precauciones particulares y conservación

i) Los cables metálicos se enrollarán en una montura giratoria y se desenrollarán sobre el suelo al nivel de la bobina o de la canilla, en línea recta para evitar que se formen nudos o se deshaga el entorchado; no deberán desenrollarse en espirales.

ii) Los herrajes de los cables metálicos se examinarán cuidadosamente en forma regular, y las bridas y guardacables que tengan juego deberán ajustarse;

iii) A la primera señal que indique peligro en un mango o cualquier otro herraje de cable metálico, se cortará un trozo de cable a una distancia suficiente de la fijación y volverá a hacerse ésta.

iv) Para conservar la flexibilidad de los cables metálicos y preservarlos del orín se les dará periódicamente un tratamiento por medio de lubricantes apropiados, que no tengan ácidos o álcalis.

v) En lo posible, se evitará alterar el sentido en que esté doblado el cable;

/i) Argollas y

i) Argollas y ayustes con ojales

i) Los ayustes con ojales (o gazas) y las argollas que sostendrán los garfios, ganchos y demás accesorios de los cables metálicos estarán provistos de los guardacabos apropiados;

ii) El ayuste de un cable tendrá como mínimo tres ojetes con los cordones intactos y dos con la mitad de los hilos seccionados en cada cordón;

iii) En los ayustes de cable metálico, los cordones se pasarán en sentido inverso al del entorchado;

iv) Los demás ayustes en caso de que se utilicen, deberán ser tan eficaces como los regulados en las secciones a) y b);

v) Los extremos salientes de los cordones en los ayustes de cable metálico deberán estar recubiertos de una capa de caucho o cualquiera otra materia apropiada que los proteja contra rasgaduras, y cuidarse de modo que no tengan asperezas.

27. Cables de fibra vegetal de los instrumentos móviles

a) Los cables de fibra vegetal utilizados para levantar, bajar o arrastrar las cargas estarán hechos de cáñamo de manila de buena calidad (abacá), o de otra fibra equivalente;

b) Antes de ponerlos en servicio, y posteriormente, a intervalos que se fijarán según la naturaleza del servicio, pero que no excederán de tres meses, los cables textiles que sirvan para el levantamiento se examinarán para comprobar que no presentan señales de roce, fibras rotas, cortadas o deshiladas; hilos o cordones fuera de sitio, variaciones de dimensión de los cordones, señales de otro desgaste interno entre los cordones, fibras estropeadas, señales de decoloración o cualquier otro desperfecto;

c) Los cables de fibra vegetal utilizados para las eslingas no deberán ser ayustados más de una vez ;

i) Los ayustes con ojales se harán alrededor de guardacabos apropiados;

ii) Los ayustes cortos se harán con cuatro pasadas de cordón como mínimo en cada extremo;

/d) Los cables

d) Los cables de fibra vegetal para levantamiento no deberán arrastrarse sobre superficies rugosas, por lugares donde puedan ponerse en contacto con asperón, arena, etc., ni donde haya peligro de corrosión por efecto de ácidos, álcalis, vapores, etc;

e) Los cables de fibra vegetal sólo podrán colocarse en poleas que:

i) No tengan cantos vivos o rugosos, o partes excesivamente salientes;

ii) Posean ruedas de un diámetro que sea igual, como mínimo, a seis veces el diámetro del cable y cuya canal tenga una anchura por lo menos igual al diámetro del cable y sin rugosidades.

E. Carga y descarga de la mercancía

28. Construcción y conservación de tableros, barrotes y cerrojos de las escotillas

a) Conservación

i) Tanto los tableros de la escotilla como los barrotes y cerrojos se mantendrán en buen estado;

ii) Los tableros de las escotillas, los barrotes y cerrojos rotos, resquebrajados, mal encajados o que tengan otros desperfectos dejarán de utilizarse y se reemplazarán de inmediato;

iii) Los tableros de escotilla de madera estarán rodeados de hojas de acero firmemente sujetas.

b) Armazón

i) Los tableros deberán cubrir la escotilla por entero o el cuerpo de la escotilla de modo que no quede ningún hueco entre ellos.

ii) La superficie de apoyo sobre las brazolas será como mínimo de 65 mm (2 1/2") para los tableros de escotilla y de 75 mm (3") para los barrotes y cerrojos;

iii) Los barrotes y cerrojos, como los grandes tableros metálicos, estarán provistos de dispositivos que los fijen de manera que impidan que se muevan de lugar;

c) Asideros, agarraderos, etc.

i) Los barrotes y cerrojos que sirvan para cerrar las escotillas deberán tener algún medio adecuado para levantarlos y volverlos a colocar en su lugar, y para levantarlos sin necesidad de que alguien tenga que subirse a ellos para ajustarlos;

/ii) Si los

ii) Si los tableros de escotilla deben levantarse a mano estarán previstos de agarraderas sólidas y de dimensiones convenientes;

iii) En caso de ser posible, las agarraderas se colocarán diagonalmente;

iv) Se revisarán las agarraderas antes de cada uso; si se observa que están estropeadas o destruídas, el comandante de a bordo deberá reemplazarlas inmediatamente y ordenar las reparaciones necesarias.

d) Señales

i) Los tableros de escotilla, los barrotes y cerrojos deberán estar señalados de manera visible para indicar la escotilla, el puente y la parte de la escotilla a que pertenecen;

ii) Esta disposición no se aplicará cuando todos los tableros de escotilla de un buque sean intercambiables, o, en caso de señales de posición, cuando todos los tableros de una misma escotilla sean intercambiables.

29. Manipulación de los tableros, barrotes y cerrojos de las escotillas

a) Generalidades

i) Las escotillas quedarán lo suficientemente abiertas para que pueda subir o bajarse la carga en condiciones de seguridad;

ii) Antes de poner en servicio una escotilla, se deberán quitar todos los barrotes y los cerrojos y sujetarse firmemente para evitar que se muevan;

iii) Los tableros de escotilla que no puedan moverse con facilidad por dos trabajadores no deberán quitarse a mano;

iv) Los estibadores encargados de quitar los tableros de escotilla o de ponerlos en su sitio a mano, deberán: 1) trabajar del centro a la periferia cuando los quiten, y de la periferia al centro cuando los pongan en su sitio; 2) utilizar bicheros de mango largo apropiados para este trabajo para no verse obligados a agacharse para agarrar los tableros;

v) Los trabajadores que extienden las lonas deberán andar hacia adelante y no retroceder;

vi) Hasta que se vuelvan a colocar en su sitio, los tableros, barrotes y cerrojos deberán colocarse convenientemente sujetos sobre las escotillas en los lugares indicados por las señales;

/vii) Los tableros,

vii) Los tableros, barrotes y cerrojos de escotilla no se quitarán del lugar donde se hayan colocado ni se volverán a poner sobre la escotilla mientras haya trabajadores ocupados en la bodega a la que da acceso.

viii) Los tableros de escotilla no se utilizarán como plataformas de carga ni para cualquier otro objeto que pueda ocasionarles deterioro.

b) Apilamiento

i) Los tableros de escotilla, las lonas, los barrotes y cerrojos que se hayan quitado deberán colocarse, apilarse o amarrarse de manera que no caigan en la bodega o causen algún peligro;

ii) Los tableros de escotilla se colocarán lejos de las brazolas, en pilas regulares cuya altura no sea mayor que la de la brazola, colocados en el suelo unos junto a otros, entre la brazola y el empavesado;

iii) Los barrotes y cerrojos se colocarán atados boca abajo o de costado, unos junto a otros, para impedir que se caiga la pila exterior y se calzarán si hay peligro de que se muevan. Si la parte inferior de los barrotes y cerrojos es convexa, se calzarán en ambas extremidades. La altura de las pilas se calculará para que, en caso de que una eslinga las golpee por accidente, no constituyan un peligro para las personas que trabajen en el nivel inferior o cerca de la escotilla;

iv) Los tableros de escotilla, los barrotes y cerrojos deberán colocarse de manera que dejen un paso seguro entre el empavesado y la brazola de la escotilla, o en sentido longitudinal;

v) Deberá reservarse un espacio mínimo de 90 cm (3 pies) entre los tableros, barrotes y cerrojos que hayan sido retirados de la escotilla, si la construcción del barco lo permite.

