



Compras públicas y logística internacional

El Giro Específico del Negocio como mecanismo de facilitación en la logística de una naviera ecuatoriana

Carlos Luis Redroban Ortiz

Compras públicas y logística internacional
El Giro Específico del Negocio como
mecanismo de facilitación en la
logística de una naviera ecuatoriana.

Compras públicas y logística internacional
El Giro Específico del Negocio como mecanismo
de facilitación en la logística de una naviera ecuatoriana.

Carlos Luis Redroban Ortiz

Compras públicas y logística internacional
El Giro Específico del Negocio como mecanismo de facilitación
en la logística de una naviera ecuatoriana.

© Carlos Luis Redroban Ortiz

2021,

Publicado por acuerdo con los autores.

© 2021, Editorial Grupo Compás
Guayaquil-Ecuador

Grupo Compás apoya la protección del copyright, cada uno de sus textos han sido sometido a un proceso de evaluación por pares externos con base en la normativa del editorial.

El copyright estimula la creatividad, defiende la diversidad en el ámbito de las ideas y el conocimiento, promueve la libre expresión y favorece una cultura viva. Quedan rigurosamente prohibidas, bajo las sanciones en las leyes, la producción o almacenamiento total o parcial de la presente publicación, incluyendo el diseño de la portada, así como la transmisión de la misma por cualquiera de sus medios, tanto si es electrónico, como químico, mecánico, óptico, de grabación o bien de fotocopia, sin la autorización de los titulares del copyright.

Editado en Guayaquil - Ecuador
Primera edición

ISBN: 978-9942-33-461-9

Cita.

Redroban, C. (2021) Compras públicas y logística internacional. El Giro Específico del Negocio como mecanismo de facilitación en la logística de una naviera ecuatoriana.. Editorial Grupo Compás.

Prólogo

Cinco años después de haber dejado el cargo de Jefe de Logística de la principal empresa naviera ecuatoriana, recibí una llamada en la cual me solicitaban refrescar los conocimientos al nuevo contingente de servidores de dicha empresa sobre la correcta aplicación del mecanismo del Giro Específico del Negocio como figura de régimen especial que establece la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública de Ecuador, para poder atender eficientemente a los buques que transportan crudo tanto en los puertos del territorio nacional como en los puertos internacionales donde arriban.

En otras ocasiones ya había recibido pedidos de otras empresas, solicitando que les asesore en cómo estructurar los estudios que se deben presentar ante el SERCOP como ente rector de la materia de contratación pública ecuatoriana, para que aprueben sus propuestas de Giro Específico del Negocio, pues la pregunta siempre era la misma. ¿Cómo lograron conseguir la aprobación de un Giro Específico del Negocio tan amplio?. La respuesta siempre fue sencilla: Se hizo entender a los directivos del órgano de control que, para mantener competitividad en el negocio naviero del transporte del crudo a nivel mundial, se debía competir en igualdad de condiciones de las navieras internacionales, de tal manera que el marco normativo local permita lograr la eficiencia logística internacional que demanda el negocio naviero.

El cómo se logró conseguir esta aprobación es precisamente de lo que trata el presente texto, que tiene como única finalidad aportar de manera informativa y académica con su contenido a los ciudadanos y futuras generaciones que tienen el derecho de conocer cómo se gestionan las empresas del Estado en estricto apego al derecho constitucional y legal de los ecuatorianos de acceder a la información pública.

Contenido

<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>6</u>
<u>LA EMPRESA NAVIERA ECUATORIANA.....</u>	<u>8</u>
DESCRIPCIÓN DE FLOTA	10
<u>PARTICIPACIÓN DE FLOPEC EP EN EL NEGOCIO NAVIERO DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS.....</u>	<u>16</u>
COMPETENCIA	18
COMPETIDORES.	20
<u>RENTABILIDAD EMPRESARIAL DEL ÚLTIMO QUINQUENIO DE FLOPEC EP</u>	<u>25</u>
<u>SEGMENTACIÓN DE PROVEEDORES DE FLOPEC EP</u>	<u>29</u>
<u>CONCEPTOS BÁSICOS DEL NEGOCIO NAVIERO.....</u>	<u>32</u>
AGENCIAS MARÍTIMAS	32
BROKERS.....	33
BUQUES TANQUE	34
PETROLEROS DE CRUDO	35
CAPITÁN	36
CARGAS LÍQUIDAS A GRANEL	37
CERTIFICACIÓN	38
CERTIFICADO DE MATRICULA	39
CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA	39
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ARQUEO	39
CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO.....	40

COMUNICACIONES	40
COMBUSTIBLES MARINOS	41
CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO	42
CONTRATO DE FLETAMENTO.	43
FLETAMENTO A TIEMPO (TIME CHARTER)	44
FLETAMENTO A CASCO DESNUDO (BAREBOAT).....	44
FLETE POR VIAJE (VOYAGE CHARTER)	44
ESTADOS DE BANDERA	45
FORMACIÓN Y CARRERAS	46
INSPECTORES	47
LINEAS DE NEGOCIOS	48
PROVISIONISTA DE BUQUES	48
PRÁCTICOS	49
REMOLCADORES	50
RECICLAJE DE RESIDUOS	51
SALVADORES	52
SEGURO MARÍTIMO	53
SEGURO DE CASCO Y MÁQUINAS.....	54
CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I).....	55
SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN	56
VETTING	57
OTRAS DEFINICIONES	59
ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE REGULAN EL NEGOCIO	
NAVIERO	63
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).....	63
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)	64
ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI).....	65
FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE LAS COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF) ...	66
ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS	67
ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)	68
ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)	69
CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD).....	70
<u>REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA</u>	71

CONVENIOS	72
ADOPCIÓN, ENTRADA EN VIGOR, ADHESIÓN, ENMIENDA, APLICACIÓN Y PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN TÁCITA DE UN CONVENIO	72
LEYES UNIFORMES Y NORMAS SOBRE CONFLICTO DE LEYES	80
CATEGORÍAS	80
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR (SOLAS).-	81
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL).-.....	84
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW).....	86
CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (IGS), ADOPTADO POR LA OMI.-.....	90
SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM).- 94	94
CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP).-	95
CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR,	98
CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES (BWM)	101
<u>RECONOCIMIENTO DEL GOBIERNO ECUATORIANO DE TODOS CONVENIOS INTERNACIONALES.</u>	<u>105</u>
PUBLICACIONES IMO DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO	106
CERTIFICADOS OBLIGATORIOS DEL BUQUE	112
<u>REGLAMENTACION NACIONAL RELACIONADA AL GIRO DEL NEGOCIO NAVIERO.-</u>	<u>114</u>
LEY DE FACILITACION DE LAS EXPORTACIONES Y DEL TRANSPORTE ACUATICO	114
<u>FUNDAMENTACIÓN PRÁCTICA DE LA NECESIDAD DE CONTAR CON EL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO.....</u>	<u>117</u>

EJEMPLOS DE ARTÍCULOS SUJETOS A NORMAS INTERNACIONALES QUE SON OBLIGATORIOS ABORDO DE UN BUQUE DE FLOPEC – EP.117

MEDICINA. 118
PRENDAS DE PROTECCION PARA LA GENTE DE MAR..... 124
VIVERES PARA DOTACIÓN DE LOS BUQUES. 131
ARTICULOS DE MARINERIA Y NAVEGACIÓN DEL BUQUE. 136

EJEMPLO DE CONDICIONES EXIGIDAS POR LOS CLIENTES DE FLOPEC EP.146

PLANIFICACION COMERCIAL DE FLOPEC EP PARA EL AÑO 2017 150

TRANSPORTE MARITIMO DE HIDROCARBUROS, CLIENTES NACIONALES. 150

FUNDAMENTACIÓN JURIDICA Y APROBACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO. 153

BIENES Y/O SERVICIOS APROBADOS A FLOPEC-EP PARA LA APLICACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO. 156
ACTUALIZACIÓN DE BIENES Y/O SERVICIOS APROBADOS PARA LA APLICACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO..... 159

REFERENCIAS 161

INTRODUCCIÓN

No cabe duda de que la eficiencia en los procesos logísticos incrementa las ventajas competitivas de cualquier organización en cualquier contexto empresarial; más sin embargo al tratarse de empresa gubernamentales se debe velar siempre por el cumplimiento de un principio básico que rige el accionar de los servidores públicos como lo es el principio de legalidad consagrado en el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador que señala estrictamente que *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución”*.

Lo señalado anteriormente, desde ningún punto de vista puede ser considerado como una camisa de fuerzas para la gestión pública, todo lo contrario, y tal como lo señala la carta magna se debe coordinar acciones y emular las mejores prácticas empresariales para cumplir con los objetivos planteados por las organizaciones.

El negocio naviero a diferencia de otros tipos de negocios mundiales está regulado por una normativa internacional dictada por la Organización Marítima Internacional -OMI-, la cual posteriormente es acogida por cada gobierno que esté interesado en participar de este negocio a nivel mundial; aquel país que no acoge estas normas simplemente queda vetado para participar de este negocio internacionalmente.

FLOPEC, como empresa naviera ecuatoriana, se suma a las demás navieras del mundo obligadas al cumplimiento de dicha normativa internacional, pues sus buques navegan por aguas nacionales e internacionales, lo cual obliga a que aparte de cumplir con las normativas

que regula su negocio también deba cumplir la legislación local, más aún en temas de contratación pública.

Empero, la misma Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública -LOSNC- contempla los procedimientos que se pueden llevar a cabo a efectos de que este tipo de empresas puedan aplicar la figura del Giro Específico del Negocio para sus gestiones de aprovisionamientos siempre y cuando esté debidamente aprobado por el SERCOP en calidad de ente rector de la materia de contratación pública.

En este libro se volvió a estructurar la información que fue necesaria dar a conocer a los directivos de dicho ente rector en el año 2017 a efectos de que conozcan el entorno en el que se desenvuelve el negocio naviero y la importancia de que la Flota Petrolera Ecuatoriana cuente con un marco regulatorio de ámbito nacional capaz de adaptarse a la normativa internacional y que le permita dinamizar los procesos logísticos nacionales e internacionales para que se torne más eficiente al momento de entrar a competir con sus rivales en un ambiente muy exigente.

LA EMPRESA NAVIERA ECUATORIANA

La Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC), como empresa comercial estatal ecuatoriana, fue creada mediante Ley publicada en el Registro Oficial No 579 del 4 de mayo de 1978, reformada mediante Decreto Supremo No. 2625 del 22 de junio de 1978, domiciliada en la ciudad de Quito, cuyo objetivo principal era el transporte comercial marítimo y fluvial de hidrocarburos y sus derivados y demás actividades complementarias y suplementarias.

