



**Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Mercadotecnia**

Tema:

**Gestión del Convenio SOLAS en los procesos operativos
de una Empresa Naviera**

Sustentando por:

Angélica Linett Núñez Mieses	2011-1757
Madelinne Soyrec Valdez Amador	2012-1739
Marcelle Santelises Peña	2012-2375

Asesores:

Ariel Gautreaux

Máximo Aníbal Feliz

Monografía para optar por el título de
Licenciatura en Negocios Internacionales

Santo Domingo, República Dominicana.

Abril, 2017

ÍNDICE

Agradecimientos	i
Resumen	viii
Introducción	ix

Capítulo I- Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar- Convenio SOLAS"

1. Elementos que definen la seguridad marítima.....	1
2. Antecedentes del Convenio SOLAS	2
3. Objetivos de SOLAS.....	13
4. Rol de la OMI en el convenio SOLAS.....	14
5. Rol de la Organización Mundial del Comercio en el Convenio SOLAS	15
6. Otros convenios relacionados con SOLAS.....	17
a) Convenio MARPOL 73/78.....	17
b) Convenio de formación	18

Capítulo II- Aspectos generales de las navieras y los convenios del transporte marítimo.

1. Concepto de agencia Naviera	21
2. Funciones principales de agencias Navieras.....	21
3. Clasificación De Empresas Navieras.....	23
4. Convenios Y Normas Internacionales Vigentes En El Transporte Marítimo	25
5. Características Del Contrato Internacional De Transporte Marítimo.....	25
6. Cláusulas De Los Contratos De Transporte Marítimo	27
7. OMI- Organización Marítima Internacional	29
8. Entes que intervienen en los procesos navieros	31
a) Elementos Reales.....	31
b) Elementos Personales	31
9. Agentes Navieros	32

Capítulo III- Aplicación del Convenio SOLAS en la empresa naviera: "Marítima Dominicana, S.A.S"

1. Historia: Marítima Dominicana, S.A.S.....	34
a) Misión	35
2. Política de calidad, seguridad, salud y ambientes.....	36
3. Procesos que utiliza la naviera con relación a la regulación del convenio SOLAS	35
4. Métodos que determina el VGM de acuerdo a las normas del SOLA.....	36
5. Alcance adquirido a raíz de esta nueva regulación.	37
6. Entrada en vigor del VGM en la actualidad.	37
7. Como serán remitidos los VGM a la naviera.	37
8. Personal autorizado para darle seguimiento a este procedimiento	39
9. Personal responsable para enviar el VGM a las navieras	39
10. Estimado de tiempo para enviar el VGM	40
11. Consecuencias y penalidades si el VGM no está disponible	40
12. Procesos para evitar rolar la carga a otros barcos por la falta de VGM.....	40
Conclusión	xi
Recomendaciones	xiii
Bibliografía	xv
Glosario de Términos	xvii
Anexos.-	

Agradecimientos

Quiero dar gracias a Dios que me da la fuerza, la salud y que es el guía de cada uno de mis pasos, también quiero agradecer a todas las personas que han sido de suma importancia para mí y que ocupan un espacio muy especial en mi corazón, empezando por ese ser especial que es mi Madre Xiomara, mujer abnegada que ha entregado todo por mí y se ha esforzado enormemente para impulsarme y poder llegar a esta meta, gracias por los días y las noches de sacrificios para poder echar hacia adelante a tu hija y darle lo más preciado y único del mundo que es el amor materno, gracias reiteradas madre por ayudarme en esta carrera de la vida, por la buena educación que has inculcado en mí y por la formación excepcional.

También quiero darle las gracias a mi Tía Margarita, por su tiempo y su entrega conmigo, ayudándome con mis materias, por sus orientaciones y consejos de incalculable valor para mí, dirigidos a forjar mi carácter para ser una gran mujer, lo cual indudablemente me impulsó para convertirme en la persona que soy hoy. A Sheila, quién es mi mejor amiga y que tantas veces depositó en mí su confianza para hacerme saber que sí podía alcanzar este logro y esperanzas para tener el aliento de continuar hacia adelante sin importar las situaciones por las que tuviera que atravesar. También a mamá Victalia, aunque no estés aquí físicamente, en mi

corazón te llevo presente y estoy segura que desde el cielo te encuentras contenta y muy orgullosa de tu hija.

Finalmente, a mis compañeras en todo este trayecto Madelinne Valdez y Marcelle Santelises su apoyo y dedicación puesta por cada una de nosotras llevo consigo el logro final en este camino. Gracias por todo.

Angélica Linett Núñez Mieses

En primer lugar, le doy gracias a Dios por permitirme culminar mis estudios y que sin la voluntad de él no lo hubiese logrado. A mis padres por apoyarme en este trayecto y orientarme por el buen camino, sin ustedes no sería la joven que soy ahora, prometo seguir llenándolos de orgullo. Mi hermanita hermosa Diana Valdez, gracias por todas las cosas que hemos vivido, NO TE CAMBIO POR NADA.

A mis abuelas Doña Elva y Doña Gladys que me desearon las mejores de las bendiciones. Por último y no menos importante a mis hermanos Francis y Elvin y a mis dos sobrinitos, quiero que se sientan orgullosos de mí, los Amo.

Señor Dios estoy tan agradecida por tantas bendiciones hacia mí, por permitirme llegar hacia unos de esos deseos tan anhelados, una meta de las tantas que tengo provistas.

Agradezco a mis padrinos Ramón Núñez y Theany Feliz por el apoyo incondicional y siempre estar ahí en esos momentos, mi tía Brígida porque siempre dijiste que apostabas a mí, esto es para ti.

Dios me otorgo el privilegio de poner en mi vida a unas personas extraordinarias, las cuales he aprendido mucho y ocupan un gran espacio en mi vida las que admiro mucho, ellas son: Jennifer Feliz, tu que desde pequeña estuviste conmigo, esto es para ti, Génesis Minaya, que desde 4to de primaria estamos juntas y hasta ahora permanece la amistad, Carla Sencion, Crismar Adon, Pamela Gómez,

ustedes son las hermanas que papito Dios me puso en el camino y les quiero decir que GRACIAS por siempre estar en los malos y buenos momentos (que haría sin ustedes), no las cambio por nada.

Nilza Sosa, Diomilka Mateo y mi cuñado Víctor Sánchez gracias por estar siempre conmigo dándome apoyo. Personas que la Universidad me dio la oportunidad de conocer, llevando una trayectoria muy bonita, de las que he aprendido mucho y han marcado de manera significativa este trayectonos, estos son mis colegas Marcelle Santelises, Carmen Méndez, Sergio Ogando, Madeline Fontana, Karina Ciprian, Odett Bourtokan, Katherine Batista, Delissa Carrión, Mery Ogando, Jefferson Rodríguez, Linett Mieses, Liliana Sena. A mis primas Ernhis Montero, Abrahaine Azcona y Giselle Almonte porque siempre estuvieron en esos momentos tan importante de mi vida, dándome su total apoyo.

A mis mentores a nivel profesional y personal Ricardo Estévez, Cesar Santos, Ivonne Ardavin e Ingrid Estévez; gracia por depositar su confianza en esta joven, que en un momento no tenía nada de experiencia y ustedes si creyeron en mí, no se imaginan lo agradecida que estoy de que Dios me los ponga en mi camino, son personas con un corazón enorme, Dios los bendiga.

¡Muchas gracias!

Madelinne Soyrec Valdez Amador

¡En primer lugar, agradecer a Dios por ser el guía en cada uno de mis pasos, mantenerme en salud y alegría para el día de hoy estar escribiendo estas palabras, GRACIAS DIOS! ¡Mi padre Víctor Santelises y mi madrastra Marcelina Paniagua que sin ellos nada de esto fuera posible, su apoyo incondicional, su esfuerzo y su orientación en cada uno de mis pasos, lo que me permite cerrar un capítulo en vida y emprender nuevas metas en el camino, sin ustedes nada de esto sería posible, han marcado el inicio de grandes metas que se están por cumplir, espero que se sientan orgullosos, Los adoro!!

