



República Dominicana
Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos
“Año de la Atención Integral a la Primera Infancia”

RATIFICACIÓN DE ACUERDOS INTERNACIONALES

Informe Ejecutivo

I. Antecedentes

De los diez (10) instrumentos obligatorios que la Organización Marítima Internacional entiende como los más relevantes para la seguridad marítima y la protección del medio marino, la República Dominicana solo es parte de cuatro (4), estos son:

1. Convenio SOLAS 1974
2. Convenio MARPOL 73/78 (anexos I, II, III, IV y V)
3. Convenio de Líneas de Carga, 1966
4. Convenio COLREG, 1972

Los seis (6) convenios restantes, que son relevantes y que recomendamos adherirnos son los siguientes:

1. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, enmendado (Protocolo SOLAS 1978)
2. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, enmendado (Protocolo SOLAS 1988)
3. Protocolo de 1997 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, en su forma enmendada (Protocolo MARPOL 1997)
4. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación 1978)
5. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, 1966 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988)
6. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969)

Los convenios SOLAS, MARPOL, y Líneas de Carga, conforman un sistema armonizado de reconocimientos y certificación de los buques, que permite que los reconocimientos que realiza la



República Dominicana
Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos
“Año de la Atención Integral a la Primera Infancia”

Armada Dominicana a los buques que entran a nuestros puertos, se hagan de manera simultánea, esto es en una sola inspección, este sistema contribuye a reducir costos a los armadores y a las administraciones portuarias. En el caso específico del Convenio de Líneas de Carga, éste introduce el procedimiento de enmiendas tácticas que permite su rápida actualización.

El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación 1978) (por sus siglas en inglés STCW), así como el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969), son instrumentos que la Organización Marítima Internacional (OMI) considera relevantes y obligatorios para los Estados con vocación marítima.

II. Convenio SOLAS

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: “*Safety of Life at Sea*”) es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques.

Como ya hemos dicho, la República Dominicana se adhirió a SOLAS 1974, Convenio que fue adoptado en 1974 por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, promovida por la Organización Marítima Internacional (OMI) y que entró en vigor el 25 de mayo de 1980. Sin embargo, no ratificamos los protocolos de 1978 y 1988.

Es bueno destacar que el protocolo de 1988, que entró en vigor el 3 de febrero del 2000, reemplazó y dejó sin efecto el protocolo de 1978.

El objetivo de SOLAS es normar la construcción, equipamiento y explotación de los buques para garantizar la seguridad de las personas embarcadas en los mismos. Si la República Dominicana desea convertirse en un Estado de Abanderamiento, debe adherirse a este convenio con todas sus enmiendas.

Por tales motivos recomendamos la adhesión a los protocolos SOLAS 1988.

III. Convenio 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. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI).



República Dominicana
Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos
“Año de la Atención Integral a la Primera Infancia”

La protección del medio ambiente marino es una preocupación del Estado Dominicano por su condición de Estado Archipelágico, y está expresada en su Constitución y en un sin número de leyes adjetivas. Así mismo, la República Dominicana es parte de la CONVEMAR y este convenio establece en su artículo 192, que los Estados tienen la obligación de proteger y preservar el medio ambiente marino.

Sin embargo, las normas de la CONVEMAR no son auto-ejecutables por lo que los Estados deben adoptar legislaciones que hagan estas normas operacionales. Las normas de la CONVEMAR, de carácter general, relacionadas con la preservación y protección del medio marino, son puestas en vigor a través de los convenios internacionales, códigos y recomendaciones que hace la OMI, organismo competente, según la CONVEMAR, para tales fines.

Por tales motivos recomendamos la adhesión al protocolo de 1997, relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, en su forma enmendada (Protocolo MARPOL 1997).

IV. Convenio Líneas de Carga

El primer Convenio Internacional sobre Líneas de Carga se realizó en 1930, y se basaba fundamentalmente en el principio de flotabilidad de reserva, aunque reconoció que el francobordo –distancia vertical desde la cubierta principal de una embarcación hasta la línea de carga que indica el calado máximo autorizado– también debía asegurar la estabilidad del buque y evitar esfuerzos excesivos sobre el casco como resultado de una sobrecarga.

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966 (Protocolo Líneas de Carga 1988) establece disposiciones por las cuales se determina el francobordo de los buques mediante compartimentado y cálculo de estabilidad con avería.

Este Convenio de Líneas de Carga es parte del sistema de reconocimiento y certificación de buques, junto a SOLAS y MARPOL, por tanto si nos adherimos a SOLAS y a MARPOL debemos hacerlo también a este convenio.

Por tales motivos recomendamos la adhesión al protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, 1966 (Protocolo de Líneas de Carga de 1988).



República Dominicana
Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos
“Año de la Atención Integral a la Primera Infancia”

V. Convenio de Formación 1978

Este convenio es el primero en establecer los requerimientos de entrenamientos básicos y certificación para los hombres de mar y permite a los Estados miembros a establecer sus propios requerimientos para el entrenamiento de sus marinos mercantes. Sin embargo, este convenio establece un mínimo de requerimientos para el otorgamiento de las certificaciones correspondientes.

Para el caso de la República Dominicana, que está en el proceso de desarrollar una escuela para marinos mercantes en instalaciones de la Armada Dominicana, este Convenio de Formación es necesario para que las certificaciones que esta escuela emita sean validadas por la Organización Marítima Nacional y reconocida por terceros Estados.

Este convenio se aplica a todo el personal que preste servicio a bordo de buques mercantes dedicados a la navegación marítima nacional o internacional, quedando fuera los yates de recreo no dedicados al comercio, los destinados exclusivamente a aguas abrigadas o aguas interiores o en zonas que rijan reglamentaciones portuarias, los pesqueros y los buques de madera. Dicho convenio consta de un Anexo con ocho artículos y es complementado con el Código de Formación, que consta de dos partes, una obligatoria y otra recomendatoria.

La Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos y la Armada Dominicana están elaborando el programa de entrenamiento de la escuela marítima nacional, y estamos obligados a asumir las recomendaciones de este convenio (STCW).

Por tales motivos recomendamos la adhesión al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación 1978)

VI. Convenio Arqueos 1969

Este Convenio Internacional sobre Arqueos de Buques 1969 tiene como propósito establecer un sistema universal de arqueos. El Convenio establece el concepto de arqueo bruto en función del volumen de sus espacios cerrados de los buques mercantes, y arqueo neto en función del volumen total de carga del buque.

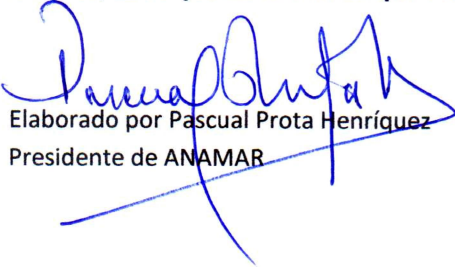


República Dominicana
Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos
“Año de la Atención Integral a la Primera Infancia”

El arqueo bruto es la base para los reglamentos de dotación, seguridad y registro. El arqueo neto se utiliza para calcular las tarifas relacionadas con los servicios que se prestan al buque, incluyendo los servicios portuarios.

Este convenio permitiría a la República Dominicana establecer un sistema de tarifas similares a las de otros Estados Marítimos en el área del Caribe.

Por tales motivos recomendamos la adhesión al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (Convenio de Arqueo 1969).


Elaborado por Pascual Prota Henríquez
Presidente de ANAMAR