

---

# **La adhesión de Costa Rica al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, sus Protocolos y sus Enmiendas (SOLAS 74), Ley N° 8708**

*Héctor Arce-Cavallini \**

---

---

El Convenio SOLAS adopta reglas mínimas para la construcción, equipamiento y explotación de buques y para mejorar la seguridad de dicho transporte marítimo, las instalaciones de máquinas y 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. Además, adopta medidas para la protección y seguridad de buques e instalaciones portuarias. Nace a la luz de la Organización Marítima Internacional (OMI) que es el organismo de las Naciones Unidas especializado en asuntos marítimos.

La OMI tiene por objeto procurar la cooperación entre los Gobiernos “en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole

---

\* Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Universidad Politécnica de Madrid. Subdirector General de la División Marítimo Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica. hacavallini@gmail.com

concernientes a la navegación comercial internacional [...] la adopción general de normas [...] en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques”.

Los Estados de abanderamiento<sup>1</sup>, por su parte, son los responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con los requerimientos establecidos en el SOLAS, siendo los certificados que se emiten, y como están establecidos en el Convenio, la prueba de su cumplimiento. Las disposiciones de control también permiten a los gobiernos contratantes a inspeccionar los buques de otros Estados contratantes si hay motivos fundados para creer que el buque y su equipo no cumplen con los requisitos de la Convención (función de Estado Rector del Puerto<sup>2</sup>).

Costa Rica tenía varios años de espera para que nuestra Asamblea Legislativa aprobara la adhesión al SOLAS. Desde el MOPT, y desde la División Marítima Portuaria en particular, se emprendió una ardua tarea en el 2008-2009 para que la Asamblea Legislativa le diera trámite definitivo de aprobación a este Convenio y al de Arqueo. En ese entonces se contó con la invaluable cooperación de la Dra. Gianina del Vecchio, por entonces diputada presidenta de la Comisión de Relaciones Internacionales del congreso, y una íntimamente mujer relacionada con el mar, para la aprobación de ambos instrumentos, lo cuál en definitiva fructificó.

En este artículo trataré de hacer una simplificación del texto del SOLAS, no sé si correcta, y de las partes medulares de mayor implicancia para Costa Rica, sin pormenorizar en los detalles técnicos del mismo, dado que nuestro país no es constructor de buques, no poseemos flota mercante, ni tenemos una industria de reconstrucción y mantenimiento de estos. Lo que, en todo caso, se podría delegar en una organización reconocida.

- 1 Estado de Abanderamiento: Estado de registro de flota mercante y responsable de la vigilancia de dicha flota para que se garantice su seguridad en el mar.
- 2 En el contexto de la implantación de los instrumentos de la OMI, la jurisdicción por el Estado rector del puerto es un concepto de naturaleza esencialmente correctiva: está encaminada a corregir casos de incumplimiento o de ineficacia en la implantación por el estado de abanderamiento de las reglas de la OMI, cuando los buques extranjeros están voluntariamente en puerto.

El SOLAS es un texto que, en conjunto, abarca una serie de instrumentos que conforman un solo cuerpo normativo internacional y que comprende sus protocolos y sus enmiendas en aspectos de seguridad de las personas en el mar, seguridad para el transporte de distintos tipos de mercancías, construcción, inspección y equipamiento de buques, socorro y protección de los buques y de las instalaciones portuarias, esto último, quizás de lo más importante a raíz de los sucesos de setiembre del 2001 en EE. UU., lo que obligó a la comunidad internacional a adoptar medidas urgentes para preservar la seguridad de los buques y de los puertos marítimos, disposiciones contempladas en lo que se conoce como Código PBIP (... de *Protección de Buques e Instalaciones Portuarias*) que, dicho sea de paso, Costa Rica ya lo ha venido aplicando reglamentariamente en sus puertos.

Este Convenio puede considerarse como el más importante de todos los tratados internacionales sobre seguridad marítima. La primera versión data de 1914 como producto de la catástrofe del Titanic; el segundo se creó en 1929; el tercero en 1948 y el cuarto en 1960. El SOLAS 74 es un reemplazo de la versión de 1960, desactualizada debido a los numerosos cambios que la evolución del transporte marítimo internacional venía sufriendo. Fue adoptado el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), y entró en vigencia el 25 de mayo de 1980.