Mis abuelos y abuelas, que gracias a Dios los tengo a todos, siempre preguntando y preocupados por mis estudios, gracias, pues su nieta más mayor ya concluye esta etapa, ocupan un gran lugar muy especial en mi corazón. Mi familia, lo más importante, tíos, hermanos, abuelos, padres gracias por su constante orientación y el amor brindado, mi hermanita Isabella Santelises, quizás piensas que no te iba a mencionar, pero si, gracias por los intentos fallidos en levantarme cuando llegaba diciendo que tenía que hacer tarea y quedaba dormida en cualquier lugar, de no ser por ti no me levantaba en la madrugada a terminar, espero que Dios te guie a ti, Elías a José por un buen camino y estudien lo que le guste y apasione, tenemos el apoyo.

En 4 años de carreras conocemos y compartimos con muchas personas diferentes, personalidades totalmente opuestas, pero que llegan ocupar un espacio en tu corazón, esas que nos volvíamos locas los días de selección para

poder estar juntas y por qué no mencionarlas a mis queridas Carmen Méndez, Anabelle De la Cruz, Camila Rodríguez, Zaida García, Ruth Lorenzo, gracias por su amistad. Mi amiga Karina Ciprian, la universidad me dio la dicha de conocerte y como tú dices siempre fui tu consejera y psicóloga, pues lograste ocupar un espacio especial en mí y por eso siempre voy a querer lo mejor para ti, no hace mucho me enviaste tus agradecimientos y hoy te envío los míos, deseándote todo el éxito del mundo en la nueva etapa que estás viviendo, mi Karish, Te quiero.

Mis compañeras de monográfico, Madelinne Soyrec a quien conozco desde el inicio, más que una compañera te convertiste en mi amiga, que placer poder concluir contigo nuestro trabajo final y Linett Mieses, te conocí recientemente, pero gracias por la intensidad que nos ha llevado a terminar este trabajo, ha sido un placer para mi estar con ambas y les deseo muchos éxitos, gracias por todo.

De ultimo, pero no menos especial agradecer infinitamente a mi novio Michael Santiago, quien ha sido mi compañero desde el inicio de todo, alguien con quien puedo contar y me brinda su apoyo incondicionalmente para todo, me llenas de amor y felicidad, gracias por desde el inicio demostrarme que podía contar contigo, apoyándome y dándome la fuerza cuando creía que no podía más, aunque en ocasiones regañándome por dejar las cosas para último ,eres especial en mi vida y me enorgullece que seas parte de este ciclo desde inicio a fin, gracias mi amor, Te amo.

Mami, espero que desde el cielo estés saltando de alegría y orgullo, I Miss You...

Marcelle Santelises Peña

RESUMEN

El Convenio SOLAS, con sus siglas en inglés (Safe of Life At Sea), especifica los lineamientos legales para la construcción, equipamiento y explotación de buques, es considerado el principal tratado internacional relativo a la Seguridad de los Buques, normativa legal adoptada en 1974, en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promulgado por la OMI (Organización Marítima Internacional), desde el 25 de mayo del 1980 con el fin de proteger y prevenir la contaminación de buques y transporte marítimos internacional.

Dado que este ha pasado por algunos ajustes de enmiendas y protocolos en sus diversos capítulos. Ante este requerimiento, se hace necesario que los puertos marítimos por donde ingresan o salen mercancías realicen ajustes para adecuar un sistema de pesaje, ya que el contenedor debe llegar al destino con la verificación del peso y obtener la certificación requerida.

INTRODUCCIÓN

Desde los últimos tiempos y en la actualidad, podemos destacar el auge e impacto que ha traído consigo la globalización, creando la necesidad de implementar mayor cantidad de buques y empresas navieras para la agilidad y logística del transporte de mercancías vía marítima, esto dio como resultado la implementación de nuevas técnicas y medios para acelerar el proceso de entrega de mercancías.

Es por esto que, la vía marítima se ha convertido en uno de los medios de transporte con más auge, trayendo nuevas técnicas y medidas regulatorias, con la finalidad de evitar accidentes y desastres catastróficos.

En consecuencia, de las catástrofes ocurridas en las vías marítimas a través del tiempo, resaltando las pérdidas irreparables tanto millonarias y humanas que las mismas han ocasionado, es que surge la necesidad de implementar el convenio SOLAS.

Es por esto que, en el año 1912 a raíz de la catástrofe ocurrida con el Titanic, se adoptó la primera versión del Convenio SOLAS, uno de los más importantes tratados internacionales, con la finalidad de regular la seguridad de buques mercantes.

Sin embargo, no fue hasta 1974 que entro en vigencia el Convenio SOLAS, enmendando en varias ocasiones. Este convenio ha representado una gran ayuda para la humanidad, ya que las pérdidas de mercancías pueden ser remplazadas, más las pérdidas humanas no.

En consecuencia, nuestro trabajo ha sido enfocado en plasmar estas regulaciones, que, a pesar de haber sido modificada en varias ocasiones, su criterio y enfoque ha sido de una ayuda para la protección de la vida humana, así como de las mercancías y porque no, de la seguridad de los barcos y buques de transporte.

Durante la investigación, pudimos constatar a través de visita al buque, que estas normas y regulaciones prevalecen en nuestro país. Que estas normas establecidas y sus disposiciones generales, permiten dar la seguridad necesaria para que el factor humano pueda desarrollar su trabajo con la seguridad de que su vida está protegida, así como la seguridad de navegación en sentido general.

En conclusión, el desarrollo de este trabajo el lector podrá patentizar que una catástrofe como la del Titanic, en el año 1912, podríamos decir sin duda a equivocarnos, fue una de las causas principales, que trajeron como consecuencia la elaboración e implementación de este convenio, así como hacer frente a la globalización en los tiempos modernos, lo cual podemos considerar de una importancia mayor para apalear la gran demanda de transporte y la seguridad de la vida humana.

Capítulo I:

Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar- Convenio SOLAS"

1. Elementos que definen la Seguridad Marítima

El termino seguridad marítima hace referencia a la seguridad del buque y a la seguridad del medio en el que se desplaza, el medio marino. Por tanto, se pueden distinguir dos vertientes de la seguridad marítima, la seguridad de la navegación propiamente dicha y la seguridad del ambiente marino.

En cuanto a lo que respecta a la seguridad del buque, mediante este término se hace referencia a todos aquellos factores que influyen en la correcta navegabilidad del mismo y en la seguridad de la vida humana a bordo. Por lo que atiende a aspectos internos y externos del buque que van a afectar al correcto devenir de sus travesías.

Por esto los aspectos vinculados directamente al buque, se encuentran los caracteres estructurales del mismo y con especial atención, las medidas de seguridad adoptadas en función de la naturaleza de la carga. También se deben destacar las referencias a la tripulación, la adecuada formación de la misma y la atención a las condiciones de trabajo a bordo, sin olvidar la adopción de las medidas vinculadas a la seguridad de la vida humana en el mar.

Entonces relacionados con la seguridad de la navegación, pero entre los elementos externos al buque, se sitúan las medidas adoptadas para el control y la organización del tráfico marítimo, los sistemas de inspecciones que tengan por fin la salvaguardia de la integridad del buque y el normal desarrollo del transporte marítimo.

2. Antecedentes del Convenio Solas

En el siglo XIX la navegación a vela dejó paso a la navegación a vapor. Los buques aumentaron en tamaño y por tanto en seguridad frente a los peligros de la navegación marítima, como evitar tormentas, bajos, rocas, otros buques o cualquier tipo de maniobra de emergencia. Se aumentó el tráfico de buques de línea.

