

El Faro

El Boletín de la
Coordinación de Investigación



Armadura de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela — Faros de Venezuela

Faro Los Monjes

- Archipiélago Los Monjes
- Latitud: 12° 21' 33", Longitud: 070° 53' 58"
- Inaugurado en 1952

Contenido:

<i>CONTENEDORES CON MERCANCIAS EN ABANDONO LEGAL</i> <i>Prof. Luis Toledo</i>	2
<i>POLIZONES EN AGUA DE LASTRE</i> <i>Prof. Lya Neuberger</i>	3
<i>FUTURA REFORMA DE LA LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS</i> <i>Prof. María del Cielo Sánchez</i>	4
<i>DERECHO MARÍTIMO</i> <i>Prof. José Hecht</i>	5
<i>EL SURVEYOR</i> <i>Prof. Margarita Furió</i>	6
<i>ANILLO PERIFÉRICO MUNDIAL ¿HIPÓTESIS DE FUTURO?</i> <i>Prof. Dorelis Macías</i>	8

El nuevo faro está proyectado sobre una estructura de concreto armado tradicional, en un área circular de aproximadamente 14 m² y 9,60 metros de alto. En su parte superior posee un equipo lumínico conformado por una lámpara rotativa alimentada por energía solar, con un alcance de la señal de 28 millas náuticas.

La plataforma superior del nuevo faro está recubierta por pantallas de vidrio y estructuras de acero, formando los cerramiento verticales y el techo, que a su vez soportan la base de los equipos de Radar y el Racón. La altura total del faro es de 12,8 metros.

Adjunto al faro se construyó el Centro de Control de Tráfico Marítimo, que cuenta con la consola de radar y los equipos de comunicaciones.

Este nuevo faro fue inaugurado el 17 de julio del año 2003 por el Ministro de Relaciones Exteriores, Doctor Roy Chaderton Matos y el alto mando naval.

Editado por la Coordinación de Investigación y Postgrado

Coordinación: Msc. Emma Peraza,

Diagramación: Lic. Paula Sánchez

Dirección: Tercera Avenida con Décima Transversal de los Palos Grandes

www.umc.edu.ve, e-mail: coorinv@umc.edu.ve

(0212) 285 - 26 - 29



“CONTENEDORES CON MERCANCÍAS EN ABANDONO LEGAL”

Prof. Luis Toledo

El abandono legal de mercancías es una figura jurídica prevista en la Ley Orgánica de Aduanas vigente en Venezuela, G.O. 38.875 del 21 de febrero de 2008.

En su artículo 66 la ley establece que, el abandono legal se produce cuando el consignatario...no haya aceptado la consignación o cuando no haya declarado o retirado las mercancías...dentro de los 30 días continuos a partir del vencimiento del plazo (de cinco [05] días hábiles) a que se refiere el Art.30, o a partir de la fecha de reconocimiento. O sea, se produce por la inacción del consignatario en cuanto al procedimiento establecido para la desaduanización de las mercancías. La declaración de las mercancías en abandono legal es una acción de la Administración Aduanera que emana de la facultad que la ley le confiere.

La reforma de la LOA en febrero de 2008 incluyó el derecho de tanteo del Ejecutivo Nacional, ejercido por una comisión presidencial que “decidirá, de acuerdo al interés nacional y la naturaleza de las mismas, si tales mercancías serán objeto de remate o si serán adjudicadas directamente al ejecutivo nacional”.

Por decreto No.5.872 del 9 de febrero de 2008 se modificó el Art. 30 de la LOA estableciendo que, “el abandono legal de las mercancías o bienes declarados de primera necesidad o sometidos a control de precios se producirá dentro de los diez (10) días continuos a partir del vencimiento del plazo de cinco (05) días hábiles al cual se refiere el Art. 30 de la LOA.

Teóricamente, los contenedores con mercancías de importación deberían permanecer en los puertos el menor tiempo posible, o sea, el necesario para su relocalización, desaduanización, inspección y retiro. En la práctica, los contenedores entran al patio y comienzan a generar costos extraordinarios de estadía o almacenaje (cobrados por el puerto) y de demora (cobrados por la línea naviera). Los costos adicionales se generan fundamentalmente por incongruencias entre los tiempos libres concedidos por el puerto y las líneas navieras (días continuos) versus el tiempo real en que se logra la desaduanización de la carga (días hábiles). Estos gastos incrementan los costos de la importación.

Ello repercute en la ocupación del espacio físico de los puertos y su congestión, en detrimento de la eficiencia y la competitividad portuaria.