Desde aquel entonces el SOLAS se ha enmendado dos veces por medio de protocolos:

El Protocolo del 17 de febrero de 1978, por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación (Protocolo de 1978 relativo al SOLAS), que entró en vigencia el 1 de mayo de 1981.

El Protocolo del 11 de noviembre de 1988, por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (Protocolo de 1988 relativo al SOLAS), que entró en vigencia el 3 de febrero de 2000 y reemplazó y dejó sin efecto el Protocolo de 1978.

Además, mediante resoluciones de las reuniones del Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI y en conferencias de gobiernos contratantes ha sido objeto de numerosas enmiendas, al menos hasta la fecha de publicación de la última versión refundida del 2009.

El Protocolo de 1988, a su vez, fue enmendado en varias oportunidades, la última entró en vigencia en el mes de enero del 2010.

Cabe anotar que en la versión de 1974 se incluye la aceptación tácita para los gobiernos contratantes de que toda enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a la enmienda se reciban de un número convenido de Partes.

Las obligaciones de las partes contratantes no son otras diferentes a las de cualquier instrumento de la misma naturaleza, en los que los Estados que forman parte se comprometen a respetarlo y a dictar las normativas internas necesarias para su aplicación y que, en este caso, son para aplicarlas a los buques que enarbolan el pabellón de un país que es parte contratante del Convenio y que ingresan a aguas nacionales<sup>3</sup>, es decir, dedicados a viajes internacionales, quedando libres de su cumplimiento los buques que enarbolan bandera de países que no forman parte del Convenio, incluso en casos de fuerza mayor. Aunque se hace una salvedad en caso de auxilio a personas en una emergencia, facultando a los buques a transportar más personas de las que el Convenio faculta en circunstancias normales, pero sin detrimento de los derechos de inspección que toda parte contratante puede ejercer a los buques que entran en sus puertos. Una vez dictadas las normas antes dichas, deben depositarse en la sede del organismo para que éste los distribuya entre los demás países y éstos tengan pleno conocimiento de las mismas.

Para efectos de Costa Rica el presente convenio entra en vigor hasta que transcurran tres meses después de que el instrumento de ratificación haya sido depositado por el país en la OMI. En tanto que esto es así, cualquier enmienda que se le haya hecho

---

3 Aguas nacionales o aguas interiores: las aguas que van geográficamente desde la línea base hacia el interior del país, incluyendo, ríos y lagos.

al Convenio con anterioridad a su depósito de ratificación, se entenderá el depósito del Convenio en su forma enmendada, como lo señala el inciso c) del Artículo X. Nos corresponderá ahora a las autoridades competentes verificar las enmiendas que se le hayan hecho al Convenio durante el largo periodo desde que el texto ingresó a nuestra corriente legislativa y la fecha en que se haga efectivo el depósito de ratificación ante la OMI.

En el Anexo del Convenio se desarrollan las Reglas técnicas que dan vida a esta normativa internacional que no se aplica a los buques de guerra y de transporte de tropas ni a los de carga de más de 500 toneladas de arqueo; tampoco a los que carecen de propulsión mecánica y a los de madera con una construcción primitiva; igualmente no les es aplicable a los yates de recreo no dedicados al tráfico comercial, tampoco a los buques pesqueros.

De hecho, la administración competente debe exigir a sus buques el cumplimiento de las reglas de este Convenio cuando se dediquen a viajes internacionales (entendido por viaje internacional, a efectos de este Convenio, *“un viaje desde un país al que le sea aplicable el presente Convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país, y viceversa”*), sin embargo, si un buque no está dedicado normalmente a esta actividad y por razones de excepción debe realizar un viaje internacional aislado, la administración puede eximirlo del cumplimiento de estas reglas, siempre que el buque cumpla con las prescripciones de seguridad que para la administración sean las adecuadas para dicho viaje.

La exención manifiesta, eso sí, no exime a un país signatario de la devolución del buque si considera que la nave incumple normas del SOLAS que en sus puertos están obligados a exigir a buques de bandera de otro país contratante dedicados a viajes internacionales. En el caso de Costa Rica, dicha situación se podría presentar con los ferries de los servicios de cabotaje del Golfo de Nicoya, que son nuestra única flota mercante, por ahora<sup>4</sup>.