En caso que, desde 1840 a 1860, cuando Samuel Cunard inició los viajes transatlánticos regulares, se hundieron 13 buques, perdiendo la vida más de 2,200 personas. En caso de producirse un siniestro en el mar, quienes viajaban a bordo de los buques sólo podían contar con chalecos de flotación y botes salvavidas de madera y esperar que los divisaran rápidamente desde otro buque.

Por tanto, las reglas relativas a la seguridad de los buques variaban según el país, si bien en 1857 se iniciaron los esfuerzos tendientes a elaborar reglas de carácter internacional sobre seguridad de los buques, al introducirse el Código internacional de señales en 1863, cuando se estableció el "Rule of the Road at Sea" (Regla sobre el tráfico en el mar) tras un acuerdo internacional destinado a prevenir los abordajes entre buques.

Pero fue la pérdida del transatlántico Titanic, de la línea White Star, en 1912 lo que fomentó la elaboración de reglas internacionales que rigieran la seguridad de la vida en el mar.

A consecuencia del desastre en el que perdieron la vida 1503 personas, el Reino Unido convocó a las naciones marítimas a una conferencia cuya finalidad era elaborar un nuevo convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, llamado Convenio SOLAS de 1914.

Luego de varias ediciones, en 1960 se celebró por primera vez en la OMI¹ la Conferencia de Seguridad Marítima para editar un nuevo convenio SOLAS, a la que asistieron delegados de 55 países, 21 más que a la de 1948.

Por tanto, el nuevo Convenio incorporaba disposiciones relativas a los reconocimientos y certificados de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas dedicados a viajes internacionales.

Cabe destacar que muchas medidas de seguridad que anteriormente habían sido aplicables solamente a los buques de pasaje, se hicieron extensivas a los buques de carga, especialmente las relativas a la fuente de energía eléctrica y al alumbrado de emergencia, así como la prevención de incendios. Las disposiciones tocantes a las radiocomunicaciones se revisaron de nuevo y se dispuso que los buques llevaran balsas salvavidas. Además, la conferencia aprobó unas 56 resoluciones que instaban a la OMI a realizar estudios, recopilar y

¹ La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

distribuir información. Se citó la urgencia de la edición de un Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

Asimismo, se adaptó el procedimiento de que las enmiendas entraran en vigor 12 meses después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes Contratantes del Convenio SOLAS. Este reglamento había sido totalmente satisfactorio anteriormente, cuando la mayoría de los tratados internacionales eran ratificados por un número de países relativamente pequeño.

Pero durante la década de 1960 el número de Miembros de las Naciones Unidas y de organismos internacionales como la OMI estaba aumentando rápidamente. Cada vez más países habían conseguido la independencia, y muchos de ellos pronto empezaron a constituir sus flotas mercantes.

En poca palabra, el número de Partes en el Convenio SOLAS creció ininterrumpidamente, con lo que el número de ratificaciones necesarias para lograr los dos tercios que hacían falta para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS aumentaba paralelamente. Estaba claro que estas enmiendas tardarían tanto en convertirse en legislación internacional que, antes de que eso ocurriera, ya habrían quedado desfasadas.

Como resultado de ello, la OMI decidió introducir un nuevo Convenio SOLAS que no sólo incorporase todas las enmiendas al Convenio de 1960 aprobadas hasta entonces, sino que incluyese también un nuevo procedimiento que permitiera que las enmiendas que se hiciesen en lo sucesivo entraran en vigor en un periodo de tiempo razonable.

Entonces la primera serie de enmiendas fue aprobada en 1966, y a partir de entonces hubo periódicamente otras. Su contenido se resume a continuación:

- Enmiendas de 1966: tratan de las medidas especiales de seguridad contra incendios en los buques de pasaje.

- Enmiendas de 1967: aprobación de seis enmiendas que tratan de medidas de seguridad contra incendios y de dispositivos de salvamento en determinados buques tanque y buques de carga.

- Enmiendas de 1968: introducción de nuevas prescripciones relativas a los aparatos náuticos de a bordo, al empleo del piloto automático y a las publicaciones náuticas que deben llevarse a bordo.

- Enmiendas de 1969: aprobación de diversas enmiendas relativas a cuestiones como equipos de bomberos y equipo individual en los buques de carga; especificaciones de los aros salvavidas y los chalecos salvavidas; instalaciones radioeléctricas y aparatos náuticos de a bordo.

-Enmiendas de 1971: enmienda de reglas relativas a radiotelegrafía y radiotelefonía y a organización del tráfico marítimo.

- Enmiendas de 1973: reglas relativas a dispositivos de salvamento; servicios de escucha radiotelegráfica; escalas de práctico y escalas mecánicas.

Así la Conferencia de Seguridad Marítima de 1974 se celebró en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre con la asistencia de representantes de 71 países. El Convenio que se adoptó es la versión que está actualmente en vigor. El procedimiento de enmienda del Convenio de 1974 parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones.

Dado que en el artículo VIII se determina que las enmiendas se considerarán aceptadas transcurrido un plazo de dos años a menos que sean rechazadas por un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

-Enmiendas de 1981. Se aprobaron el 20 de noviembre de 1981 y entraron en vigor el 1 de septiembre de 1984.

El 16 de marzo, del 1978, el petrolero Amoco Cádiz queda varado y derrama 1,6 millones de barriles de crudo frente a las costas francesas de Bretaña.

Además, se acordaron nuevas enmiendas a las reglas 29 y 30, a raíz del desastre del Amoco Cádiz y teniendo en cuenta el Protocolo de 1978 al Convenio SOLAS respecto del aparato de gobierno. Estas prescripciones introducen el concepto de la duplicación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno en los buques tanque.

Al mismo tiempo, las prescripciones revisadas comprenden cuestiones tales como el girocompás y el compás magnético; la obligación de llevar dos radares y ayudas de punteo radar automáticas en los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas; ecosondas; dispositivos indicadores de la velocidad y la distancia; indicadores de ángulo de metida del timón; indicadores de la velocidad rotacional de las hélices.

1. Enmiendas de 1983. Se aprobaron el 17 de junio de 1983 y entraron en vigor: 1 de julio de 1986
2. Enmiendas de abril de 1988. Se aprobaron el 21 de abril de 1988 y entraron en vigor en marzo de 1987. Todo debido al transbordador de automóviles Herald of Free Enterprise que zozobró y se hundió, perdiendo la vida 193 personas.

Dada la urgencia del caso, se empleó el procedimiento de "aceptación tácita" para poner las enmiendas en vigor tan sólo 18 meses después de su aprobación.

3. Enmiendas de octubre de 1988. Se aprobó el 28 de octubre de 1988 y entraron en vigor el 29 de abril de 1990

Por tanto, algunas de ellas fueron igualmente adoptadas como consecuencia del desastre del Herald of Free Enterprise. Las enmiendas afectan a la forma en que se debe determinar la estabilidad de los buques de pasaje después de avería; exigen que todas las puertas para la carga sean cerradas antes de que un buque abandone el puesto de atraque y establecen la obligatoriedad de que los buques de pasaje sean sometidos a un reconocimiento con desplazamiento en rosca cuando menos cada cinco años para comprobar que su estabilidad no ha resultado desfavorablemente afectada por la acumulación de sobrepeso o por cualquier modificación en la superestructura.

4. Enmiendas de noviembre de 1988. Se aprobaron el 11 de noviembre de 1988 y entraron en vigor el 1 de febrero de 1992

La OMI inició los trabajos sobre el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos en la década de 1970, y su aplicación constituye el cambio más trascendental en las comunicaciones marítimas desde la invención de la radio.