FLOPEC, por su giro de negocio, desde su creación contaba en base a su Ley de creación, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa-financiera.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 1117, de 26 de marzo del 2012, publicado en el Registro Oficial No.681, de 12 de abril del 2012, se creó la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana, -EP FLOPEC-, con domicilio en la ciudad de Quito, provincia de Pichincha, pudiendo establecer subsidiarias, filiales, agencias y/o unidades de negocio, dentro o fuera del país.

El artículo 2 de mencionado decreto, establecía que: *“El objeto social de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana –EP FLOPEC-, comprende: La transportación de hidrocarburos por vía marítima desde y hacia los puertos nacionales y extranjeros; prestación de servicios de transporte comercial marítimo y fluvial de hidrocarburos y sus derivados; y demás actividades relacionadas. Para el cumplimiento de su objeto la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana –EP FLOPEC-, podrá celebrar todos los actos y contratos civiles, mercantiles, laborales y de cualquier otra naturaleza que sean permitidos por las leyes ecuatorianas y que directa o indirectamente se relacionen con su objeto”.*

El Decreto Ejecutivo N° 38, del 01 de julio 2013, en su artículo único señalaba: *“En el Artículo 1 del Decreto Ejecutivo N° 1117, publicado en el Registro Oficial N° 681 del 12 de abril 2012, sustitúyase la frase “con domicilio en la ciudad de Quito, provincia de Pichincha”, por la siguiente: “con domicilio en la ciudad de Esmeraldas, provincia de Esmeraldas”;* por lo que las operaciones de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana en la ciudad de Esmeraldas se iniciaron el 1 de Diciembre del 2013.

El Decreto Ejecutivo N° 150, del 20 de noviembre 2013, en su artículo 2, dispuso: *“Fusionese por absorción a la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana – EP FLOPEC, la Empresa Pública de Servicios Marítimos y Logísticos –EP SEMALOG–”,* constituyéndose EP FLOPEC como la única Empresa Pública Ecuatoriana que ofrece Servicios de Agenciamiento a los buques que arriban a puertos de Esmeraldas, La Libertad y Guayaquil.

En el artículo 3, del mismo Decreto Ejecutivo, se determinó: *“Sustitúyase el primer inciso del artículo 2 del Decreto Ejecutivo N° 1117 de 26 de marzo de 2012, (...), por el siguiente: “El objeto social de la Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana –EP FLOPEC– comprende: La transportación de hidrocarburos por vía marítima desde y hacia los puertos nacionales y extranjeros; prestación de servicios de transporte comercial, marítimo y fluvial de hidrocarburos y sus derivados; y agenciamiento de naves nacionales e internacionales, para estos efectos.”;* con lo que se consolida una ampliación de la cartera de servicios y el enfoque futurista de EP FLOPEC.

En los últimos años FLOPEC EP se ha convertido en la flota de transporte marítimo de hidrocarburos más importante del Pacífico Oriental contando al 2017 con 7 buques tanqueros propios: Zaruma, Pichincha, Cotopaxi, Chimborazo, Zamora, Santiago y Aztec; 15 buques fletados; 25 buques según acuerdos comerciales y 4 buques en asociación, llegando a un total de 52 buques que opera según sus necesidades.

FLOPEC EP se convirtió en una empresa líder en el campo del transporte marítimo internacional en América Latina, y ha sido pionera en la consecución de la Certificación Internacional de Protección Marítima, Certificación del Código Internacional de Gestión de Seguridad (ISM), Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS) a nivel internacional, y las Normas de calidad ISO 9001 y Norma Ambiental 14001 a nivel nacional.

En este contexto las acciones estratégicas y operativas de FLOPEC EP se alinearon a las políticas y lineamientos en el marco del Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 y aportaron a la contribución con los sectores productivos, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial; contribuyendo a la transformación de la matriz productiva como eje vertebral de la política económica y social implementada por el Gobierno Nacional.

DESCRIPCIÓN DE FLOTA

La Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana al año 2017, contaba con 7 buques tanqueros de acuerdo al siguiente detalle:

- **02 HANDYMAX** (SANTIAGO Y ZAMORA)
- **02 AFRAMAX** (ZARUMA Y PICHINCHA)
- **03 PANAMAX** (COTOPAXI, CHIMBORAZO Y AZTEC)

HANDYMAX (SANTIAGO Y ZAMORA):

Buques tanqueros de navegación oceánica para el transporte de crudo y derivados, disponen de tanques de carga en tres segregaciones con una capacidad máxima de 45.000 toneladas, están remediados para entrar a puertos ecuatorianos. Tienen una estructura de doble casco y

lastre segregado (volumen de agua necesario para estabilizar al buque cuando no lleva carga), equipamiento y maquinaria de última tecnología.

Actualmente realizan operaciones de cabotaje de Crudo, Fuel Oil, y productos limpios entre el puerto de Esmeraldas y el puerto de La Libertad, Ilustración 1.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BUQUES FLOPEC HANDYMAX:

Eslora:	183.1	[metros]
Manga:	32.2	[metros]
Calado:	12.0	[metros]
Peso Muerto:	45,274.0	[toneladas]
Tonelaje Grueso:	27,570.0	[toneladas]
Tonelaje neto:	11,947.0	[toneladas]
Sociedad Clasificadora:	ABS	
Velocidad:	14.5	[nudos]
Potencia M. Principal:	11,639.0	[bhp]
Fecha de Construcción:	12-Ago-99	30-Sep-99
Astillero Constructor:	Hyundai	



Ilustración 1: BT SANTIAGO

AFRAMAX (ZARUMA Y PICHINCHA):

Buques tanqueros de navegación oceánica para transporte de crudo de 105.000 toneladas de peso muerto. Actualmente realizan operaciones en las rutas comerciales determinadas por el contrato comercial asignado. Ilustración 2.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BUQUES FLOPEC AFRAMAX:

Eslora:	244.3	[metros]
Manga:	42.0	[metros]
Calado:	15.0	[metros]
Peso Muerto:	105,310.0	[toneladas]
Tonelaje Grueso:	62,400.0	[toneladas]
Tonelaje neto:	32,926.0	[toneladas]
Sociedad Clasificadora:	LR'S	
Velocidad:	13.3	[nudos]
Potencia M. Principal:	16,360	[bhp]
Fecha de Construcción:	23-Nov-09	04-Ene-10
Astillero Constructor:	Hyundai	



Ilustración 2: BT ZARUMA

PANAMAX (COTOPAXI, CHIMBORAZO Y AZTEC):

Buques tanqueros de navegación oceánica para transporte de crudo de 65.000 toneladas de peso muerto. Actualmente realizan operaciones en las rutas comerciales determinadas por el contrato comercial asignado. Ilustración 3.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS BUQUES FLOPEC PANAMAX:

Eslora:	228.0	[metros]
Manga:	32.2	[metros]
Calado:	13.0	[metros]
Peso Muerto:	66,138.0	[toneladas]
Tonelaje Grueso:	36,831.0	[toneladas]
Tonelaje neto:	20,199.0	[toneladas]
Sociedad Clasificadora:	ABS	
Velocidad:	14.5	[nudos]
Potencia M. Principal:	13,220.0	[bhp]
Fecha de Construcción:	23-Feb-99	20-Sep-99
Astillero Constructor:	Hyundai	



Ilustración 3: BT CHIMBORAZO

Estos siete buques de propiedad exclusiva y única de FLOPEC EP en consecuencia del Estado Ecuatoriano, generaron constantemente pedidos de bienes y servicios que debían ser atendidos oportunamente por la Gerencia Técnica responsable de mantener un alto grado de alistamiento y operatividad las unidades de FLOPEC EP; éstas unidades fueron construidas en astilleros internacionales por lo que su tecnología, operatividad, provisión de repuestos, etc., depende directamente del fabricante los cuales se detallan a continuación:

	HANDYMAX		PANAMAX			AFRAMAX	
	SANTIAGO	ZAMORA	COTOPAXI	CHIMBORAZO	AZTEC	ZARUMA	PICHINCHA
FABRICANTE	KONGSBERG	KONGSBERG	KONGSBERG	KONGSBERG	BEMAC	HHI	HHI
AÑO FABRICACION	1999	1999	1999	1999	2003	2009	2010

La principal causa de inoperatividad de un buque se da por la obligatoriedad de realizar mantenimientos completos en dique, los mismos que deben ser realizados aproximadamente cada 30 meses según los estándares internacionales y su duración aproximada es de 30 días en dique seco. Adicionalmente los buques deben ser sometidos a reparaciones eventuales que inciden en el tiempo de operación normal; pese a estos factores FLOPEC EP logró mantener un alto grado de alistamiento de sus buques consiguiendo una operatividad muy buena que en promedio refleja un 99.25% de ocupación de un buque.

DISPONIBILIDAD DE BUQUES							
BUQUE	META	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SANTIAGO	96	98.34	100	91.6	100	98.75	100
ZAMORA	96	100	100	91.64	100	98.92	100
COTOPAXI	96	99.49	91.48	98.19	99.17	97.6	100
CHIMBORAZO	96	97.86	84.41	91.05	95.83	93.15	98.89
AZTEC	96	94.82	98.27	99.72	90.55	100	96.13
ZARUMA	97	99.07	100	100	100	100	100
PICHINCHA	97	99.82	96.63	100	100	100	99.72
PROMEDIO DE LA FLOTA		98.49	95.83	96.03	97.94	98.35	99.25

Ilustración 4: OPERATIVIDAD DE LOS BUQUES DE FLOPEC EP

PARTICIPACIÓN DE FLOPEC EP EN EL NEGOCIO NAVIERO DEL TRANSPORTE DE HIDROCARBUROS

El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional, aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías. El transporte marítimo es por su propia naturaleza internacional, aunque existe el cabotaje a lo largo de las costas de un país.

La flota de barcos de un país, ciudad marina mercante o empresa naviera es el conjunto de barcos tripulados por Marineros Mercantes debidamente capacitados, que se dedican al transporte de pasajeros o de mercancías cumpliendo con las exigencias de la Organización Marítima Internacional.

Los buques petroleros al año 2017 conservaron el mayor tonelaje de la flota mercante mundial, aproximadamente 382 millones de toneladas de peso muerto, que corresponde al 37% del total de la flota mundial.

El petróleo era la principal fuente de energía de los países, la demanda de este combustible aumenta cada año, conforme aumentan las poblaciones y la industria de los países emergentes. Por ello el tráfico de petroleros por las rutas marítimas de todo el mundo es uno de los fenómenos más importantes para el desarrollo de la vida de cientos de millones de personas. Sin petróleo muchos países se colapsarían y “dejarían de funcionar”.