La adopción de este convenio implica la aceptación de parte de un Estado de garantizar incondicionalmente la integridad y

---

4 Aunque es un caso poco probable porque estos buques no están dedicados a viajes internacionales. Las unidades de Naviera Tambor S.A., si bien cumplen con la normativa internacional, los derechos de concesión solo los facultan para la prestación de servicio en el golfo de Nicoya. Y los buques de COONATRAMAR, que también prestan servicio en el golfo de Nicoya, no poseen certificados internacionales.

eficacia de la inspección o reconocimiento adecuados a sus buques, lo mismo que las exenciones a las reglas, ya sean realizados por funcionarios de su gobierno, por inspectores contratados o por medio de organizaciones reconocidas por él. En este campo, Costa Rica no tiene mayor cosa de qué preocuparse, dado que no posee por ahora, como ya anoté, flota mercante dedicada a viajes internacionales. No obstante, en previsión de lo anterior, el país debe crear las normas pertinentes para que inspectores propios, contratados o de una organización reconocida, en un eventual caso, también se puedan desplazar al exterior en cumplimiento de este Convenio, o que el país pueda contratar de forma inmediata inspectores o a una organización reconocida para el mismo efecto de inspección en el exterior.

Cabe mencionar que a ninguno de los buques de pasaje se le puede realizar cambio alguno en su estructura después de un reconocimiento (ya sea previo a la entrada en operación del buque, después de un accidente, por reformas importantes al mismo, por renovación a los 12 meses, etc), sin antes mediar una sanción de la administración. Y solo se expediría el "Certificado de seguridad para buque de pasaje" cuando se garantice en un reconocimiento previo el cumplimiento de las prescripciones estipuladas para su expedición. Este y otros certificados internacionales para otros tipos de buques operan para aquellos registrados en cada país de abanderamiento, lo cual, insisto, no es el caso de Costa Rica.

Como excepción a este caso, un país de bandera puede pedirle a otro estado contratante que le realice el reconocimiento a uno de sus buques para la expedición de los certificados internacionales, lo cuales, así emitidos, tendrán la misma validez, durante los períodos estipulados en el Convenio, que si fueran emitidos por el país de embanderamiento. Estos y los emitidos directamente por el gobierno de registro tendrían que ser aceptados, a todos los efectos, por cualquier país contratante como si fueran emitidos por su propio gobierno.

Igualmente, Costa Rica, como contratante del Convenio, podría expedir un anexo a un certificado de buque de pasaje si se diera la circunstancia que durante un viaje éste, por llevar menos pasaje del previsto en el certificado original, portara, por

ejemplo, menos botes salvavidas; anotando así esta circunstancia no prevista, se hace constar que el buque determinado no infringe las reglas del Convenio, naturaleza ésta que solo será válida hasta la terminación del viaje. Tomemos en cuenta que Costa Rica se ha posicionado como un país de destino de cruceros (que son buques de pasaje), por lo que el SOLAS nos arroja una responsabilidad en este sentido que antes no teníamos ejecución, y a las compañías de cruceros de bandera de un país contratante, una ventaja para continuar su viaje en caso de imprevistos como los anotados.

Le cabe a Costa Rica, también, como país parte del Convenio, la facultad para poder hacer visitas de inspección en sus puertos a los buques que porten certificados internacionales, a la luz de este Convenio, con el fin de constatar la existencia a bordo de un certificado válido y que las condiciones del buque de pasaje se ajustan a los mismos, caso contrario, el inspector debe tomar las previsiones que el Convenio determina para no dejarlo salir del puerto hasta que éste pueda hacerlo sin riesgo para el pasaje y la tripulación. Sin embargo, el Protocolo de 1978 estipula que cuando el Estado Rector de Puerto no pueda tomar estas medidas o autorice al buque a dirigirse al siguiente puerto, transmitirá toda la información sobre el buque a dichas autoridades y al representante diplomático más próximo del estado de abanderamiento en nuestro país. Sin embargo, de acuerdo con el Protocolo de 1988 si un buque es indebidamente detenido o demorado, en virtud de tal inspección, éste podría reclamar a Costa Rica “indemnización por toda pérdida o daño sufrido.”