En consecuencia, el SMSSM (Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos) se ha implantado por etapas, entre 1993 y el 1 de febrero de 1999. El concepto básico del sistema radica en que las autoridades de búsqueda y salvamento basadas en tierra, así como los buques que se encuentren en las

proximidades de una emergencia que serán rápidamente alertados. Por esto el equipo que se exige a los buques variará según la zona marítima en que operen. Los buques de navegación de altura deberán llevar más equipos de comunicaciones que los que navegan cerca de la costa.

Además de las comunicaciones de socorro, el SMSSM también dispone lo necesario para la difusión de información general sobre seguridad marítima (como avisos náuticos y meteorológicos e información urgente para los buques).

5. Enmiendas de 1989. Se aprobaron el 11 de abril de 1989 y entraron en vigor el 1 de febrero de 1992

Una de las enmiendas más importantes está llamada a reducir el número y el tamaño de las aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje y a garantizar que estén cerrados en casos de emergencia.

Por tanto, se han introducido mejoras en los sistemas fijos de extinción de incendios por gas, los sistemas de detección de humos, los medios para el combustible y otros hidrocarburos, el emplazamiento y separación de espacios.

También fue enmendado el Código internacional de gaseros, cuyo cumplimiento es obligatorio en virtud del Convenio SOLAS.

6. Enmiendas de 1990. Se aprobaron en mayo de 1990 y entraron en vigor el 1 de febrero de 1992.

Se insertaron variaciones de suma importancia, en la manera de determinar el compartimentado y la estabilidad de los buques de carga seca. Dichos cambios son aplicables a buques de 100 o más metros de eslora construidos a partir del 1 de febrero de 1992.

En la misma reunión se aprobaron enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel y al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel.

7. Enmiendas de mayo de 1991. Se aprobaron el 24 de mayo de 1991 y entraron en vigor el 1 de enero de 1994

El aspecto más importante de estas enmiendas es la total revisión (transporte de grano), que se ha ampliado para incluir otras cargas. El Código internacional para el transporte de grano, que será un instrumento de obligado cumplimiento, y el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga, que sólo tiene rango de recomendación.

8. Enmiendas de abril de 1992. Se aprobaron el 10 de abril de 1992 y entraron en vigor el 1 de octubre de 1994

Estas se basaban en las medidas para mejorar la estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos. Las medidas contienen disposiciones obligatorias tocantes a los sistemas de detección de humo, de alarma y de rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio, troncos de escalera y pasillos. Otras mejoras se refieren al alumbrado de emergencia, los sistemas de alarma de emergencia generales y otros medios de comunicación.

9. Enmiendas de diciembre de 1992. Se aprobaron el 11 de diciembre de 1992 y entraron en vigor el 1 de octubre de 1994.

Las enmiendas más importantes estaban relacionadas con las medidas de seguridad contra incendios en los buques de pasaje nuevos. Mediante estas enmiendas será obligatorio para los buques nuevos (es decir, los construidos después del 1 de octubre de 1994) que transporten más de 36 pasajeros ir equipados con rociadores automáticos (en la actualidad son opcionales) y con un sistema de detección y alarma contra incendios centralizado en un puesto de control a distancia con dotación permanente.

Poe esto los controles para el cierre a distancia de las puertas contra incendios y la interrupción de los ventiladores deben estar situados en el mismo lugar. Otras enmiendas afectan a la seguridad contra incendios de los buques que transporten hasta 36 pasajeros y también a la de los petroleros.

Entre ellos figuran el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (código CIQ) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG).

La Conferencia aprobó tres nuevos capítulos del Convenio SOLAS, así como una resolución sobre un procedimiento de enmienda acelerado.

La Conferencia aprobó una resolución relativa a un procedimiento de enmienda acelerado que habría de ser utilizado en circunstancias excepcionales, según el cual una Conferencia de Gobiernos Contratantes podría reducir en tales circunstancias a 6 meses el plazo de 12 meses que media hasta la aceptación de una enmienda realizada a los capítulos técnicos del Convenio.

En consecuencia, la resolución aprobada por la conferencia se estipula que el período de distribución seguirá siendo de seis meses, al igual que el periodo transcurrido entre la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha

sido aceptada y la fecha de entrada en vigor. Pero el periodo comprendido entre la aprobación y la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha sido aceptada se puede reducir de doce a seis meses

10. Enmiendas de mayo de 1994. Se aprobaron el 25 de mayo de 1994 y entraron en vigor el 1 de enero de 1996

La regla 15-1 dispone que todos los buques tanque de 20 000 o más toneladas de peso muerto construidos después del 1 de enero de 1996 deberán tener instalados en ambos extremos del buque medios de remolque de emergencia.

Por tanto, los buques tanque construidos antes de esa fecha tenían que ser equipados con medios similares. La nueva regla 22 se aprobó con el fin de mejorar la visibilidad en el puente de navegación. Se adoptaron una serie de enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) y al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de gaseros).

3. Objetivo del Convenio SOLAS

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

Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarboles su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así.

Por tanto, las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como "supervisión por el Estado rector del puerto".

4. Rol de la Organización Marítima Internacional en el convenio SOLAS

Muchos de los principales tratados de la OMI (incluido el Convenio SOLAS, los convenios de Arqueo y Líneas de carga, el Reglamento de abordajes, el Convenio de formación y del Convenio MARPOL) han sido ratificados por Estados que son responsables, de forma colectiva, de más del 98% de la flota mundial.

Debido a la extensa red de reglas mundiales que la OMI ha creado y adoptado con el paso del tiempo, se puede afirmar con seguridad que, hoy en día, la navegación es un medio de transporte seguro y protegido, relativamente limpio y respetuoso con el medio ambiente, así como muy eficaz en lo que respecta al

consumo de energía. No cabe duda de que el sector del transporte marítimo cada vez se concientiza más respecto del medio ambiente.

Esto queda demostrado no sólo por la amplia aceptación de las normas ambientales de la OMI por parte del sector y las iniciativas que el propio sector ha tomado para evitar que sus operaciones tengan repercusiones negativas para el medio ambiente, sino también por su enorme deseo de cuestionar y cambiar radicalmente la imagen negativa injustificada del transporte marítimo y, a través de diversos medios, mejorar su actuación por lo que respecta al medio ambiente, poniendo de relieve su historial, que mejora constantemente, y su contribución al desarrollo sostenible.

5. Rol de la Organización Mundial del Comercio en el Convenio SOLAS

La primera tarea que se encomendó a la OMI, cuando comenzó a desempeñar sus funciones en 1959, tras la entrada en vigor del Convenio constitutivo de la OMI, consistió en adoptar una nueva versión del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el más importante de todos los convenios relativos a la seguridad marítima.

El mismo se logró en 1960 y tras ello, la OMI centro su atención en cuestiones tales como la facilitación del tráfico marítimo internacional, las líneas de carga y el

transporte de mercancías peligrosas, al tiempo que también se revisó el sistema de medición del arqueo de los buques.

Si bien la seguridad era y sigue siendo una de las responsabilidades más importantes de la OMI, comenzó a perfilarse un nuevo problema: la contaminación. El incremento de la cantidad de petróleo que se transporta por mar y del tamaño de los petroleros despertó gran preocupación y el desastre del Torrey Canyon, ocurrido en 1967, que causó el derrame de 120.000 toneladas de petróleo, puso de manifiesto la magnitud del problema. Durante los años subsiguientes, la OMI presentó una serie de medidas destinadas a prevenir accidentes de petroleros y a reducir al mínimo sus consecuencias.

Por otra parte, la Organización abordó la amenaza ambiental que representan las operaciones de rutina, tales como la limpieza de los tanques de carga de hidrocarburos y la eliminación de desechos de las salas de máquinas - que desde el punto de vista del tonelaje constituyen una amenaza aun mayor que la contaminación accidental.