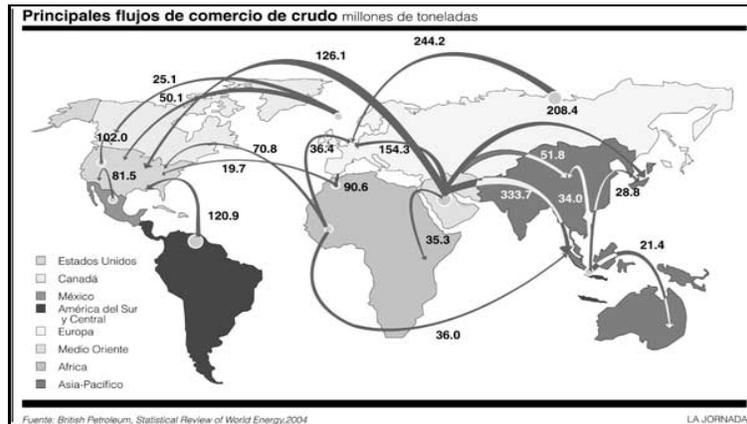


Ilustración 5: PRINCIPALES RUTAS DE TRANSPORTE DE CRUDO

Los petroleros son los buques encargados de transportar el petróleo y sus derivados. Son las embarcaciones más grandes, capaces de transportar hasta 500.000 toneladas de crudo. Los petroleros navegan a una velocidad de entre 10 y 16 nudos (18-30km/h).

Un petrolero es un buque diseñado para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo, casi todos los petroleros en construcción son del tipo de doble casco debido a que son menos sensibles a sufrir daños y provocar vertidos en accidentes de colisión con otros buques o encallamiento.

Los buques petroleros o buques-tanque llevan las máquinas propulsoras a popa, para evitar que el árbol de la hélice atraviese los tanques de petróleo y como medida de protección contra el riesgo de incendio. Algunos de los petroleros de mayor porte encuentran dificultades para atracar en puertos que carecen de calado adecuado o no disponen de muelles especiales. En estos casos se recurre a boyas fondeadas a distancia conveniente de la costa, provista de tuberías. Estas, conectadas a terminales en tierra, permiten a los grandes buques petroleros amarrar y descargar el petróleo sin necesidad de ingresar al puerto.

Un buque petrolero es una planta industrial sobre el mar, el cual se somete a grandes esfuerzos propios de los temporales del entorno por el que navega, su operación es constante los 365 días del año y las 24 horas del día, su personal debe ser altamente capacitado, entrenado y certificado y la sinergia entre máquina – hombre constantemente controlado por organismos de control internacionales.



Ilustración 6: PERIODO DE OPERATIVIDAD DE UN BUQUE

COMPETENCIA

La competencia está formada por “ARMADORES” y “OPERADORES COMERCIALES” que participan en el servicio del transporte marítimo de hidrocarburos a nivel mundial. Los operadores comerciales de los buques tanqueros y productores son asociaciones de varios armadores; es la conformación de alianzas o creación de nuevas empresas asociadas de armadores que aportan con su tonelaje, contratos de cargas y conocimiento del mercado para atender de manera eficiente las necesidades de los clientes. Se desenvuelve en una competencia perfecta pues ninguno de los participantes de la industria maneja los precios en el mercado.

Los actores del mercado de transporte marítimo se dividen en armadores y fletadores (charterer), a su vez estos pueden prestar servicios de forma independiente o mediante pools.

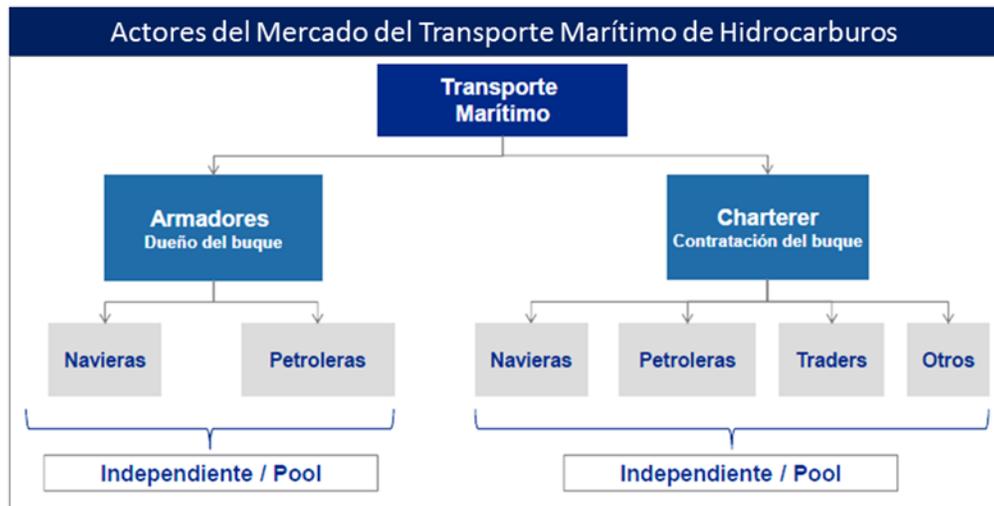


Ilustración 7: ACTORES DEL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE HIDROCARBUROS

El mercado de tanqueros estaba muy disperso al 2017, en vista de que el 46.54% de los buques se encontraban en 437 armadores que disponían de 1 a 10 buques. Por este motivo la mayoría de armadores buscaban asociarse para disponer de flotas representativas.

Competidores.

Competidores directos e indirectos

- Línea de negocio: transporte marítimo de crudo

FLOPEC EP gracias a la Ley de Facilitación de las Exportaciones y Transporte Acuático, a las asociaciones desarrolladas, y debido a que la mayoría del crudo que se exporta desde el pacífico americano proviene de Ecuador, tiene un amplio posicionamiento en el mercado de transporte marítimo en la costa del pacífico americano.

Dentro de este mercado principal, el mayor y único competidor por tamaño de flota y cargas disponibles en la línea de negocios de transporte marítimo de crudo en todos los tamaños de buques era Mjolner Shipping, quien operaba como brazo marítimo de Petrochina, con la siguiente flota:

PANAMAX:

GULF STREAM

DESPINA

HELLESPONT PROGRESS

AFRAMAX:

KARA SEA

ESER K

ALYARMOUK

LUZON SPIRIT

YASA GOLDEN BOSPHORUS

SUEZMAX:

AEGEAN UNITY

VLCC:

PLATA PIONEER
OVERSEAS RAPHAEL
OVERSEAS MULAN
COSGLORY LAKE

En la línea de negocios analizada, los competidores indirectos son considerados, todos aquellos armadores u operadores que tienen presencia en los mercados adicionales (regionales) en los cuales participaba FLOPEC EP de forma directa o a través de sus asociaciones comerciales. Los mercados regionales en los cuales se tenían operaciones para optimización de la ocupación de los buques (triangulación de cargas) eran los siguientes:

- Caribe
- África occidental
- Costa este americana

Dentro de los mercados antes mencionados los competidores indirectos identificados fueron:

- Heidmar
- Penfield
- Scorpio

Estos competidores indirectos poseían flotas en los mismos segmentos en los que participaba FLOPEC EP para esta línea de negocio.

- Línea de negocio transporte marítimo de productos limpios o derivados:

FLOPEC EP gracias a la Ley de Facilitación de las Exportaciones y Transporte Acuático, se beneficiaba con las asociaciones desarrolladas, y debido a que la mayoría de los productos

derivados que ingresan al país provienen del golfo de los Estados Unidos de América, tenía un amplio posicionamiento en el mercado de transporte marítimo en la ruta Golfo de los Estados Unidos a Ecuador.

Dentro de este mercado principal, el mayor y único competidor por tamaño de flota y buques que cumplen con las restricciones de los terminales ecuatorianos era UPT, que contaba con la siguiente flota en el segmento de buques tamaño handymax:

Buques

- M/T MOUNT EVEREST
- M/T MOUNT KIBO
- M/T AGENA
- M/T CAPE BEIRA
- M/T CAPE BON
- M/T CAPE BIRD
- M/T CAPE BRADLEY
- M/T CAPE BACTON
- M/T CAPE BEALE
- M/T CAPE BRASILIA
- M/T SW JULIA I
- M/T SW MONACO I
- M/T CONTI GUINEA
- M/T CONTI HUMBOLDT
- M/T NORDIC AGNETHA
- M/T NORDIC AMY
- M/T NORDIC RUTH
- M/T BALTIC CAPTAIN I
- M/T BALTIC CHIEF I
- M/T BALTIC SEA I
- M/T SLOMAN THEMIS
- M/T SLOMAN THETIS
- M/T ANDREAS
- M/T AIKATERINI

Al igual que para el transporte marítimo de crudo, FLOPEC EP participaba en mercados regionales adicionales para optimizar la ocupación de los buques a través de triangulación de cargas, dichos mercados eran los siguientes:

- Caribe
- UKC –ARA (rango de carga que comprende del Reino Unido a Amsterdam, Rotterdam, Antwerp)

Dentro de los mercados regionales se identificó como competidores indirectos a Scorpio y CPTA, quienes mantenían flotas importantes de buques MRs y Handymax.

- Línea de negocio de cabotaje:

Al año 2017, no existían competidores en esta línea de negocio en los segmentos en los que participa FLOPEC EP, ya que se encontraba vigente el Convenio de Transporte Marítimo y Prestación de Servicios entre EP Petroecuador y FLOPEC EP, mediante el cual todo requerimiento de buques de cabotaje por parte de EP Petroecuador debía ser canalizado a través de FLOPEC EP.

- Línea de negocio de transporte marítimo de GLP:

En esta línea de negocio no se operaba directamente en el mercado, se lo hacía a través del administrador de la asociación comercial que se mantenía con SOLVANG. Uno de los buques se encontraba realizando la provisión del gas licuado de petróleo al Ecuador y el segundo se encontraba con un contrato de arrendamiento de largo plazo, por lo que no se contaba con competencia directa en este segmento al año 2017.

- Línea de negocio de Agenciamiento:

En esta línea de negocio, la agencia se enfocaba en la prestación de servicios a los buques de transporte marítimo de hidrocarburos, por lo que el principal puerto de actividad era Esmeraldas. EP FLOPEC atendía al 75% del mercado del puerto de Esmeraldas. Los principales competidores en este puerto eran:

- Remar
- Neptuno
- Anchor Shipping
- Technisea

Siendo Remar la principal competencia por prestación de servicios que tenía al 2017.

RENTABILIDAD EMPRESARIAL DEL ÚLTIMO QUINQUENIO DE FLOPEC EP

(Información analizada hasta el año 2015, los cuales se encontraban auditados)

En cumplimiento de la normativa legal, EP FLOPEC desarrolló el Plan Estratégico Institucional, alineado al Plan Nacional del Buen Vivir y a las Políticas del Sector Hidrocarburífero como pilar base del desarrollo de los Sectores Estratégicos.