En esto es de vital importancia la capacitación de los inspectores de nuestro país, pues se trata de asumir tareas que, incluso, pueden ser solicitadas por otros países que formen parte del Convenio, pero las medidas, ya de por sí relevantes, tiene que tomarlas nuestro personal de inspección y las consecuencias de ello, solidariamente, recaerán en nuestro gobierno, en caso de errores en la toma de decisiones que, de hecho, producirían graves perjuicios económicos al buque, por estadía demás en puerto, atrasos en el viaje, etc. Solo imaginar esta situación en uno de nuestros puertos con un buque de pasaje como los gigantescos cruceros que arriban a nuestros puertos de Puntarenas y Limón y las palabras sobran.

Esta Convención también obliga al país a investigar los siniestros ocurridos en sus buques cuando considere que la investigación puede aportar información relevante que pudiera cambiar las reglas del Convenio, lo que deberá facilitar a la OMI.

En orden de importancia, el Capítulo V del Anexo plantea los términos de Seguridad de la Navegación, dejando a criterio de cada contraparte la forma en que se aplicarán las medidas de este capítulo en el territorio marítimo comprendido entre la costa y las líneas de base<sup>5</sup>, establecidas de conformidad con el derecho internacional. Sin embargo, vale la pena resaltar algunas obligaciones de debido cumplimiento que nuestro país adquiere a la luz de este capítulo:

- 1.- La toma de medidas para facilitar los medios de comunicación a embarcaciones en peligro, de manera que la información que desde estas se transmita pueda ser recibida a satisfacción y permita transmitirla rápidamente a otros buques que puedan verse afectados y a gobiernos interesados.
- 2.- La información debe ser gratuita y los mensajes enviados deben ir precedidos de una señal de seguridad, de conformidad con el procedimiento que prescribe el Reglamento de Radiocomunicaciones, según lo que se establece en la Regla 2 del capítulo IV del Anexo. Un hecho innegable es que deberemos profesionalizar nuestras

---

5 Artículo 4 de la Convención de Ginebra sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, de 29 de abril de 1958:

1. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situadas en su próxima inmediata, puede adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el mar territorial el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2. El trazado de esas líneas de base no pueden apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas han de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

3. Las líneas de base no se trazarán hacia elevaciones que emergen en bajamar, ni a partir de ellas, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua.

4. Cuando el método de las líneas de base rectas sea aplicable según lo dispuesto en el párrafo 1, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate, cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un uso prolongado.

5. El sistema de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aísle de la alta mar territorial de otro Estado.

6. El Estado ribereño está obligado a indicar claramente las líneas de base en cartas marinas, a las cuales ha de dar una publicidad adecuada



Capitanías de Puerto, no solo en el aspecto humano, sino que también en el técnico para el manejo de estos sistemas y servicios. Lo mismo concurre para el Servicio Nacional de Guardacostas por la naturaleza de sus funciones.

- 3.- Siendo nuestro país y nuestra área centroamericana un territorio sometido a intensas tormentas tropicales, el SOLAS establece, aunque no de carácter obligatorio, la conveniencia (toda situación de emergencia, en todo caso, debe atenderse con carácter obligatorio) de estar transmitiendo información relevante al buque que haya dado la señal de aviso y mientras este permanezca sometido a los efectos de una tormenta tropical, hora a hora, si es posible, o a intervalos no mayores a 3 horas.
- 4.- Como gobierno contratante de este Convenio nuestro país está comprometido a estimular la información sobre datos meteorológicos procedentes de los buques que se hallen el mar para ponerlos al servicio de las ayudas a la navegación; igualmente, se ha comprometido a estimular el empleo de instrumentos de alta precisión y a facilitar la comprobación de estos cuando así le sea solicitado.
- 5.- Además, nuestro país queda obligado a ejecutar, en colaboración, las siguientes medidas en relación con estos servicios meteorológicos (*Regla 5, Res. 99-73, aprobada el 5/12/2000*):

a.- prevenir a los buques contra vientos duros, tempestades y ciclones tropicales mediante información textual y, en la medida de lo posible, gráfica, sirviéndose de las correspondientes instalaciones en tierra de los servicios de radiocomunicaciones espaciales y terrenales.

b.- emitir al menos dos veces al día mediante los servicios de radiocomunicaciones espaciales y terrenales, según proceda, información meteorológica adecuada para la navegación que contenga datos, análisis, avisos y pronósticos meteorológicos, de olas y de hielos. Dicha información se transmitirá en forma textual y, en la medida de lo posible, gráfica, con inclusión de cartas de análisis y pronósticos meteorológicos transmitidos por facsímil o en forma digital para su reconstitución a bordo en el sistema de tratamiento de datos del buque.

