



Sección I. Control por el Estado rector del puerto

Introducción

El control por el estado rector del puerto es el proceso por medio del cual un país ejerce sus facultades sobre embarcaciones extranjeras que se encuentran en aguas sometidas a su jurisdicción. Dichas facultades derivan de diversas fuentes, tanto nacionales como internacionales. Es posible que un país imponga requisitos a los buques de bandera extranjera que comercian en sus aguas, a través de sus propias leyes y reglamentación. Además, los estados de abanderamiento signatarios de ciertos convenios internacionales (por ejemplo, el Convenio SOLAS, el *Convenio internacional sobre líneas de carga* de 1966, el MARPOL 73/78, el STCW 95, el OIT 147, el COLREG 72) tienen el derecho de verificar que las naves extranjeras que operan en sus aguas cumplan con lo dispuesto por dichos convenios. Si un buque incumple algunos de los convenios de los cuales su administración del estado de abanderamiento es parte, el estado rector del puerto tendrá la posibilidad de iniciar las acciones pertinentes para que la nave cumpla con las normas correspondientes.

I.1. Programa de control por el Estado rector del puerto

Estados Unidos ejerce sus facultades de estado rector del puerto a través del programa de control por el estado rector del puerto del USCG. El objetivo de este programa es eliminar las embarcaciones deficientes de las aguas estadounidenses. A través de este programa, el Servicio Guardacostas verifica que las naves de bandera extranjera que operan en aguas de los EE.UU. cumplan con los convenios internacionales aplicables y con las leyes y reglamentación nacionales. Cuando se determina que un buque incumple sustancialmente con las normas y reglamentación aplicables, el USCG impone controles para garantizar que se adecúe a ellas. Para obtener información de referencia, consulte el punto I.6.a de esta sección.

I.2. Buque deficiente

En términos generales, se considera “deficiente” a un buque cuando el casco, la maquinaria o los equipos, como por ejemplo aquellos utilizados para actividades salvavidas, control de incendios y prevención de la contaminación, se encuentran considerablemente por debajo de las normas previstas en las leyes estadounidenses o convenios internacionales.

I.3. Examen de buques extranjeros

Es posible que el USCG inicie el examen de una embarcación extranjera, o que otra administración del estado de abanderamiento lo solicite, sobre la base de cierta información relativa a la posible existencia de un buque deficiente o a raíz de datos provistos por miembros de la tripulación, organismo profesional, asociación, sindicato u otra persona relacionada con los hechos. El examen no pretende ser análogo a una inspección de certificación. Sólo tiene como objetivo ser lo suficientemente exhaustivo para satisfacer a un Oficial designado de Control por el Estado Rector del Puerto (PSCO) acerca de que los sistemas principales de la nave cumplen con las normas internacionales y los requisitos nacionales aplicables y que la tripulación posee la suficiente habilidad para operar el buque en forma segura.



I.3.a. Objetivo

Los exámenes se diseñan para verificar que los buques posean los certificados válidos requeridos y que cumplan con las condiciones estipuladas para la emisión de los mismos. Esto se lleva a cabo a través de un examen y una evaluación visual de los componentes más importantes de la embarcación y de sus certificados y documentos. Asimismo, se realiza una inspección limitada de los sistemas y de la tripulación de la nave. Cuando un examen revela ciertas deficiencias en los equipos, sistemas o competencia de la tripulación (de conformidad con las disposiciones del STCW 95), el PSCO tiene la posibilidad de ampliar el examen y realizar las evaluaciones operativas o de otra índole que estime necesarias.

I.3.b. Matriz de selección

Para llevar a cabo este programa, el USCG ha desarrollado una matriz de selección de buques extranjeros, que ayuda a identificar a aquellas embarcaciones que poseen mayores posibilidades de presentar alguna deficiencia. Dicha matriz se basa en estos cinco factores de riesgo identificados:

- Armador;
- Estado de abanderamiento;
- Sociedad de clasificación;
- Antecedentes de abordajes;
- Tipo de embarcación.

I.4. Examen general

El oficial de control por el estado rector del puerto perteneciente al USCG es quien realiza la evaluación general o visual del examen anual. Asimismo, verifica el estado de:

- Cubierta y forro exterior;
- Maquinaria y electricidad;
- Equipo salvavidas;
- Equipo de seguridad contra incendios;
- Puente de navegación;
- Seguridad general del buque;
- Seguridad de radio para buques de carga;
- Equipos de seguridad y prevención de la contaminación;
- Instalaciones para la eliminación de desechos.

