COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

CEPAL/MEX/68/8
26 de marzo de 1968

ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE EN CENTROAMERICA

(Versión preliminar)

Introducción

La casi totalidad del comercio internacional de Centroamérica se canaliza a través de los servicios portuarios de la región.[1/] El continuo aumento del comercio, junto a los problemas de operación y deficiencia de las instalaciones, ha venido agravando de manera creciente el congestionamiento en los puertos marítimos y alargando el tiempo de espera de los barcos, con el consiguiente efecto desfavorable sobre las tarifas convencionales que pesan sobre la carga manejada en los países centroamericanos.

Si bien estos problemas serán corregidos en parte con las medidas que se encuentran en proceso de implantación para mejorar los servicios de operación y las instalaciones físicas, la etapa de inversión en las obras de mejoramiento y ampliación de los puertos se encuentra retrasada respecto de las exigencias paralelas que implica el incremento esperado del volumen de carga a manejar en los próximos años. Teniendo en cuenta esta situación, se hace necesario considerar en esta fase de transición otras medidas de carácter parcial, como la adopción de un servicio obligatorio de prácticos en los buques que atracan en los puertos más importantes de Centroamérica, conforme a los lineamientos que se sugieren en la versión preliminar del proyecto de reglamento que se incluye más adelante.

La implantación de un sistema obligatorio de practicaje tendría por objeto disminuir el período de maniobra de atraque y desatraque, especialmente en aquellos puertos que están expuestos a vientos y mareas, y cuyas condiciones son poco favorables para quienes no los conocen de manera suficiente; mejorar y acelerar la navegación en las cercanías de los puertos, y utilizar en mayor medida las facilidades portuarias en lo que toca particularmente al espacio de atraque en los muelles.

Los prácticos serían personas de amplia experiencia y conocimientos sobre los problemas que presenta la navegación en los lugares que operan, y prestarían sus servicios en calidad de asesores técnicos de los capitanes durante las maniobras relativas a entrada y salida de los buques.

1/ En la actualidad más de 5 000 barcos atracan o recalan en los puertos centroamericanos.

/Adicionalmente,

Adicionalmente, podría aprovecharse temporalmente al grupo de prácticos en labores de pilotaje, teniendo en cuenta sus especiales conocimientos del litoral centroamericano. En efecto, podrían prestar sus servicios de asesoría en parajes difíciles y en la navegación nocturna, disminuyendo así las tarifas correspondientes. Debe destacarse que si bien en este momento la escasez de pilotos es problema agudo en Centroamérica por la falta de una flota regional de cabotaje, se lograría gradualmente ir formando capitanes dentro de la región.

La adopción del servicio de practicaje y su extensión a labores de pilotaje, junto a otras medidas que se están tratando de llevar adelante en Centroamérica, como actividades del programa de integración económica en materia de navegación y puertos, habrán de conducir eventualmente a mejorar la eficiencia de los puertos de la región y a la armonización y uniformidad de otros aspectos de interés portuario, con miras a lograr un mejoramiento en el nivel de las tarifas marítimas.

ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO DEL SERVICIO DE PRACTICAJE Y PILOTAJE EN CENTROAMERICA

I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Establécese el servicio de practicaje en aguas territoriales centroamericanas, conforme a las siguientes disposiciones.

Artículo 2

Entiéndese por servicio de practicaje la asesoría que se presta a los capitanes de los buques en materia de fondeo, amarre, desamarre, atraques, desatraques y otras maniobras que se realicen dentro de las aguas jurisdiccionales de los puertos centroamericanos.

Artículo 3

Las labores del servicio de practicaje estarán a cargo de los prácticos, quienes actuarán como asesores técnicos de los capitanes y dirigirán, en su representación, las maniobras necesarias para entrar y salir de los puertos.