6. Otros convenios relacionados con SOLAS

a) Convenio MARPOL 73/78

b) Convenio de formación

a) MARPOL

El convenio internacional para prevenir la contaminación por los Buques o MARPOL 73/78 es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Se crea y avanza por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

El convenio MARPOL 73/78 se aprobó inicialmente en el 1973, pero nunca entro en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada con algunas correcciones. Entro en vigor el 2 de Octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado.

El objetivo de este convenio es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas por accidentales.

b) Convenio de Formación.

El Convenio de formación de 1978 fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Anteriormente, cada Gobierno establecía sus propias normas de formación, titulación y guardia aplicables a los oficiales y marineros, en general sin remitirse a las prácticas de otros países. Por ello, las normas y procedimientos eran muy dispares, pese a que el transporte marítimo es el más internacional de todos los sectores económicos.

Por lo tanto, el Convenio establece normas mínimas sobre formación, titulación y guardia para la gente de mar que los países están obligados a cumplir o superar.

Asimismo, las enmiendas de 1995, adoptadas por una conferencia, representaron una revisión importante del Convenio. La Conferencia se hizo eco de la necesidad de actualizarlo y responder a las críticas que destacaban el problema de que muchas frases vagas, tales como la expresión "que la Administración juzgue satisfactorio", daban lugar a un cúmulo de interpretaciones. Las enmiendas de 1995 entraron en vigor el 1 de febrero de 1997.

Resaltando que una de las características principales de la revisión fue la división de los anexos técnicos en reglas, que se dividieron en capítulos como anteriormente, así como el nuevo Código de formación al que se trasladaron

numerosas reglas de carácter técnico. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento mientras que la Parte B tiene carácter de recomendación.

Por tanto, al dividir las reglas de ese modo se facilita la labor de administración y se simplifica el trabajo de revisarlas y actualizarlas: por motivos jurídicos y de procedimiento no es necesario convocar una conferencia plenaria para modificar los códigos.

Cabe destacar que otro cambio importante fue la prescripción de que las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio.

En consecuencia, es la primera vez que se hace una convocatoria de la OMI para actuar en relación con el cumplimiento y la implantación, puesto que en general la implantación corre a cargo de los Estados de abanderamiento y son los Estados rectores de puertos quienes supervisan el cumplimiento.

Por lo tanto, de conformidad con lo establecido en la regla I/7 del capítulo I del Convenio revisado, las Partes tienen que facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que se han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio, tales como los planes de estudio y los cursos de

formación, los procedimientos de titulación y otros factores importantes para la implantación.

Finalmente, un panel de personas competentes, nombradas por las Partes en el Convenio de formación, examinará esta información y notificará sus conclusiones al Secretario General de la OMI, quien a su vez informará al Comité de seguridad marítima (MSC) acerca de las Partes que cumplen cabalmente las disposiciones del Convenio. Seguidamente, el MSC elaborará una lista de "Partes respecto de las cuales se ha confirmado el cumplimiento" de conformidad con el Convenio de formación.

Capítulo II-

**Aspectos generales de las navieras y los convenios del
transporte marítimo.**

1. Concepto de Agencia Naviera

Las Agencias Navieras son los representantes del Armador en un puerto determinado, por su ello su función primordial es la de representar a su cliente, el cual ha delegado en su persona las funciones que éste no puede realizar por sí mismo, por motivos de imposibilidad material de estar en cada puerto al cual arribe un buque bajo su administración.

A esta función que desempeña el Agente Naviero se le denomina “Agenciamiento” donde existe una relación entre el Agente y el Armador para resolver, en su nombre, ciertos actos que afectan los derechos del Principal y tareas que el mismo, delegue en el Agente para que éste las lleve a cabo ante terceros involucrados.

2. Funciones Principales De Las Agencias Navieras

Las agencias navieras desempeñan un papel a nivel de comercio, se pueden considerar el motor de la industria. El transporte, la organización logística y otros factores hacen que la carga se transporte en todo el mundo, llegando a su lugar de destino optimizando tiempo, seguridad y costos.

Destacando las funciones más importantes que desempeñan las agencias navieras son:

- a. Gestión de buque en puerto (carga y descarga) recibir y entregar la carga, ajustar reclamos y aprovisionar a los buques.
- b. Realizar los pagos establecidos en aduanas y cumplir con las formalidades aduaneras.
- c. Coordinar las actividades y trámites en puertos, con las autoridades portuarias, de aduanas, migración, entre otros.
- d. Gestión de fletes de carga para los buques, tanto para exportación e importación
- e. Conseguir fletes de carga en general para los buques de las empresas navieras que representan, tanto de exportación como de importación.
- f. Gestión de buque en puerto (carga, descarga, otros) recibir y entregar la carga, ajustar reclamos, avituallar y aprovisionar a los buques.
- g. Pagar derechos de aduana y cumplir con las formalidades aduaneras.
- h. Coordinar las actividades y trámites en puerto, con las Autoridades Portuarias, de Aduana, Migración, Consulado, y otros.
- i. Verificar en coordinación con Administración de Servicios Portuarios, los tramites con respecto al atraque y desatraque de los buques, carga y descarga de las mercancías.

- j. Portarse como empleados fletadores para importadores y exportadores comerciales.
- k. Como representante legal de la empresa naviera, está facultado para la liberación de contenedores.
- l. En su calidad de representante legal de la empresa naviera, está facultado a entregar el contenedor y el Recibo de Intercambio de Contenedores al responsable del transporte internacional contratado por el usuario.

3. Clasificación De Empresas Navieras

Las empresas navieras se clasifican en:

Según el ámbito de operación

- 1. Empresas navieras marítimas
- 2. Empresas navieras de la hidrovía
- 3. Empresas navieras fluviales
- 4. Empresas navieras lacustres

Según la naturaleza de viajes

- 1. Empresas navieras de travesía
- 2. Empresas navieras de cabotaje
- 3. Empresas navieras mixtas

Según la prestación de servicios

1. Líneas regulares: Conferenciado o Shipping Ring
2. Líneas regulares fuera de Conferencia u Outsiders
3. Buques sin línea regular o tramperas

Según la clase de buques mercantes

1. Empresas navieras de servicio regular de pasajeros o carga.
2. Empresas navieras de buques de servicio regular.
3. Empresas navieras de buques cisternas (transporte de líquidos).

Según la naturaleza de los buques

1. Empresas navieras dedicadas al transporte de carga general.
2. Empresas navieras dedicadas al transporte de carga y pasajeros.
3. Empresas navieras dedicadas al transporte de bienes específicos (Petróleo, productos refrigerados, y otros).
4. Empresas navieras dedicadas a servicios auxiliares y portuarios.

4. Convenios y Reglamentos Internacionales con Vigencia En El Transporte Marítimo

La mayoría de estos convenios se relacionan con la seguridad de los buques y la contaminación marina y han sido expedidos por la Organización Marítima Internacional "OMI", la cual es un Organismo y agencia de las Naciones Unidas, que se encarga de los asuntos marítimos, tiene como objetivo facilitar la cooperación entre gobiernos en asuntos marítimos y cargas peligrosas. Ellos son:

- Convenio internacional para la protección y seguridad de la vida humana en el mar (**SOLAS 1974**).
- Acuerdo de la ordenación satelital marítima internacional y acuerdos operacionales (**INMARSAT 1976**.)
- Convenio Internacional para la prevención de la contaminación marina por buques (**MARPOL 1973**)
- Acuerdo de carácter internacional para la responsabilidad civil por daños causados por contaminación de combustibles (**CLC 1969**).

