

## LA EFICACIA EN LA INSPECCIÓN Y CONTROL DEL BUQUE FRENTE AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VENEZUELA

(Efficiency in the vessel inspection and control front port state in Venezuela)

Recibido: 21/05/2013 Aceptado: 01/10/2013

**Arcaya Urbina, Jean Franco**

Universidad de Falcón, Venezuela

[farcaya2000@hotmail.com](mailto:farcaya2000@hotmail.com)

### RESUMEN

En el marco de la aprobación de la Ley general de marinas y actividades conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002), así como los diversos convenios y resoluciones aprobados por la OMI, suscritos por Venezuela en relación a la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto, se ha avanzado en la prevención de los riesgos propios de la travesía marítima. Sin embargo, algunos autores han coincidido en que el Estado no ha tomado las medidas suficientes para garantizar la eficacia en la inspección de los buques que ingresan a puertos venezolanos, con base en que la cantidad de inspectores no son suficientes y por no contar con un marco normativo uniforme que integre totalmente todos los mecanismos de inspección y controles del buque. Se realizó una investigación de tipo descriptiva con un diseño documental, teniendo como objetivo general: analizar la eficacia en la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, en virtud de la necesidad de establecer lineamientos para darle cumplimiento a los convenios internacionales sobre la materia, en lo cual se concluyó que el INEA es la autoridad marítima responsable de tales inspecciones, no obstante, no se cuenta con dispositivos que integren en una sola ley los procedimientos y alcances de dichas inspecciones. Para ello se analizaron los diversos convenios sobre la materia, teniendo como resultado la necesidad de aplicar con urgencia las disposiciones del código de buenas prácticas y la actualización de los inspectores navales bajo los recientes cursos modelo OMI. Finalmente, la investigación ofrece un aporte a las autoridades marítimas nacionales, armadores y compañías navieras, en virtud de que les permite conocer las formas y mecanismos para ejecutar los procedimientos de inspección del buque y las formas de actuación del inspector naval, previniendo cualquier irregularidad como consecuencia de la función administrativa.

**Palabras clave:** Eficacia, Inspección, Control, Buque, Inspector naval, Estado Rector del Puerto.

### ABSTRACT

As part of the approval of the General Law of Marine and Related Activities (2002), and the various conventions and resolutions adopted by the (IMO), signed by Venezuela in relation to the inspection and control of the ship from the state's governing port, progress has been somewhat in the prevention of risks of the sea crossing. However, some authors

have agreed that the state has not taken sufficient steps to ensure efficiency in the inspection of ships entering Venezuelan ports, based on the number of inspectors is not sufficient and does not have a regulatory framework fully integrate all uniform inspection mechanisms and controls of the ship. We conducted a descriptive research, with a design documentary, with the general goal, analyze the effectiveness of the inspection and control of the ship from the port state in Venezuela, under the need to establish guidelines to comply with the international conventions on the subject, in which it was concluded, that he (INEA) is the maritime authority responsible for such inspections, however, there is no device that integrates into a single law, procedures and scope of such inspections. The authors analyzed the various conventions on the subject, resulting in the need to urgently implement the provisions of the code of good practice and update on naval inspectors recent model courses (IMO). Finally, this research provides a contribution to national maritime authorities, shipowners and shipping companies under them to know the ways and mechanisms to implement the ship inspection procedures and forms of naval inspector performance, preventing any irregularities as a result of the administrative function.

**Keywords:** Efficiency, Inspection, Control, Ship, Naval inspector, Port State.

## INTRODUCCIÓN

Es de resaltar que en los últimos años, diversos países del continente americano y del mundo han implementado diferentes medidas para incrementar la seguridad operativa e industrial, así como la evaluación de los riesgos de los buques, con el fin de minimizar los índices de peligrosidad que pudiesen sufrir las infraestructuras de los buques; es por ello que las autoridades marítimas tienen una gran responsabilidad en vigilar que el transporte marítimo se lleve a cabo en perfecto cumplimiento de las normas de seguridad.

En consecuencia, para regular tales situaciones, la República Bolivariana de Venezuela ha suscrito una serie de convenios internacionales definidos por Borges (2008) como un acuerdo escrito entre ciertos sujetos de derecho internacional y que se encuentra regido por este, que puede constar de uno o varios instrumentos jurídicos conexos y siendo indiferente su denominación.

Por lo anteriormente expuesto, es pertinente señalar que el estado venezolano ha participado de manera activa en estos convenios internacionales, entre los cuales se debe mencionar el Convenio sobre seguridad de la vida humana en el mar (Organización Marítima Internacional, 1974), el Acuerdo latinoamericano sobre control de buques por el Estado Rector del Puerto de Viña del Mar (Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, 1992b), así como el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Organización Marítima Internacional, 1973) y su protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), entre otros.

Tal como afirma Omaña (2010), los procedimientos de supervisión tienen como función permitir al Estado Rector del Puerto asegurarse de que los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos lleven a bordo certificados válidos; en consecuencia, todos estos elementos permiten garantizar una labor efectiva en cuanto a la seguridad, a

su vez alertando sobre posibles actos irregulares, como el contrabando, el narcotráfico, el terrorismo y la piratería, que son males propios de bandas organizadas que tanto afectan el transporte marítimo habitual, así bien se pueden concebir como un instrumento protector de la vida humana.

Es de notar que Venezuela suscribió el Acuerdo de Viña del Mar de 1992, como una forma de tomar previsiones las autoridades marítimas sudamericanas, con el fin de minimizar los riesgos en la seguridad operacional del buque, tales como el contrabando, actos terroristas, polizones y demás actos negativos que afectan la estabilidad económica de las naciones.

Sin embargo, afirma Barreto y Briseño (2011) que es necesaria una estricta observancia por parte del Estado venezolano para seleccionar a los inspectores navales y estos cumplir con los requerimientos internacionales, en virtud de que tal vez no se están cumpliendo a cabalidad con tales requisitos y la cantidad de inspectores no son suficientes para garantizar un efectivo control en las inspecciones periódicas de los buques en el país, poniendo en riesgo la seguridad humana y el equilibrio ecológico en el contexto del transporte de mercancías.

A tales efectos, la presente investigación se realizó con el fin de analizar la eficacia en la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, tomando en consideración el marco jurídico venezolano, los convenios internacionales sobre la materia y las más recientes resoluciones de la Organización Marítima Internacional, con el propósito de aportar lineamientos válidos a las autoridades marítimas, armadores y compañías navieras en la necesidad de garantizar la eficacia en la inspecciones y controles de los buques que ingresan a puertos venezolanos.