Como consecuencia, los planes de desarrollo portuario tendrían que prever la disposición de espacios adicionales, de manera proporcional al crecimiento de los volúmenes de carga, la prolongación de la estadía de los contenedores en puerto y el incremento exponencial de contenedores con mercancías en abandono legal.

Para las líneas navieras, la retención prolongada de sus contenedores constituye una afectación en cuanto a la disponibilidad de los mismos, bien sea para ser utilizados con carga de exportación o para ser evacuados vacíos dentro de los 90 días establecidos por ley como límite máximo de su estadía temporal en el país.

La disponibilidad de contenedores en el mundo es deficitaria, por lo tanto es del interés de las líneas navieras la reposición continua de sus contenedores vacíos en los lugares donde están siendo necesitados para la exportación. Ante esta situación, las líneas navieras penalizan la retención de sus contenedores con un cargo adicional conocido como “demora” con el objetivo de incentivar su devolución en el menor tiempo posible y eventualmente recuperar algo del lucro cesante por la retención del contenedor vacío.

Una situación particular se plantea cuando las mercancías transportadas en contenedores caen en abandono legal, ya que la ley no ordena la desocupación o el vaciado del contenedor para su devolución a la línea naviera. Como resultado, el contenedor, permanece ocupado hasta que se efectúe el remate o la adjudicación de la mercancía que contiene.

Curiosamente, el abandono legal no detiene la generación de gastos adicionales de almacenaje de los contenedores (cobrados por el puerto) y de demora (cobrados por la línea naviera) ni los exime de la multa imponible a la línea naviera por el incumplimiento del Art.79 del Reglamento de la LOA, el cual dispone que “los contenedores... sean introducidos al país temporalmente para ser reembarcados a los tres meses siguientes a su entrada”. Según el Art.121 la sanción será en el rango de cien a mil unidades tributarias.

“¿POLIZONES EN EL AGUA DE LASTRE?”

Prof. Lya Neuberger

Un buque debe cargarse de lastre para garantizar su estabilidad o flotabilidad a fin de tener una navegación segura; así, un buque que parte de un puerto de origen vacío de carga, se ve en la necesidad de cargar lastre el cual al llegar al puerto de destino deberá ser expulsado al ir cargando. Hasta finales del S.XIX se empleaban piedras y arena pero posterior a la revolución industrial, los materiales con los cuales estaban contruidos los buques fueron cambiando. Y, para evitar desplazamientos de estas cargas sólidas producto del mal tiempo durante el viaje, así como otras desventajas tanto en la carga como en la descarga de éstas, se empezó a utilizar grandes volúmenes de agua en tanques. En los últimos decenios se ha establecido el uso de tanques específicos para ello.

Cerca del 90% del transporte de mercancía a nivel mundial se realiza gracias al transporte marítimo transfiriéndose más de 10 millones de toneladas de agua de lastre anualmente; lo cual variará según las dimensiones y finalidades de los buques. Esta agua puede contener organismos acuáticos en cualquiera de sus etapas vitales, siendo entre 4.000-7.000 las especies marinas que viajan diariamente alrededor del mundo, desde bacterias hasta peces los cuales se han encontrado en muestras del agua de lastre de buques. Este proceso de carga y descarga en áreas geográficas diferentes ha contribuido con la introducción de especies exóticas en forma involuntaria; las cuales pueden pasar a ser especies invasoras si se encuentran condiciones fisicoquímicas y ecológicas idóneas en este nuevo ambiente; pudiendo reproducirse y sobrevivir en este nuevo hábitat; siendo un 3% las que realmente se establecen en nuevas regiones. Los altos volúmenes de lastre de los súper tanqueros aunados a un menor tiempo de viaje por las nuevas tecnologías, incrementan el riesgo de este tipo de ataque silencioso de estos polizones o especies invasoras.

Las especies invasoras son consideradas la mayor amenaza para la diversidad biológica después de la destrucción del hábitat, además de conllevar importantes consecuencias económicas y de salud pública.

Desde el punto de vista ecológico, la introducción de especies exóticas causa impactos sobre la dinámica de las poblaciones marinas nativas y sobre la estructura de la comunidad en donde se implantan, tales como depredación sobre especies autóctonas que no presentan sistemas de defensa ante tales depredadores; competencia con otras especies que ocupan el mismo nicho ecológico y que tienden a ser desplazadas; alteración del hábitat y consecuente modificación de la estructura de las comunidades en donde se asientan, alteraciones genéticas y pérdida de biodiversidad.