c) Cabos

i) Los cabos que se utilicen para levantar o volver a su sitio los barrotes y cerrojos estarán provistos de una cadena en sus extremos y de dispositivos apropiados que permitan sujetar los barrotes y cerrojos (por ejemplo, manijas, garfios especiales pasados a través de un eslabón o clavijas);

ii) Para levantar grandes paños metálicos, se utilizarán cabos en eslinga de cuatro hilos;

/iii) Los hilos de

iii) Los hilos de los cabos serán lo suficientemente largos para alcanzar los orificios de los extremos de los barrotes y cerrojos cuando formen un ángulo inferior a 120°;

iv) Los hilos de todos los cabos de barrotes, cerrojos y grandes paños tendrán una aguja sólida de 3 m (10 pies) de longitud mínima;

d) Tableros de bisagras y ruedecillas

i) Los tableros que tengan bisagras y ruedecillas deberán estar convenientemente sujetos cuando estén en posición vertical por medio de ligadura y un garfio que pase por un ojete, o un trozo de cadena intercalado, para evitar cualquier movimiento intempestivo en caso de choque;

ii) Se tomarán precauciones especiales para asegurar los tableros con ruedecillas o lo que se considere más apropiado para impedir que se muevan en caso de choque.

30. Trabajo en la bodega

a) Escotillas de entrepuente

i) Teniendo en cuenta las sucesivas operaciones de descarga, las mercancías se colocarán en los entrepuentes de manera que, cuando sea necesario retirar los tableros, barrotes y cerrojos de las escotillas de entrepuente, quede un espacio libre para trabajar de 90 cm (3 pies) como mínimo entre las mercancías y la brazola, a cada lado y en uno de los extremos si la escotilla se sube con barrotes, y en los dos, si con cerrojos;

ii) Dicho espacio no se exigirá obligatoriamente en la parte cerrada de la escotilla que sólo se abra parcialmente; pero se deberán tomar medidas para impedir que las mercancías caigan en el espacio abierto de la escotilla.

b) Apilamiento y descarga

i) El arrumaje, manipulación, apilamiento o descarga de mercancías se llevarán a cabo bajo la supervisión de personal calificado;

ii) Cuando las mercancías arrumadas en la bodega se repartan en lotes, cada uno deberá estar formado de manera que reserve un lugar para que las mercancías puedan bajarse con seguridad;

iii) Si las personas quedan expuestas a caídas de una altura de más de 2 m (6 pies 6") durante el trabajo, se tomarán las medidas pertinentes para evitarlo, como colocar bardas, pretiles o barandales.

/c) Número de

c) Número de equipos

i) El número de equipos de estibadores que trabajen en una bodega no será superior al que permita la seguridad del trabajo;

ii) Cuando en una escotilla trabajen dos o más equipos deberá haber un encargado de hacer las señales en cada cable de leva en servicio;

iii) Cuando los equipos trabajen en niveles diferentes se pondrá una red muy tensa y firmemente sujeta para que los trabajadores no caigan en la escotilla, o para que las mercancías no se desplomen sobre los que trabajen en los niveles inferiores.

d) Lugar para el encargado en la escotilla. Cuando se manipulen mercancías en bodega, se reservará un buen lugar sobre la cubierta o el puente que ofrezca garantía de seguridad para el encargado de la escotilla;

e) Prohibición de arrojar objetos. No se arrojará dentro de las bodegas o fuera de ellas ningún instrumento móvil ni cualquier otro objeto;

f) Carga a granel. Durante la carga de mercancías a granel se tendrá la precaución de apuntar a los estibadores encargados del arrumaje a la entrada y salida de la bodega; durante la descarga de mercancías a granel, el encargado del equipo de bodega, en caso necesario, estará sujeto por un cinturón de seguridad y una cuerda;

g) Mercancías peligrosas. Los explosivos y demás mercancías peligrosas se manejarán como se indica en las disposiciones a ello relativas;

h) Cabrias de arrumaje. Las cabrias de arrumaje estarán sujetas firmemente para que no se corra el riesgo de que se muevan de lugar.

31. Enganche con eslingas

a) Generalidades

i) Las cargas se juntarán y se engancharán con eslingas antes de ser elevadas o descendidas;

ii) Antes de levantar cargas pesadas y peligrosas, como perfiles, tubos, troncos en bruto, etc., de gran longitud, las cargas se someterán a una prueba de levantamiento para comprobar la eficacia del enganche con las eslingas;

/iii) Los estribos

iii) Los estribos y eslingas deberán tener la longitud suficiente para emplearse sin peligro; estar colocados en forma que impida que la carga resbale o caiga, y estar suficientemente apretados;

iv) No podrán servir de eslingas cadenas de dimensiones inferiores a 8 mm (5/16").

v) Con excepción del caso en que se deshagan o se formen las eslingas, los garfios no se fijarán a los cordeles, cinchas y otros lazos de embalaje, a menos que hayan sido previstos especialmente para su elevación a menos que por su construcción o estado, el tonel o los garfios permitan este medio de levantamiento en condiciones de seguridad;

vi) Se tomarán las medidas necesarias, (por ejemplo usando material para guarnecer) para preservar a las cadenas, cables metálicos y cables textiles de las orillas cortantes de las cargas;

vii) Se utilizarán garfios de seguridad para impedir el desenganche intempestivo de las eslingas;

viii) Cuando se utilicen eslingas dobles o con hilos múltiples para el levantamiento, los extremos superiores de los hilos estarán unidos por una manija, un eslabón ovalado o un anillo apropiado, y no enganchados por separado al garfio de elevación;

ix) Cuando se utilicen ganchos de tonel u otros dispositivos similares, la eslinga se pasará a través del ojete de uno de los ganchos por encima de la carga y después por el ojete del otro, para que la parte horizontal de la eslinga apriete un dispositivo contra el otro;

x) El ángulo formado por los hilos de las eslingas no será superior a 120°, a menos que se trate de eslingas construídas especialmente para ángulos mayores;

xi) El peso de las mercancías pesadas deberá ser conocido siempre antes de que se vayan a mover; los fardos u objetos que tengan un peso bruto de 1 tonelada o más llevarán la indicación de su peso bruto en el exterior, en forma clara y permanente;

xii) Las bandejas y palas se levantarán con eslingas de cuatro hilos, y en caso necesario, se tomarán precauciones especiales, como colocar redes para que no caiga la mercancía;

/b) Objetos

b) Objetos largos. Para levantar objetos largos, como tubos, tubería, rieles:

i) Se utilizarán dos eslingas;

ii) En caso necesario, se colocará una barra o una tabla;

iii) Se tomarán las medidas apropiadas para impedir que las mercancías se suelten de la eslinga;

iv) Si se utiliza una sola eslinga, los extremos inferiores de todos los artículos deberán estar unidos dentro de una canastilla o de un recipiente similar;

c) Canastillas. Las canastillas e instrumentos similares deberán:

i) Cargarse de modo que se impida la caída de mercancías; nunca deberán cargarse hasta el borde;

ii) Estar firmemente sujetas al garfio, por una manija por ejemplo, para que no oscilen.