### **METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN**

De conformidad con el objetivo general de la investigación que trató sobre analizar la eficacia en la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, así como la utilización de fuentes científicas, legales y doctrinales, se puede establecer que dicha investigación es de tipo descriptiva, la cual es definida por Nava (2008) como de segundo nivel, siendo su objeto principal señalar de forma rigurosa y sistemática las características, funciones, frecuencia, relaciones de determinados fenómenos o hechos, a nivel interno o externo.

Asimismo, dicha investigación se realizó bajo un diseño documental, en virtud de que se recopiló diversidad de información bibliográfica, científica y teórica, que permitieron contrastar realidades diversas de conformidad con las variables del estudio sistemático de un fenómeno, es por ello que Nava (2008) la define como un proceso de búsqueda, selección, lectura, registro, organización, descripción, análisis e interpretación de datos extraídos de fuentes documentales existentes, en torno a un problema, con el fin de encontrar respuestas a interrogantes planteadas en cualquier área del conocimiento humano.

## MARCO LEGAL QUE REGULA ACTUALMENTE LA INSPECCIÓN Y CONTROL DEL BUQUE FRENTE AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VENEZUELA

Uno de los aspectos fundamentales para el conocimiento del control e inspección del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela es a través de marco legal que regula tales situaciones, así como el contenido de los tratados y convenios internacionales sobre la materia aprobadas inicialmente por la Organización Marítima Internacional (OMI) y por la diversidad de fuentes doctrinarias que han tratado el tema.

En primer lugar es necesario explicar que se conoce como buque a toda embarcación que reúne una serie de elementos particulares y adecuados para la navegación. En este sentido, el Diccionario de la Real Academia Española (2011) lo define como un barco con cubierta que debido a su tamaño, solidez y fuerza, es apto para las navegaciones o empresas marítimas.

Cabe destacar que Valeri (2010) indica que entre los requisitos esenciales para que una embarcación sea considerada como buque resaltan: la flotabilidad de los medios propios de propulsión y de gobierno, la capacidad de transportar por el agua, tamaño y solidez suficiente para la navegación de altura.

Por su parte, la Organización Marítima Internacional señala que un buque es toda aquella embarcación que opere en el medio marino, incluyendo los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes. En cuanto a la legislación venezolana, la Ley general de marinas y actividades conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002), en su artículo 17, define al buque como: toda construcción flotante apta para navegar en agua, cualquiera que sea su clasificación y dimensión, que cuente con seguridad, flotabilidad y estabilidad. Toda construcción flotante carente de medio de propulsión se considera accesorio de navegación.

Vale la pena resaltar que la Sala de casación civil del Tribunal Supremo de Justicia de Venezuela ha venido analizando reiteradamente la definición de buque, citando en este sentido el criterio de Álvarez (2011), en su obra Derecho Marítimo, quien sostiene que el concepto de buque es muy amplio, considerándose como todo aquello que navega en aguas.

De igual forma señala que el particularismo del derecho marítimo radica en el origen y razón de ser de los riesgos del mar, es decir, sus disposiciones legales se deben a los diversos riesgos a los cuales están sometidos los buques durante su travesía por mar. En consecuencia, para la legislación venezolana un buque es toda construcción flotante apta para navegar.

Del mismo modo indica que son considerados como tales aquellas construcciones flotantes aptas para navegar, carentes de propulsión propia, que operen en medio acuático o auxiliar de navegación, que no estén destinadas a ella y que se desplacen por agua, como es el caso de las plataformas petroleras, las casas flotantes y los diques flotantes, entre otros.



En otro orden de ideas, en el marco de la intervención pública en materia de seguridad marítima, el Estado tiene el poder de ejercer controles sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano donde se encuentren y sobre buques extranjeros que estén en aguas sometidas a soberanía y jurisdicción venezolana.

Es por ello que tales potestades que posee el Estado venezolano en materia de seguridad marítima provienen de los diversos instrumentos internacionales aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI), en sintonía con los artículos 1 y 5 numerales 1, 6 y 24, en concordancia con el artículo 71 de la Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2008) concatenados con los artículos 1, 9, 11 y 13 de la Ley General de Marinas y Actividades Conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002).

En este sentido, el Estado en sus potestades de control, de conformidad con el artículo 227 de la Ley general de marinas y actividades conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002) expresa que en materia de gestión de la seguridad, el Estado someterá a controles tanto al armador como al buque, a los fines de que posean los niveles de seguridad previstos en la ley y de este modo realizar las inspecciones por parte del personal inspector de la autoridad acuática, en aras de prevenir finalmente la contaminación del medio acuático que permitan la operación segura de las naves.

De acuerdo a esta norma el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA), con el fin de garantizar la seguridad marítima, ejerce un doble control sobre la compañía naviera y sobre el buque. Por una parte, las compañías navieras armadoras de los buques están obligadas a inscribirse en el registro de compañías navieras, a tenor de lo prescrito en los artículos 102, numeral 7 y 118 de la Ley Orgánica de Espacios Acuáticos (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2008) en concordancia con los artículos 227, 233, 240 de la Ley general de marinas y actividades conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002).

Esta inscripción implica un examen previo y un control permanente por parte del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos mediante el cual se verifica la existencia de la compañía naviera. Adicionalmente, el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos exige a los operadores de buques el documento de cumplimiento de la gestión de la seguridad (DCGS). En lo que corresponde a las naves, el control en materia de seguridad marítima de los buques comienza con la inscripción del buque en el Registro Naval Venezolano.

Tal como expresa la ley, es obligación del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos ejercer el control sobre los niveles de seguridad adecuados de los buques, mediante inspecciones y controles técnicos y así permitir una operación segura de buques.

Ahora bien, en el contexto de la seguridad marítima señala Sánchez (2010) que en la actualidad se construyen buques más grandes que nunca antes y los avances tecnológicos que surgieron a partir de la Revolución Industrial en el siglo XIX trajeron como consecuencia problemas como el aumento de los abordajes, la contaminación de los espacios costeros por aguas de lastre o los derrames de hidrocarburos.



Con el objeto de enfrentar los problemas que origina la navegación moderna, la comunidad internacional ha creado mecanismos para prevenir o al menos mitigar las consecuencias de los accidentes marítimos que tienen que ver tanto con la preservación física de las naves como con la continuidad del comercio marítimo y el desarrollo sustentable.

Al respecto señala Omaña (2010), en el seno de la Organización de las Naciones Unidas se creó una institución especializada denominada Organización Marítima Internacional, la cual se ha dedicado bajo la forma de convenios, recomendaciones y otros instrumentos a diseñar y adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques.

Entre los instrumentos más importantes producidos es de señalar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Organización Marítima Internacional, 1974), el Convenio internacional para prevenir abordajes (Organización Marítima Internacional, 1972); y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Organización Marítima Internacional, 1978).