Además, se interroga a los miembros de la tripulación para comprobar sus conocimientos y comprensión de los manuales e instrucciones de operación del buque y de sus equipos. También se los evalúa acerca de la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) de la Administración Internacional de Buques (ISM).



I.4.a. Cubierta y forro exterior

El equipo de abordaje debe percibir el mantenimiento del casco y el estado general de la cubierta y del forro exterior del costado del buque, para determinar su navegabilidad respecto de lo siguiente:

- Porción de cubierta;
- Porción del casco;
- Entrada al tanque de lastre;
- Líneas de carga;
- Navegabilidad; y
- Daños causados por el viaje.



El equipo de abordaje evalúa el estado de las máquinas y las instalaciones eléctricas para garantizar que pueden brindar suficiente potencia continua para la propulsión y los servicios auxiliares respecto de lo siguiente:

I.4.b. Maquinaria y electricidad

- Operación;
- Mantenimiento;
- Pruebas y ensayos;
- Mezclas oleosas y de hidrocarburos;
- Potencia suficiente;
- Válvulas de corte a distancia.



I.4.c. Equipo salvavidas

La eficacia del equipo salvavidas depende mayormente del buen mantenimiento que de él haga la tripulación y del uso del equipo en ejercicios regulares. El período existente entre los reconocimientos para el Certificado de Seguridad del Equipo del SOLAS puede constituir un factor importante respecto del grado de deterioro del equipo. El PSCO debe tener en cuenta que el equipo salvavidas tal vez constituya la última posibilidad de supervivencia de la tripulación ante una emergencia.

I.4.d. Equipo de seguridad contra incendios

El oficial de control por el estado rector del puerto garantiza que el equipo enumerado en el Certificado de Seguridad del Equipo se encuentra a bordo del buque y en las posiciones descritas en el plan de control de incendios de la embarcación. La tripulación debe estar al tanto de la ubicación del equipo y debe saber cómo usarlo. La forma principal de garantizar que la tripulación se encuentra familiarizada con el uso del equipo de seguridad contra incendios es a través de ejercicios de control de incendios y de la formulación de preguntas al azar entre los tripulantes.

I.4.e. Puente de navegación

Es posible que en el examen del puente de navegación de un buque se incluya también la verificación de los equipos seleccionados y de los asientos, cartas y publicaciones, que deben registrarse en las bitácoras de la nave. Asimismo, el PSCO se asegura de que las personas responsables de la guardia radioeléctrica sepan hablar inglés.

I.4.f. Seguridad general del buque

Es factible que la condición general del buque impulse al equipo de abordaje a considerar temas que no se relacionan con los equipos de seguridad y la asignación de líneas de carga, pero que tienen que ver con la seguridad de la embarcación. Es posible que entre estos elementos figuren:

- Brazolas y tapas de escotilla;
- Instalación de bombeo;
- Medios para evitar el paso de aire y suministro de hidrocarburos en caso de incendio;
- Sistemas de alarma;
- Suministro de energía de emergencia.

I.4.g. Seguridad de radio para buques de carga

Existe la posibilidad de que se acepte la validez del Certificado de Seguridad de Radio para Buques de Carga como prueba de la existencia y eficacia de su equipo conexo. De todas maneras, el PSCO debe asegurarse de que la embarcación cuenta con personal certificado para la operación del equipo de radio y que los períodos de escucha requeridos cuenten con la dotación correcta. También se deben examinar los libros de registro de comunicaciones, a fin de verificar que se llevan a cabo las guardias radioeléctricas de seguridad obligatorias. Asimismo, se debe comprobar la competencia del operador del SMSSM de la nave, para garantizar que sabe operar el sistema y que conoce el estado operativo del equipo.



I.4.h. Equipo de seguridad y prevención de la contaminación

El equipo requerido a bordo para aquellas situaciones que afectan la seguridad o la prevención de la contaminación debe estar en condiciones. Si dicho equipo no funciona o si supera la cantidad requerida por el convenio correspondiente o el estado de abanderamiento, se debe reparar, retirar o, si esto último no fuese posible, se lo debe marcar como fuera de servicio y se lo debe asegurar.