d) Troncos, pedazos de madera, etc. Cuando se carguen o descarguen troncos de árboles, cortezas u otras maderas similares:

i) No se emplearán ganchos ni pinzas, salvo cuando sean de un modelo apropiado para la operación;

ii) Para los troncos enteros y las cortezas pesadas se usarán eslingas dobles de cable metálico y no cadenas de eslinga;

iii) Cuando se usen pinzas el trozo de madera tendrá una longitud inferior a 1 m (3 pies 3") como mínimo de la longitud de la escotilla;

iv) Las puntas de la pinza morderán el madero en la corteza, o la corteza se levantará cogiéndola por los puntos marcados para asirla;

v) No se usarán pinzas para arrastrar maderos en bruto en la bodega, ni con las pequeñas grúas flotantes.

e) Pacas, sacos, etc. Si se usan garfios para levantar pacas de algodón, de lana o corcho, sacos de yute y artículos similares, deberán utilizarse dos pares de ganchos cuando se considere necesario para evitar cualquier peligro;

f) Palastros. Para la colocación de palastros pesados se usarán instrumentos apropiados, tales como mástiles porta-palastros, sobre eslingas o manijas colocados en agujeros hechos en los palastros;

g) Ladrillos, etc. Se utilizarán cajas o planchas de carga con barandal suficientemente alto para manejar ladrillos y demás mercancías de forma semejante, garrafas, pipas, bidones y recipientes análogos.

/h) Animales.

h) Animales. Los animales se manipularán en cajas, jaulas o con la ayuda de eslingas con cinchas que los inmovilicen lo necesario para evitar que perturben las operaciones de manipulación y que sean un peligro para los estibadores.

32. Elevación y descenso de las cargas

a) Generalidades

i) Los aparatos e instrumentos de manipulación se usarán únicamente para los fines a que estén destinados;

ii) Los aparatos e instrumentos de manipulación no se cargarán con un peso mayor al máximo que puedan soportar;

iii) Las cargas se levantarán y bajarán a velocidad regular, sin golpearlas;

iv) En caso de que no se sostenga bien una carga durante la elevación, el encargado de las señales indicará de inmediato el peligro;

v) En la medida en que sea posible, las cargas que se estén levantando o bajando no quedarán suspendidas encima de personas que estén realizando operaciones de manipulación;

vi) Nadie deberá pasar o permanecer bajo una carga suspendida;

vii) Nadie deberá usar una escala de bodega en el cuadro de la escotilla mientras las cargas se suben o bajan a la bodega;

viii) En caso de ser posible, no se levantará ni bajará ninguna carga a la bodega mientras haya personas en las escalas de bodega;

ix) Los conductores de cabrias y de grúas no dejarán nunca sus aparatos sin vigilancia cuando esté colgada de ellos una carga, o cuando estén en servicio;

x) Los conductores de cabrias y grúas nunca transportarán con sus aparatos a los estibadores, a menos que hayan sido autorizados especialmente para ello y que utilicen una canastilla apropiada.

b) Señales

i) Se designará un encargado de las señales en la escotilla mientras haya mercancías manipuladas por un cable de elevación;

ii) Cuando haya en servicio dos o más cables de elevación en una escotilla, en cada cable habrá un encargado de las señales;

/iii) Las disposiciones

iii) Las disposiciones de las secciones i) y ii) no se aplicarán a la manipulación en chalanes si el conductor de la cabria o la grúa que guía el cable de elevación tiene una buena visibilidad de la bodega;

iv) Las operaciones de elevación, de descenso y transporte de cargas, se regirán por un sistema de señales uniformes usando siempre la misma señal para cada tipo de operación de preferencia por movimientos de brazos y manos;

v) El material usado para emitir señales visuales o sonoras durante las operaciones de elevación, descenso y transporte de cargas, será eficaz y estará bien conservado y protegido;

vi) Los conductores de aparatos de manipulación sólo obedecerán las indicaciones de los encargados de las señales. Sin embargo, obedecerán toda señal para detenerse, sea quien fuere el que la haya dado;

vii) El encargado de las señales estará siempre en un lugar bien visible para el conductor de la cabria o grúa;

viii) Los conductores de cabrias o grúas ejecutarán siempre escrupulosamente los movimientos indicados por las señales que se les transmitan.

c) Arrastre de cargas

i) Queda prohibido utilizar grúas para arrastrar las cargas pesadas que se encuentren bajo el puente si el cable de elevación de la grúa pierde por esta causa la vertical, salvo circunstancias excepcionales o que se tomen precauciones especiales bajo la vigilancia de personal calificado;

ii) Dicha prohibición no se aplica a la manipulación normal de mercancías diversas en las cuales haya un margen grande entre el peso de las cargas a manipular y la carga máxima de utilización de la grúa, caso en el cual el cable de elevación de la grúa pierda sólo ligeramente la vertical;

iii) Las cargas sólo podrán arrastrarse con las cabrias de a bordo cuando el cable de tracción parta directamente de la polea de pie del mástil de carga, con el fin de no sobrecargar el cangrejo y el aparejo;

iv) Se usarán galochas para asegurar la tensión del cable e impedir que choque con obstáculos a su paso;

v) Las cabrias de a bordo y las grúas sólo se utilizarán para desplazar bateas u otras embarcaciones cuando el cable de tracción haya sido colocado de manera que se logre una unión directa con el tambor o el mango de la cabria.

/d) Canastillas

d) Canastillas portadoras. Cuando se manipula el granel con canastillas portadoras:

i) Se dejará un espacio amplio para los trabajadores en los lugares de manipulación que quede fuera del alcance de la canastilla en movimiento;

ii) Las canastillas ofrecerán garantías contra aberturas inesperadas y estarán construídas de manera que puedan ser aseguradas con cerrojo cuando estén abiertas, para evitar que se cierren las puertas y aprisionen a alguna persona;

iii) Si se manipulan cargas pesadas como minerales, los estibadores que realicen el arrumaje en la bodega estarán especialmente vigilados;

e) Electroimanes. Sólo se utilizarán electroimanes de elevación en la bodega cuando los estibadores puedan quedar resguardados de las piezas que se escapen de la carga;

f) Maniobras con los mangos de las cabrias. Cuando se manejen cargas con la ayuda de un cable pasado alrededor de un mango de cabria, el conductor deberá estar constantemente en los mandos del aparato para poderlo detener de inmediato en caso necesario; durante el tiempo en que esté destinado a este trabajo no realizará ninguna otra tarea;

g) Maniobras sin carga. Cuando las cabrias y las grúas maniobren sin carga:

i) Las eslingas y cadenas estarán sólidamente unidas al dispositivo antes de que los conductores reciban la señal de ponerse en movimiento;

ii) Los garfios en punta, los garfios dobles y los ganchos estarán atados a las eslingas y no colgando del extremo del cable;

iii) Los conductores levantarán el dispositivo de las eslingas lo bastante para que no haya peligro de choque con personas u objetos.

33. Cualidades que deberán reunir los conductores de cabrias, grúas, encargados de señales, etc. Solamente personas competentes y dignas de confianza podrán destinarse a la conducción de aparatos de elevación o transporte accionados mecánicamente o por otro medio, o a dar las señales a los conductores de dichos aparatos y vigilar los cables de elevación atados a los mangos y tambores de las cabrias.