El ordenamiento emanado de esta institución sirve de estándar mínimo internacional para los buques de navegación internacional mayores de 500 toneladas de arqueo bruto pero, además, como marco referencial para el resto de las naves. Estas normas han sido acogidas por los sistemas jurídicos nacionales de diversa manera.

En Venezuela, por ejemplo, los convenios emanados de la OMI se han integrado a la legislación propia mediante leyes aprobatorias, pero las normas y principios emanados de los mismos, así como de las recomendaciones y otros instrumentos, han servido de inspiración y fundamento a la legislación acuática venezolana.

Siguiendo esta línea argumental y en atención al doble criterio de las responsabilidades que corresponden en materia de seguridad marítima tanto al armador como a la autoridad pública, es de precisar que a los efectos del presente trabajo se hace referencia al término seguridad marítima, entendiéndolo desde la perspectiva previsional como todas aquellas actividades que tiene que realizar el armador de un buque para que el mismo esté en situación de navegabilidad relativa y absoluta, documental y física así como a los controles que debe ejercer el Estado del pabellón o el Estado Rector del Puerto para verificar que realmente el buque se encuentre en tal estado.

Por otra parte, es de citar que la Organización Marítima Internacional adoptó a través de la Resolución A.741 (18) el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Organización Marítima Internacional, 1993), convirtiéndose en el año 1998 en el Capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Organización Marítima Internacional, 1998), siendo obligatoria para todos los Estados miembros desde 1998, incluyendo Venezuela, en virtud de que su fin es establecer en las compañías marítimas un sistema de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

Por ello, los objetivos fundamentales del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Organización Marítima Internacional, 1998), tal como se indica en su art. 1.2, es “garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes”.

Para cumplir con esa premisa fundamental, el artículo indica que los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán, como mínimo, los siguientes puntos: primero, establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo, segundo, tomar precauciones contra todos los riesgos señalados y tercero, mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

Para lograr su cumplimiento, la compañía debe implantar un sistema estructurado y basado en documentos, que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz los principios de seguridad y protección ambiental de la misma, lo que se conoce como sistema de gestión de la seguridad.

Por otro lado, es importante destacar como datos interesantes relaciones a la seguridad de la navegación, en el contexto de algunas nociones generales del Protocolo Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Organización Marítima Internacional, 2004) o conocido como el Código PBIP.

A tales efectos, es de notar que el citado Código PBIP significa Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, el cual presenta una parte A relacionada a las prescripciones obligatorias y una parte B concerniente a las recomendaciones.

Por lo tanto, la parte A (Organización Marítima Internacional, 2004) trae consigo generalidades importantes, tales como la responsabilidad de los Estados contratantes, la declaración de protección marítima, evaluación y plan de protección del buque, registros, formación, ejercicios y prácticas para la protección del buque y de las instalaciones portuarias y la verificación y certificación de buques, así bien de manera interesante hace hincapié a tres niveles de seguridad indispensables para cumplir dicha protección integral, de conformidad con el párrafo 2 de la parte A, las cuales consisten en las siguientes:

**Nivel de protección 1:** En este nivel deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.

**Nivel de protección 2:** Aquí deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo determinado, como resultado del aumento en el riesgo que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.

**Nivel de protección 3:** Consiste en la obligación de mantener más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o



inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto (Organización Marítima Internacional, 2004).

Por otra parte, resulta importante mencionar que entre los sujetos encargados de velar por el cumplimiento de tales normas y de esta manera garantizar la prevención en las actividades del buque, se cuenta con un oficial de protección del buque, el cual tendrá como funciones diversas, realizar inspecciones periódicas para asegurarse que se mantienen las medidas de protección, coordinar aspectos de protección de la manipulación de la carga, garantizar que se ha impartido la formación a bordo y notificar todos los sucesos que pudieran afectar la protección del buque.

En otro orden de ideas, según Fanta (2011), el Estado Rector del Puerto es una de las formas de ejercicio de la autoridad del Estado en los mares bajo su jurisdicción. Consiste en la inspección de naves extranjeras en puertos nacionales, a las cuales les son aplicables las normas marítimas internacionales que el Estado haya aceptado e incorporado en su legislación. Esta normativa considera la seguridad y la protección de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina y atmosférica, causadas por los buques.

Del mismo modo, Fanta (2011) señala que los países a instancias de la OMI crearon los acuerdos regionales a fin de prestarse colaboración mutua e intercambiar informaciones con el propósito de hacer este control más eficaz y eficiente, contribuyendo así a contar con mares más seguros y más limpios. Con este fin, diversas autoridades suramericanas promovieron a comienzos de la década de los 90 la creación de un acuerdo latinoamericano para ejercer este control, siguiendo los lineamientos de la OMI y teniendo como ejemplo concreto el único acuerdo en funciones en la época, el Acuerdo de París. Así nació el 5 de noviembre de 1992 el Acuerdo Latinoamericano para el control de buques por el Estado Rector del Puerto, mejor conocido como Acuerdo de Viña del Mar (Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, 1992b)

Por Resolución N° 5 de la VI Reunión de ROCRAM celebrada en Viña del Mar, entre el 2 y el 6 de noviembre de 1992 se creó el Acuerdo latinoamericano (o de Viña del Mar) para el control de buques por el Estado Rector del Puerto (Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, 1992a).

Actualmente forman parte de él trece países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Honduras, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Su autoridad máxima es el Comité del Acuerdo, el cual está formado por representantes de las autoridades marítimas de los países miembros, quienes se reúnen al menos una vez al año.

Como aspecto relevante del convenio antes citado se estableció en las últimas enmiendas, como parte significativa en relación al cumplimiento de las metas programáticas de las autoridades marítimas que conllevarían al cumplimiento de las inspecciones periódicas por parte del Estado Rector del Puerto, que cada autoridad marítima se esforzara en alcanzar dentro de un plazo máximo de tres años a partir del 28

de mayo de 2006, fecha en la cual entra en vigor la enmienda, el nivel mínimo de inspecciones del 20 % de los buques extranjeros diferentes, que hayan entrado en los puertos de su estado en el transcurso de un periodo representativo reciente de 6 meses.

Dicho convenio establece en su reglas 2.1 y 2.2 que los convenios y tratados internacionales aplicables y aprobados por cada estado, a los fines de realizar las inspecciones y controles por parte del Estado Rector del Puerto se regirán por las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y su protocolo de 1988, Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Organización Marítima Internacional, 1974) y su protocolo de 1988.

También son aplicables las disposiciones del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Organización Marítima Internacional, 1973) y su Protocolo de 1978, Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Organización Marítima Internacional, 1978), Convenio Sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Organización Marítima Internacional, 1972), Convenio internacional sobre arqueo de buques (Organización Marítima Internacional, 1969), Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de (Organización Marítima Internacional, 1990) y su Protocolo de 1992.