Para la elaboración del Plan Estratégico se aplicó la metodología Hoshing Kanri, partiendo del conocimiento y análisis situacional de EP FLOPEC, que a través de la utilización combinada de instrumentos matriciales permitieron obtener un diagnóstico de la situación real de la empresa.

Posteriormente se realizó la definición de grupos claves, consiguiendo un óptimo trabajo en equipo y teniendo como resultado la declaración de la visión, misión, objetivos estratégicos.

El Directorio de EP FLOPEC, en sesión del 3 de octubre 2013, aprobó el Plan Estratégico Institucional, el mismo que fue plasmado en el mapa estratégico 2013 – 2017, que se ilustra a continuación.



Ilustración 8: PLANIFICACIÓN ESTRATEGICA 2013 - 2017

En función de este esquema, FLOPEC EP ejecutó eficientemente su plan operacional y comercial siendo sus resultados muy productivos, alcanzado las metas acordadas dentro de la planificación estratégica con éxito tanto en el ámbito financiero, administrativo, comercial y operativo.

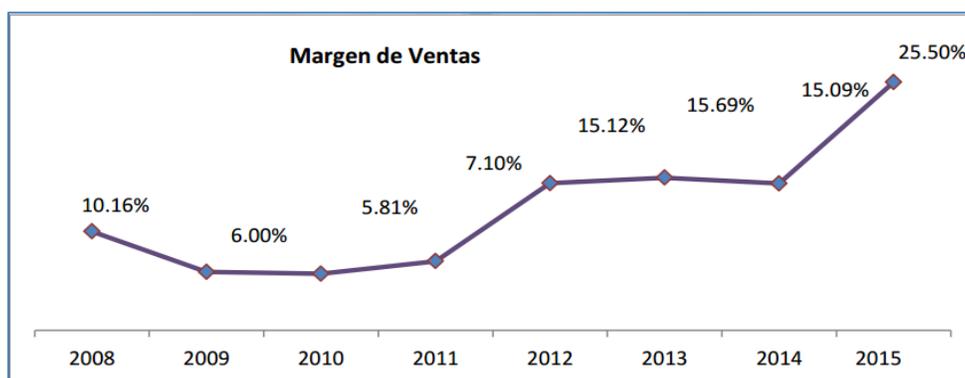


Ilustración 9: EVOLUCIÓN DE VENTAS 2008 – 2015

De igual manera se consiguió incrementar el nivel de ventas hasta cerrar con una sobre ejecución del 25%: El incremento de los ingresos también fue debido al acuerdo que se realizó con los miembros del Pool Panamax para que FLOPEC EP incremente su participación directa hasta 12 buques de un total de 28 buques, es decir que cada uno de los dos socios adicionales contó con 8 buques cada uno.

FLOPEC logró la consolidación en el segmento de buques Aframax mediante un acuerdo adicional con la compañía Clearlake, dando como resultado que el pool contó a finales del año 2015 con 10 Aframax de tonelaje controlado por la empresa sin incurrir en mayor inversión, al mismo tiempo diversificando el riesgo (mayores ingresos - menor riesgo).

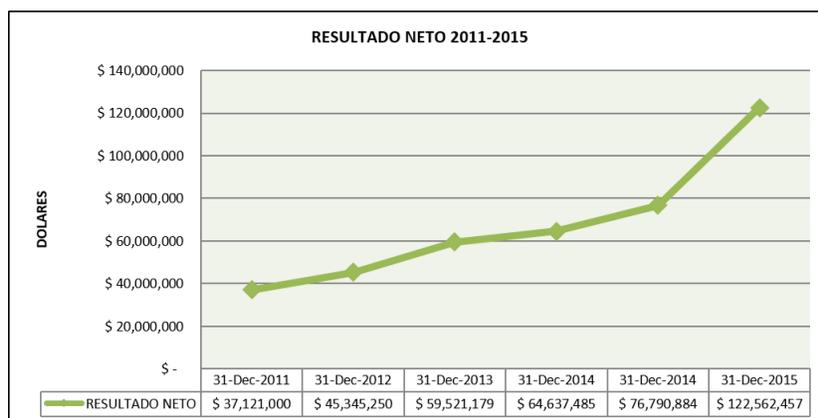
En el año 2015 la empresa incursionó en el segmento de productos limpios; se contrató seis buques a tiempo, con lo cual se consiguió cerrar el año con una captación promedio del 17% del mercado nacional, incluyendo cargas, entre otras de Stamports (Noble Américas).

También se llevó a cabo la negociación y renovación del Convenio de Transporte Marítimo y Prestación de Servicios entre FLOPEC EP y EP PETROECUADOR, donde se resaltó la colaboración interinstitucional y se reconoce el valor agregado de FLOPEC EP gracias a su conocimiento y experiencia de más de 42 años dentro del negocio.

Cabe recalcar que EP PETROECUADOR contaba con un contrato con PETREDEC donde se pagaba un valor de diferencia superior a los USD \$ 165 dólares. Estos acercamientos permitieron que durante los últimos meses del año 2015 se pueda captar un mayor porcentaje del crudo ecuatoriano. Del crudo de exportación del Ecuador durante el año 2015 tan solo el 27% fue transportado en buques de tamaño Panamax, por lo que más del 70% de las cargas para este segmento se las realizó fuera de Ecuador, esto fue posible por las buenas relaciones comerciales que FLOPEC EP fomentó y a la eficiente administración del Pool Panamax International.

Además, FLOPEC consiguió la firma de un acuerdo con la empresa estatal Tailandesa Petrotailandia para que todo el crudo que compren en Ecuador sea transportado por FLOPEC EP, y por otro lado a finales de diciembre de 2015, se contrató dos buques Suezmax para incursionar en un nuevo segmento de mercado; y finalmente se desarrollaron relaciones comerciales con la mayoría de los actores en la costa pacífica de América para optimizar la utilización de este tonelaje.

Todas las gestiones realizadas por FLOPEC EP se resumen en un solo indicador macro que es su utilidad empresarial, la cual creció constantemente hasta el 2015 como lo muestra la figura 11, debido a factores como: buen plan estratégico, excelentes condiciones del mercado naviero de transporte de hidrocarburos, buenos precios del crudo y principalmente el contar con el Giro Específico del Negocio que permitió flexibilidad y dinamismo en la logística internacional atendiendo oportunamente a los buques que son la base de las actividades comerciales y operacionales de FLOPEC EP.



Fuente: GERENCIA FINANCIERA DE FLOPEC EP (INFORMACIÓN AUDITADA POR: DELOITTE.- AÑO 2011; BDO.- AÑOS 2012 - 2014 y PKF.- AÑO 2015)

Ilustración 10: RENTABILIDAD NETA 2011 -2015

SEGMENTACIÓN DE PROVEEDORES DE FLOPEC EP

La Flota Petrolera Ecuatoriana, desde su creación misma ha estado vinculada internacionalmente con sus clientes y proveedores, producto de su giro del negocio naviero; al 2017 y gracias a las prácticas comerciales navieras FLOPEC EP se ubicó como una de las principales flotas de transporte de hidrocarburos y sus derivados en la costa del Pacífico.

El negocio naviero permitió que FLOPEC EP se relacione con más de doscientos cincuenta proveedores internacionales con los cuales mantenía excelentes relaciones comerciales, factor importante para lograr confianza y posicionamiento en el mercado.

Sin embargo, FLOPEC EP, segmentaba sus actividades tanto administrativas para atender las necesidades propias de sus dependencias en tierra como operativas para atender las necesidades generadas por los buques de la flota.

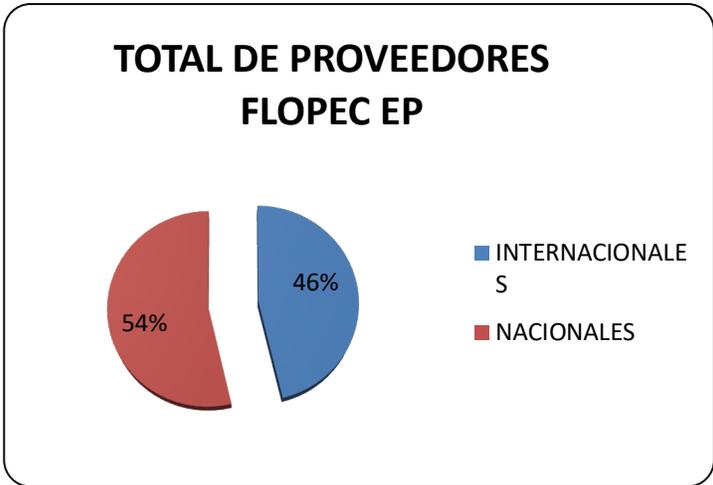


Ilustración 11: TOTAL DE PROVEEDORES DE FLOPEC EP A DICIEMBRE 2017

Pese a que en proporción FLOPEC EP contaba con el 54% de proveedores nacionales y 46% de proveedores internacionales; y, que la proporción de procesos de pagos tramitados es similar para pagos nacionales e internacionales, los montos de pago efectivamente realizados registraba una marcada diferencia ya que el 95% de los pagos realizados fue a proveedores internacionales y tan solo el 5% de los pagos realizados en el año 2016 correspondían a proveedores nacionales.

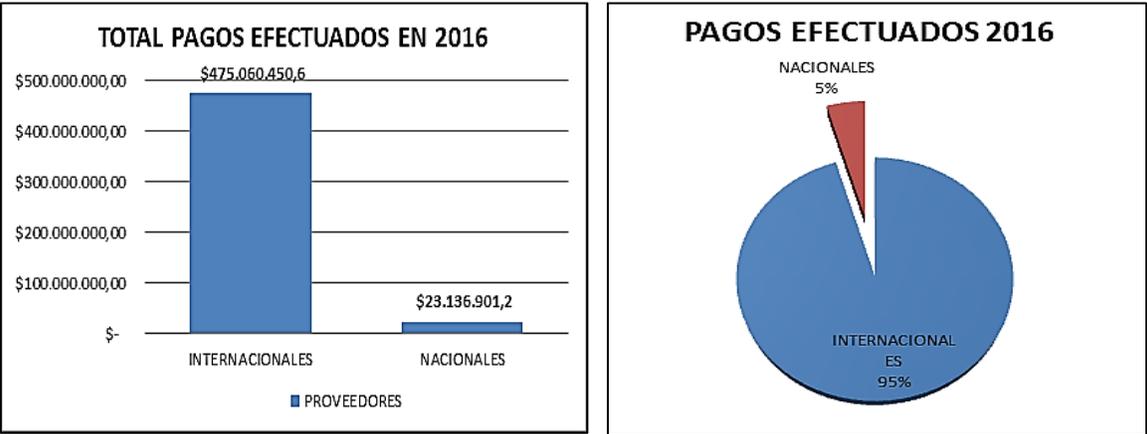


Ilustración 12: PAGOS EFECTUADOS DURANTE EL AÑO 2016.
FUENTE: GERENCIA FINANCIERA FLOPEC EP

La infografía anterior demostraba que el giro del negocio naviero, se desarrollaba principalmente en el extranjero, al igual que los egresos producto de las actividades administrativas y principalmente las operativas. Los ingresos provenían principalmente de los clientes extranjeros, por lo que la Flota Petrolera Ecuatoriana para el desarrollo de su

gestión comercial debía someterse principalmente a las normas legales del país donde mantiene relaciones comerciales así como a las prácticas comerciales y modelos de negocios de aplicación internacional, pese a que en algunas ocasiones el producto final era entregado en el Ecuador.