Estas especies invasoras alteran los ecosistemas afectando cadenas tróficas existentes y acabando, por ejemplo, con comunidades de organismos utilizados por los pescadores locales como fuentes de sustento; y por ende su impacto socio-económico; asimismo trayendo brotes de enfermedades gastrointestinales locales o epidemias, como el brote de cólera acaecido por los años 90' en las costas peruanas y chilenas, brote que llegó hasta La Guajira proveniente del agua de lastre de un buque procedente de la India.

Con la finalidad de aminorar los impactos y efectos de las especies invasoras por agua de lastre y sedimentos de los buques, se han tomado una serie de medidas a nivel internacional y nacional. En este último se está desarrollando el Programa de Manejo de Aguas de Lastre y Sedimentos bajo la directriz del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) conjunto al Grupo de Apoyo Técnico (GAT), conformado por representantes de diferentes ministerios (MPPAmb; MPPSalud; MPPPetróleo y Minería, MPP Transporte Acuático y Aéreo), universidades (UMC, UCV) e institutos (INSOPESCA; INEA), entre otros.





“FUTURA REFORMA DE LA LEY GENERAL DE MARINAS Y ACTIVIDADES CONEXAS”

Prof. María del Cielo Sánchez

La Ley General de Marinas y Actividades Conexas, publicada en 2002, a pesar de reunir la mayor cantidad de normas administrativas del sector acuático, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional vigente y en la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (LOEA), debe ser urgentemente modificada con el objeto de adecuar su normativa a las actuales exigencias tanto de la LOEA (2008) como a la nueva realidad que vive no solo el país sino a nivel regional y mundial, sin descuidar el contenido y redacción de otras leyes y normas nacionales e internacionales. Un claro ejemplo de lo anterior se encuentra en aquellas funciones o competencias del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) las cuales debe decir “ente competente” o “ente de gestión” y las del Ministerio de adscripción debe decir: “órgano rector”, esto debido a que en la anterior LOEA (2002) el INEA era un ente coordinador entre varios ministerios y ahora es un ente ejecutor directamente. Asimismo, esta adecuación también debe incluir otras leyes vinculadas a la materia, como por ejemplo: el concepto de accesorio de navegación establecido en el artículo 17 de la LGMAC menciona que estos son “toda construcción flotante carente de medio de propulsión”, pero cuando se observa el artículo 6 de la Ley de Canalizaciones de 2008, la misma indica que, para esa Ley, los accesorios de navegación son “los equipos flotantes

que no tienen propulsión propia” (negritas de la autora). Aquí se incluye un nuevo elemento no contemplado en la LGMAC, la propulsión propia.

Entre otras modificaciones a realizar, se puede mencionar: la revisión de todo el apartado relativo a los Títulos, Licencias y Permisos de la Marina Mercante. Existen muchos errores, principalmente, la clasificación de Marina Mercante; Marina Mercante y Pesca y Marina Mercante en actividad de Pesca. Una marina es la mercante y otra es la de pesca, tienen distintos títulos, formación e instrumentos legales tanto nacionales como internacionales que los rigen, a pesar de que las normas sobre formación de este personal son bastante escuetas en la legislación venezolana. Dentro de este orden de ideas, un aspecto a verificar con la autoridad acuática, es cómo se realizará esa “equivalencia” tanto de conocimientos como de aptitudes del título de Segundo Oficial de la Marina Mercante con el de Capitán de Pesca para optar al título de Primer Oficial de Marina Mercante en la especialidad de navegación, teniendo en cuenta que el personal de pesca no se forma de conformidad con el Convenio STCW 78 en su forma enmendada, del cual Venezuela es Parte, el cual excluye expresamente la formación del personal de pesca.

Asimismo, en la LOEA se mencionan actividades no contempladas en la LGMAC, como por ejemplo, la reserva de carga, que para el momento histórico de esta última no existía, pero debe revisarse la normativa

regional de MERCOSUR para evitar conflictos dado que Venezuela es ahora Parte.

Por último, se aconseja al Legislativo que paralelamente a la modificación de la LGMAC se elaboren los reglamentos necesarios (y se revisen los ya existentes), con el objeto de garantizar el cumplimiento efectivo y eficaz de los mismos. Entre los reglamentos que deben ser aprobados se encuentran:

- General de Buques (con indicación de títulos, etc., de la tripulación).
- De las Capitanías, Circunscripciones y Delegaciones Acuáticas.
- Del Colegio de Oficiales.
- De los Uniformes de la Marina Mercante.
- De la Educación Náutica.
- De la Comisión de Facilitación del Sistema Buque-Puerto.
- De inspecciones navales y organizaciones reconocidas.
- De la Junta de Investigación de Accidentes.
- De la Marina Deportiva, Turística y Recreacional.
- Del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.
- Del Sistema de Control y Seguimiento del Tráfico Marítimo.
- Sobre Zonas Costeras y Riberas de Lagos y Ríos.
- Sobre Instalaciones Flotantes Fijas o Móviles para la Extracción de Hidrocarburos.