Finalmente, cabe resaltar que el Convenio de Viña del Mar de 1992 y el Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 89° periodo de sesiones (Organización Marítima Internacional, 2011b) desarrollan lo relacionado al procedimiento de inspección y rectificación de deficiencias, por lo cual el Convenio de Viña del Mar de 1992 en su sección 3 y el Informe del Comité de Seguridad Marítima en su Capítulo 2 establecen como aspectos procedimentales los siguientes:

El Convenio de Viña del Mar de 1992 expresa que las autoridades marítimas efectuarán inspecciones a los buques extranjeros que arriben a sus puertos, en las que se utilizarán oficiales encargados de la supervisión del Estado Rector del Puerto y donde se podrá realizar a iniciativa de la autoridad marítima, informe o queja del capitán, de un miembro de la tripulación o de cualquier persona u organización que tenga interés en mantener la seguridad del buque.

La inspección inicial consistirá en una visita a bordo del buque, para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, como asimismo el estado general del buque, su equipo y tripulación. En caso de certificados válidos o documentos se hará una inspección más detallada en las que se cumpla con las exigencias del mencionado convenio.

Por su parte el Informe del comité de seguridad marítima señala que las inspecciones iniciales deben ser practicadas por un funcionario de supervisión del Estado Rector del Puerto y debe examinar antes de entrar a bordo la apariencia del buque en el agua, observando aspectos externos, como pintura, indicios de corrosión y daños no reparados.



Dicho informe establece que el funcionario después de subir a bordo, debe presentarse al capitán o al oficial que mande al buque con un distintivo que lo acredite como inspector, en lo cual el funcionario debe examinar todos los certificados y documentos pertinentes exigidos por los convenios internacionales aplicables.

Al seleccionar los buques para una inspección, las autoridades marítimas prestarán especial atención a buques de pasaje, buques de transbordo rodado y graneleros, petroleros, quimiqueros, gaseros, los que transportan sustancias y mercancías peligrosas y los que han tenido reiteradas deficiencias recientes.

Las autoridades marítimas tratarán de no inspeccionar buques que hayan sido inspeccionados por cualquiera de las otras autoridades marítimas dentro de los seis meses precedentes, salvo que exista temor manifiesto por parte de otra autoridad marítima de que el mismo pueda poner en riesgo la seguridad humana y ambiental. Por otro lado los oficiales encargados de la supervisión por el Estado Rector del Puerto deben estar calificados y autorizados por la administración marítima.

En el control por parte del Estado Rector del Puerto se debe procurar en todo momento no demorar indebidamente un barco, por lo cual dicha autoridad está en la obligación de rectificar todas las deficiencias que sean peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, teniendo el derecho de retener y suspender y detener las actividades normales del buque, garantizando el derecho a la defensa y apelación del capitán y los sujetos vinculados a la travesía marítima.

Por último el Informe del comité de seguridad marítima (Organización Marítima Internacional, 2011) dispone que los procedimientos de supervisión deberán considerarse complementarios de las medidas de ámbito nacional que adopten las administraciones de los Estados de abanderamiento en sus respectivos países y en el exterior y su objeto es ayudar a las administraciones de los Estados de abanderamiento en su misión de lograr que se cumplan las disposiciones de los respectivos convenios para salvaguardar la seguridad de la tripulación, los pasajeros y los buques, y garantizar asimismo la prevención de la contaminación.

Así como proporcionar una orientación básica para las inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado Rector del Puerto y hacer posible que se lleven a cabo de manera coherente dichas inspecciones, la identificación de las deficiencias de los buques, su equipo o su tripulación, y la aplicación de los procedimientos de supervisión.

Es de manifestar de manera preliminar que el informe antes citado (Organización Marítima Internacional, 2011) define al término inspección como la visita a bordo de un buque para verificar tanto la validez de los certificados pertinentes y otros documentos, como el estado general del buque, su equipo y la tripulación.

De igual manera, define la inspección más detallada como la que se efectúa cuando existen motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o la tripulación no se ajustan en lo esencial a los pormenores de los certificados. Así bien, concibe que el oficial de la supervisión por el Estado Rector del Puerto como la persona debidamente



autorizada por la autoridad competente de un Estado para efectuar inspecciones en el marco de la supervisión por el Estado Rector del Puerto, y exclusivamente responsable ante dicho Gobierno.

### **FUNCIONES DEL INSPECTOR NAVAL EN EL CONTEXTO DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO**

El mencionado informe del comité de seguridad marítima (Organización Marítima Internacional, 2011) dispone que los funcionarios por el Estado Rector del Puerto la realizarán los funcionarios que satisfagan los requisitos mínimos de competencia y formación, en ese sentido no podrán tener interés comercial alguno en el puerto de inspección ni en los buques, debe ser un oficial con experiencia y competente para actuar como inspector del estado de abanderamiento, habrá de comunicarse en inglés con los principales miembros de la tripulación, tener conocimiento relevante sobre los principales convenios internacionales relacionados con la supervisión del Estado Rector del Puerto, teniendo en cuenta los más recientes cursos modelo de la OMI.

La regla 1.9 dispone que los funcionarios de supervisión deberían tener títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas expedidos por una institución reconocida por la administración, así como formación especializada que garanticen que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes o ser funcionarios competentes de la administración con un grado equivalente de formación y experiencia (Organización Marítima Internacional, 2011).

Así bien, el artículo 228 de la Ley general de marinas y actividades conexas (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002) dispone que para poder ejercer las funciones de inspectores navales, los mismos deben estar certificados y registrados por el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos, bien sea designados o no por este instituto, a los fines de realizar las inspecciones que se deban practicar en las instalaciones y obras tales como las construcciones portuarias en lagos, mares, muelles, astilleros, diques, varaderos o cualquiera otra infraestructura industrial y de servicios.

Según el artículo 231 de dicha ley (Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, 2002) en cada circunscripción se contará con inspectores navales funcionarios del INEA con el propósito de garantizar el cumplimiento de la ley. Es por ello que Marcano (2011) destaca que el servicio de inspecciones navales en Venezuela son todas aquellas revisiones documentales y de condiciones de navegabilidad y seguridad que realizan peritos especializados, designados por los capitanes de puerto, a buques nacionales y extranjeros para determinar si reúnen los requisitos mínimos de seguridad y navegabilidad para hacerse a la mar sin representar un riesgo a la navegación, a la vida humana en el mar o al ambiente.