c.- preparar y editar las publicaciones necesarias para poder realizar una eficaz labor meteorológica en el mar, y disponer, si ello es posible, la publicación y distribución de mapas meteorológicos diarios para información de los buques que se hagan a la mar.

d.- disponer lo necesario para que haya una selección de buques dotados de instrumentos marítimos de meteorología (tales como un barómetro, un barógrafo, un sicrómetro y aparatos apropiados para medir la temperatura del mar) destinados a este servicio, que efectúen, registren y transmitan observaciones meteorológicas en las horas principales establecidas para la realización de observaciones sinópticas de superficie (es decir, cuatro veces al día por lo menos, siempre que las circunstancias lo permitan), así como alentar a otros buques a que efectúen, registren y transmitan observaciones de formas distintas, sobre todo en zonas de navegación escasa.

e.- alentar a las compañías a que hagan que el mayor número posible de sus buques participen en la elaboración y registro de observaciones meteorológicas; dichas observaciones se transmitirán a los diversos servicios meteorológicos nacionales utilizando las instalaciones de radiocomunicaciones espaciales o terrenales del buque.

f.- la transmisión de estas observaciones meteorológicas será gratuita para los buques interesados.

g.- alentar a los buques a que cuando se hallen cerca de un ciclón tropical o sospechen la proximidad del mismo, efectúen y transmitan observaciones a intervalos más frecuentes, si esto es posible, teniendo presentes las tareas náuticas que tienen ocupada a la oficialidad en tiempo tempestuoso.

h.- organizar la recepción y la transmisión de los mensajes meteorológicos procedentes de los buques y destinados a éstos, utilizando las instalaciones en tierra apropiadas de los servicios de radiocomunicaciones espaciales y terrenales.

i.- alentar a todos los capitanes a que transmitan la oportuna información a los buques que se hallen

en sus cercanías y a las estaciones costeras, cuando se encuentren con vientos de una velocidad igual o superior a 50 nudos (fuerza 10 en la escala Beaufort).

j.- esforzarse por conseguir un procedimiento uniforme en cuanto a los servicios meteorológicos internacionales ya señalados y, en la medida de lo posible, ajustarse al reglamento técnico y a las recomendaciones de la Organización Meteorológica Mundial, a la cual los Gobiernos Contratantes pueden remitir, a fines de estudio y asesoramiento, cualquier cuestión de orden meteorológico que surja en la aplicación del presente Convenio.

- 6.- En adelante estamos obligados a tomar las medidas necesarias para contar con los medios de comunicación de socorro y de coordinación en la zona de nuestra responsabilidad y para salvar personas en peligro en el mar cerca de nuestras costas, incluyendo instalaciones de acuerdo a las condiciones de riesgo y tráfico marítimo y medios para el salvamento y localización de tales personas, comprometiéndose, cada país contratante, a dar a conocerlo a la OMI, junto con los planes para modificar esto.
- 7.- A disponer que las instalaciones de búsqueda y salvamento que participen en operaciones de este tipo utilicen las señales de salvamento cuando se comuniquen con buques y personas en peligro.
- 8.- Hacer lo necesario para recopilar y compilar datos hidrográficos y mantener información náutica al día y publicada para el mundo que sirva para la seguridad de la navegación, tales como cartas náuticas, tablas de mareas, etc.
- 9.- A establecer servicios de tráfico marítimo en sus aguas territoriales, en calidad de Estado ribereño<sup>6</sup>, en los lugares en que el gobierno considere que el volumen de tráfico y el grado de riesgo lo justifique, en zonas costeras adyacentes, considerando que dichos servicios contribuyen a la

---

6 Estado Ribereño: La soberanía ejercida más allá de sus límites terrestres y de las aguas interiores, extendiéndose al mar. Es ejercido por un Estado que tiene cosa marina, como si mismo sobre el suelo y el subsuelo de ella, y sobre la cual tiene plenitud de competencias, ejerciendo derechos de explotación de recursos, protección del medio ambiente marino, actividad de policía, control aduanero y de impuestos. Así mismo, el Estado en ejercicio de su soberanía podrá dictar leyes y reglamentos referidos a esta zona. (Tomado de Wikipedia)

seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y eficacia de la navegación, la protección del medio marino de las zonas costeras, de las zonas de operaciones y de las instalaciones mar adentro contra posibles efectos adversos del tráfico marítimo.