Artículo 4

En tanto no se hayan fijado las normas mínimas para obtener el título de Práctico Oficial Centroamericano, sólo podrán actuar en calidad de prácticos aquellas personas que sean capitanes de la marina mercante en servicio activo o retiro, siempre que obtengan un permiso especial de la respectiva autoridad portuaria y que estén acreditados, en sus respectivas libretas de título y embarque para cumplir con seguridad y técnicamente las responsabilidades inherentes a su cargo, así como tener amplia experiencia en la navegación y atención de los puertos en que operarán. No podrán dedicarse a otras actividades y estarán permanentemente a disposición de la autoridad portuaria.

/Artículo 5

Artículo 5

Todo barco centroamericano o extranjero queda obligado a utilizar los servicios de un práctico durante las maniobras que se realicen dentro de las áreas jurisdiccionales de los puertos. El capitán mantendrá en todo momento el mando de la nave, y prestará toda su colaboración al práctico si, a su juicio, éste ejecuta las maniobras encomendadas con seguridad para la nave, su tripulación y las personas o efectos transportados.

Artículo 6

El práctico permanecerá a bordo durante todo el tiempo que dure su misión, y ésta se considerará terminada cuando, de común acuerdo con el capitán, la nave fondee en el puerto, atraque en el muelle, desamarre de un atracadero, etc.

Artículo 7

Para el buen desempeño de sus funciones, las autoridades portuarias se encargarán de movilizar al práctico y pondrán a su disposición, en los casos en que sea necesario, remolcadores, botes, lanchas motorizadas, personal y demás elementos estimados indispensables para cumplir con su misión.

Artículo 8

Las naves dedicadas al comercio marítimo intrarregional quedan obligadas a utilizar los servicios de un práctico en los siguientes casos:

a) En maniobras de amarre a boyas petroleras;
b) En maniobras de entrada y salida de diques secos o flotantes, y
c) En maniobras dentro de dársenas, en amarre o desamarre a boyas, o para atracar y desatracar a molos o espigones de puertos artificiales, muelles fiscales y particulares.

Quedan exceptuadas de esta obligación aquellas naves que sean menores de 250 toneladas de registro grueso, que estén a cargo de un oficial mercante con título de capitán o primer piloto, y las que se dediquen exclusivamente a labores de pesca.

/Artículo 9

Artículo 9

El servicio de practicaje será siempre obligatorio en cualesquiera de las siguientes maniobras especiales:

a) Levantar, fondear o revisar las boyas en los puertos, siempre que se trate de boyas con dos o más anclas;

b) Fondear buques en reparación, de chatas y pontones de barcos o cascos en desagüe, de diques, de muertos y rejeras permanentes, y

c) Levantar, fondear y recorrer cañerías petroleras y otros elementos similares.

Artículo 10

Los armadores o sus agentes solicitarán por escrito los servicios del práctico a la autoridad portuaria, la cual llevará un libro de registro para esos efectos.

Artículo 11

En caso de que no hubiera prácticos disponibles dentro de las dos horas siguientes a la presentación de la solicitud, la autoridad portuaria podrá autorizar el atraque del barco bajo la exclusiva responsabilidad del capitán, sin costo alguno para la nave por concepto de practicaje.

Artículo 12

Antes de proceder a fondear una nave, boyas, anclas, cañerías de petróleo y otros elementos, los prácticos deberán asegurarse del buen estado de las cadenas, espías, cabrestantes, molinetes y demás aparatos de fondeo y de maniobras. Si éstos no fueren adecuados en número o se encuentren en mal estado, el práctico no realizará ningún movimiento e informará a la autoridad portuaria para que tome las medidas que se consideren necesarias.

/Artículo 13

Artículo 13

Para las maniobras de las naves en la bahía, los prácticos determinarán si requerirán o nó de remolcadores y el número que habrán de utilizar, conforme a su parte y estado del tiempo. Además, indicará los otros elementos que serán necesarios usar para asegurar las labores a su cargo, todo de acuerdo a las disposiciones vigentes en el puerto.