“DERECHO MARÍTIMO”

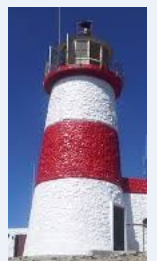
Prof. José Hecht

Una definición sencilla del Derecho Marítimo, puede conceptualizarse como la rama del Derecho que regula las relaciones jurídicas de la navegación por agua; de la misma manera, el Derecho Aeronáutico puede considerarse como la rama del Derecho que regula las relaciones jurídicas de la navegación por aire. De allí, que existan interesantes semejanzas entre ambas disciplinas jurídicas, considerando parte de la doctrina al Derecho Aeronáutico como hijo del marítimo. Y es que desde la concepción del elemento esencial que los diferencia (buques y aeronaves), existen coincidencias. Así, por ejemplo, no todo barco es un buque como no toda aeronave es un avión. En cuanto a la naturaleza jurídica de buques y aeronaves, no caben dudas que son bienes muebles por su naturaleza con condiciones o características especiales; como su régimen registral, personificación, limitación de la responsabilidad, susceptibilidad de ser objetos de hipoteca, entre muchos otros. Asimismo, aunque tienen un órgano internacional de regulación común (Organización de las Naciones Unidas), el sector marítimo afianza sus raíces en el OMI y el aeronáutico en la OACI. Sin embargo, las regulaciones en materia de uso de naves son semejantes, así como el tema de la seguridad y la conservación del medio ambiente, a través de certificados internacionalmente aceptados.

Dentro de la estructura de la aviación comercial y el comercio marítimo, se aplican los contratos de utilización nominados de arrendamiento a casco desnudo y fletamento, con grandes similitudes con respecto a su instrumentación; los buques mercantes se utilizan básica y esencialmente para el transporte de mercancías y personas, al igual que en la aviación comercial, donde, además, se incluye el transporte de correo, pues esta es una diferencia sustancial entre buques y aeronaves. Mientras que un buque puede tardarse días y semanas en su travesía, el aeroplano lo hace en horas.

La conservación y preservación de la vida humana se yergue palmariamente en ambas actividades, pudiendo observar que en materia de búsqueda y salvamento (search and rescue) el uso de aeronaves tripuladas y no tripuladas (drones) facilitan esas diligencias. Paradójicamente, en el agua un buque es más eficiente para el salvamento, pero la aeronave lo es más en la búsqueda. En estos casos, en Venezuela, trabajan conjuntamente las dependencias competentes del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) y el Instituto Nacional de la Aviación Civil (INAC), ambas adscritas al Ministerio del Poder Popular para el Transporte Acuático y Aéreo.

Así, tenemos el lamentable accidente aéreo conocido como caso VIPROCA, ocurrido el 20 de diciembre de 1997, en el cual, un avión con 10 personas abordo con ruta Los Roques-Maiquetía, pese a la experticia del piloto, amarizó en el agua existiendo pasajeros con vida (como cuentan testigos presenciales del hecho), pero sólo hay un sobreviviente debido a un error de coordenadas y con ello 8 millas náuticas de distancia con las personas que fallecen ahogadas. La República Venezolana reconoce la falta o ausencia de recursos necesarios para atender el salvamento; “tampoco contaba con un plan de contingencia, ni siquiera contaba con los medios de comunicación comunes para poder establecer una coordinación directa entre las aeronaves y barcos civiles que participen en las operaciones SAR, tal como lo determina el punto 2.1.4 del citado Manual Guía de Aviación Civil...”, según narra la sentencia de la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia de fecha 22 de julio de 2009 y ponencia del Magistrado Levis Ignacio Zerpa.





“EL SURVEYOR”

Prof. Margarita Furió

El campo de los seguros es un mundo algo complejo, no solamente por los diferentes tipos de pólizas que se manejan en el mercado, sino también por las coberturas otorgadas, el clausulado, el manejo de los siniestros, y las figuras involucradas en cada una de esas fases, es por ello tan interesante su estudio.