En el contexto de un tratado internacional, nuestro país acepta que las ayudas a la navegación sean lo más uniformes posible y a tomar en cuenta las recomendaciones y directrices internacionales al establecer dichas ayudas a la navegación. Además, estamos obligados a poner todo de nuestra parte para que esta información este a disposición de todos los interesados.

En las enmiendas de 1994, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI incorporó un nuevo capítulo IX al Anexo del Convenio, denominado “Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques”, el cual crea el “Código Internacional de Gestión de la Seguridad” o, lo que es lo mismo, Código Internacional de la Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación” para que lo cumpla el responsable de la explotación de un buque que haya aceptado las obligaciones y responsabilidades del Código Internacional de Gestión de la Seguridad; dichos buques son los de pasaje, incluidos los de gran velocidad, buques petroleros, gaseros, quimiqueros, graneleros y naves de carga de gran velocidad con o más de 500 ton de arqueo, y otros buques de carga y unidades móviles de perforación mar adentro con arqueo mayor o igual a 500 ton.

Como en los casos anteriores, el país de bandera del buque, otro país contratante o una organización autorizada por el país de bandera, podrían solicitarle a Costa Rica la comprobación del cumplimiento adecuado del sistema de gestión de seguridad del buque, sin detrimento de la aceptación del buque de someterse a supervisión de parte de nuestro país en vista de haberse aceptado las prescripciones del Código, para lo cual, Costa Rica, de estar todo en orden emitiría el respectivo certificado, el cual adquiriría validez en razón de las reglas I/12 y I/13 de Expedición de Certificados de este Convenio; igualmente, Costa Rica queda facultada para optar por medidas transitorias en caso de que este cambiando el Estado de embanderamiento del buque.

Esta potestad que da el convenio y esta facultad de solicitud que se brinda a los países contratantes es otra responsabilidad con la comunidad marítima internacional que el país ha adquirido y que no puede evadir ahora, lo que conlleva, nuevamente, la necesidad de contar con un alto nivel de capacitación de nuestros inspectores marítimos, sin dejar de lado la imperiosa urgencia de poseer una estructura organizacional en el MOPT que responda a estas exigencias, a contar con una logística técnica apropiada para cumplir estas tareas y dar adecuada respuesta al mundo marítimo. Caso contrario, estaríamos mostrando una imagen incompatible con lo que se espera de los países que han ratificado acuerdos internacionales, en términos de cooperación y cumplimiento de normas.

Una de las enmiendas más importantes a este Convenio se dio con la Resolución 2 de la Conferencia de los Gobiernos Contratantes, del 12 de diciembre de 2002, en la que se aprobó el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (conocido como Código PBIP), nacido a la luz de los graves sucesos acaecidos en EE. UU, el 11 de setiembre del 2001; dicho Código exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan con lo estipulado en la Parte A de este Código, y conviene en señalar que su puesta en práctica por parte de los gobiernos contratantes tenía en ese entonces, y sigue teniendo ahora, un objetivo claro de contribuir a la protección marítima y a salvaguardar la vida de personas que estén a bordo y en tierra (Cap. XI-2).

Si bien la aplicación de este Código entró en vigencia a inicios del 2004 y se convirtió en obligatorio solo para los países contratantes del SOLAS, y aunque la Asamblea Legislativa de Costa Rica no lo había ratificado sino hasta el 18/12/2008 (firmado por el presidente de la República, Dr. Oscar Arias Sánchez, el 26/2/2009), el mismo se venía aplicando en Costa Rica también desde el 2004, por mandato del Decreto Ejecutivo N° 31845-MOPT, publicado en el Alcance N° 27, a La Gaceta N° 119, de fecha 18/6/2004.

El presente Código se aplica a buques dedicados a viajes internacionales: buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje

de gran velocidad; buques de carga, incluidas las naves de gran velocidad, de arqueobulto igual o superior a 500; unidades móviles de perforación mar adentro y a las instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales. Pero igualmente un país podría decidir cual parte del presente Código se debe aplicar a aquellas instalaciones que, aunque no sean utilizadas para viajes internacionales, eventualmente desde allí lleguen o zarpen buques para viajes internacionales.