5. Características Del Contrato Internacional De Transporte Marítimo

El transporte marítimo permite trasladar el volumen más grande de mercancías a mayores distancias que cualquier otro medio de transporte. De igual manera, el intercambio mercantil internacional se realiza principalmente por este medio.

Por tanto, el incremento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino también constituyen una prioridad. Así las cosas, se tiene que sus características son:

1. El contrato tiene un carácter oneroso, pues el transporte se efectúa a cambio de un flete que deberá pagar el cargador.
2. Se trata de un contrato sinalagmático perfecto. Ello significa que será suficiente con la entrega de la mercancía por el cargador para su transporte, y la recepción de la misma por el porteador, a cambio del documento pertinente.
3. El transporte marítimo internacional se va a ejecutar a través de muy diversos contratos que se canalizan en dos formas de explotar el buque:

A fin de que la función de una línea regular es la de proporcionar un servicio en una ruta determinada, con disponibilidad de espacio, con la regularidad y frecuencia que el embarcador necesita y aceptar cargas de un gran número de embarcadores destinados a diferentes puertos a lo largo de la ruta.

Características:

1. Itinerario fijo
2. Escalas anunciadas
3. Tarifas pre-establecidas
4. Partidas heterogéneas

El transporte marítimo en línea de fletamento

La finalidad primordial del buque es el transporte de personas y mercancías por vía marítima, ya se trate de mercancías del propio armador o personas dependientes del mismo, o de otras personas a las que aquél presta dicho servicio con su buque.

Es por esto que todo transporte marítimo de mercancías ajenas efectuado en interés de terceros recibe el nombre genérico de fletamento, en términos generales, equivale a transporte marítimo, por lo que en principio puede definirse diciendo que es el Contrato de transporte marítimo de mercancías.

Sin embargo, se hace necesario concretar más, y bajo este amplio sentido hay que distinguir tres conceptos bien diferentes, a saber: el arrendamiento o alquiler de buque; el fletamento propiamente dicho, y el transporte de mercancías por mar.

6. Cláusulas De Los Contratos De Transporte Marítimo

Las mismas tienen una relación directa en la modalidad en que se haya contratado el flete, incluyendo o excluyendo los gastos de carga, estiba, desestiba y descarga.

- **LINER TERMS (o BERTH TERMS):** esta expresión implica que las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga están cotizadas dentro del flete. Es decir, carga y descarga por cuenta del buque.
- **FIO - FREE IN OUT:** esta expresión implica que los gastos correspondientes a la operación de carga y descarga no están incluidos en el flete, sí la estiba. Es decir, carga y descarga por cuenta de la mercadería.
- **FILO - FREE IN LINE OUT:** esta expresión significa que el TRANSPORTISTA se hace cargo de los gastos de descarga mientras que los gastos de carga son por cuenta del embarcador, es decir carga por cuenta de la mercadería y descarga por cuenta del buque
- **LIFO - LINE IN FREE OUT:** esta expresión significa que el TRANSPORTISTA se hace cargo de los gastos de carga y el consignatario de los gastos de descarga, es decir carga por cuenta del buque y descarga por cuenta de la mercadería.
- **FIOS - FREE IN OUT STOWED:** es igual que FIO, pero asegurándose los gastos de estiba a bordo del buque. Este gasto adicional corre por cuenta de la mercadería.

- **FIOST - FREE IN OUT STOWED AND TRIMMED:** es igual que FIOS, sumándole los gastos de manipuleo por movimiento de la mercadería en la bodega del navío a fin de lograr el equilibrio necesario para el transporte. Estos gastos corren por cuenta de la mercadería.
- **FIOST LASHED SECURED:** una extensión de los anteriores: trincado asegurado. Estos gastos corren por cuenta de la mercadería.

7. OMI- Organización Marítima Internacional

Los convenios más importantes de la OMI:

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1974.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010

Otros convenios relativos a la seguridad y protección marítimas y a la interfaz buque-puerto

- Acuerdo tocante al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Reglamento de abordajes 1972)
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional 1965 (Convenio de facilitación)
- Convenio internacional sobre líneas de carga 1966 (Convenio de líneas de carga)
- Acuerdo o legado internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979 (Convenio SAR)
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (Convenio SUA) y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (y protocolos de 2005)
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (Convenio CSC)
- Acuerdo componente de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976 (Inmarsat)
- Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros

- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores)
- Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, y Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1973

8. Entes que interviene en los procesos Naviero

Generalmente cuando hablamos del Transporte Marítimo es frecuente referirse a un variado grupo de elementos que intervienen en el proceso, los cuales configuran las condiciones del transporte o tienen una influencia decisiva sobre él, a saber:

- a) Elementos Reales: El buque, la carga, el flete, infraestructura portuaria, política marítima o acuática, etc.
- b) Elementos Personales: Armador, Naviero, Capitán, Propietario consignatario, Cargador, Fletador, etc.

9. Concepto de Agentes navieros

El agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que, en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación como:

- Agente naviero general, quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.

- Agente naviero consignatario de buques, quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación.

- Agente naviero protector, quien será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

Cabe destacar que el agente naviero protector, antes de ser admitido, deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado.

En cuanto a la garantía, será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por el agente naviero protector, comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia.

Por tanto, todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda.

Capítulo 3:

**Aplicación del convenio SOLAS en la empresa naviera:
“Marítima Dominicana, S.A.S”**

1. Historia; Marítima Dominicana, S.A.S

Marítima Dominicana, S.A.S. es una agencia consignataria de buques, con servicios múltiples en el transporte y manejo de carga marítima, tanto en el área de importación como de exportación. Atiende buques de líneas regulares y buques trampa. Coordina operaciones de estiba y desestiba garantizando eficiencia en la recepción y despacho de los buques representados. Provee, además, servicios de almacenaje de mercancía.

Si bien son miembros del mundialmente conocido MultiportShip Agencies Network y el Baltic& International Maritime Council (BIMCO). Es la primera empresa naviera en certificar nuestro sistema de gestión de calidad bajo las normas ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007 para el Transporte Marítimo, Manejo de Carga y Almacenaje.

Han sido certificados por el capítulo Dominicano de Seguridad y Protección al Comercio Internacional (BASC por sus siglas en inglés), basados en los estándares internacionales de la Organización Mundial BASC.

Poseen certificación por la Dirección General de Aduanas como Operador Económico Autorizado de la Republica Dominicana (OEA-RD), basado en los estándares internacionales establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), Marco Normativo SAFE.

a) Misión

La misión de Marítima Dominicana, S.A.S. es proveer una gama completa de servicios de calidad en el transporte marítimo, el manejo de carga y el almacenaje de mercancías, manteniendo un liderazgo nacional y prestigio internacional como agencia consignataria de buques.

2. Política de Calidad, Seguridad, Salud y Ambiental

La política comercial y de seguridad de Marítima Dominicana se compromete en prestar servicios de calidad y promover el control de riesgos de las operaciones realizadas con los clientes y socios comerciales, teniendo enfoque en minimizar el impacto ambiental.

Por tanto, para cumplir con este propósito, se implementará un sistema de gestión que se enfoca en los aspectos de Calidad, Seguridad y Prevención de Riesgos, Medio Ambiente y Responsabilidad Social.

3. Procesos que utiliza la naviera con relación a la regulación del convenio SOLAS.

Verified Gross Mass (VGM), mejor conocido como Peso Bruto Verificado, significa que el peso de cada contenedor lleno debe ser verificado. Este, no solo se

considera el peso de todos los empaques y bultos de carga dentro del contenedor, también considera el peso de la tara y todos los materiales usados.