En términos generales, los seguros y las compañías aseguradoras se encuentran reguladas por dos instrumentos jurídicos, como los son la Ley de la Actividad Aseguradora y la Ley del Contrato de Seguros; las pólizas marítimas, por la Ley de Comercio Marítimo, bajo el Título VII “Los Seguros Marítimos”, Arts. 374 al 457, y por último, la propia institución del seguro, supervisada por la Superintendencia de la Actividad Aseguradora. Como se comentó con anterioridad, existen diferentes tipos de ramos, como los personales, la responsabilidad civil general y los patrimoniales, en estos últimos, la compañía aseguradora tiene entre sus obligaciones, y a veces hasta la necesidad de hacer inspecciones antes de darle cobertura a determinado riesgo, toda vez que evita asegurar aquellos que sabe que son un siniestro a corto o mediano plazo, por tal razón cuando va asegurar, por ejemplo: una fábrica de colchones, no es suficiente determinar el nivel de riesgo en relación a la índole del negocio, por ende, para poder tarificarlo, tiene que ir mucho más allá, es por eso que debe verificar las condiciones en que se encuentra el local, en cuanto a su ubicación, estructura, instalaciones eléctricas, almacenamiento y sistemas de seguridad, de incendio y robo, entre otros.

Lo mismo sucede cuando las compañías aseguradoras van a suscribir una póliza de casco de embarcaciones o una póliza de transporte marítimo, tienen que analizar el riesgo a fin determinar las condiciones de suscripción. En el primero de los casos, las embarcaciones de mayor tonelaje de registro bruto son aseguradas en mercados internacionales, para ello deben realizar una serie de pasos, entre el que se encuentra el requerimiento de ser inspeccionada, para verificar sus condiciones estructurales, de máquinas, así como los sistemas de seguridad, no solamente los físicamente ubicados en el buque, sino los certificados establecidos por convenios internacionales, los cuales son de obligatorio cumplimiento para Venezuela, y los indicados en la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (LGMAC), Título II, Régimen Administrativo de la Navegación, Capítulo IV “De los Certificados” que dependerán de las unidades de arqueo bruto, y de la especialidad del buque. En cuanto a las embarcaciones de recreo, éstas sí son aseguradas por empresas locales y no están exentas de cumplir con el requisito de la inspección. Con respecto a los certificados, los Arts. 31 y 29 de la LGMAC hacen alusión sobre este punto, en el caso del Art. 31 indica que los buques entre 5 y 150 unidades de arqueo bruto deberán tener Licencia de Navegación, Certificado de Arqueo Nacional, Rol de Tripulantes, Lista de Pasajeros, Certificado de Tripulación Mínima, y el Art. 29 establece que las embarcaciones menores de 5 unidades deberán tener a bordo Licencia de Navegación y los certificados que le correspondan de acuerdo al tipo de buque.

Pero, además lo antes mencionado, las embarcaciones de recreo deberán tener:

- Certificado de Asignación de Numeral Distintivo o Indicativo de Llamada, que trata de la Constancia de equipos de Radiocomunicación de conformidad con el Art. 1 y 2 del Reglamento de Marcas y Distintivos para los buques de la Marina Mercante en concordancia con el Manual para el Uso de los Servicios Móvil

Marítimo por Satélite, aprobado por la conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones Marítimas,

- Certificado Radioeléctrico Nacional de Seguridad para Embarcaciones Deportivas, Pesqueras, Transporte y Remolque, expedido de acuerdo a la Resolución 11 del Ministerio de Transporte y Comunicaciones de fecha 20 de enero de 1987, Disposiciones Mar 1 y Mar 2 del Reglamento Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y al Reglamento de Marcas y Distintivos para los Buques de la Marina Mercante Nacional, mediante el cual se certifica que la embarcación satisface los requisitos establecidos en las normas mencionadas y en convenios internacionales,
- Credenciales de acuerdo al Patrón Deportivo (I, II, III),
- Registro de la embarcación (RENAVE),
- Declaratoria de Compra,
- Facturas de compra de la embarcación, motores y equipos.

Ahora bien, para llevar a cabo la inspección en el caso de buques de recreo, las compañías aseguradoras autorizarán a un “surveyor”, quien deberá, en principio, solicitar los documentos mencionados con antelación para conocer el riesgo, y de esta forma proceder a practicar la inspección, para lo cual también es necesario estar al tanto de otros elementos, como la edad, dato que ayudará de alguna forma a medir el grado de desgaste de la embarcación así como su depreciación, lo que facilitará la determinación de la suma asegurada con respecto al valor asegurado como nuevo, suma que será el límite máximo a pagar en caso de pérdida total de la embarcación. Otros factores de consideración son su ubicación, la circunscripción acuática a la que pertenece y el área de navegación en relación al Patrón Deportivo, a través de éstos se medirá el riesgo que pueda tener la embarcación en tierra, y los límites de riesgo a nivel espacio acuático.