Dentro de sus funciones más relevantes se encuentran la de solicitar los certificados correspondientes a los capitanes u oficiales del buque a objeto de darle cumplimiento a los tratados y convenios internacionales sobre la materia, es por ello que según Barreto y

Briseño (2011) los inspectores navales en el contexto de sus funciones profesionales, deben tomarse en cuenta para la inspección del buque los siguientes elementos y características:

Primero: chequear la apariencia externa del buque; esto significa verificar el estado general exterior del casco del buque, si están claramente definidos en el casco las siguientes marcas: calados, círculo de plinsenr, bulbos, hélices de empuje lateral y nombre del buque.

Segundo: examinar el estado de las líneas de amarre.

Tercero: verificar las condiciones de la escala y de la malla de seguridad.

Cuarto: Al embarcarse verificar que esté disponible el Plan de Contingencia en caso de Incendio, y solicitar al Capitán del buque.

Quinto: al entrevistarse con el capitán del buque se deben chequear las siguientes características particulares: número OMI, siglas, nombre del buque, fecha de construcción, lugar de construcción, puerto de registro, bandera, eslora, manga, puntal, tipo de buque, tipo de carga, tonelaje neto, tonelaje bruto, puerto de procedencia y puerto de destino.

Sexto: chequear los certificados y documentación del buque, tales como: certificado de registro, certificado internacional de arqueo (Convenio de arqueo, art. 7), certificado internacional de líneas de francobordo (Convenio de carga, art.6.16), certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos IOPPC (Marpol 73/78, anexo I, regla 5.), documento de mínima tripulación (SOLAS, regla V/13 b.).

Del mismo modo, cuadernillo de estabilidad sin averías (SOLAS, regla II-1/22.), libro de registro de hidrocarburos (MARPOL 73/78, anexo I, regla 20.) y el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (MARPOL 73/78, anexo I, regla 26.).

Finalmente, vale la pena resaltar el criterio de Marcano (2011), el cual destaca la necesaria estricta observancia por parte del Estado venezolano para seleccionar a los inspectores navales y que estos cumplan con los requerimientos internacionales, en virtud que tal vez no se están cumpliendo a cabalidad con tales requisitos y la cantidad de inspectores no son suficientes para garantizar un efectivo control en las inspecciones periódicas de los buques en el país, lo que coloca en riesgo la seguridad humana y el equilibrio ecológico.

### **CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL INCUMPLIMIENTO EN LA INSPECCIÓN Y CONTROL DEL BUQUE EN VENEZUELA**

Es oportuno manifestar que dichas consecuencias están vinculadas a la seguridad humana y la contaminación marítima, sobre la cual se hace necesario analizar algunos elementos doctrinarios y legales.

Sobre el aspecto de la seguridad, Sánchez (2010) destaca que en la primera conferencia que organizó la OMI en 1960 se adoptó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) (Organización Marítima Internacional, 1974), que entró en vigor en 1965.

El convenio de 1960 abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas y los buques nucleares.

En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del convenio SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al convenio de 1960. Entre otros cambios, se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las correcciones adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados recusara tales enmiendas.

El convenio SOLAS 1974 entró en vigor el 25 de mayo de 1980, y desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos (Organización Marítima Internacional, 1974).

Entre otros convenios importantes adoptados por la OMI y relacionados con la seguridad se incluye el Convenio internacional sobre líneas de carga (Organización Marítima Internacional, 1966) (que actualiza un convenio anterior que se adoptó en 1930), que entró en vigor en 1968; el Convenio internacional sobre arqueo de buques (Organización Marítima Internacional, 1969); el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Organización Marítima Internacional, 1972) que hizo obligatorios los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y redujo considerablemente el número de abordajes en numerosas zonas; y el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Organización Marítima Internacional, 1979). La OMI ha atribuido la máxima importancia a la formación del personal de los buques.

En 1978 la Organización convocó una conferencia que adoptó el primer Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Este convenio entró en vigor en abril de 1984 y estableció, por vez primera, normas mínimas aplicables a las tripulaciones de aceptación internacional. Este instrumento se revisó en 1995, dándole a la OMI la facultad de fiscalizar los procedimientos administrativos, de formación y de titulación de las partes en el convenio. Estas enmiendas entraron en vigor en 1997 (Organización Marítima Internacional, 1978).

A modo conclusivo, la seguridad humana es el estandarte del objetivo del convenio SOLAS 74 y sus respectivas enmiendas, todo ello procurando disminuir los riesgos en la aventura marítima, permitiendo que los Estados contratantes coadyuven a evitar los riesgos comunes provenientes de tales actividades, como actos terroristas, polizones, armas nucleares.



En otro de los particulares, una de las consecuencias del incumplimiento de las inspecciones del buque es la contaminación marítima, la cual según Álvarez (2011) es la introducción por acción del hombre de cualquier sustancia o energía en el medio marino, cuando produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas incluida la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua de mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Sobre este particular, Álvarez (2011) define el derrame de petróleo o marea negra como el vertido que se produce debido a un accidente o práctica inadecuada que contamina el medio ambiente, especialmente el mar, con productos petroleros. Estos derrames afectan a la fauna y la pesca de la zona marítima o litoral perjudicado, así como a las costas donde con especial virulencia se producen las mareas negras con efectos que pueden llegar a ser muy persistentes en el tiempo.

Asimismo, como parte de los convenios para preservar el equilibrio ecológico marítimo se encuentran el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y polución del mar (MARPOL 73/78), Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Organización Marítima Internacional, 1994) y Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (Organización Marítima Internacional, 1990).

Tal como expresa Marcano (2011), el interés en las políticas de protección ambientales tuvo sus comienzos en el año 1967 cuando acontece el primero de los derramamientos petrolíferos de gran importancia para la época, el hundimiento del Torrey Canyon, el cual arrojó más de 110.000 toneladas de petróleo al sur de las costas de Inglaterra y tuvo como consecuencias posteriores al hundimiento, en el intento de contener el crudo y controlar la mancha, la muerte de un aproximado de 15.000 aves marinas y una enorme cantidad de organismos marinos en los 380 km<sup>2</sup> que ocupó la dispersión del material.

Marcano (2011) también refiere que posterior a este desastre de gran magnitud se produjeron dos desastres continuos, el primero ocurrido en el año 1978 cuando un temporal violento causó daños en el buque con bandera de Liberia, Amoco Cádiz, el cual terminó por romperse en dos mitades, derramando en costas de Normandía una marea negra de 220.000 toneladas de crudo, con graves repercusiones no solo en la industria pesquera y en el ecosistema marino en general, sino también grandes pérdidas económicas en la industria turística del país.

#### **LINEAMIENTOS PARA LA EFECTIVA INSPECCIÓN Y CONTROL DEL BUQUE FRENTE AL ESTADO RECTOR DEL PUERTO EN VENEZUELA**

Es necesario hacer alusión a normas internacionales aprobadas por la Organización Marítima Internacional a los efectos de recomendar ideas claras para una efectiva inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en el país.