CONCEPTOS BÁSICOS DEL NEGOCIO NAVIERO

Para lograr comprender estos conceptos del negocio naviero, se transcribieron las definiciones emitidas por la Organización Marítima Internacional y *The Maritime Industry Knowledge Centre*, que tiene como objetivo enriquecer el conocimiento humano y la comprensión de los roles vitales de las industrias marítimas y el transporte comercial en la vida económica, social, política y cultural del medio ambiente global.

AGENCIAS MARÍTIMAS

Los propietarios y armadores de buques no pueden estar presentes en cada uno de los puertos en los que atracan sus buques o vigilar cada partida que deba embarcarse en los mismos, simplemente no tendrían tiempo suficiente si quieren llevar adecuadamente su empresa.

Pero, como es lógico, tampoco quieren dejar de controlar la operación diaria de estos activos que valen millones de dólares.

El término medio se consigue gracias a los agentes marítimos, una persona o empresa que lleva sus asuntos en el puerto bajo la dirección de un armador o fletador.

Los encargos que reciben los consignatarios pueden ser muy variados y con frecuencia se especializan en un área del negocio marítimo y hay agentes de línea regular (o agentes de carga) y consignatarios (agentes de puerto), aunque se ocupan también como transitorios, transportistas por carretera y operadores logísticos.

La experiencia de los consignatarios de línea les permite asesorar y manejar todo tipo de cargas (contenedores, carga general convencional, roro, etc.). Otras tareas que se les suelen encargar incluyen aprovisionar el buque, organizar relevos de tripulantes, mantenimiento y reparaciones, contratar los atraques y servicios portuarios, documentación de despacho y aduanas, etc.

BROKERS

Los armadores y navieros necesitan encontrar cargas que transportar para ganar dinero y mantener su empresa, pero encontrar un buque adecuado para cada carga, y viceversa, puede ser una tarea larga y difícil.

Puede haber una carga lista para su transporte, pero no encontrarse un buque adecuado y disponible hasta dentro de varios días, o puede haber buques disponibles que no encuentran carga. ¿Quién se ocupa de conseguir que ambos se encuentren? El Broker junta las piezas de este rompecabezas, actuando como un intermediario entre navieros y cargadores, para emparejar cada buque con su carga más adecuada, ayuda en la negociación y finaliza los detalles del contrato de fletamento, enviando a ambas partes una recapitulación, a menudo acompañada por un contrato tipo o “póliza de fletamento”.

Este proceso requiere tiempo y buenos contactos para conocer los cargadores demandantes y los buques que están “abiertos” para recibir carga en un momento determinado.

Aunque hay muchos centros de brokers en el mundo – como Hong Kong, Shanghai, Oslo, New York and Hamburg– muchos brokers (más de 700) están basados en Londres o sus inmediaciones y gestionan alrededor de la mitad de los fletamentos de petróleo crudo y un 30%-40% de los de carga seca.

Un segundo tipo de brokers (de “compra-venta”) actúa como intermediario entre compradores y vendedores de buques, discutiendo las oportunidades y las tendencias del mercado con los armadores, les informa sobre las ventas recientes, valora los barcos, asesora sobre financiación e intenta encontrar buques adecuados para unas necesidades concretas.

BUQUES TANQUE

Los Buques Tanque son una amplia familia de tipos de buques proyectados para transportar a granel muy variadas cargas líquidas, como petróleo crudo, gases licuados, alcohol, ácidos, etc. e incluyen algunos de los buques mayores del mundo, lo que equivale a decir los mayores objetos propulsados mecánicamente.

El mayor buque tanque mide casi 500 m de eslora (longitud), que equivalen a unos 4 campos de fútbol. Los Petroleros de Crudo, que son los buques tanque de mayor tamaño, transportan petróleo desde los países exportadores (principalmente en el Golfo Pérsico, Caribe y Golfo de Guinea) a los importadores (principalmente Europa, Estados Unidos y Extremo Oriente: China, Japón,...).

Los Petroleros de Productos, algo menores de tamaño, transportan productos refinados de petróleo, como gasolinas o gasoil. Otros tipos de buques tanque son los Quimiqueros (que transportan productos químicos, como ácidos corrosivos, o productos para consumo humano, como vino, aceites, etc.) y los Gaseros, que transportan gases como butano, propano o metano, que han sido previamente transformados en líquidos mediante enfriamiento o presión. Lo que hace a esta flota muy especial es su adaptabilidad.

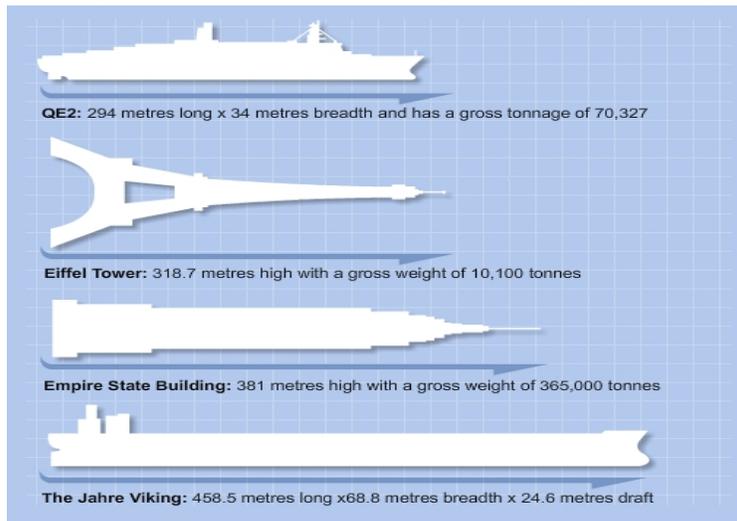


Ilustración 13: RELACION DE DIMENSIÓN DE BUQUES TANQUES

La demanda de estas cargas en las diferentes zonas puede cambiar drásticamente de un mes a otro. Los buques deben desplazarse de unas a otras zonas para atender a estas variaciones regionales de la demanda.

PETROLEROS DE CRUDO

Los petroleros de crudo se proyectan para transportar petróleo desde los campos de extracción hasta las refinerías y normalmente hacen los viajes de retorno de vacío (en lastre”).

El tamaño de estos buques fue aumentando gradualmente, con el fin de aprovechar las llamadas “economías de escala” y reducir al mínimo los costes de transporte, hasta alcanzar un máximo en los años 70.

La era de los superpetroleros, que empezó en los años 60, rápidamente condujo a la construcción de los llamados Very Large Crude Carriers (VLCCs) y Ultra Large Crude carriers (ULCCs), que son los mayores buques construidos hasta ahora. A medida que progresó la tecnología de manejo de la carga, muchos petroleros disponen en sus tanques de serpentines de calefacción a vapor, lo que les permite transportar crudos de mayor viscosidad y acelerar la carga y descarga. También se les equipó con sistemas de lavado con crudo para limpiar los tanques y con sistemas de inyección en los mismos de gas inerte, para reducir los riesgos de fuego y explosión.

Las últimas generaciones de petroleros incorporan amplias medidas de seguridad adicionales, como doble casco, y, en algunos casos, dobles cámaras de máquinas, propulsión y equipo de gobierno. Los sistemas de navegación y comunicaciones también han ido creciendo en seguridad y complejidad en los últimos años.

CAPITÁN

El título de capitán es la cumbre de una carrera en la mar: no hay mayor grado de cualificación para un marino a bordo de un buque. Aunque su papel ha evolucionado enormemente, continúa habiendo grandes perspectivas, tanto a bordo como en tierra para quienes consiguen el deseado título de capitán.

No hace mucho tiempo, un capitán tenía que ser diestro en el uso de barómetro, cronómetro y sextante para dirigir un velero; hoy día tiene que saber manejar equipos de alta tecnología como GPS, radar y cartas electrónicas.

Hoy hay también mucha documentación que rellenar, debido en gran parte a las auditorías, inspecciones y revisiones técnicas que se han hecho obligatorias para reforzar la seguridad del sector.

Un capitán cualificado debe poseer un título profesional que le acredite como tal, una experiencia de al menos 36 meses trabajando como oficial en la mar y buena capacidad como comunicador y como gestor para dirigir adecuadamente a la tripulación.

Es interesante saber que la comunidad profesional de marinos en general reserva el título de Capitán a la persona que ha ejercido el mando de un buque mercante, y no a quien simplemente ha obtenido el título, pero nunca ha sido designado para el mando.

CARGAS LÍQUIDAS A GRANEL

Todos nosotros tenemos contactos con uno u otro tipo de mercancías líquidas que se transportan en ocasiones a granel en buques: gasolina para los coches, zumos de frutas, aceite para consumo humano... sería imposible nuestra vida diaria sin ellos. Se trata de cargas líquidas y, por tanto, capaces de fluir libremente, e incluyen petróleo crudo o productos refinados del mismo, gases licuados, productos químicos, etc.

En lugar de ser envasados, se bombean dentro de grandes depósitos, llamados “tanques”, de buques especializados conocidos como “Buques Tanque”.

Este segmento del sector marítimo es el que ha atraído más atención de los medios de comunicación y de la opinión pública, como resultado de las graves consecuencias que algunos accidentes de buques petroleros han producido sobre el medio ambiente marino y costero, a causa del derrame de hidrocarburos contaminantes.

Pero hoy día existen muchas normas e instrumentos de control efectivo de su cumplimiento, así como un serio compromiso con el medio ambiente por parte de todos quienes participan en estos transportes.

Gracias a ello, en los últimos 15 años se ha conseguido una reducción sustancial de la contaminación marina producida por vertidos accidentales procedentes de los buques tanque, y ello a pesar de que en este tiempo ha seguido creciendo considerablemente el transporte marítimo de estos productos.

CERTIFICACIÓN

“Seguridad a bordo y en tierra” es un mantra que se oye con frecuencia en el sector marítimo. Para asegurar que los buques, las tripulaciones y las empresas alcanzan los debidos niveles de seguridad, hay muchos convenios y códigos en vigor.

A su vez, existen procesos de Certificación para que las empresas armadoras puedan acreditar que sus buques, sus tripulaciones y su personal y organización en tierra cumplen estas normas nacionales e internacionales.