/34. Obligaciones

34. Obligaciones de los encargados de las señales

a) El encargado de las señales deberá evitar en lo posible accidentes en el equipo que trabaje en la escotilla;

b) El encargado de las señales permanecerá donde mejor pueda observar el trabajo;

c) Las señales que dirija el encargado al conductor de una cabria o grúa serán precisas;

d) El encargado de las señales dará los avisos necesarios a las personas que estén en las bodegas, barcazas o en el muelle;

e) Antes de iniciar el trabajo al principio de la jornada, el encargado de las señales se asegurará de que su puesto sobre el puente del buque o en la cubierta no esté obstruído;

f) Antes de dar cualquier señal de elevación, el encargado de hacerlo se asegurará de que la carga esté convenientemente enganchada y de que la elevación pueda iniciarse sin riesgo para las personas que trabajen en las bodegas o en el puente;

g) El encargado de las señales no dará la señal de bajada sin haberse cerciorado previamente de que la vía esté libre en la bodega y en el cubo de la escotilla, o, dado el caso, en el puente o la barcaza;

h) Antes de dar la señal de bajada, el encargado de las señales se cerciorará de que la carga puede depositarse en condiciones de seguridad;

i) El encargado de las señales cuidará de que ninguna persona se haga transportar voluntariamente sobre las máquinas de elevación, o por ellas, con excepción de los sillones de desembarco cuando su solidez se haya comprobado y lleven pintado en el respaldo el número de pasajeros que puedan transportar.

35. Balsas de carga y descarga

a) Las balsas utilizadas para la carga serán suficientemente amplias y tendrán la capacidad de carga necesaria;

b) Siempre estarán disponibles los cables de auxilio, salvavidas y en caso necesario, un bote.

36. Peligros que representan los trabajos ajenos a la manipulación portuaria. Ningún trabajo, como por ejemplo el de conservación o reparación (amantillar, calafatear, pintar a pistola, enarenar o soldar) se ejecutará en los lugares en donde se realicen las manipulaciones portuarias, si ello puede significar algún peligro o molestia para las personas que las ejecutan, por efecto del gas, de vapores, polvos, radiaciones, ruidos, etc.

/F. Material y

F. Material y operaciones de transporte

37. Plataformas de manipulación

a) Las plataformas de manipulación (salvo cuando la solidez de la mercancía permita que se maneje sin peligro) serán sólidas, construídas con buenos materiales, estarán sostenidas en forma conveniente, firmemente sujetas en caso necesario y conservadas en buen estado;

b) Las plataformas no se sobrecargarán;

c) No se utilizarán los tableros de escotilla para hacer plataformas;

d) Las plataformas de manipulación:

i) Tendrán las dimensiones necesarias para recibir las cargas y garantizar la seguridad de las personas que trabajen en ellas;

ii) Además, cuando su altura sea superior a 1.5 m (5 pies), estarán protegidas en todos sus lados, salvo los que se utilicen para recibir o hacer salir las mercancías, por pretiles o barandales conforme a lo indicado en este reglamento;

iii) Estarán provistas del medio de acceso que ofrezca mayor garantía de seguridad (escalas o escaleras).

e) Los tablados móviles estarán colocados sobre una base firme.

38. Disposiciones generales sobre transportadores

a) Los transportadores serán de buenos materiales, bien construídos, lo suficientemente resistentes para soportar con seguridad las cargas previstas y estarán conservados en buen estado;

b) El mecanismo de los transportadores se construirá e instalará en forma que se evite todo peligro entre las partes móviles y las fijas; cuando exista una vía de circulación a lo largo de un transportador descubierto, se reservará un espacio de 90 cm (3 pies) como mínimo entre la vía y el transportador;

c) Para evitar cualquier peligro, cuando los trabajadores tengan que pasar por los transportadores, habrá pasos reglamentarios de cruce, alumbrados en forma conveniente y que presenten condiciones de seguridad;

/d) En los lugares

d) En los lugares donde los transportadores que no están totalmente cerrados pasen sobre lugares donde haya hombres trabajando, o por donde puedan atravesar trabajadores, se colocarán protectores de palastro, o emparrillados para detener todo lo que pueda caer de los transportadores;

e) Los transportadores mecánicos estarán provistos de dispositivos de detención en los puntos de carga y descarga, en su palanca motriz y de retroceso, y, en caso necesario, en otros lugares apropiados;

f) Se colocarán bardas adecuadas en los puntos de transbordo;

g) Los transportadores que suban cargas por un plano inclinado tendrán dispositivos mecánicos que les impidan retroceder y volver la carga al punto de partida por haberse interrumpido la fuerza motriz;

h) Cuando dos o más transportadores trabajen en serie, los aparatos de mando se dispondrán de manera que ningún transportador pueda pasar la carga a un transportador detenido;

i) Cuando la cima de las tolvas de carga de los transportadores esté a menos de 90 cm (3 pies) del suelo, las aberturas de las tolvas estarán convenientemente protegidas;

j) Cuando los transportadores lleguen más allá del campo de visión del conductor situado en el puesto de mando, se instalarán campanas, silbatos o señales luminosas que utilice el conductor antes de poner en marcha las máquinas, para advertir a los trabajadores que se hallen en lugares de peligro. Si es necesario, se tomarán medidas similares para permitir que los trabajadores se comuniwuen con el conductor, en caso preciso;

k) Se tomarán las medidas apropiadas para poder limpiar con absoluta seguridad los transportadores y quitar los obstáculos;

l) Los transportadores tendrán sistemas de engrasado automático y contínuo o sistemas de lubricación que pueda hacerse sin que los trabajadores tengan que aproximarse peligrosamente a partes en movimiento;

m) Los transportadores se revisarán con cuidado periódicamente;

n) Los transportadores no llevarán estibadores;

o) Las bandas transportadoras tendrán protectores en los ángulos entrantes formados por los tambores y las bandas;

p) Las entradas de aire de los fuelles y de los ventiladores aspiradores de los transportadores neumáticos estarán protegidas por emparrillados fuertes o por rejas metálicas.

/39. Transportadores

39. Transportadores de gravedad por rodillos, golletes y rampas

a) Generalidades. Los transportadores de gravedad por rodillos, golletes y rampas deberán:

i) Ser de material sólido, estar bien construídos y tener la suficiente resistencia para soportar, en condiciones de seguridad, las cargas para las que fueron previstos;

ii) Conservarse en buen estado.

Los armazones de los transportadores de gravedad por rodillos, golletes y rampas no tendrán puntas, cantos vivos ni superficies rugosas;

Los transportadores de gravedad por rodillo, golletes y rampas no se utilizarán nunca para transportar personas.

b) Transportadores de gravedad por rodillos

i) Los rodillos de los transportadores de gravedad deberán estar fijos en su sitio de manera que no se caigan o salgan de la armazón;

ii) Los armazones de los transportadores de gravedad por rodillos estarán provistas de asideros para las manos;

iii) En caso necesario, se tomarán las medidas para asegurar que en el punto de descarga del transportador, se detengan los objetos transportados.

b) Golletes

i) Las gualderas de los golletes serán lo suficientemente altas para impedir la caída de mercancías;

ii) Los extremos de los golletes contarán con los dispositivos protectores apropiados.

c) Rampas

i) En el extremo superior de cada pendiente, las rampas tendrán un dispositivo de fijación apropiado que impida que resbalen los objetos;

ii) Los objetos que puedan rodar se colocarán sobre las rampas únicamente con ayuda de dos cables o de otro objeto que los asegure.