De acuerdo con lo que establecen las enmiendas al Anexo del Convenio, una instalación portuaria es la parte del puerto en la que tiene lugar la interfaz buque-puerto, es decir, donde existe una interacción entre el buque y el puerto en aspectos tales como movimientos de personas, mercancías o la prestación de servicios portuarios al buque o desde éste, incluyendo en este concepto, sin ser limitativo, lugares tales como fondeaderos, atracaderos en espera y accesos desde el mar, así como los sistemas de ayudas a la navegación y los de gestión del tráfico marítimo.

En Costa Rica se aplica el Código a los puertos de cruceros de Puntarenas y Limón; a los de carga de Limón y Moín; al de Caldera; a la terminal especializada de Punta Morales y al de Golfito; a todos ellos se les emite la respectiva certificación por parte de la División Marítima Portuaria del MOPT en caso de aprobarse sus planes de protección de la instalación.

Los objetivos de este Código son:

- a.- El establecimiento de un marco internacional de cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario, que permita detectar y evaluar las amenazas para la protección marítima y tomar medidas preventivas contra los sucesos que afecten la protección de los buques y las instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional.
- b.- La definición de las funciones y responsabilidades de todas las partes mencionadas, tanto a nivel nacional como internacional, para garantizar la protección marítima.
- c.- La garantía de que se recopila e intercambia con prontitud y rapidez la información relativa a la protección marítima.

- d.- La disposición de un método para efectuar evaluaciones de la protección marítima, de manera que pueda disponerse de planes y procedimientos para reaccionar a los cambios en los niveles de protección.
- e.- La garantía de la confianza de que existen medidas adecuadas y proporcionadas para la protección marítima.

A fin de que se puedan alcanzar los objetivos del Código, se incluyen en el mismo varias prescripciones funcionales, entre las que se encuentran, sin que esta enumeración sea exhaustiva, las siguientes:

- a.- Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los Gobiernos Contratantes interesados.
- b.- Exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques y las instalaciones portuarias.
- c.- Evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.
- d.- Evitar la introducción en los buques e instalaciones portuarias de armas no autorizadas, artefactos incendiarios o explosivos.
- e.- Facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección.
- f.- Exigir planes de protección para el buque y para las instalaciones portuarias basados en evaluaciones de la protección.
- g.- Exigir formación, ejercicios y prácticas para garantizar que el personal se familiariza con los planes y procedimientos de protección.

Como gobierno contratante, a Costa Rica le corresponderá:

- a. Establecer los niveles de protección y dar orientaciones sobre la forma de protegerse contra los sucesos que afecten a la protección marítima. Entre los factores que han de tenerse en cuenta para establecer el nivel de protección adecuado se encuentran los siguientes:

- i- En qué medida es creíble la información sobre la amenaza.
- ii- En qué medida hay corroboración de la información sobre la amenaza.
- iii- En qué medida la información sobre la amenaza es específica o inminente.
  
- iv- Las posibles consecuencias del suceso que afecte a la protección marítima.
  
- b. Impartir, según sea necesario, las instrucciones oportunas y facilitar información sobre los aspectos de protección a los buques y las instalaciones portuarias que puedan verse afectados.
- c. Delegar en una organización de seguridad reconocida algunas de sus tareas en materia de protección, a excepción de las siguientes:
  - i- Determinación del nivel de protección aplicable.
  - ii- Aprobación de una evaluación de la protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a una evaluación aprobada.
  - iii- Determinación de las instalaciones portuarias que tendrán que designar a un oficial de protección de la instalación portuaria.
  - iv- Aprobación de un plan de protección de la instalación portuaria y enmiendas posteriores a un plan aprobado.
  - v- Ejecución de las medidas de control y cumplimiento de conformidad con lo prescrito en la regla XI-2/9.
  - vi- Definición de los casos en que es necesaria una declaración de protección marítima.
  
- d- Someter a prueba, en la medida que se estime oportuno, la eficacia de los planes de protección de los buques y de las instalaciones portuarias que hayan aprobado o, en el caso de los buques, que hayan sido aprobados en su nombre, y de las enmiendas a esos planes.