4. Métodos que determina el VGM de acuerdo a las normas del convenio SOLAS.

Existen dos formas de terminar el VGM de acuerdo con la regulación de SOLAS:

a) Método 1: Pesaje

Después de que el contenedor haya sido completamente llenado y sellado, se pesa. El pesaje puede ser realizado por el embarcador o por una tercera persona contratada por el embarcador, cualquier báscula, báscula de puente, equipo de elevación u otro mecanismo usado para verificar el peso bruto del contenedor debe alcanzar los estándares de exactitud del estado donde el equipo sea usado.

b) Método 2: Cálculo

Todos los empaques y bultos de carga deben ser pesados individualmente (incluyendo el peso de los pallets, así como el material de carga y de seguridad) y debe añadirse a la tara del contenedor visible en la placa del mismo.

Es por esto que el método usado para pesar el contenido del contenedor está sujeto a la certificación y verificación determinadas por la autoridad competente en

el Estado en el cual se complete el empaque y sellado del contenedor, cualquier equipo de pesaje usado para pesar el contenido del contenedor debe cumplir los estándares de exactitud requeridos por el Estado en el que se use el equipo.

5. Alcance adquirido a raíz de esta nueva regulación.

Esta nueva regulación aplica para:

1. Todos los contenedores llenos para los cuales rige la Convención Internacional para Contenedores Seguros (CSC) y que deben ser cargados en un barco sujeto a SOLAS.

6. Entrada en vigor del VGM en la actualidad.

El nuevo requerimiento del convenio SOLAS será vigente a partir del 1 de Julio de 2016. También es aplicable para la carga cuyo transporte marítimo empezó con fecha anterior y que realizará un transbordo después de la fecha mencionada.

7. Como serán remitidos los VGM a la naviera.

Una opción que HamburgSüd ofrece para la transmisión del VGM es por medio del nuevo mensaje EDIFACT, VERMAS. Hamburg Sud puede recibir mensajes VERMAS a través de portales electrónicos (por ejemplo, INTTRA, CargoSmart, GTNexus.)

La información obligatoria es:

- Número de booking
- Número de contenedor
- Peso verificado (VGM)
- Unidad de medida
- Parte responsable (embarcador en el conocimiento de embarque)
- Persona autorizada

Adicionalmente puede ser transmitida la siguiente información opcional:

- Fecha de pesaje
- Referencia interna del embarcador
- Método de pesaje
- Entidad que solicita el pesaje
- Instalación de pesaje
- País de segundo método
- Entidad que tiene en su poder el documento de pesaje
- Parte autorizada (embarcador en el conocimiento de embarque)

Sin embargo, si la implementación de VERMAS no es posible o no es deseada por el embarcador, HamburgSüd también ofrecerá una herramienta simple y de fácil uso en su portal electrónico para insertar manualmente la información VGM (incluyendo la posibilidad de subir archivos csv). Es posible enviar información más detallada si lo solicita.

8. Personal autorizado para darle seguimiento a este procedimiento.

A pesar de que el embarcador en el conocimiento de embarque sigue siendo la entidad responsable del VGM de acuerdo con la guía del convenio SOLAS, la persona autorizada no necesariamente es un empleado del embarcador; también puede ser alguien autorizada por el mismo, es decir, ser un forwarder o un agente externo para el pesaje.

9. Personal responsable para enviar el VGM a las navieras

El embarcador siempre es el responsable de verificar el peso bruto del contenedor (VGM), así como de asegurarse de que el VGM es enviado a la naviera. La naviera no está obligada a verificar el VGM recibido. Independientemente de la entidad que verifica y envía el VGM, el embarcador sigue siendo responsable de que la naviera y la terminal portuaria reciban la información a tiempo.

Para aliviar posibles restricciones de tiempo, HamburgSüd podrá recibir el VGM de entidades distintas al embarcador o terminal. Sin embargo, toda la información obligatoria deberá estar incluida en la transmisión.

10. Estimado de tiempo para enviar el VGM

Para mantener el alto nivel de servicio, HamburgSüd actualmente está trabajando en definir una fecha de cierre específica para VGM el cual será antes de que el VGM entre vigor. El cierre para el VGM será comunicado adicionalmente en la confirmación de booking.

11. Consecuencias y penalidades si el VGM no está disponible

Entre las principales consecuencias cabe destacar las siguientes:

- Se tiene prohibido cargar a un barco contenedores sin VGM hasta que éste no sea recibido.
- El embarcador será responsable por cualquier costo que se originé (incluyendo, pero no limitado al costo de pesaje, re-empaque, almacenaje, demoras y gastos administrativos)
- Las penalizaciones regulatorias será definidas por la legislación nacional en cada país.

12. Procesos para evitar rolar la carga a otros barcos por la falta de VGM

HamburgSüd tendrá dos procesos preventivos para asegurar un manejo cuidadoso

del contenedor:

a) Proceso de errores; Los mensajes entrantes de EDI serán corroborados para confirmar que el contenidos consistente y plausible. En caso de error, una alarma informará a un empleado de HamburgSüd para darle seguimiento directamente con el remitente.

b) Proceso de alarma HamburgSüd desarrollará e implementará un proceso de alarma para notificar proactivamente los clientes la falta de VGM con tiempo suficiente para permitir al embarcador hacer los ajustes necesarios para verificar el peso bruto del contenedor. (Marítima Dominicana, 2017)

CONCLUSIÓN

El convenio internacional SOLAS en su esencia representa un plan que persigue salvaguardar la vida humana mientras se realizan labores en el Mar. Dicho convenio cuenta una aceptación de tan amplio alcance que, hasta cierto punto, todos los buques en el mundo cumplen con sus disposiciones o por lo menos con alguna de ellas.

Si bien este convenio entró en vigencia en noviembre del 1974 y entro en vigor en mayo del 1980 y con el pasar del tiempo, este ha sido objeto de constantes mutaciones, las cuales han llegado para reformular las medidas de seguridad a adoptar de conformidad a los nuevos tiempos.

Por lo que los cambios y modificaciones a las que este convenio ha sido sometido, se han gestado a través de enmiendas, las cuales han sido emanadas tanto de resoluciones aprobadas en las reuniones del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI (Organización Marítima Internacional), y en conferencias de gobiernos contratantes.

Como el mundo circundante, entendemos que el Convenio SOLAS continuará mutando y evolucionando con el pasar del tiempo.

Con respecto a nuestra investigación previa sobre el Convenio SOLAS, en este hemos notado que no es permitido el flujo de seguros navieros. Hemos podido verificar que establece que no es permitido el flujo de seguro naviero.

RECOMENDACIONES

El Convenio SOLAS ha tenido una aceptación tan amplia que, por lo menos en alguna medida, prácticamente todo el buque en el mundo cumple con sus disposiciones. Gracias al procedimiento de las enmiendas, de aceptación tácita ha sido posible mantener actualizado el Convenio. El mismo continuará evolucionando en el futuro como lo ha hecho hasta ahora.

Recomendamos que dicho convenio se mantenga en constante actualización, especialmente tomando en cuenta el factor humano. A pesar de la importancia de mantener este convenio actualizado, se debe considerar un periodo en el que sean revisadas las enmiendas, es decir fechas exactas o cada cierto lapso de tiempo, en vista de que muchos países han tenido dificultades para hacer frente a las modificaciones introducidas en los últimos años.

Anteriormente se había acordado por el Comité de Seguridad Marítima que las enmiendas solo entrarían en vigor una vez cada cuatro años. Si bien este plazo es la norma, la OMI podría aprobar enmiendas en intervalos de tiempos más cortos procediendo como excepción y de acuerdo a las necesidades que se ameriten en el entonces.

Para finalizar, se recomienda mantener en constante revisión las reglas del convenio y las resoluciones, realizando estudios, recopilando y distribuyendo información para adoptar otras medidas según las necesidades que surgen durante el tiempo y tomando en consideración las nuevas actividades que se van realizando en el transporte marítimo, con el fin de mantenerse a la vanguardia y prevenir los sucesos para evitar siniestros.