Por ello, los buques deben llevar a bordo gran cantidad de certificados, los cuales avalan el cumplimiento de haber realizado las Inspecciones Estatutarias y de Clase previas a la emisión de estos certificados, además incluyen planes de emergencia por contaminación y de protección frente a actos ilícitos, etc., por ejemplo:

CERTIFICADO DE MATRICULA

Contiene toda la información sobre la nave desde el nombre del propietario hasta la gravámenes que la afectan, en otras palabras es la hoja de vida de la nave. Este certificado es emitido por la autoridad Marítima de la Bandera

CERTIFICADO DE SEGURIDAD PARA BUQUES DE CARGA

Da cuenta de las condiciones de seguridad de las naves, de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen, así como de conformidad con las normas internacionales que rigen la materia. Este certificado es expedido por la autoridad Marítima Nacional y en algunos países por una sociedad internacional de clasificación reconocida y aceptada por la autoridad marítima nacional, en cumplimiento del convenio SOLAS; este certificado armoniza tres certificados: el de Seguridad de Equipo, Seguridad de Construcción y Seguridad de Radio, por lo tanto tiene tres endosos anuales. El vencimiento de los certificados de seguridad implica para la nave la prohibición de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ARQUEO

Informa sobre la capacidad del buque en cuanto a volumen, es decir, en cuanto al espacio para transportar la carga o los pasajeros. Esta medida es utilizada para

calcular el pago de algunos aranceles portuarios y también para contratar el transporte de mercancías, esta medida en su modalidad de arqueo neto también es conocida como espacio comercial del buque.

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE FRANCOBORDO

Da cuenta de la reserva de flotabilidad con la que cuenta la nave, teniendo en cuenta la línea de carga por tanto informa sobre la estabilidad del buque, dependiendo del área de operación de la nave, este certificado es emitido por la bandera (Autoridad Marítima) en cumplimiento del Convenio Internacional de LÍNEAS DE CARGA.

Así mismo deben llevar a bordo normas o reglas de control de daños, documento relativo a la dotación mínima de seguridad, los certificados o licencias del capitán y de la tripulación, los convenios internacionales: SOLAS, MARPOL, LINEAS DE CARGA, INMARSAT, STCW, COLREG O RIPA.

COMUNICACIONES

Con el aumento del tráfico marítimo en todo el mundo, resulta cada vez más importante mejorar la seguridad de los buques y proteger nuestro medio ambiente.

Cuando hay que tomar decisiones críticas con urgencia en estos aspectos, una buena comunicación entre todos los implicados en la cadena marítima resulta esencial.

La estructura de telecomunicaciones con quienes están en la mar no son las mismas redes que utilizamos en tierra. En su lugar, las comunicaciones buque-buque y buque-tierra se llevan a cabo por medio de sistemas avanzados de comunicaciones basadas en satélites y estaciones en tierra.

Las tecnologías de comunicaciones de voz y datos que hoy día están disponibles permiten a los armadores y sus tripulaciones estar en contacto permanente, estén donde estén.

Unas buenas comunicaciones buque-tierra también cumplen otro papel importante: mantener a la tripulación en contacto con sus lejanos amigos y familiares. La conectividad mediante internet también facilita el acceso a correo electrónico, actualización de cartas marinas e informes meteorológicos, información sobre situación, telemedicina y diagnóstico remoto, entre otras cosas.

Los marinos también pueden necesitar comunicarse con otros buques próximos o con centros de coordinación para intercambiar información urgente sobre seguridad, mensajes de alerta, rescate, etc.

COMBUSTIBLES MARINOS

Al igual que los coches, los buques necesitan consumir combustible para generar esa potencia pero, a diferencia de los coches, los buques pueden funcionar con combustible de calidad relativamente baja.

Estos combustibles marinos (en inglés “bunkers”), se suministran a los buques durante sus estancias en puerto, ya sea por medio de tubería o de una barcaza.

En los mercados de bunker de Los Ángeles, Nueva York, Houston, Singapur, Panamá, y la zona ARA (Amsterdam, Rotterdam, Amberes) en conjunto se vende la cuarta parte de todos los combustibles utilizados por los buques de todo el mundo.

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A CASCO DESNUDO

Es el contrato mediante el cual el arrendador entrega el control de la nave con todas sus pertenencias la arrendatario, en estado de navegabilidad con los documentos que se requieren y sin la tripulación.

Al arrendatario se le otorga la calidad de armador, por lo cual debe la correspondiente declaración ante la autoridad competente.

El arrendatario armador, tiene derecho a designar al capitán y al jefe de máquinas supeditado a la aprobación del arrendador.

El precio del alquiler por la general se estipula en mensualidades que son pagadas por anticipado.

Obligaciones del arrendador

Responderá por daños que se causen por defectos de la navegabilidad.

Reparar oportunamente los daños causados por fuerza mayor o por el deterioro debido al uso normal de la nave.

Obligaciones del arrendatario

Aprovisionar la nave, tripularla y correr con los gastos que ocasione el uso de la nave conforme al contrato y con las reparaciones que necesite diferentes a las causadas por fuerza mayor o por el deterioro normal debido al uso de la nave.

Las acciones derivadas de este contrato prescribirán en 1 año a partir de su terminación, o desde la restitución de la nave, o desde la fecha de cancelación de la matrícula según el caso.

CONTRATO DE FLETAMENTO.

Es el contrato de transporte marítimo, mediante el cual el armador se obliga a cambio de una prestación a cumplir con un buque determinado uno o más viajes preestablecidos o los viajes que dentro del plazo ordene el fletador conforme al contrato o la costumbre.

El fletamento sería una de las instituciones jurídicas más antiguas, se remonta al derecho babilonio.

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

En la práctica, todo transporte marítimo de mercancías ajenas efectuado en interés de terceros recibe el nombre genérico de fletamento.

Partes del contrato de fletamento:

- **El fletante** o armador, es quien pone el buque a disposición de la otra parte (fletador).

- **El fletador** o cargador, es quien utiliza los servicios del buque por un tiempo o viaje determinado para efectuar un transporte marítimo a cambio de un precio - flete.

Las personas a las que van dirigidas las mercancías transportadas es el destinatario o receptor o consignatario.

FLOPEC EP manejaba tres tipos de fletamento:

FLETAMENTO A TIEMPO (TIME CHARTER)

Es un contrato de transporte marítimo en el cual una parte (owner / armador) pone una nave lista para operar a disposición de otra parte (charteador / fletador) a cambio de una tarifa, para la ejecución de viajes que esta última ordene durante un período determinado.

FLETAMENTO A CASCO DESNUDO (BAREBOAT)

Es un contrato mediante el cual una parte (owner / armador) entrega una nave a otra parte (arrendatario) para que esta última la opere con sus propios medios (tripulación, mantenimiento, seguros, certificaciones), a cambio de un canon de arrendamiento.

FLETE POR VIAJE (VOYAGE CHARTER)

Es un tipo de contrato de transporte marítimo en el que una parte (owner / armador) pone a disposición de otra (charteador / fletador) la capacidad de carga de una nave para un determinado viaje, a cambio de un precio denominado flete

ESTADOS DE BANDERA

Aunque los armadores son los primeros y principales responsables de la seguridad de sus buques y tripulaciones, el Estado de Bandera tiene plena responsabilidad sobre la aplicación y verificación del cumplimiento de las normas internacionales de seguridad sobre los buques a los que concede el derecho a navegar bajo su bandera.

Por este motivo, el papel de un gobierno como Estado de Bandera a menudo se ve como una primera línea de defensa contra la operación de buques potencialmente inseguros o peligrosos para el medio ambiente.

Esta responsabilidad recae sobre la administración marítima del Estado cuya bandera lleva el buque. Así, por ejemplo, si un armador elige la popular bandera de Panamá, tendrá que cumplir todas las normas establecidas por la administración del Registro Panameño.

Ésta deberá disponer de servicios cualificados de inspección, certificación y emitir certificados que aseguren que el buque cumple las normas nacionales e internacionales de seguridad que le sean aplicables.

Por tratarse de una actividad plenamente internacional, los armadores y navieros pueden elegir en general el país de bandera de sus buques.

Para atraer a armadores e inversores, los diferentes Estados de bandera pueden ofrecer incentivos, como tasas de registro atractivas, baja o ninguna fiscalidad, etc.

Cada Estado asume la responsabilidad de aplicar y hacer cumplir las normas establecidas en los Convenios internacionales que haya suscrito a todos los buques que autorice a enarbolar su bandera.

FORMACIÓN Y CARRERAS

Una educación y formación adecuada es requisito indispensable que, complementado con la experiencia, permitirá avanzar en una carrera profesional en el sector marítimo.

Se estima que más del 80% del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo, por lo cual se depende de más de 1,2 millones de marinos para el funcionamiento de los buques. Son muchos los marinos que surcan aguas distantes de sus puertos nacionales. Es frecuente que la gente de mar y los armadores sean de distintas nacionalidades y que los buques naveguen con un pabellón diferente al de su origen o propietario. La gente de mar también se ve a menudo expuesta a condiciones de trabajo difíciles y a riesgos ocupacionales particulares de su profesión.

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional.

Anteriormente, cada Gobierno establecía sus propias normas de formación, titulación y guardia aplicables a los oficiales y marineros, en general sin remitirse a las prácticas de otros países. Por ello, las normas y procedimientos eran muy dispares, pese a que el transporte marítimo es el más internacional de todos los sectores económicos.

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

INSPECTORES

Los buques están sujetos a muchos esfuerzos a lo largo de sus vidas: movimientos casi constantes y tiempo adverso, por mencionar sólo unos pocos.

Para que de entrada estén preparados para ello, se construyen con arreglo a normas internacionales muy detalladas y son inspeccionados a lo largo de toda su vida para asegurar que sólo los buques seguros operan los mares u océanos.

En el sector marítimo, la persona responsable de comprobar el cumplimiento de esas normas es un Inspector, normalmente un marino, maquinista o ingeniero naval, que lleva a cabo inspecciones de los buques para examinar, comprobar e informar sobre la situación de la estructura, maquinaria, equipos de navegación, de seguridad, de radio, medios de manejo de la carga, etc.

Su labor es comprobar que esa estructura y equipos cumplen las normas establecidas por el Estado de bandera del buque, el Estado rector del puerto, la sociedad de clasificación, los aseguradores marítimos o la OMI, o una combinación de ellos, dependiendo del tipo de inspección de que se trate.

En ocasiones, un inspector puede ser contratado como un experto independiente por cualquiera de las partes indicadas, y se le puede también encargar declarar ante un tribunal como testigo experto o “perito”, para ayudar en investigaciones policiales o en investigaciones de accidentes marítimos.

Hay también una demanda creciente de consultores externos que se especializan en investigar los daños a los buques, el equipo y la carga, lo que mantiene a los inspectores siempre ocupados.