No hay que dejar de lado al factor seguridad a la hora de hacer la inspección, por lo que para dar respuesta es necesario conocer la eslora del buque, pues dependiendo de esta información la embarcación debe disponer de diferentes tipos de luces, tales como: luz de tope, luces de costado, luz de alcance, luz de remolque, luz todo horizonte, luz centelleante, este requisito está establecido en la Sección III-Conducta de los Buques en Condiciones de Visibilidad Reducida—Parte C—Luces y Marcas, del Convenio Internacional del Reglamento para Prevenir Abordajes (COLREG).

También de acuerdo a la eslora, debe el buque estar provisto con

equipos de señales acústicas, que podrán ser alternados con señales luminosas, este requerimiento está dispuesto en la Parte D-Señales Acústicas y Luminosas del COLREG. Además de estos equipos, el buque de recreo debe tener otros elementos de seguridad como lo son extintores de dióxido de carbono, chalecos salvavidas, cohetes o bengalas de luz roja de visualización nocturna, botiquín portátil de primeros auxilios, un compás magnético, un espejo de señales y linterna resistente.

Finalmente, una vez que el “surveyor” haya revisado los documentos y realizada la inspección, es momento de emitir el informe que le permitirá a la compañía aseguradora analizar las condiciones de suscripción de la embarcación.



Por otra parte, hasta el momento se ha abordado el riesgo de casco de embarcaciones de recreo, ahora corresponde seguir con el riesgo en el transporte marítimo, en donde se asegura la carga desde el puerto de origen hasta el puerto de destino o los almacenes del consignatario, dependiendo del tipo de cobertura que se ha considerado adecuado para asegurar el bien.

Dentro de este contexto, se tiene que por la clase de riesgo que va a correr la carga, ésta deba ser inspeccionada, siendo preferible sea realizada, en el puerto de origen, antes de iniciar la travesía marítima, pues es la manera más palpable de demostrar que se encontraba en óptimas condiciones, lo que de alguna manera ayudaría a poder determinar responsabilidades en el caso de suscitarse algún tipo de siniestro; pero en algunos casos, esto no sucede, toda vez que la carga es asegurada por el cargador, quién efectivamente tiene interés asegurable, es decir, tiene la necesidad de que la carga llegue en buen estado, pero a pesar de ello, puede presentarse otras situaciones, como por ejemplo que la compañía aseguradora considere que no haya necesidad de realizarla, bien sea por el tipo de carga o porque se trata de bajas sumas aseguradas o porque la aseguradora podría considerarla una forma de bajar la prima para ganar el negocio; en todo caso, siempre existirá la posibilidad de llegar a algún acuerdo.

Siguiendo este orden de ideas se tiene, que así como se realiza la inspección en el puerto de origen también se debe efectuar en el puerto de destino, en puente, bodegas o cuando es descargada, toda vez que permitirá determinar si la carga pudo sufrir daños durante la travesía y por ende, presumir responsabilidades.

Pero, antes que todo, el "surveyor" debe reunirse con el agente aduanal y con el agente naviero, el primero le suministrará los documentos soportes de la importación, factura de compra, lista de empaque, pase de entrada y salida del almacén, y el segundo le indicará el ETA, le hará entrega del plano de estiba, el manifiesto de carga, B/L y las condiciones de la carga.

Una vez obtenida esta información, entonces el "surveyor" está en capacidad de realizar la inspección pues conoce las características de la carga, como su embalaje, ubicación en el buque, su aseguramiento, (con soldadura, placas de amarre, anillos, con eslingas de cadena, cables de acero, fibra sintética o de nylon, tensores de barra, cinchas o ganchos, etc.)

Los subsiguientes pasos dependerán del tipo de carga y de embalaje, pues ellos están vinculados estrechamente con los elementos de aseguramiento que debieron llevar durante la carga, la travesía y que serán utilizados durante la descarga. Siendo esta la situación, en los casos de contenedores o de bultos, no debería existir problemas pues son procedimientos rutinarios, a diferencia de las cargas proyecto o sobredimensionadas, en los que el riesgo financiero está latente, por lo que existe la necesidad de inspeccionar sus condiciones a partir de las bodegas y durante todo el procedimiento.