40. Disposiciones generales sobre vehículos automotores y carros de mano

a) Tránsito de vehículos. En donde sea posible, se establecerá en beneficio de la circulación de vehículos en los muelles:

/i) Un sistema de

i) Un sistema de vías de un solo sentido o de sentido giratorio;

ii) Pistas obligatorias bien trazadas y, si es posible, marcadas permanentemente;

iii) Que todos los vehículos tomen las pistas que correspondan a su destino;

iv) Que la circulación esté convenientemente ordenada;

v) Que las pistas de circulación estén siempre libres de obstáculos como mercancías, instrumentos y material;

b) Areas de circulación. Las superficies planas en que circulen vehículos deberán:

i) Estar construídas de manera que puedan sostener, en condiciones de seguridad, las cargas y el tipo de vehículos a los que están destinadas;

ii) Estar bien niveladas para garantizar la seguridad de la circulación;

iii) No tener agujeros, salientes u otros obstáculos y conservarse siempre planas.

c) Interior de construcciones. En el interior de las construcciones, los caminos de rodaje de los vehículos deberán:

i) Estar trazados de modo que se eviten ángulos y curvas bruscas, planos inclinados, y rampas con fuerte declive, pasajes estrechos y techos bajos;

ii) Estar claramente delimitados por ambos lados, en toda su extensión.

d) Anchura de caminos. La anchura de los caminos destinados a vehículos de rueda en el interior de las construcciones será como mínimo:

i) 60 cm (2 pies) superior a la anchura del vehículo más voluminoso, cuando la pista sea de un solo sentido;

ii) 90 cm (3 pies) superior al doble de la anchura del vehículo más voluminoso, cuando se use la pista en dos sentidos.

e) Carros

i) Los carros y tractores estarán bien construídos, con buenos materiales, y serán lo suficientemente resistentes para prestar el servicio al que estén destinados, procurando conservarlos en buen estado;

ii) Si es posible, los tractores y carros automotores o de mano estarán montados sobre neumáticos de caucho y sobre juegos de bolas o rodillos;

iii) Los carros y tractores que no estén en servicio se guardarán en lugares apropiados para protegerlos de la intemperie;

/iv) Las diversas

iv) Las diversas partes de los carros y tractores se revisarán cuando menos una vez a la semana por los encargados de su conservación o por otras personas competentes, y, cuando la revisión revele algún desperfecto que pueda ocasionar accidentes, el vehículo se pondrá fuera de servicio.

f) Mandos

i) Dentro de lo posible, se procurará que sean uniformes los instrumentos de maniobra que dirijan el arranque, la propulsión, el cambio de velocidad, la dirección, el frenado, movimientos de elevación y de descenso o de volteo, en todos los carros automotores y tractores del puerto;

ii) Las empuñaduras de los mandos de los carros automotores o tractores tendrán la protección necesaria o estarán colocadas en un lugar donde no puedan entrar accidentalmente en contacto con objetos fijos o móviles que puedan provocar un movimiento intempestivo del vehículo o heridas en las manos a los conductores.

g) Asientos. Los asientos de los carros automotores y de los tractores quedarán convenientemente sujetos para evitar que los conductores sufran sacudidas excesivas;

h) Plataformas. Las plataformas de conducción de los carros automotores y tractores deberán estar sólidamente protegidas para preservar a los conductores de posibles magullamientos o aplastamientos en caso de choque con otros carros u objetos;

i) Frenos. Los carros automotores y los tractores estarán provistos de frenos eficaces;

j) Luces. Cuando los carros automotores y los tractores se utilicen en lugares mal alumbrados, deberán llevar luces delante y detrás;

k) Carros elevadores. Los carros elevadores con cabrias tendrán los protectores apropiados sobre el conductor para preservarlo de la caída de objetos; la carga que pueda soportar cada carro elevador se inscribirá visiblemente en el mismo;

l) Carros automotores de gasolina y diesel. El escape de los motores de combustión interna de los carros automotores de gasolina y diesel estará colocado de manera que no moleste a los conductores; los tubos de escape, los enlaces y silenciadores de escape de los motores de combustión interna de los vehículos de propulsión mecánica deberán estar constantemente cerrados;

/m) Extinguidores

m) Extinguidores. Cuando se utilicen vehículos de motor de gasolina o diesel deberá disponerse de extinguidores de incendio eficaces y fácilmente accesibles;

n) Carros eléctricos

i) Los carros y tractores eléctricos tendrán, cuando menos, un dispositivo apropiado de freno mecánico y un interruptor de corriente que entre en acción automáticamente cuando el conductor abandone el vehículo;

ii) Cuando el vehículo esté detenido será necesario que los mandos de control pasen por el punto muerto antes de cerrar el circuito;

iii) Las palancas de mando que deberán ser uniformes en todos los carros y tractores eléctricos del mismo puerto, producirán idéntico efecto cuando se muevan en un mismo sentido;

iv) Se tomarán precauciones para impedir que se derrame el electrolito de los acumuladores de los carros eléctricos. Por ejemplo, se llenarán los acumuladores con la cantidad mínima necesaria de agua destilada, o se pondrán amortiguadores entre los acumuladores y su zócalo y bandejas colectoras.

o) Enganche. Los carros remolcadores y los carros automotores contarán con los enganches apropiados; los remolques estarán construídos de manera que reduzcan el desvío de los convoyes;

p) Estribos. Los estribos laterales de las plataformas de los carros automotores y remolcadores encargados de transportar piezas metálicas u otros materiales pesados deberán estar sólidamente construídos y no tener defectos; y estar provistos de cadenas que unan sus extremos superiores por encima de la carga para impedir que se separen.

42. Maniobra de los carros automotores y tractores

a) Generalidades

i) La conducción de carros automotores y tractores estará a cargo de conductores cuidadosamente instruídos, que hayan pasado un examen de aptitud física y demostrado poseer los conocimientos técnicos necesarios;

ii) Los conductores no permitirán que personas no autorizadas monten en los carros, tractores o carros remolcadores;

iii) Antes de utilizar los carros automotores o los tractores, los conductores verificarán el estado de los mandos, frenos y demás partes del vehículo y podrán negarse a conducir vehículos defectuosos o mal cargados;

/iv) Cuando los

iv) Cuando los conductores deban dejar los carros automotores y tractores sin vigilancia, pararán el motor, pondrán los frenos, bloquearán los mandos, bajarán las cabrias al ras del suelo sin obstaculizar ningún paso y, si el vehículo está en un plano inclinado peligroso, calzarán las ruedas;

v) Los trabajadores no subirán ni bajarán de vehículos en movimiento;

b) Carga

i) Antes de cargar o descargar los carros automotores o remolcadores unidos a tractores, se pondrán los frenos y, si el vehículo está en un plano inclinado peligroso, se calzarán sus ruedas;

ii) Los carros automotores y remolcadores no se cargarán más de lo que se haya especificado por el fabricante;

iii) En caso de que dos o más carros elevadores con cabrias lleven juntos una misma carga, ninguno de los dos deberá soportar mayor peso que la cuarta parte de su carga máxima de utilización normal;

iv) La carga de un carro elevador no quedará nunca suspendida ni se elevará por encima de una persona.

c) Manejo. Los carros automotores y los tractores circularán a una velocidad compatible con la seguridad y las circunstancias; cuando se guíen carros automotores o tractores los conductores deberán:

i) Mantenerse en el sentido de la marcha mientras sigan las indicaciones de los encargados de las señales;

ii) Tener los pies dentro de la plataforma durante la marcha;

iii) En caso de que sea necesario, se tomarán precauciones para que los carros elevadores no entren en sitios con techos demasiado bajos;

iv) Los carros y tractores con motor de combustión interna no circularán en lugares donde la ventilación sea insuficiente para eliminar el peligro que causa el gas que se escapa.