Como elemento inicial, en los últimos años la OMI ha elaborado diversas normas tendientes a garantizar la seguridad operacional en las inspecciones y controles que a su vez deben practicar los inspectores navales y entes gubernamentales, por lo cual se hace necesario tomar en consideración tales recomendaciones a objeto de sugerir lineamientos básicos importantes.

El Informe del Comité de Seguridad Marítima (Organización Marítima Internacional, 2011) se estableció en el anexo 24 un apéndice número 1 denominado “Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado Rector del Puerto que realicen inspecciones en el marco de los memorandos de entendimiento y acuerdos regionales sobre supervisión por el Estado Rector del Puerto (MSC-MEPC.4/Circ.2)”, el cual se constituye en una serie de normas para garantizar la excelencia en el ejercicio del inspector u oficiales del Estado Rector del Puerto.

El objetivo del código de buenas prácticas, tal como lo dispone su introducción, es ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible, en lo cual son fundamentales para lograr los objetivos de los regímenes regionales de supervisión por el Estado Rector del Puerto y es a través de ellos que se establece el contacto diario con el mundo del transporte marítimo, en consecuencia se espera que los mismos actúen con sujeción a las leyes, respetando las reglas de su gobierno y de forma justa, abierta, imparcial y coherente (Organización Marítima Internacional, 2011).

En su punto 3 establece que el código de buenas prácticas comprende tres principios fundamentales y que sirven de base para juzgar todas las actuaciones de los funcionarios de supervisión como es la integridad, profesionalismo y transparencia. La integridad está referida a la solvencia moral, honradez e inmunidad frente a influencias corruptoras o motivos venales. El profesionalismo, referido a contar con una gran conducta profesional aceptada y conocimientos técnicos y la transparencia, implica apertura y responsabilidad (Organización Marítima Internacional, 2011).

Así las cosas, los funcionarios de supervisión deberán emplear su criterio profesional en el desempeño de sus tareas, bajo el marco del respeto, lo que significa tener presente que un buque es tanto el hogar como el lugar de trabajo de su personal y, por consiguiente no se debe perturbar innecesariamente el descanso o la intimidad de dicho personal, tampoco tener prejuicios respecto de la raza, género, religión o nacionalidad de la tripulación al tomar decisiones, y corresponde tratar con respeto a todo el personal de a bordo, respetar la autoridad del capitán y su segundo, ser corteses, pero profesionales y firmes según sea el caso y no actuar nunca de forma amenazadora, brusca o dictatorial, ni mucho menos utilizar un lenguaje ofensivo.

De igual manera, se debe cumplir con todas las prescripciones de seguridad e higiene del buque y de su administración, presentar sus documentos de identidad al capitán o al representante del propietario del buque al comienzo de la inspección, explicar los motivos de la inspección, aplicar los procedimientos de la supervisión por el Estado Rector del Puerto y las prescripciones de los convenios de forma coherente y profesional, e interpretarlos de forma pragmática cuando sea necesario, explicar claramente al capitán

tanto los resultados de la inspección como las medidas correctivas correspondientes y asegurarse de que se ha entendido con claridad el informe de la inspección, entregar al capitán un informe legible y comprensible de la inspección antes de abandonar el buque.

En el marco de la integridad, según el punto 23, deben ser independientes y no tener intereses comerciales en los puertos o en los buques que deban someter a inspección, ni tampoco en las compañías que suministran servicios en el puerto en cuestión, por ejemplo, no trabajar de vez en cuando para las compañías que se encargan de la explotación de buques en sus puertos o tener participación en las compañías de reparaciones de ese puerto (Organización Marítima Internacional, 2011).

De igual manera deben ser libres para tomar decisiones basadas en los resultados de sus inspecciones y no de los intereses comerciales del puerto, rechazar con firmeza cualquier intento de soborno e informar de los casos flagrantes a la autoridad marítima y no abusar de su autoridad en beneficio propio, financiero o de otra índole y por último, dichos funcionarios deben actualizar regularmente sus conocimientos técnicos.

A tales efectos, es por ello que el Informe del Comité de Seguridad Marítima de la OMI correspondiente a su 89° periodo de sesiones (Organización Marítima Internacional, 2011b) establece en la regla 2.3.1 del anexo 24, que el funcionario de supervisión debería observar el código de buenas prácticas, a los fines de desempeñar sus tareas bajo un buen juicio profesional y de ese modo lograr los cometidos institucionales.

Como otro punto importante, vale señalar que como lineamientos necesarios para la efectiva inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, sería positivo la aplicación continuada en el país del Curso Modelo de la Organización Marítima Internacional (2011a), el cual fue creado con el propósito de asistir a los institutos de formación marítima y a su personal docente en la organización e introducción de nuevos cursos de capacitación, o en el mejoramiento, actualización o complemento de material de capacitación existente cuando pueda mejorarse de ese modo la calidad y eficacia de los cursos de capacitación.

En este contexto, el Informe del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (Organización Marítima Internacional, 2011) ratifica en la regla 1.9.3 del anexo 24, la necesidad de impartir formación a los funcionarios de supervisión para que adquieran el conocimiento necesario de las disposiciones de los convenios internacionales aplicables a la supervisión del Estado Rector del Puerto, teniendo en cuenta los más recientes cursos modelo de la OMI, por lo cual se denota la necesidad de aplicar dichos cursos modelo a objeto de mejorar la capacitación del personal supervisor del Estado Rector del Puerto en Venezuela, más específicamente de los inspectores navales.

Finalmente, como lineamientos básicos y esenciales en esta temática, es oportuno señalar que los delegados de la calidad del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (2012) presentaron propuestas de mejoras en lo que respecta al control de la designación de inspectores o peritos navales y divulgación de la política de la calidad institucional, durante el cierre de la jornada que reunió a representantes de las dieciséis capitanías de puerto y la sede central.

De igual modo, han afirmado que están trabajando en la designación de inspectores para que los procesos sean lo más transparente posible, ejecutando auditorías luego de las inspecciones documentales a buques o puertos para garantizar mayor seguridad de las operaciones, trabajando en la consolidación de una data de cámaras hiperbáricas a nivel nacional.

## CONCLUSIONES

En este sentido, una vez llevado a cabo todo un proceso de investigación, selección, análisis y recopilación de información teórica, legal y doctrinal, que sirvió de apoyo para el logro del objetivo general, destinado a analizar la eficacia en la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, se llegó a las siguientes conclusiones.

Se logró determinar que en el marco de la intervención pública en materia de seguridad marítima, el Estado a través del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos tiene el poder de ejercer controles sobre los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano donde se encuentren y sobre buques extranjeros que estén en aguas sometidas a soberanía y jurisdicción venezolana, todo ello mediante inspecciones y controles técnicos.