Es así, como en estos casos, el "surveyor" debe verificar, la capacidad de los equipos de movilización en relación al peso de la carga, los sistemas de aseguramiento durante la descarga y la colocación de ésta de acuerdo al centro de gravedad de la carga como del vehículo que la trasladará, el cual también ha sido previamente inspeccionado física y documentalmente, esto en los casos de descarga directa, como también el aseguramiento de la carga al transporte; lo que se busca con este proceso es tratar de evitar que la carga y la unidad se vuelquen en cualquier vía de comunicación durante el traslado terrestre, en la que pueda ser perjudicada no solamente la carga sino la pérdida de vidas humanas. En cuanto a los vehículos transportadores usualmente son utilizados plataformas y low-boys con sistemas hidráulicos, lo que permite estabilizar el equilibrio de la carga durante su traslado. Es importante llamar la atención sobre el hecho de que durante las operaciones el "surveyor" tiene la potestad de hacer recomendaciones con la finalidad de evitar riesgos.



En algunos casos, en los traslados terrestres de carga sobredimensionada es necesario implementar la logística necesaria, pues se debe estudiar la ruta a seguir, para evitar puentes, carreteras angostas, horario de menor tránsito, semáforos y cableados bajos, siempre con el propósito, de tratar de que la carga llegue a su destino sin daños.

Esta logística es preparada por el asegurado pero el "surveyor" puede participar realizando los aportes que considere necesarios, en principio debe supervisar la ruta antes y después, ya que se debe tomar los correctivos necesarios, como por ejemplo, la modificación de la altura de un semáforo o el cambio de ruta por las malas condiciones de la vía o el levantamiento del cableado, ya que la carga tropezaría con ella durante su paso.

Así mismo es importante la presencia de cuerpos policiales, guardias nacionales, bomberos y ambulancia, todo por la seguridad de la carga y el personal que labora en este proceso, que probablemente deba ir caminando durante su traslado para poder direccionar al conductor o manejar el sistema hidráulico de la plataforma.



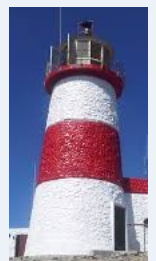
Figura 7: Traslado Terrestre, en donde se aprecia personal que va a pie.



Figura 8: Personal de Corpoelec que levante el cableado.

Una vez finalizado el traslado, ya sea hasta el puerto, el almacén del consignatario, o donde se haya acordado el traslado, el "surveyor" debe realizar un informe dirigido a la compañía aseguradora, en el que explicará todos los detalles y sobre todo aquellos hechos que hayan podido causar daño, esto como se dijo con anterioridad, con el objeto de determinar la debida responsabilidad de las partes involucradas en el traslado de la carga.

Para finalizar, cabe agregar que la labor del "surveyor" no termina en la elaboración del informe a los fines de suscripción del riesgo con el traslado de la carga, por el contrario, estará presente investigando, cada vez que se manifieste la materialización de un siniestro.



“ANILLO PERIFÉRICO MUNDIAL ¿HIPÓTESIS DE FUTURO?”

Prof. Dorelis Macías

El puerto como objeto de investigación representa una fuente inagotable de opciones para explorar, que generalmente parten de la necesidad de introducir modificaciones en procura de mejorar la efectividad, y van desde los aspectos más puntuales y cotidianos, pasando por estudios institucionales, panorámicas nacionales hasta llegar a enfoques sistémicos globales que aportan información sobre cuestiones emblemáticas que implican el reconocimiento de tendencias y desarrollos en materia de gestión, construcciones y tecnologías vanguardistas.

En este orden de ideas, el presente artículo se enfoca en el caso de una terminal de contenedores llamada Yangshan, ubicada frente a Shanghai - China, país que en 2012 logró 7 posiciones en el ranking de los 10 mejores del mundo en manejo de contenedores, para un total de 137,02 millones de teus movilizados (World Shipping Council, s/f).

Pero entonces cabe preguntarse, si China posee un desarrollo portuario tan agresivo ¿por qué Yangshan merece especial atención? y para responder a ello es preciso indicar lo que diversos especialistas manejaron como visiones futuristas a largo plazo (aproximadamente para 2025), producto del fenómeno técnico económico conocido como gigantismo de los buques que, para finales del siglo pasado y principios de éste, hacía vislumbrar la construcción de buques gigantes y el desarrollo de un anillo periférico mundial.