43. Carros de mano

a) Los carros de mano para transportar garrafas y objetos similares estarán diseñados especialmente y construídos para ese fin;

b) Cuando los carros de mano se utilicen en superficies inclinadas o haya que inmovilizarlos durante su estacionamiento, tendrán frenos adecuados;

/c) Los carros de

c) Los carros de mano con tres o cuatro ruedas tendrán pinzas de muelle u otros dispositivos que permitan a los conductores fijar los timones en posición vertical. Los conductores estarán obligados a utilizarlos mientras los carros estén parados;

d) El manubrio de los carros de mano tendrá protectores laterales, o colocados de alguna otra manera para proteger las manos;

44. Ferrocarril portuario

a) Los ferrocarriles portuarios serán construídos, equipados, conservados y utilizados conforme a las disposiciones relativas de los reglamentos de seguridad aplicables a la red ferroviaria nacional;

b) Se dejará el espacio libre necesario para garantizar la seguridad entre las vías del ferrocarril y los edificios o pilas de materiales;

c) Cuando los edificios tengan puertas que den a las vías de ferrocarril, en los ángulos sin visibilidad u otros lugares donde se limite mucho el ángulo visual se impedirá por medio de avisos apropiados que los trabajadores se coloquen en las vías delante de vehículos en movimiento, y, en donde sea posible, se impedirá la salida directa a la vía por medio de un pretil fijo que obligue a los trabajadores a dar un rodeo y que deje espacio libre suficiente para quienes trabajen en los vagones;

d) Las palancas de maniobra de cambio de agujas estarán colocadas de manera que las personas que las manejen queden lejos de las vías adyacentes y representen el menor obstáculo posible para el personal;

e) Las varillas de agujas y los cables que transmitan señales estarán debidamente protegidos o recubiertos cuando ello sea necesario para evitar cualquier peligro;

f) Los avisos y pretiles de los ferrocarriles portuarios tendrán señales pintadas en forma llamativa (rayas oblícuas negras y blancas o negras y amarillas alternativamente);

g) Cuando los ferrocarriles portuarios sigan en servicio después de la puesta del sol, los avisos y pretiles deberán quedar iluminados;

h) Los mecánicos de locomotoras obedecerán únicamente las señales dadas por personas autorizadas; obedecerán sin embargo cualquier señal de parada, sea cual fuere su origen;

/i) Las señales

i) Las señales de precaución de las locomotoras se utilizarán antes de ponerlas en marcha o de mover trenes, igual que cuando se aproximen a pasos a nivel y otros lugares particularmente peligrosos;

j) No se permitirá la estancia de personas sin autorización especial en las locomotoras o en los vagones;

k) Las locomotoras que arrastren o empujen vagones marcharán muy lentamente e irán precedidas por un hombre a pie, al atravesar lugares donde haya trabajadores;

l) Unicamente para desempeñar un trabajo concreto ordenado, podrán los trabajadores colocarse bajo el material rodante.

45. Carga y descarga. Ferrocarril portuario

a) Al abrir las puertas de los vagones los trabajadores deberán:

i) Cerciorarse de que las cerraduras estén en buen estado;

ii) Apartarse de las puertas y de la trayectoria de las mercancías que puedan caer del vagón;

b) Los trabajadores no se quedarán dentro de vagones de volteo:

i) Cuando las mercancías a granel se manipulen con vagonetas;

ii) Cuando se manipulen piezas metálicas con un electroimán de elevación;

c) Cuando se descarguen vagones de volteo con puertas laterales oscilantes cerca de caminos o pasos, se colocarán anuncios que señalen el peligro en cada extremo de la zona peligrosa;

d) Cuando se abran los fondos móviles de los vagones de volteo o las trampas de los vagones de tolva, se tomarán medidas para impedir que el operador se pille los dedos;

e) Los puentes de carga deberán:

i) Ser lo suficientemente resistentes para soportar las cargas máximas con que se utilicen;

ii) Tener los dispositivos efectivos de bloqueo que impidan que resbalen;

iii) Tener una superficie antiderrapante;

iv) Tener plintos de 10 cm (4") de altura como mínimo a cada lado;

v) Llevar una indicación visible de su capacidad de carga máxima;

/vi) Tener un

vi) Tener un dispositivo de fijación apropiado que les permita ser levantados y retirados;

vii) Estar convenientemente sujetos;

viii) Cuando no estén en servicio, depositarse de manera que no constituyan un peligro.

f) Se dispondrá de las herramientas apropiadas para alzar las láminas de hierro;

g) Se prohibirá la utilización de carros elevadores dentro de los vagones cuando el suelo no proporciones garantía suficiente;

h) Cuando los estibadores trabajen entre los vagones o debajo de ellos, habrá un vigilante encargado de dar los avisos necesarios sobre el movimiento del vehículo;

i) Cuando se utilicen vagones con dos techos superpuestos:

i) Se dispondrá una barandilla alrededor del techo superior;

ii) El paso adyacente a la barandilla tendrá superficie antiderrapante.

46. Traslado de vagones del ferrocarril portuario

a) En la zona portuaria quedará prohibido cambiar las agujas saltando de un tren en marcha y desenganchar un vagón antes de que el tren esté completamente detenido;

b) Cuando se considere preciso trasladar a distancias no muy cortas vagones que no estén enganchados a una locomotora, y si no se dispone de ninguna para el trabajo, el movimiento se efectuará:

i) Con ayuda de vehículos de motor;

ii) Por medio de cabrias o cabrestantes movidos mecánicamente o a mano;

c) Los vagones se moveran muy lentamente e irán precedidos de un hombre a pie mientras atraviesen por lugares en donde haya trabajadores;

d) Cuando se muevan vagones con cabrestantes, los trabajadores se mantendrán lejos del cable de tracción y no se colocarán entre éste y los vagones;

e) Se mantendrá libre de obstáculos el espacio que rodee el área próxima al cabrestante;

f) Los mandos del cabrestante estarán colocados en el costado, lejos del cable de tracción;

/g) Los mandos del

g) Los mandos del cabrestante estarán arreglados de manera que el encargado quede lejos del punto de enrollamiento del cable;

h) Si el cabrestante se maneja por medio de un pedal, éste se revisará al principio de cada jornada de trabajo.

i) Siempre que sea posible, se evitará el desplazamiento de vagones que se encuentren en vías adyacentes o ramales, por medio de pértigas colocadas entre las locomotoras y los vagones; cuando se utilicen pértigas para empujar los vagones con ayuda de locomotoras que estén en vías adyacentes, los trabajadores que manejen las pértigas lo harán de cara al sentido en que se haga el movimiento, de manera que la pértiga se mueva ante ellos;

j) Cuando se mueva un vagón o una hilera de vagones que no estén unidos a una locomotora, se designará un trabajador para dirigir cada vagón o cada hilera;

k) Cuando sea posible, se impedirá que queden estacionados vagones aislados en los muelles, a corta distancia unos de otros;

l) Antes de mover los vagones, el personal se asegurará de que todos los estibadores los han abandonado y se han alejado de la zona peligrosa;

m) Las grúas, cabrias y mástiles de carga de a bordo no se utilizarán para mover los vagones;

n) Las puertas de goznes se sujetarán convenientemente antes de mover los vagones. Todas las rampas mal sujetas o que descansen en falso, y las láminas que estén dentro de los vagones, se levantarán y depositarán en lugares alejados de la zona de trabajo.

47. Transporte de los estibadores

a) Se tomarán las medidas necesarias para asegurar en forma apropiada el transporte de los estibadores que vayan al lugar de enganche o de trabajo o que vuelvan de ellos, en particular cuando no haya medios de transporte ordinarios;

b) Los camiones que se utilicen para transportar estibadores tendrán asientos fijos, y si es necesario, una escala o un estribo para subir y bajar.