LINEAS DE NEGOCIOS

Una línea de negocios es un término general que describe los servicios o productos que ofrece la empresa. En el caso de FLOPEC EP, se manejaban las siguientes líneas de negocios de transporte marítimo de carga de hidrocarburos (“sucios” y “limpios”):

1. A tiempo
2. A casco desnudo
3. Diferencial comercial
4. Spot
5. Relet
6. Pool PI
7. Acuerdo Comercial Andes Tankers (AT)
8. Productos Limpios
9. Agenciamiento
10. Buques lubricantes
11. Servicios de comercialización GLP

PROVISIONISTA DE BUQUES

Cuando un buque pasa días, semanas y a veces meses en la mar, las provisiones a bordo llegan a escasear.

Cuando haga su próxima escala en puerto, es probable que tenga una larga “lista de la compra”. Una vez que las operaciones de carga y descarga han comenzado, el capitán asume también la tarea de reaprovisionar su buque.

Como muchos de los objetos que se necesitan a bordo son muy específicos, conviene recurrir a un Provisionista de Buques especializado.

A veces llamados “Ship suppliers”, tradicionalmente pueden suministrar equipamiento náutico, utensilios de cocina y de carpintería, ropa, cartas náuticas, prismáticos, pinturas y barnices, medicinas, comida y bebida, etc.

PRÁCTICOS

Los capitanes de los barcos son, sin excepción, marinos con mucha experiencia, que conocen las capacidades y limitaciones de los buques que tienen a su mando.

Pero en algunas zonas es también necesario un conocimiento local de las mareas, corrientes, calados y bajos que puede no ser fácil reflejar en las cartas náuticas.

En esas zonas se precisa la experiencia de otro técnico para maniobrar el buque con seguridad. Conocidos como “Prácticos”, estos profesionales, normalmente también capitanes, guiarán a los buques a través de pasos estrechos, zonas de poca profundidad y en las zonas costeras peligrosas al entrar o salir de un puerto hasta mar abierto.

Aportan el conocimiento detallado de un puerto, canal o río concreto y asesoran al capitán del buque, quien conserva en todo momento el mando del buque, aunque en muchos puertos y zonas peligrosas, el practica sea obligatorio.

En algunas zonas, como el Mar del Norte y el Canal de la Mancha, de denso tráfico y que tienen muchos bancos de arena, hay prácticos que operan en una zona más amplia y asisten a los capitanes en su tránsito, a veces durante varios días, a modo de consultores de navegación.

Una parte especialmente peligrosa del trabajo del práctico es embarcar y desembarcar del buque, lo que puede hacer por medio de una pequeña embarcación y una escala, a veces de más de 12 m de altura, hasta la cubierta de los grandes petroleros y portacontenedores. Otras veces pueden llegar y partir en helicóptero.

REMOLCADORES

Cuando los buques llegan a puerto, su maniobrabilidad puede ser insuficiente para evolucionar en el espacio restringido de las dársenas y el capitán puede no estar familiarizado con el entorno del puerto.

Para asegurar que el buque llega y sale de su atraque con seguridad, los puertos emplean los servicios de una o más empresas que operan Remolcadores.

El remolque es un elemento importante de la operación segura y eficiente de los puertos en todo el mundo, con miles de movimientos de buques que son auxiliados cada día por una numerosa flota internacional de remolcadores.

Proyectados para conducir o auxiliar a los buques o barcasas en sus movimientos, estos buques son pequeños pero comparativamente muy potentes.

La tarea que realizan, al empujar o tirar de los buques puede parecer sencilla, pero en realidad exige una notable experiencia por parte del patrón del remolcador.

Sus potentes motores le proporcionan un elevado tiro a punto fijo, sin pérdida de maniobrabilidad.

Los remolcadores se utilizan también en varios países europeos y en los EEUU para empujar largos trenes de barcas a lo largo de ríos o canales navegables interiores.

Los remolcadores oceánicos están en primera línea en las tareas de salvamento en la mar, rescate, extinción de incendios y prevención de la contaminación.

Sus operaciones pueden ser tan diversas como prestar asistencia a buques en dificultades o remolcar una plataforma off-shore.

RECICLAJE DE RESIDUOS

Incluso en viajes cortos, los buques generan una cantidad sorprendente de residuos que se deben almacenar a bordo hasta el siguiente puerto de escala. Y, en esta época de elevadísima concienciación medioambiental, la forma en que se recogen y reciclan estos residuos en el puerto es extremadamente importante.

Hoy día hay muchas normas nacionales, regionales e internacionales que establecen la forma de hacerlo correctamente.

En Europa, por ejemplo, existe una Directiva que establece que cada puerto debe disponer de unas instalaciones y un plan de recogida y gestión de residuos.

Los buques deben informar al puerto con antelación sobre los residuos que llevan a bordo y que necesitan descargar y pagar una tasa obligatoria para contribuir a los costes en que la Autoridad Portuaria debe incurrir para disponer las instalaciones de recogida.

Estos servicios pueden incluir la recogida, tratamiento y reciclaje de basuras, residuos oleosos de sentinas, e instalaciones de incineración.

Incluso con los residuos no peligrosos puede haber circunstancias inesperadas, por ejemplo, las basuras compactadas y depositadas cerca del muelle se deben cubrir inmediatamente, para evitar que aves, como las gaviotas, puedan comer basuras y contaminar el país con alguna enfermedad no nativa de la zona.

SALVADORES

Mediante las normas internacionales y las inspecciones constantes de su cumplimiento, el sector marítimo hace todo lo posible para proteger a los buques y tripulaciones de todo peligro. Pero, lamentablemente, a veces, a pesar de todos los esfuerzos, las cosas pueden salir mal.

Cuando un buque se encuentra en dificultades, el armador pide ayuda a una empresa profesional, especializada en salvamento marítimo para rescatar el buque, la tripulación y la carga y, al mismo tiempo, evitar la contaminación marina.

Ya se trate de fuego o de un naufragio, varada o abordaje, los salvadores proporcionan unos servicios esenciales para la comunidad marítima y sus aseguradores que incluyen remolque, recuperación de la carga, prevención de contaminación, etc.

Los salvadores necesitan una variedad de especialistas con experiencia: marinos, buzos e ingenieros, que deben estar familiarizados con diversos tipos de equipos como remolcadores, grúas flotantes, sistemas de corte y soldadura submarina, etc.

La forma de contratación que más frecuentemente se usa en el salvamento marítimo se define como “no cure-no pay” (si no hay salvamento, no hay pago) llamado Lloyd’s Open Form.

Bajo este contrato, el salvador recibe a cambio de sus servicios una parte del valor salvado (el valor del buque, la carga y el combustible). Históricamente, si no se recuperaba nada del buque o la carga, no había pago. Pero, en los últimos años, al haber cambiado la actitud ante el medio ambiente, se han modificado estas condiciones de modo que el salvador se puede asegurar de que se cubren al menos sus gastos si se trata de operaciones de alto riesgo o con poco valor.

SEGURO MARÍTIMO

Todas las mercancías que transportan los buques tienen valor, ya sea un contenedor lleno de microchips procedentes de Japón o una cómoda de cajones que entusiasmó a un turista de vacaciones en Australia.

Los propietarios de ambas cargas asignarán un valor a sus mercancías, ya sea comparativamente grande o pequeño. Si ocurriese algo inesperado a esa carga o a todo el buque, los propietarios del buque y de las mercancías no querrían perder su valor y desearían tener una cobertura financiera.

El Seguro Marítimo, la forma más antigua de seguro, protege a los armadores y a los cargadores frente a la pérdida del buque o la carga.

Típicamente, el propietario de la carga será compensado por cualquier pérdida o daño a la misma causado por el fuego, naufragio, etc., pero no por las pérdidas que legalmente pueda reclamar al transportista.

Por su parte, el seguro del buque se divide en dos tipos de coberturas: “Casco y Máquinas” y “Protección e Indemnización”. Otras formas de seguro marítimo están diseñadas para cubrir otros riesgos, tales como el coste de retrasos producidos por huelgas o por la navegación del buque en zonas afectadas por guerras.

SEGURO DE CASCO Y MÁQUINAS

Los armadores aseguran los buques y sus equipos contra los riesgos de daño o pérdida contratando un seguro de Casco y Máquinas.

Pagan una prima anual por esta cobertura y se comprometen a cumplir una serie de condiciones.

Muchos aseguradores exigen, por ejemplo, que el armador mantenga el buque bajo la Clasificación de una Sociedad miembro de IACS.

El armador también debe cumplir todos los requerimientos de su Estado de bandera, manteniendo siempre certificados estatutarios válidos, incluyendo los relativos a la tripulación y equipo.

Las políticas de seguro de Casco y Máquinas de las diferentes compañías aseguradoras incluyen cierto número franquicias deducibles de cada reclamación y los armadores con mal historial de reclamaciones es probable que tengan que aceptar mayores franquicias.

CLUBES DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN (P&I)

Los Clubes de P&I Clubs son asociaciones mutualistas que proporcionan cobertura de responsabilidad civil frente a terceros a los armadores que son miembros de los mismos, sin relación con el seguro de casco y máquinas.

Sus coberturas pueden incluir daños o pérdida de carga, daños a personas, contaminación, remoción de restos de naufragios y gestión de accidentes.

Cada miembro del Club es, a la vez, asegurado por el mismo y asegurador de otros miembros aunque, con arreglo a la ley, es el Club, y no sus miembros, el que proporciona la cobertura.

Los miembros abonar unas primas fijas (llamadas “cuotas”) a su Club y aceptan pagar cuotas adicionales si el resultado de explotación del Club es negativo.

Además, los Clubes pagan una parte de cada reclamación, pero mantienen un sistema coaseguro, a través del llamado Grupo Internacional, para poder hacer frente a grandes reclamaciones, y contratan conjuntamente un sistema de reaseguro en varias “capas”, que permitiría potencialmente hacer frente a reclamaciones de hasta 2.050 millones de dólares

SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Los buques no sólo deben afrontar en ocasiones condiciones meteorológicas extremas, sino que están sometidos en su vida diaria, incluso en condiciones normales, a esfuerzos muy importantes, por el efecto combinado de su peso y el de su carga, junto con los movimientos de la mar. Por eso es vital que se proyecten y construyan para ser capaces de resistir las peores condiciones posibles en el entorno marino y en su tipo de operación.

Además, es crucial que sean objeto de un mantenimiento cuidadoso a lo largo de toda su vida para preservar su integridad estructural.

Las Sociedades de Clasificación son organizaciones no gubernamentales que establecen y ponen en práctica Reglas aplicables durante la construcción y el mantenimiento de los buques con vistas a asegurar su seguridad.