I.4.i. Instalaciones para la eliminación de desechos

El equipo de abordaje determinará si se han cumplido con todos los requisitos operativos dispuestos por el Anexo V del MARPOL 73/78. (Para información de referencia, consulte el punto I.6.b de esta sección.) El equipo también establecerá si se han utilizado las instalaciones de recepción y si son adecuadas.

I.4.j. Manuales e instrucciones

El equipo de abordaje debe determinar si los tripulantes pertinentes comprenden la información provista en los manuales e instrucciones relevantes para la condición y operación seguras del buque y su equipo. Asimismo, debe asegurarse de que conozcan los requisitos de mantenimiento, exámenes, ejercicios de capacitación y asientos necesarios en los libros del buque.

I.4.k. Sistema de Gestión de la Seguridad del Código IGS

El PSCO debe verificar que la tripulación del buque ha implementado en forma exitosa los requisitos dispuestos por el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) del Código IGS. Para tal fin, el PSCO observa el desempeño de la tripulación en sus tareas asignadas y verifica los documentos y manuales IGS del buque, en los que se describen los procedimientos para garantizar el mantenimiento de los sistemas de la nave. Si hubiese alguna deficiencia en la implementación del SMS por parte de la tripulación, el PSCO solicitará que se lleve a cabo una auditoría externa.

I.5. Libros de examen

Los libros de examen de las embarcaciones constituyen una ayuda a la tarea de los PSCO del Servicio Guardacostas. Dichos libros tienen forma de lista de verificación de los sistemas del buque. Los exámenes anuales y las reevaluaciones se realizan de acuerdo con las pautas provistas en los libros de examen correspondientes.



I.6. Referencias

En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

I.6.a. Programa de control por el Estado rector del puerto	http://www.uscg.mil/hq/g-m/pscweb/index.htm Acceso al sitio <i>web</i> del programa de control por el estado rector del puerto del USCG.
I.6.b. Anexo V del MARPOL 73/78	http://www.imo.org/home.asp Acceso al Anexo V del MARPOL 73/78 a través del vínculo a los Convenios que se encuentra en la página de la OMI.



Sección J. Investigaciones

Introducción

El USCG es el principal organismo de seguridad marítima del país y posee facultades y responsabilidades jurisdiccionales amplias y multifacéticas. Al cumplir con sus funciones, el Servicio Guardacostas confía en la información que él mismo obtiene a través de investigaciones detalladas de diversos acontecimientos.

J.1. Política rectora

El programa de investigaciones marinas del USCG se creó para cumplir con los requisitos de varias leyes, incluido el Artículo 6301, Capítulo 63, Título 46 del USC. Para obtener información de referencia, consulte el punto J.5.a de esta sección.

J.2. Programas impulsados por legislación

Luego de una larga serie de incidentes marinos a comienzos del siglo XIX que causaron graves pérdidas de vidas y bienes, el Congreso sancionó la primera ley de seguridad marina y creó un organismo federal, el Servicio de Inspección de Vapores, para preservar y proteger a la comunidad de incidentes marinos que podían ser evitados. Las fuerzas federales de búsqueda y salvamento protegían las vidas humanas en la etapa posterior al incidente marino. Los organismos federales relacionados con la aplicación de las leyes marítimas y con las ayudas a la navegación se ocupaban del aspecto de protección de la seguridad marina (antes del hecho). Los programas actuales de seguridad marina del USCG mantienen los objetivos filosóficos de dichos programas históricos de preservación y protección. En el mundo actual, numerosas leyes y reglamentos influyen en el medio e industria marinas. Esto tuvo como resultado diversos programas independientes del USCG relacionados con la seguridad marina y temas conexos:

- Seguridad de Buques Comerciales (CVS);
- Seguridad Portuaria y Ambiental (PES);
- Respuesta Ambiental Marina (MER);
- Administración de Vías Navegables (WWM);
- Seguridad de la Navegación de Placer (RBS);
- Administración de Puentes (BA).

El Programa de Investigaciones Marinas brinda apoyo a todos estos programas impulsados por la legislación.