/G. Levantamiento,

G. Levantamiento, traslado y apilamiento de mercancías

48. Levantamiento y traslado

a) En la medida en que sea factible, se dispondrá de aparatos mecánicos para levantar y transportar las cargas;

b) Los trabajadores encargados de manipular las cargas estarán debidamente instruídos sobre la manera de levantar y trasladarlas sin peligro;

c) No se podrá utilizar a una persona para levantar, acarrear o mover una carga cuyo peso pueda ocasionarle una lesión;

d) Cuando se manipulen objetos pesados sobre planos inclinados, como pipas o depósitos llenos de subida o de bajada:

i) Se controlará su movimiento por medio de cables u otros aparejos, sobre todo en las bodegas o lugares indispensables;

ii) Los trabajadores no permanecerán bajo la pendiente;

e) Cuando se muevan objetos pesados con ayuda de rodillos, se usarán barras o mazas para variar la posición de los rodillos en movimiento, pero no se utilizarán ni las manos ni los pies;

f) Los gatos y palancas de todos los modelos se construirán de manera que la carga levantada:

i) Quede en posición estable;

ii) No pueda bajarse por inadvertencia;

g) Cuando se levanten cargas por medio de gatos, estos deberán:

i) Apoyarse en puntos sólidos;

ii) Estar correctamente centrados para efectuar el levantamiento;

iii) Estar colocados de manera que puedan manejarse sin que haya obstáculos;

h) Los trabajadores que manejen objetos con cantos vivos, rebabas, picos, astillas y demás salientes peligrosos, o materias inflamables o corrosivas, tendrán a su disposición el equipo y la ropa protectora apropiados, conforme a las disposiciones relativas;

i) Los trabajadores que manejen cajas tendrán cuidado con los clavos, las puntas, picos y cerraduras de la carga;

/j) Los trabajadores

j) Los trabajadores que manejen tanques de gas comprimido deberán:

i) Evitar lanzarlos, chocarlos, voltearlos o arrastrarlos;

ii) Evitar su manejo si las llaves no tienen su chapa protectora;

iii) Alejarlos de fuentes de calor;

iv) Impedir que se utilicen como rodillos.

49. Apilamiento en el muelle

a) Cuando se apilen mercancías en un desembarcadero, un muelle o un depósito, etc., se tomarán las medidas apropiadas para evitar que las pilas se desplomen;

b) Según las necesidades, se tomarán medidas especiales (como apuntalamientos apropiados durante el apilamiento) cuando estén formadas las pilas, y, sobre todo, cuando se deban mover en alguna forma;

c) Las mercancías se apilarán hasta una altura que no presente peligro;

d) Según las circunstancias, la altura que ofrezca seguridad se fijará por personas competentes;

e) Cuando haya trabajadores sobre pilas cuya altura exceda de 1.5 m (5 pies), se colocarán medios de acceso que ofrezcan garantía de seguridad;

f) Cuando se apilen o se bajen mercancías, y la altura de la pila exceda de 60 cm (2 pies), el apilamiento, dentro de lo posible, se hará de manera que la superficie sobre la que se trabaje sea en todo momento lo bastante amplia para que los estibadores queden alejados de las cargas suspendidas;

g) En caso necesario, se nombrará un encargado de señales para garantizar la seguridad de los trabajadores que estén sobre una pila cuando las mercancías se lleven a ella por medio de una grúa o una cabria;

h) Cuando se efectúen operaciones sobre pilas de gran altura, se fijarán avisos y se tomarán las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas que circulen por debajo;

i) Cuando se apilen sacos pesados, se recomienda:

i) Orientar la boca de los sacos hacia el interior de la pila;

ii) Unir en diagonal los cuatro primeros sacos del ángulo de cada pila;

iii) Calzar el apilamiento a la distancia equivalente a un saco cada cinco capas de sacos.

/j) Las maderas

j) Las maderas cortadas se apilarán en capas horizontales o ligeramente inclinadas y separadas por capas transversales cuyos extremos no sobresalgan a los pasillos;

k) Las pilas de barras y tubos estarán convenientemente calzadas;

l) Cuando se apilen pipas o toneles vacíos, tubos de gran dimensión, rodillos de papel u otros objetos circulares, haciéndolos apoyarse en su cara lateral:

i) Las pilas serán simétricas y estables;

ii) Todas las piezas de la capa inferior estarán cuidadosamente calzadas.

m) Cuando se apilen toneles, pipas o barriles llenos haciéndolos descansar sobre el fondo, se limitará la altura de las pilas y se colocarán sobre cada fila dos planchas de lado a lado antes de continuar con la capa superior.

H. Depósitos y lugares de almacenaje

50. Disposiciones generales

a) Construcción. Los depósitos y lugares de almacenaje estarán construídos y equipados conforme a las disposiciones apropiadas de los reglamentos nacionales o locales;

b) Carga de los pisos. La carga máxima por unidad de superficie de todos los pisos del depósito y la carga unitaria máxima de todos los vehículos utilizados sobre estos suelos se fijará en lugares bien visibles; dichas cargas máximas deberán respetarse;

c) Escaleras. Las escaleras tendrán barandillas en todos sus lados abiertos, de acuerdo con lo especificado en este reglamento:

i) Se colocará una barandilla apropiada y resistente a ambos lados de toda escalera cuya anchura sea igual o superior a 1.2 m (4 pies), y en los lados abiertos de todas las demás escaleras, salvo circunstancias excepcionales, en cuyo caso se pondrá un cable resistente;

ii) Además, según las necesidades, se colocará una barandilla adecuada en medio de las escaleras cuya anchura sea igual o superior a 2 m (6 pies 6");

iii) Las escaleras móviles ofrecerán garantía de seguridad para subir y bajar;

/d) Aberturas.

d) Aberturas. Las aberturas en los suelos y en la pared se protegerán en la medida que representen un peligro;

e) Salidas. Los depósitos y locales de almacenaje estarán provistos, según las necesidades, además de salidas ordinarias, de las salidas de emergencia que exijan los reglamentos nacionales o locales;

f) Ascensores y montacargas. La construcción, instalación, inspección y maniobra de los ascensores y montacargas colocados en los depósitos y locales de almacenaje, al igual que los materiales de que estén construídos, se ajustarán a los reglamentos nacionales aplicables a los ascensores y montacargas utilizados en establecimientos industriales;

g) Plataformas. Las personas que trabajen en plataformas estarán convenientemente protegidas contra riesgos de caída; se contará con cables en caso de necesidad; las cargas suspendidas no deberán pasar sobre personas que trabajen en las plataformas;

h) Conservación. Los depósitos y locales de almacenaje, como sus dependencias, se conservarán en buenas condiciones de seguridad ordenándose el arreglo inmediato de cualquier descompostura peligrosa que presenten los suelos, estribos, corredores, escaleras, trampas de levantamiento, etc.

Parte III. Disposiciones especiales de seguridad

A. Substancias y condiciones peligrosas

1. Manipulación de substancias peligrosas

a) La manipulación y el depósito de explosivos, materias líquidas fácilmente inflamables y demás substancias peligrosas se realizará como se disponga en la reglamentación nacional o local;

b) Las substancias peligrosas sólo se cargarán, descargarán, manejarán o depositarán bajo la vigilancia de una persona competente que conozca los riesgos y las precauciones que haya que tomar; en caso de duda sobre la naturaleza del riesgo o las precauciones necesarias, se pedirán las aclaraciones precisas a la autoridad competente;

/c) Las substancias

c) Las substancias peligrosas se cargarán, descargarán, manejarán o depositarán sólamente cuando reúnan las condiciones y lleven las etiquetas que prescriben los reglamentos nacionales o internacionales aplicables a dichas substancias;

d) Cuando se trate de cargas a granel, para las que puede ser difícil la fijación de etiquetas, se colocarán las indicaciones necesarias en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que las acompañe;

e) Cuando haya que proceder al manejo o depósito de substancias peligrosas, los estibadores encargados serán debidamente informados de la naturaleza de dichas substancias y de las precauciones particulares que deberán tener en su manejo;

f) Se tomarán precauciones especiales (como colocar palletes, cables de eslinga, cajas, plataformas con enrejados altos, etc.) para evitar que se rompan o deterioren los recipientes o embalajes de las substancias peligrosas;

g) Cuando los recipientes de substancias peligrosas se rompan o deterioren peligrosamente, se detendrán las operaciones de manipulación y los estibadores que las realicen serán retirados a lugar seguro hasta que el peligro haya desaparecido;

h) Las substancias explosivas no deberán permanecer sobre los muelles u otras zonas de trabajo portuario, más tiempo del estrictamente necesario;

i) Cuando tengan que permanecer las substancias explosivas en los muelles u otras zonas de trabajo portuario, la autoridad competente decidirá, de acuerdo con los riesgos, la cantidad máxima que pueda admitirse y las distancias que deban mediar entre las substancias explosivas por una parte y las construcciones, buques, mercancías, etc. por la otra, teniendo en cuenta la gravedad de los riesgos y la cantidad de substancias depositadas;

j) Cuando haya peligro de explosión, todo el material eléctrico y los circuitos eléctricos se dejarán sin corriente y así se mantendrán mientras subsista el peligro, a menos que dicho material y dichos circuitos estén certificados para usarlos con toda seguridad en tales circunstancias;

k) Cuando se realice la carga o descarga de material fácilmente inflamable, se tomarán medidas especiales para dominar en el acto cualquier conato de incendio;