Bibliografía

- Blanco, Á. S. (n.d.). *Facultad De Derecho (Universidad De Málaga)*. Retrieved from
La Seguridad Marítima: Problemática Y Alternativas:
<http://www.biblioteca.uma.es/bbl/doc/tesisuma/17678262.pdf>
- Dominicana), A. (.n.d.). Retrieved from <http://www.apordom.gob.do/servicios-y-tarifas/requisitos-para-la-prestacion-de-servicio.html>
- Dominicana), M. (.n.d.). Retrieved from
<http://www.mardom.com/app/do/resps.aspx>
- Dominicana), O. (.n.d.). Retrieved from
<http://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/Home.aspx>
- INFODESE. (n.d.). Retrieved from LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA.
ASPECTOS MÁS DESTACADOS: <http://www.infodese.com/aspectos-mas-destacados-de-la-ley-de-navegacion-maritima/>
- Marítima Dominicana, S.A.S.* (n.d.). Retrieved from
<http://www.mardom.com/app/do/frontpage.aspx>
- Morera, F. F. (Abril 2010, Abril). Análisis, Recopilación Y Comentario De La
Normativa Aplicable Al Transporte Marítimo. Barcelona. Retrieved from
<http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/9761/PFC%20LNTM.pdf?sequence=1>
- OMI.(n.d.).Retrievedfrom Convenio internacional sobre normas de formación,
titulación y guardia para la gente de mar.

Organización Marítima Internacional OMI. (n.d.). Retrieved from Breve reseña

histórica de la OMI :

<http://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>

Reglamento Nacional de Empresas, Agencias Navieras e Industrias Afinez.

(Capítulo I). Retrieved from

<http://www.mindef.gob.bo/maritima/Normativa%20de%20la%20Unidad%20de%20Marina%20Mercante/6%20REGLAMENTO%20EMPRESAS%20Y%20AGENCIAS.PDF>

UNCTAD. (2011). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y desarrollo.*

Valdes, Y. (2014). *Convenios Marpol, Solas & Stcw.*

Marítima Dominicana, S. (2017, Marzo 21). Equipment Control Department. (J. Guerrero, Interviewer)

GLOSARIO DE TERMINOS

1. **Convenio:** Se conoce como convenio al contrato, convención o acuerdo que se desarrolla en función de un asunto específico entre dos o más personas o entidades.
2. **Buques:** El buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones marítimas de importancia
3. **Enmiendas:** Propuesta de cambio en el contenido de algún artículo o apartado de un proyecto de ley u otro documento oficial.
4. **Puertos:** El puerto es, por extensión, aquel espacio destinado y orientado especialmente al flujo de mercancías, personas, información o a dar abrigo y seguridad a aquellas embarcaciones o naves encargadas de llevar a cabo dichas tareas.
5. **Contenedor:** Es un recipiente de carga para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal.
6. **Navieras:** Las agencias navieras son los representantes del Armador en un puerto determinado.
7. **Armador:** Es aquel naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.

8. **Normas:** Es una regla que debe ser respetada y que permite ajustar ciertas conductas o actividades.
9. **Tripulación:** Conjunto de personas que se encargan de conducir o manejar un barco, un avión o una nave espacial, o que prestan servicio en ellos
10. **Salvaguardia:** Acción de salvaguardar o proteger a alguien o algo
11. **Mamparos:** Se designa con el nombre de mamparo a la construcción de madera o planchas de metal en posición vertical, con las cuales se forman los compartimentos de a bordo de un barco; llevan puertas y, en general, están provistos de aberturas, en comunicación con el exterior, para la ventilación de los espacios que limitan.
12. **Lacustres:** En ictiología, describe una población de peces que completan su parte del ciclo de vida dentro de lagos.
13. **Hidrovia:** El transporte fluvial consiste en el traslado de productos o pasajeros de unos lugares a otros a través de ríos con una profundidad adecuada
14. **Cabotaje:** Tráfico marítimo a lo largo de la costa, especialmente para comerciar.
15. **Estiba:** Distribución y colocación adecuada de la carga en una embarcación.

A N E X O S



Puerto Haina Oriental



Camión Recogedor de Carga



Grúas de arranque para introducción de mercancías al Barco



Supervisor Dpto. Operaciones y Cargas Ronny Agüero



45 Years
BEING YOUR MOST RELIABLE SHIPPING AGENT
AND LOGISTICS PARTNER IN DOMINICAN REPUBLIC.





Ship Agents and Services



Supply Chain Management



Terminal Operator



Customs Clearance and Bond Delivery



Project Cargo



Air Freight and Freight Forwarding



Insurance R&M



Truck and Trailer Refrigeration Systems



Bulk Ship Deck Terminal



Truck Bulk and Office in Puerto Plata



Casco de Bordo Terminal



Rear 90 Deck Muecasilla

Our Services

- Full liner agency with nationwide experienced sales force.
- Port Agency / Husbanding at all Dominican Ports for liner and tramp vessels including dry bulk, tanker and cruise vessels.
- Ship Chartering and Cargo Brokerage.
- R&M for Containers, Trailers, Chassis and Reefer Equipment.
- Stevedoring Contractor.
- Terminal Operator.
- Supply Chain Management.
- Customs Clearance.
- Local Delivery and Distribution.
- Project Cargoes.
- Freight Forwarding and Air Freight.
- Cargo Insurance.
- Truck and Trailer Refrigeration Systems.
- Cold Chain Monitoring and Tracking Solutions.
- Commercial and Industrial Refrigeration Equipment and Services.

Ports

- AES Andres	- San Pedro de Macoris
- Anaa	- Santo Domingo
- Barahona	- Samana
- Boca Chica	- Rio Haina
- Casco de Bordo	
- Cabo Rojo	
- Calderas	
- Iabo	
- La Romana	
- Manzanillo	
- Puerto Plata	
- Punta Palenque	



MARITIMA DOMINICANA, S.A.S.

www.mardom.com

f | You Tube | Instagram | LinkedIn

Maritima Dominicana



Carretera Sanchez Km. 12.5 - Santo Domingo, Dominican Republic
Tel: 809 529 8000 Fax: 809 529 7203
General Mail: info@mardom.com Comercial Mail: sales@mardom.com




MARITIMA DOMINICANA, S.A.S.



Panfleto de introducción a la naviera.

PÁGINA DE ANTIPLAGIO

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

er la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de **OK**
Adicionalmente puede ser transmitida la siguiente información opcional: **OK**
Acuerdo de carácter internacional para la responsabilidad civil por daños **OK**
medidas contienen disposiciones obligatorias tocantes a los sistemas de detección **OK**
do de la ordenación satelital marítima internacional y acuerdos operacionales **OK**
s vinculados directamente al buque, se encuentran los caracteres estructurales **OK**
nente de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por **OK**
from Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia **OK**
smo tiempo, las prescripciones revisadas comprenden cuestiones tales como el **OK**
rse como empleados fletadores para importadores y exportadores comerciales **OK**
uerdo tocante al Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 **OK**
enios y Reglamentos Internacionales con Vigencia En El Transporte Marítimo **OK**
Independientemente de la entidad que verifica y envía el VGM, **OK**
penalizaciones regulatorias será definidas por la legislación nacional en cada **OK**
ros del mundialmente conocido MultiportShip Agencies Network y el Baltic& **OK**
nento había sido totalmente satisfactorio anteriormente, cuando la mayoría de **OK**
, el nuevo Convenio incorporaba disposiciones relativas a los reconocimientos **OK**
manera, el intercambio mercantil internacional se realiza principalmente por **OK**
disposiciones tocantes a las radiocomunicaciones se revisaron de nuevo y **OK**
nos que dicho convenio se mantenga en constante actualización, especialmente **OK**