En el seno de la Organización de las Naciones Unidas se creó una institución especializada denominada Organización Marítima Internacional, la cual se ha dedicado bajo la forma de convenios, recomendaciones y otros instrumentos a diseñar y adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques.

El Estado Rector del Puerto es una de las formas de ejercicio de la autoridad del Estado en los mares bajo su jurisdicción y consiste en la inspección de naves extranjeras en puertos nacionales, a las cuales les son aplicables las normas marítimas internacionales que el Estado haya aceptado e incorporado en su legislación. Por lo cual, considera la seguridad y la protección de la navegación, la salvaguarda de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina y atmosférica causada por buques.

En el cumplimiento de las metas programáticas de las autoridades marítimas, que conllevarían al cumplimiento de las inspecciones periódicas por parte del Estado Rector del Puerto, cada autoridad marítima debe esforzarse en alcanzar dentro de un plazo máximo de tres años a partir del 28 de mayo de 2006, fecha en la cual entra en vigor la enmienda al Convenio de Viña del Mar de 1992, el nivel mínimo de inspecciones del 20 % de los buques extranjeros diferentes, que hayan entrado en los puertos de su estado en el transcurso de un periodo representativo reciente de seis meses.

El Convenio del Viña del Mar de 1992 expresa que las autoridades marítimas efectuarán inspecciones a los buques extranjeros que arriben a sus puertos, utilizando oficiales encargados de la supervisión del Estado Rector del Puerto, pudiendo realizarse a iniciativa de la autoridad marítima, informe o queja del capitán, de un miembro de la tripulación o de cualquier persona u organización que tenga interés en mantener la seguridad del buque.



La inspección inicial consistirá en una visita a bordo del buque para comprobar la validez de los certificados y documentos pertinentes, como asimismo el estado general del buque, su equipo y tripulación. En caso de certificados válidos o documentos se hará una inspección más detallada cumpliendo con las exigencias del mencionado convenio.

De igual modo, la inspección más detallada es la que se efectúa cuando existen motivos fundados para pensar que el estado del buque, su equipo o la tripulación no se ajustan en lo esencial a los pormenores de los certificados y el oficial de supervisión por el Estado Rector del Puerto es aquel autorizado por la autoridad competente para efectuar las inspecciones.

Los funcionarios de supervisión deberían tener títulos de capitán o jefe de máquinas y una experiencia marinera apropiada o títulos en una disciplina marítima conexas expedidos por una institución reconocida por la administración, así como formación especializada que garanticen que reúnen la competencia y los conocimientos prácticos suficientes para realizar inspecciones relativas a las prescripciones operacionales pertinentes, o ser funcionarios competentes de la administración con un grado equivalente de formación y experiencia.

Para poder ejercer las funciones de inspectores navales, los mismos deben estar certificados y registrados por el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos, sin embargo, se hace necesaria la estricta observancia por parte del estado venezolano para seleccionar a los inspectores navales y estos cumplir con los requerimientos internacionales, en virtud que tal vez no se están cumpliendo a cabalidad con tales requisitos y la cantidad de inspectores no son suficientes para garantizar un efectivo control en las inspecciones periódicas de los buques en el país.

La seguridad humana es el estandarte del objetivo del convenio solas 74 y sus respectivas enmiendas, procurando disminuir los riesgos en la aventura marítima, permitiendo que los Estados contratantes coadyuven a evitar los riesgos comunes provenientes de tales actividades, tales como actos terroristas, polizones, armas nucleares.

También se determinó que el derrame de petróleo o marea negra, como efecto de la contaminación marítima, se produce debido a un accidente o práctica inadecuada que contamina el medio ambiente, especialmente el mar, con productos petroleros. Estos derrames afectan a la fauna y la pesca de la zona marítima o litoral afectado, así como a las costas donde con especial virulencia se producen las mareas negras con efectos que pueden llegar a ser muy persistentes en el tiempo.

El objetivo del código de buenas prácticas es ayudar a los funcionarios de supervisión a llevar a cabo sus inspecciones con la mayor profesionalidad posible, los cuales son fundamentales para lograr los objetivos de los regímenes regionales de supervisión por el Estado Rector del Puerto y es a través de ellos que se establece el contacto diario con el mundo del transporte marítimo, en consecuencia se espera que los mismos actúen con sujeción a las leyes, respetando las reglas de su gobierno y de forma justa, abierta, imparcial y coherente.

Por último, se determinó que sería positivo la aplicación continuada en el país del Curso Modelo de la Organización Marítima Internacional (2011a), el cual fue creado con el propósito de asistir a los institutos de formación marítima y a su personal docente en la organización e introducción de nuevos cursos de capacitación, o en el mejoramiento, actualización o complemento de material de capacitación existente cuando pueda mejorarse de ese modo la calidad y eficacia de los cursos de capacitación.

## RECOMENDACIONES

En atención a los resultados obtenidos en las conclusiones de cada uno de los objetivos específicos y de esa manera darle cumplimiento al proceso de investigación, se presentan de manera cronológica aspectos constructivos de conformidad con las conclusiones antes plasmadas, los cuales se encuentran conformados por las siguientes recomendaciones.

Se recomienda al Instituto Nacional de Espacios Acuáticos como autoridad nacional encargada de la inspección y control del buque en el marco del Estado Rector del Puerto, a ser más exigente con los procesos de inspecciones periódicas de los buques inscritos en el Registro Naval venezolano y buques extranjeros a los fines de darle fiel cumplimiento a los tratados y documentos internacionales sobre la materia, por lo menos en el 20 % de los buques extranjeros que en un transcurso de seis meses hayan ingresado a puertos venezolanos.

Consecuentemente, la Asamblea Nacional de Venezuela debe procurar la creación de un instrumento normativo integrado o una Ley de inspección y control de los buques por el Estado Rector del Puerto, a fin de incluir los procedimientos de inspección, las formas de ejercicio del inspector naval, detallando aspectos ya desarrollados por el Código de Buenas Prácticas del Funcionario Inspector, el Acuerdo de Viña del Mar, el Informe del Comité de seguridad marítima de la OMI correspondiente a su 89° periodo de sesiones (Organización Marítima Internacional, 2011), el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación, a objeto de contar con un instrumento que permita la excelencia en las inspecciones.

En este contexto, el Instituto Nacional de Espacios Acuáticos, como autoridad marítima, posee la obligación imperativa de ser exigentes en la selección y designación de los inspectores navales, exigiendo los títulos profesionales y experiencia establecidos en el anexo 24 del Informe del Comité de seguridad marítima en su sesión 89° de la Organización Marítima Internacional (Organización Marítima Internacional, 2011b).