J.3. Tácticas de aplicación de la ley

Aunque el Congreso le otorgó al USCG facultades y limitaciones específicas para aplicar las leyes y reglamentación marinas, se han desarrollado distintas tácticas de aplicación de las leyes, como resultado de las diferencias existentes entre diversas normas, incluidas, entre otros rubros, la retención de la documentación del buque y la prevención. Actualmente, el Servicio Guardacostas utiliza sus tácticas de aplicación de las leyes respecto del programa de seguridad marina, en relación con su estrategia de cumplimiento de la ley, a saber:

Utilizar la aplicación mínima necesaria para proteger a la comunidad, al garantizar el respeto presente y futuro por la ley.

J.3.a. Retención de la documentación del buque

A modo de ejemplo de una táctica de aplicación de las leyes, se pueden cumplir con los objetivos del programa CVS al retener el Certificado de Inspección (COI) del buque que no cumple con las normas de seguridad establecidas en las leyes y reglamentación, o al negarse a conceder el Documento Habilitante para Marino Mercante (MMD) o licencia de aquella persona que no cumple con los requisitos de las leyes y reglamentación federales aplicables.



J.3.b. Prevención como forma de protección

El programa de Seguridad Portuaria y Ambiental (PES) no emite licencias o documentos ni realiza inspecciones o certificaciones de posibles fuentes de contaminación “antes del hecho”, excepto respecto de ciertos buques e instalaciones de líquidos a granel. Originariamente, el concepto de aplicación del PES era el de “crimen y castigo”. Desde el momento en que se creó el programa, se ha hecho más hincapié en la prevención que en el castigo, dado que, en última instancia, la única protección real ante incidentes de contaminación es la prevención.

J.4. Programa de investigaciones marinas

Durante los primeros años, la misión primordial del programa de investigaciones marinas fue brindar apoyo a la supervisión del Servicio de Inspección de Vapores, a través de la detección de conductas inadecuadas o negligencia profesional por parte de navegantes con licencia o del incumplimiento de la reglamentación de vapores. Dichas investigaciones, autorizadas por la *Ley de vapores* de 1852 (*Steamboat Act*), se centraban en la eliminación de las causas que provocaban los incidentes más importantes, tal como la explosión de calderas, que causaba la muerte de 700 estadounidenses al año. La misión histórica evolucionó hasta llegar al moderno segmento de indagación sobre siniestros marinos, realizada por el personal del programa de investigaciones marinas. Uno de nuestros objetivos primarios al llevar a cabo las indagaciones es determinar si la conducta inadecuada o la negligencia por parte de los navegantes con licencia contribuyeron, de alguna manera, a provocar el accidente.

J.4.a. Funciones de investigación y aplicación de la ley

Las funciones del USCG relacionadas con la investigación y la aplicación de la ley se han incrementado desde el año 1852 hasta incorporar las siguientes:

- Investigar las muertes relacionadas con la navegación deportiva;
- Detectar las violaciones a las leyes penales u otras, a los efectos de la aplicación de la ley;
- Tomar medidas correctivas, tales como sanciones civiles, suspensión y revocación;
- Investigar casos de contaminación; y
- Aplicar los tratados internacionales, como por ejemplo:
 - ❑ El *Convenio internacional sobre líneas de carga* (ICLL) de 1966;
 - ❑ El *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar* (Convenio SOLAS) de 1974;
 - ❑ El *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar* (STCW) de 1978; y
 - ❑ El *Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques* de 1973 y su enmienda de 1978 (MARPOL 73/78).



J.4.b.
Cumplimiento de
la misión

- Descubrir las causas de los siniestros;
- Documentar los hechos y sus causas;
- Implementar las acciones correctivas necesarias; y
- Detectar y eliminar las violaciones a la ley federal.

El programa de investigaciones marinas cumple con su misión al investigar diversos siniestros y al realizar distintas actividades de seguimiento diseñadas para garantizar que dichos incidentes no se vuelvan a repetir. Las actividades de investigación tienen los siguientes propósitos:

J.5. Referencias

En esta sección se incluyen las siguientes referencias:

J.5.a. Artículo 6301, Capítulo 63, Título 46 del USC	http://uscode.house.gov/title_46.htm Acceso al Artículo 6301, Capítulo 63, <i>Investigación de siniestros marinos (Investigating Marine Casualties)</i> , Título 46 del USC.
--	--