Artículo 14

Para el fondeo de las naves, el práctico empleará las anclas y cadenas que considere aconsejable o que hayan sido fijadas por la autoridad portuaria. Si el armador, agente o capitán solicitan el uso de un mayor número de elementos para conceder más seguridad a la maniobra, el práctico no podrá oponerse a ello, excepto en el caso de que existan inconvenientes técnicos.

Artículo 15

Si al levar las anclas salieran objetos que se encontraban en el fondo del mar, el práctico tendrá la obligación de informar de inmediato y por escrito a la autoridad portuaria sobre las características principales de dichos objetos.

II. DISPOSICIONES SOBRE TARIFAS

Artículo 16

El pago de los servicios de practicaje se hará a la autoridad portuaria. La factura correspondiente se expedirá a nombre del armador, agente o representante que solicitó por escrito el servicio, y su pago deberá ingresar a la caja de la autoridad antes de formular una nueva solicitud de servicios.

Si el pago no se efectúa conforme al párrafo anterior, el armador, agente o representante quedará excluido de este servicio y del comercio marítimo de la zona, pudiéndose fijar adicionalmente un recargo del _____ por ciento por cada día de atraso y tomar las medidas judiciales que fueren del caso.

/Artículo 17

Artículo 17

Si el armador, agente o representante no estuvieren conformes con el monto facturado, podrán formular su reclamación por escrito ante la autoridad portuaria. Para ello tendrán que depositar de antemano la cantidad equivalente al monto facturado. La autoridad portuaria será quien determine si la reclamación es procedente. En tal caso, devolverá los valores cancelados en exceso o los abonará a un próximo servicio.

Artículo 18

Los capitanes de las naves deberán extender un certificado dirigido a la autoridad portuaria, indicando el número de días y horas en que el práctico permaneció a bordo en cumplimiento de su misión, para efectos de determinar el costo del servicio.

Artículo 19

Establécense las siguientes tarifas para los servicios de practicaje:

Toneladas de registro	Pesos centroamericanos
De 200 a 500	
De 501 a 1 000	
De 1 001 a 2 500	
De 2 501 a 5 000	
De 5 001 a 7 500	
De 7 501 a 10 000	
De 10 001 a 15 000	
De 15 001 a 20 000	

Por cada 1 000 toneladas de registro bruto o fracción que excedan de 20 000 toneladas, se cobrará un ____ por ciento de recargo sobre la tarifa base.

Artículo 20

Las tarifas consignadas en el artículo anterior cubren las maniobras ejecutadas por el práctico desde que saca la nave del fondeadero hasta que la deja atracada en el sitio asignado, y desde que la saca del atracadero hasta dejarla lista para zarpar, tomar fondeadero u otro destino.

/Artículo 21

Artículo 21

El costo del desamarre de boyas, levar y fondear a la gira será equivalente al 50 por ciento de la tarifa indicada en el artículo 19 anterior.

Artículo 22

Establécense las siguientes tarifas para los servicios de levantar, fondear y recorrer boyas, cañerías o líneas de fondeo para amarre de buques o lanchas:

Concepto	Pesos centroamericanos
Boyas para barcos, fondeados con dos anclas	
Boyas para remolcadores, faluchos o boyas de cables submarinos, fondeados con dos anclas	
Levantar o fondear anclas extra o rejeras permanentes	
Cañerías petroleras u otros elementos similares	

Artículo 23

Sólo la autoridad portuaria podrá autorizar, de acuerdo con el horario del puerto, los servicios del práctico en horas extraordinarias. Estos servicios tendrán un recargo del 50 por ciento, cuando se realicen entre el término de la jornada normal y la medianoche. El recargo será del 100 por ciento después de la medianoche y hasta las 7 de la mañana.