Hipótesis futuristas formuladas por especialistas entre 1997 y 2001 sobre la reestructuración portuaria global para el manejo de contenedores

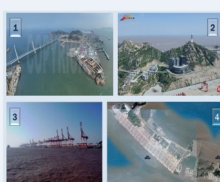
"Sólo quedarían 5 ó 6 puertos importantes en Asia, Europa y América del Norte... y todos los demás serían puertos secundarios" (Hoffmann, 1999).	"En consecuencia, todos los contenedores a bordo se transbordarán en uno de los 4 ó 5 puertos globales seleccionados" (De Monie, 1998).	"Estarían ubicadas costa afuera, ya que es muy probable que sólo se utilicen para realizar trans-bordos" (Cargo Systems, agosto de 1997).
Hay muchos elementos adicionales que tendrían que combinarse para que estos planteamientos futuristas puedan convertirse en realidad. Entre otros, se requiere de un periodo largo de expansión económica global, asociado a constantes mejoras técnicas y organizativas para los nuevos desarrollos en buques, equipos de carga y puertos... propios del "gigantismo" que se avizora. (Martner y Moreno, 2001).		
"Consistiría en un servicio ecuatorial alrededor del mundo utilizando embarcaciones de entre 12,000 y 15,000 TEUs que... realizarían paradas en un tipo nuevo de puerto marítimo, denominado Puerto Exclusivo de Transbordos, que existiría únicamente para reembarcar contenedores desde las nuevas mega-embarcaciones hacia otro tipo de barcos... El nuevo concepto permitiría a los transportistas y embarcadores lograr enormes economías de escala para altos volúmenes de carga... Al mismo tiempo, las nuevas embarcaciones serían operadas de manera más eficiente, en cantidades limitadas a altas velocidades entre un conjunto de puertos especialmente construidos para el manejo de esta carga. Las embarcaciones gigantes deben transitar por vías adecuadas, es decir, un anillo periférico mundial ". (Ashar, 2000).		

Al revisar lo ocurrido desde entonces, se debe destacar que es una realidad la construcción de mega buques para el transporte de contenedores. En la década 2000 – 2010 se produjo la botadura de las embarcaciones más grandes para su momento: OOCL Shenzhen de 8.000 teus en 2003; Colombo Express de 8.749 teus en 2005; ese mismo año y sólo 3 meses después hubo una nueva botadura del más grande del mundo, el llamado MSC Pamela de 9.178 teus; Emma Maersk de 11.000 teus en 2006, por sus dimensiones se mantuvo invicto hasta 2013; MSC Daniela de 13.800 teus que aún con mayor capacidad de carga es de menores dimensiones que su antecesor (Macías, 2010:97).

En este contexto recordemos que la crisis económica mundial iniciada en 2008 repercutió de modo directo sobre el transporte marítimo y, por ende, sobre la entrega de los pedidos a los astilleros, retardando la siguiente botadura del mayor gigante hasta ahora, ocurrida en agosto de 2013 con el buque Mc Kinney Moller de 18.000 teus. Estos hechos evidencian que las proyecciones de los expertos se quedaron cortas para lo que hoy día sucede. Esta última nave supera por 3.000 teus lo esperado, y al contrario de las altas velocidades estimadas, por razones de seguridad navega a poca velocidad, (BBC Mundo, 2013); pero aún así resulta conveniente para el comercio internacional pues maximiza las economías de escala.

Respecto a los puertos, el hecho más notorio es la construcción en la franja costera de modernas terminales de contenedores en los cinco continentes dotadas de tecnologías de punta hasta alcanzar la clasificación de puertos de cuarta y quinta generación. Algunas de ellas se ubican en sitios que por condiciones naturales son de aguas profundas, muchas otras ganándosele espacio al mar para evitar dragados y garantizar la profundidad necesaria para que esas embarcaciones puedan atracar en sus muelles. Entonces surge otra interrogante: ¿qué ha pasado con el denominado anillo periférico mundial? y la respuesta es que los pronósticos también fueron excedidos por la realidad. Veamos: el primero de estos puertos ya ha sido construido y se encuentra completamente operativo desde el año 2005, es decir al menos 15 años antes de lo esperado por los especialistas.

Por tal razón Yangshan está a la vanguardia en infraestructura portuaria. Es



emblemática por ser la primera terminal de contenedores costa afuera, del ahora incipiente anillo periférico mundial. Su ejecución, en paralelo con el puente Donghai de 32,5 kms que lo une a tierra firme, duró 5 años y conceptualmente puede enmarcarse en los enfoques sistémicos de Red Global de Puertos, Territorio de Redes, Mallaje Portuario y Espacio de Flujos, planteamientos que enfatizan la facilitación del flujo de carga origen/destino en el hinter-land natural. Hasta ahora se han construido 3 de las 5 fases que contempla el proyecto completo.