/l) En caso

l) En caso necesario, se emplearán herramientas que no produzcan chispas en atmósferas explosivas;

m) Antes de que se deposite la carga o descarga desinfectada por fumigación, se tomarán medidas efectivas para asegurar su manejo en condiciones de seguridad;

n) Cuando se manejen o depositen substancias corrosivas, se tomarán precauciones especiales para impedir que se deterioren los recipientes y para eliminar cualquier peligro en caso de que se salga su contenido;

o) En caso necesario, los estibadores encargados de la carga, descarga o manipulación de mercancías peligrosas, portarán ropas protectoras y dispondrán de un equipo de protección individual;

p) Los estibadores nunca deberán tocar las ratas muertas; las retirarán con ayuda de pinzas u otras herramientas;

q) Antes de tomar cualquier alimento o bebida, los estibadores que manejen substancias nocivas deberán lavarse cuidadosamente las manos y la cara con jabón o con cualquier otro producto de limpieza apropiado;

r) Cuando la desinfección, en particular contra el carbón, pieles, lana, pelos, huesos u otras porciones animales, no haya sido certificada por la autoridad competente, o se tema peligro de infección, los estibadores interesados deberán:

i) Estar convenientemente instruídos del peligro de infección y de las precauciones que deban tomar (por medio de avisos y anuncios, por ejemplo);

ii) Tener y utilizar el equipo de protección individual que se especifica en este reglamento;

iii) Ser objeto de vigilancia médica especial.

2. Condiciones peligrosas e insalubres

a) Polvos

i) Cuando las operaciones de carga y descarga produzcan desprendimiento de polvos que puedan dañar la salud, se deberá tener la posibilidad de recurrir a medios mecánicos de manipulación que disminuyan el peligro;

ii) Cuando los estibadores estén expuestos a polvos cuya concentración sea irritante o peligrosa, se les proporcionará el equipo apropiado para proteger las vías respiratorias, y deberá obligárseles a utilizarlo mientras realizan el trabajo.

/b) Recipientes

b) Recipientes dañados y defectuosos. En caso de peligro por fugas de sustancias peligrosas, los estibadores serán evacuados de la zona peligrosa y se tomarán las siguientes medidas antes de continuar el trabajo.

i) Si la carga desprende vapores o gases peligrosos:

Se pondrá a la disposición inmediata de los estibadores encargados de manejar los recipientes deteriorados, un equipo de protección de las vías respiratorias;

Se dispondrá rápidamente del material de salvamento apropiado y del personal que conozca su manejo, para socorrer a las personas afectadas;

Se ventilarán los lugares de acuerdo con la necesidad y se vigilarán para asegurar que la concentración de la atmósfera no represente ningún peligro.

ii) Si la carga está constituída por alguna materia corrosiva:

Se pondrá a disposición inmediata de los estibadores, ropa apropiada para asegurar su protección y se utilizarán sustancias absorbentes o neutralizadoras apropiadas para hacer la limpieza de las materias esparcidas;

c) Motores de combustión interna. Cuando se utilicen motores de combustión interna para el trabajo de carga o descarga en bodegas o espacios confinados:

i) El mecánico nunca trabajará aisladamente;

ii) En todo lugar de trabajo y en particular bajo el puente y los entrepuentes, se comprobará que la concentración de monóxido de carbono y otros gases de escape no constituya un peligro;

iii) En el caso de que no haya ventilación natural suficiente o de que no la proporcionen las instalaciones del buque, se instalará una ventilación mecánica suplementaria.

d) Peligro de anoxia. Antes de autorizar a los estibadores la entrada a espacios cerrados, depósitos, etc., en donde la fermentación de materias orgánicas y la corrosión puedan producir el enrarecimiento de la atmósfera, se comprobará por medios apropiados (como el empleo de una lámpara de seguridad con flama) que el aire es respirable.

/e) Fumigación

e) Fumigación. Antes de autorizar a los estibadores a trabajar en una bodega que se haya fumigado, un técnico deberá certificar que los lugares no presentan peligro;

f) Gas carbónico. El gas carbónico no deberá usarse en el interior de los buques; cuando se utilice gas carbónico como refrigerante en las bodegas o espacios cerrados, se efectuará el control apropiado antes de que los estibadores entren en ellos;

g) Sofocación. Cuando sea necesario, se tomarán las medidas convenientes para evitar la sofocación, mediante ventilaciones suplementarias y bebidas saladas;

h) Pausas y períodos de descanso. Cuando los estibadores tengan que trabajar en condiciones que los sometan a temperaturas extremas, deberán ser relevados a intervalos suficientemente frecuentes para que puedan descansar al aire libre.

B. Equipo de protección individual

3. Disposiciones generales

a) Los estibadores dispondrán de ropas protectoras y de un equipo de protección individual eficaz contra el peligro, cuando otros medios de protección contra agentes nocivos sean impracticables o no les proporcionen la protección necesaria;

b) La ropa protectora y el equipo de protección individual deberán ajustarse a las normas nacionales aplicables en la materia;

c) Los estibadores deberán conocer la forma de utilizar las ropas protectoras y el equipo de protección individual que se les entregue;

d) Los estibadores emplearán debidamente la ropa de protección y el equipo de protección individual que se les entregue y lo conservarán en buen estado;

e) Las ropas y el equipo de protección individual se limpiarán periódicamente y se mantendrán bien conservados;

/f) Cuando las

f) Cuando las ropas o el equipo de protección individual puedan estar contaminados por substancias tóxicas o peligrosas, deberán conservarse en lugares separados donde no puedan contaminar la ropa utilizada habitualmente por los estibadores;

g) Antes de su distribución, se lavará y desinfectará el equipo de protección individual que quede en contacto con la piel;

h) Se entregarán cremas y demás protectores de la piel a los estibadores, cuando haya peligro de que entren en contacto con substancias que produzcan una acción nociva o penetrante;

i) Se entregarán desinfectantes y protectores de la piel a los estibadores para prevenir cualquier peligro de infección que provenga del manejo de partes de animales que puedan estar infectadas;

j) Se proporcionarán aparatos, cascos o máscaras respiratorias eficaces, que llenen los requisitos marcados por la autoridad competente, para proteger a los trabajadores de la inhalación de humos, gases, vapores o polvos tóxicos o corrosivos;

k) Se proporcionarán dispositivos apropiados, máscaras o viseras para proteger contra humos, gases, o vapores nocivos, polvos o partículas peligrosas para los ojos;

l) Cuando en los trabajadores haya peligro de corrosión o de quemaduras, se proporcionarán los medios eficaces de protección (guantes, polainas, y delantales);

m) Cuando por el manejo de mercancías puedan resultar heridos los trabajadores, se les proporcionarán medios protectores eficaces, como guantes, pinzas, cubre-hombros de cuero, chanclos, zapatos con conchas y cascos protectores ;

n) En la medida en que sea posible, los estibadores calzarán zapatos de seguridad durante el trabajo;

o) Se pondrá a disposición de los estibadores ropas protectoras adecuadas cuando tengan que trabajar en locales refrigerados.