Artículo 24

El armador, agente, representante o capitán de una nave avisarán a la autoridad portuaria, por lo menos con dos horas de anticipación, la cancelación o postergación de los servicios del práctico, o el retraso de la nave en su recalada. Si no cumpliera esta disposición, pagará un recargo sobre la tarifa base por las horas de espera, así:

/Concepto

Concepto	Porciento
Por la primera hora	25
Por la segunda hora	50
Por cada una de las subsiguientes	100

Artículo 25

Cuando la autoridad portuaria, a solicitud del interesado, autorice un servicio urgente en día de temporal, neblina u otras condiciones climáticas desfavorables, impondrá un recargo del 100 por ciento sobre la tarifa base.

III. SERVICIO TEMPORAL DE PILOTAJE

Artículo 26

Se entiende por servicios temporales de pilotaje los que prestan los prácticos en calidad de asesores de los capitanes para conducir las naves durante su navegación en las rutas marítimas del litoral centroamericano.

Artículo 27

Los armadores, agentes o capitanes solicitarán por escrito el servicio de un práctico en labores de pilotaje ante la autoridad portuaria. Esta solicitud quedará formalizada mediante un contrato que se expedirá en el puerto de embarque del práctico, indicándose el programa de trabajo a cumplir durante la misión.

Artículo 28

La Autoridad portuaria estará obligada a comunicar a los puertos centroamericanos de recalada, por la vía más rápida, la salida de la nave y el nombre del práctico en labores de pilotaje que lleva a bordo, indicando a su vez el nombre, destino, nacionalidad y procedencia de la nave.

/Artículo 29

Artículo 29

Los capitanes de las naves están obligados a proporcionar las facilidades necesarias para que los prácticos en servicio de pilotaje puedan informar por radio, radioteléfono o telegrafía, con 24 horas de anticipación, sobre la recalada de la nave en el puerto. Asimismo, deberán suministrarle camarote y alimentación adecuados a su rango mientras desempeñe su comisión. Los viáticos de los prácticos en misión de pilotaje cuando se encuentren en un lugar distinto a su residencia normal, serán cubiertos por los armadores o sus agentes. De la misma manera cubrirán los gastos de transporte y seguros que origine el contrato del práctico en servicio de pilotaje. El monto del viático será fijado por la autoridad portuaria de acuerdo con las leyes nacionales.

Artículo 30

Antes de iniciar las tareas de pilotaje, el práctico verificará el estado en que se encuentran los instrumentos de la nave, para lo cual podrá solicitar los certificados de revisión correspondientes. De no cumplirse con este último requisito, el práctico no será responsable de cualquier accidente que pueda ocurrir durante la navegación de la nave a causa de un error de los instrumentos. Sobre este particular se notificará por escrito a las autoridades portuarias de origen y destino. De la misma manera, el práctico informará sobre faros apagados, boyas fuera de su sitio, etc., que observe durante la travesía.

Artículo 31

Toda nave que opere en el litoral centroamericano está obligada a contar con las cartas náuticas correspondientes. Si no las tuviere, la nave no podrá zarpar ni recibir servicios de practicaje o pilotaje en tanto no las obtenga.

/Artículo 32

Artículo 32

La tarifa correspondiente al servicio de pilotaje será de _____ dólares diarios por cada mil toneladas de registro grueso o fracción. Establécense los siguientes recargos sobre la tarifa base:

a) Cinco por ciento, cuando la nave no zarpe en la fecha fijada en el contrato respectivo; la nave desarrolle un andar promedio inferior a 8 millas por hora, excluyendo el tiempo en que la nave permanezca fondeada por mal tiempo o por actividades comerciales en el puerto; la nave no desembarque al práctico en labores de pilotaje en el puerto de destino fijado en el contrato;

b) Cien por ciento, cuando la nave remolque a otro barco.

Artículo 33

Cada buque que navegue en convoy, siguiendo a la nave guía en donde se encuentra a bordo el práctico, tendrá una rebaja del 50 por ciento sobre la tarifa base.