El Código fija diferentes niveles de protección según sea el nivel de riesgo que se considera que tiene una instalación y los



buques deben respetar las normas instauradas por un gobierno a esos efectos:

- Nivel de protección 1: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
- Nivel de protección 2: el nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
- Nivel de protección 3: el nivel en el cual deberán mantenerse 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.

Solo para que sirva como ejemplo y en previsión del futuro portuario costarricense, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (España) publica en su website las instalaciones portuarias que se someten a la aplicación del Código:

- Gestionadas por la Autoridad Portuaria:
  - Dársena Comercial de Cádiz.
  - Dársena de la Zona Franca de Cádiz.
  - Muelle de La Cabezueta-Puerto Real.
- Otorgadas en concesión: compañía contenedores, astilleros, de ligantes bituminosos y betunes, de dragado.

A cada una de esas instalaciones mencionadas se les ha efectuado y aprobado una evaluación de la protección, se ha elaborado, aprobado e implantado un plan de protección y se ha designado un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (OPIP). En nuestro caso costarricense se sigue un procedimiento similar, excepción hecha de la empresa de remolcadores del Puerto de Caldera la que, hasta la fecha, se ha visto liberada de esta obligación.

De la misma forma, el gobierno puede exigirle a los buques de otro gobierno contratante que ingresa a sus puertos el cumplimiento de las prescripciones que para ellos fija el Código en materia de seguridad marítima.

## **Implantación del Convenio**

Es importante que nos enfoquemos en determinar las acciones que siguen para la puesta en práctica del SOLAS. Algunas de sus partes ya las tenemos en ejecución, pero otras debemos evaluarlas y cuantificarlas en costos, tales como los sistemas de comunicación, la información meteorológica e hidrográfica, la formación y capacitación técnica de personal, los sistemas de calidad, seguridad y oficialización de la documentación internacional por emitir, la condición de Estado rector de puerto y las nuevas reglamentaciones y manuales (en esto también hay pasos adelantados), por decir solo algunas materias.

Sin duda tendremos que recurrir a la cooperación externa para lograr este propósito, pero eso no representa un inconveniente para nuestro país, dadas las buenas posibilidades no reembolsables que tenemos en este campo. Lo trascendente es fijarse un plan para cumplir con su implantación para, de este modo, dar una respuesta apropiada a la comunidad marítima internacional y no terminar engavetándolo en la memoria de los convenios olvidados.

## **Conclusión**

Costa Rica adquirirá un compromiso sumamente importante con la comunidad marítima internacional una vez que sea depositado este Convenio en la OMI. Nuestra configuración marítima administrativa y técnica tendrá que cambiar radicalmente, por lo que deberemos dejar de pensar en el estado tradicional o artesanal de conceptualizar esta materia. Nos sumaremos al grupo de países que tienen en este Convenio uno de los principales eslabones para velar por la seguridad del transporte marítimo internacional y de sus instalaciones portuarias.

Aunque Costa Rica no cuenta con flota mercante para viajes internacionales, mediante el SOLAS adquiere la gran responsabilidad del ejercicio a solicitud de la inspección de flota de países de abanderamiento que sí la tienen y, desde este contexto, de la posibilidad de certificar el cumplimiento de las normas de la OMI en los buques de bandera extranjera.

Nos queda un largo camino por recorrer en este campo, pero si queremos tener puertos de primera (carga y cruceros), con alto tráfico de buques mercantes y de pasaje, también debemos tener un ejercicio pleno y adecuado de las normas marítimas internacionales. Y, de paso, debemos prepararnos para contar con unas capitánías de puerto preparadas para tal misión, con personal muy preparado, con tecnología apropiada, con sistemas de comunicación modernos, con trabajo de gestión administrativa y de atención a los buques eficiente y eficaz.

El SOLAS nos coloca en el umbral de las buenas prácticas marítimas, ahora le toca a Costa Rica demostrarlo con resultados.

*Fuentes de consulta:*

- Texto integral del Convenio SOLAS, 1974, SUS PROTOCOLOS Y SUS ENMIENDAS, aprobado por la Asamblea Legislativa de Costa Rica, mediante Ley N° 8708, el 18 de diciembre del 2008 y publicado en el Alcance Digital N°4, a La Gaceta N° 249, del 23 de diciembre del 2010.
- Publicaciones tomadas de internet.