De igual manera, aumentar la cantidad de estos funcionarios en el resto de las capitanías de puerto de Venezuela, procurando siempre la excelencia y la aplicación de los buenos valores en el ejercicio de la función pública como respeto, honestidad, rectitud y compromiso institucional.

En este sentido, los armadores, sujetos de la navegación, así como los funcionarios de inspección, deben ser vigilantes en el cumplimiento de los convenios internacionales como Marpol 73/78 y Solas 74/78, por lo cual se recomienda a los sujetos antes

mencionados informar a su personal de las consecuencias derivadas del incumplimiento en la inspección y control del buque frente al Estado Rector del Puerto en Venezuela, tales como la vida humana y los efectos como consecuencia de la contaminación marítima.

A tales efectos, las autoridades marítimas nacionales y compañías navieras, en la necesidad de instruir a su personal, y los sujetos responsables de la supervisión del buque del contenido de los convenios internacionales deben informar sobre la prevención de la contaminación marítima causada por los buques, así como las sanciones civiles y penales aplicables a los responsables en el contexto del ordenamiento jurídico venezolano.

Se recomienda a la Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, el Poder Ejecutivo y las autoridades marítimas pertinentes a elaborar planes, programas y disposiciones normativas internas tendientes a aplicar a todos los funcionarios de inspección del Estado Rector del Puerto y con carácter obligatorio de los actuales cursos modelo de la organización Marítima Internacional (OMI), tendientes a mantenerlos actualizados en relación a sus funciones profesionales y administrativas.

En este mismo sentido, se recomienda al Instituto Nacional de Espacios Acuáticos en la celebración de charlas, foros, simposios y congresos en relación a la difusión del Código de Buenas Prácticas para los Funcionarios del Estado Rector del Puerto, a su vez la aplicación de pruebas periódicas para comprobar y evidenciar el perfil profesional de sus inspectores navales, así como las competencias para el cual deberían ser designados.

Finalmente, se recomienda a las diversas escuelas de derecho del país, en la necesidad de aplicar dentro de sus contenidos curriculares, específicamente en el área de derecho marítimo, lo relacionado al control e inspección de los buques por parte del Estado Rector del Puerto, en el marco de los diversos convenios y tratados suscritos por Venezuela, así como las diferentes resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la materia.

#### **LISTA DE REFERENCIAS**

- Álvarez, T. (2011). Derecho Marítimo. Venezuela. Editorial Universidad Católica Andrés Bello.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2002). Ley general de marinas y actividades conexas. Con exposición de Motivos. Gaceta Oficial 37.570. Venezuela.
- Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela (2008). Ley orgánica de los espacios acuáticos. Gaceta Oficial 5.890. Venezuela.

- Barreto, A. y Briseño, M. (2011). Marco legal que rige el transporte marítimo de mercancías peligrosas corrosivas. Trabajo Especial de Grado para optar al título de Abogado. Universidad de Falcón. Venezuela.
- Borges, C. (2008). Derecho marítimo internacional. Venezuela. Editorial Universidad Católica Andrés Bello.
- Fanta, C. (2011). Estado Rector del Puerto. Documento en línea. Disponible en: [http://www.directemar.cl/index.php?option=com\\_content&view=article&id=216&Itemid=347&lang=es](http://www.directemar.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=216&Itemid=347&lang=es). Consulta: 10/05/2013.
- Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (2012). Documento en línea. Disponible: [http://www.inea.gob.ve/ineaWEB/index.php?option=com\\_content&view=article&id=520](http://www.inea.gob.ve/ineaWEB/index.php?option=com_content&view=article&id=520) Consulta: 10/05/2013.
- Marcano, L. (2011). Análisis jurídico de las enmiendas a los anexos I y II de MARPOL, vigente desde el 1 ° de enero de 2007. Universidad Marítima del Caribe. Caracas. Venezuela.
- Nava, H. (2008). La investigación jurídica. Elaboración y presentación formal del proyecto. Venezuela. Universidad del Zulia.
- Omaña, G. (2010). Seguridad marítima, navegabilidad y seguros marítimos sobre buques. V Congreso Portuario Internacional. Documento en línea. Disponible en: [http://ccpc.org.ve/portal/attachments/1331\\_18Seguridad%20Maritima%20Navegabilidad.pdf](http://ccpc.org.ve/portal/attachments/1331_18Seguridad%20Maritima%20Navegabilidad.pdf) Consulta: 07/04/2013.
- Organización Marítima Internacional (1966). Convenio internacional sobre líneas de carga. Gaceta Oficial 30.475. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1969). Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969. Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 2.980. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1972). Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes. Gaceta Oficial 2.979. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1973). Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques y la polución del mar 1973 y su protocolo de 1978. (MARPOL 73/78, 1985). Gaceta Oficial Extraordinaria 3.640. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1974). Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. (SOLAS 74/78). Gaceta Oficial 32.597. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1978). Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. Gaceta Oficial 3.878. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1979). Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo. Gaceta Oficial 3.714. Venezuela.



- Organización Marítima Internacional (1990). Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Gaceta Oficial 36.457. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1993). Resolución A.741 (18). Adopción del Código internacional de gestión de seguridad operacional del buque y de la contaminación.
- Organización Marítima Internacional (1994). Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias. Gaceta Oficial 4.340. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (1998). Inclusión del capítulo IX al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, denominado código internacional de gestión de seguridad operacional del buque y de la contaminación.
- Organización Marítima Internacional (2004). Protocolo internacional para la protección de los buques e instalaciones portuarias. Gaceta Oficial 37.943. Venezuela.
- Organización Marítima Internacional (2011a). Curso modelo de la organización marítima internacional para los funcionarios inspectores del Estado Rector del Puerto (2011). Londres, Inglaterra.
- Organización Marítima Internacional (2011b). Informe del Comité de Seguridad Marítima. Sesión 89, anexo 24 denominado proyecto de resolución de la asamblea sobre los procedimientos para la supervisión por el Estado Rector del Puerto. Noviembre. Inglaterra.
- Real Academia Española (2011). Diccionario de la Real Academia Española. España. Editorial Espasa Libros.
- Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica (1992a). Resolución núm. 5. Viña del Mar. Chile.
- Red Operativa de Cooperación Marítima Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica (1992b). Acuerdo Latinoamericano Sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto. Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 5.877. (1993). Venezuela.
- Sánchez, M. (2010). Incidencia de la administración marítima en el desarrollo de la gestión de la seguridad marítima. Caso Código PBIP. Trabajo de Grado para optar al título de Especialista en Comercio Internacional, mención: Derecho marítimo. Universidad Marítima del Caribe. Venezuela.
- Valeri, P. (2010). Curso de Derecho Mercantil. Venezuela. Ediciones Liber.