Llevan a cabo un programa de inspecciones durante la construcción y, a partir de la entrega, durante toda la vida del buque, para verificar que se cumplen las Reglas en todos los aspectos y que la estructura del buque se mantiene segura.

Algunos países tienen sus propias sociedades de clasificación, que suelen trabajar en colaboración con la Administración marítima.

Las diez principales sociedades de clasificación constituyen una Asociación (IACS), con sede en Londres.

Muchas aseguradoras marítimas ponen como condición para dar su cobertura que los buques estén clasificados por una sociedad miembro de IACS.

VETTING

La competencia en el mercado mundial del transporte marítimo de hidrocarburos induce a que los fletadores, operadores de terminales marítimos petroleros, armadores, autoridades portuarias y todos quienes estén involucrados en la industria marítima del transporte del petróleo y sus derivados, adopten el Vetting como la herramienta para supervisar la seguridad y/o prevenir la contaminación que podría causar el transporte de crudo y así determinar la evaluación e identificación de riesgos; todo esto con el fin de evitar buques con bajos estándares técnicos y operativos.

Los armadores y operadores de los buques con el cumplimiento de estos criterios de seguridad establecidos por el vetting de las Oil Majors (Petroleras Mayores), garantizan que su nave esté apta para ser utilizada en el transporte de la carga.

Esta labor de inspección – vetting – se realiza con un amplio equipo de inspectores con experiencia técnica y operativa en el transporte marítimo, los que tiene capacidad de vetar aquel buque que no reúna las características adecuadas. Este procedimiento de inspección se centra en aspectos relevantes cómo son la edad del buque, armador, bandera, última inspección en dique, Sociedad de Clasificación, características y experiencia de la tripulación, funcionamiento de los equipos de seguridad y prevención de la contaminación, sistema de carga y lastre, equipos contra incendios, etc.

El inspector del vetting coordinará la inspección con la información que le facilite el consignatario del buque. Estas inspecciones cubren principalmente las siguientes secciones:

- a) Certificados, documentación e información.
- b) Tripulación y nivel de certificados.

- c) Dirección de los equipos de seguridad.
- d) Prevención de polución.
- e) Equipos salvavidas.
- f) Equipos de extinción de fuego.
- g) Sistemas de carga y de lastre.
- h) Sistema de gas inerte.
- i) Cow/gas/chemical.
- j) Equipo de amarre.
- k) Equipo de puente y procedimientos.
- l) Equipo de radio y SMSSM.
- m) Sala de máquinas.
- n) Líneas de carga.
- o) Apariencia general.
- p) Nivel de operativa.

FLOPEC EP participa activamente en el sistema de inspecciones del programa OCIMF – SIRE (Ship Inspection Report) en cuya base de datos, constan los reportes de inspección realizadas a los buques, constituyendo una fuente importante de información técnica y operativa para todos los usuarios y miembros de OCIMF (Oil Companies International

Marine Forum); de esta manera logra FLOPEC EP mantenerse como empresa elegible para ser contratada por las Oil Majors.

OTRAS DEFINICIONES

ARMADOR REGISTRADO (OWNER).-

Entidad que posee el dominio del buque, que lo tiene registrado a su nombre y puede entregarlo a un tercero para su operación comercial.

ARMADOR COMERCIAL (DISPONENT OWNER).-

La persona o compañía que tiene el control comercial sobre la operación del buque sin ser el armador registrado (dueño) Esto puede darse a través de contratos de *Time Charter o Bareboat*.

FLETADOR - CHARTEADOR (CHARTERER).-

Es una persona o entidad que requiere los servicios de transporte marítimo sea para un viaje específico o por un período determinado de tiempo

CORREDOR COMERCIAL (SHIP BROKER).-

Entidad o persona conocedora del negocio marítimo, que actúa como contacto entre el armador y el charreador ayudando a llegar a un acuerdo entre las partes, beneficioso para los dos.

COMISIÓN DEL CORREDOR COMERCIAL (BROKERAGE).-

Honorarios cobrados por el broker por sus servicios; la comisión es por cuenta del armador y no del charreador

FLETE (FREIGHT).-

Es el valor que se cobra por llevar una carga de un puerto a otro. Mediante dicho valor el armador debe recuperar todos los costos incurridos para prestar el servicio de dicho viaje, tanto costos fijos (tripulación, mantenimiento, seguros, certificados, depreciaciones) como variables (combustibles, gastos de puerto, pasos de canal, etc.). En este caso se cobra adicionalmente solo requerimientos específicos del cliente como por ejemplo calentamiento de carga.

FLETAMENTO (HIRE).-

Es el valor que se cobra en base a una tarifa diaria o mensual por un contrato de fletamento a tiempo de un buque. Mediante dicho valor armador debe recuperar los costos fijos del buque, los costos variables son a cargo del charveedor.

DEMORAJE (DEMURRAGE).-

Es el valor adicional al flete que el charveedor deberá pagar al armador en el caso de que en las maniobras de carga y descarga se utilice un mayor tiempo al estipulado en el contrato de transporte por viaje por responsabilidad atribuible al charveedor. El valor es calculado en base a una tarifa diaria establecida en el contrato, la misma que se aplica proporcionalmente al tiempo en exceso utilizado.

PRONTITUD (DESPATCH).-

Compensación pagada por el armador al charveedor como un premio cuando las maniobras de carga o descarga se completan en un menor tiempo al estipulado en el contrato. De igual manera se aplica en base a una tarifa diaria establecida y debe expresamente haberse acordado en el contrato para que se pueda aplicar.

CONTRATO DE FLETE/FLETAMENTO (CHARTER PARTY).-

Acuerdo escrito entre el armador y el charveedor mediante el cual el buque es fletado sea a tiempo o por viaje y en el cual se detallan todos los términos, condiciones y excepciones incluidas en el contrato.

TIEMPO DE PLANCHA (LAY TIME/LAY DAYS).-

Tiempo de plancha, es el tiempo total que un buque estuvo trabajando en puerto y se utiliza para calcular las demoras o los premios a que dé lugar de acuerdo a las condiciones del contrato.

ACUERDO COMERCIAL (POOL).-

Es la unión de diferentes compañías dedicadas al mismo o similar tipo de negocio con el objetivo de maximizar ganancias, minimizar pérdidas, mitigar el riesgo y limitar la competencia entre ellas a través de una operación conjunta de un negocio común.

PUERTO DE CARGA (LOADING PORT).-

Es el puerto en el que recoge (levanta) la carga.

PUERTO DE DESCARGA (DISCHARGE PORT).-

Es el puerto en el que se entrega la carga.

ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE REGULAN EL NEGOCIO NAVIERO

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI) es, sin duda, el organismo más importante de los que gobiernan lo que ocurre en los mares.

Un buque se puede ver afectado por las normas y reglamentaciones de docenas, si no más, de países al hacer escala en diferentes puertos, así como por la nacionalidad de sus tripulantes y sus propietarios. Por tanto, es vital que existan unas normas internacionales que regulen el transporte marítimo y que éstas sean aceptadas y aplicadas por todos los países.

El convenio que creó la OMI en 1948 fue un hito fundamental. Cuando la OMI se reunió por primera vez, en 1959, su principal tarea fue desarrollar y mantener un marco regulatorio completo para el transporte marítimo.

Hoy, este encargo inicial se ha ampliado para incluir seguridad, aspectos jurídicos, cooperación técnica, problemática medioambiental y protección frente a actos ilícitos.

Para hacer posible un trabajo eficiente por un conjunto de 167 Estados miembros, la OMI cuenta con varios comités y subcomités que se reúnen cada año para actualizar las normas existentes y adoptar otras nuevas.

Es la única agencia de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)

El transporte marítimo vive y respira gracias al movimiento del comercio mundial, y viceversa. Si no fuese por el transporte marítimo, el comercio mundial, tal y como hoy lo conocemos, no sería posible.

Consecuentemente, cualquier cambio o distorsión del comercio mundial tiene implicaciones en el sector marítimo, a una escala que depende del alcance e intensidad de dicha alteración.

Debido a esta relación simbiótica, los trabajos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) son seguidos muy de cerca por el sector marítimo.

La OMC es la única organización internacional dedicada a establecer las reglas globales del comercio entre los Estados y su misión es mantener unos flujos comerciales tan abiertos, libres y predecibles como sea posible.

Su instrumento clave son acuerdos que se negocian y firman por una gran mayoría de los países del mundo y son ratificados por sus parlamentos. Estos acuerdos obligan a los gobiernos a mantener sus políticas comerciales dentro de ciertos límites, para facilitar la labor a exportadores e importadores.

Un aspecto del trabajo de la OMC que es especialmente importante para el sector marítimo es el área de los aranceles o derechos aduaneros sobre las importaciones de mercancías, una medida de carácter proteccionista sobre los productores nacionales pero que reduce y dificulta el comercio internacional.

La OMC trabaja para reducir los aranceles y, con ello, facilitar el desarrollo del comercio.

La OMC también produce informes nacionales sobre el comercio de cada uno de sus Estados miembros y una base de datos muy completa accesible libremente en internet.

ORGANIZACIÓN HIDROGRÁFICA INTERNACIONAL (OHI)

Para la seguridad de la navegación resulta esencial disponer de unos sondeos hidrográficos y cartas de navegación adecuados y precisos en las rutas marítimas.

Los capitanes y los gestores de puertos y terminales se apoyan en esta información para tomar decisiones sobre el atraque, maniobra y navegación de los buques.

Las cartas náuticas elaboradas con datos de hace diez años pueden estar ya desfasadas, debido a cambios en la geografía del fondo marino o la introducción de nuevas estructuras off-shore.

La misión de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) es apoyar la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente asegurándose de que los datos recogidos en los sondeos sean tan precisos como sea posible.

Para ello, coordina las actuaciones de las oficinas hidrográficas nacionales, incentivando la adopción de métodos fiables y eficientes para llevar a cabo los sondeos y, muy importante, para promover la mayor uniformidad posible en las cartas y documentos náuticos.

El incansable trabajo de la OHI para alcanzar la mayor estandarización en los servicios y sondeos y en los documentos náuticos ha conseguido que sus miembros adopten sistemas uniformes en la representación, nomenclatura y códigos de símbolos y colores en las cartas que producen, algo que resulta fundamental para la navegación.

Con el tamaño creciente de los buques, los cambios en las rutas marítimas y la siempre creciente presión por la conservación del medio ambiente, unos datos hidrográficos precisos son ahora más necesarios que nunca.

FORO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE LAS COMPAÑÍAS PETROLERAS (OCIMF)

Transportar y manipular crudo y productos del petróleo es una tarea difícil que debe ser realizada por empresas especializadas y experimentadas que sean muy conscientes de los riesgos asociados a una manipulación o transporte incorrectos.

La elevadísima demanda de transporte marítimo de estos productos en la sociedad moderna hace que las responsabilidades de estas empresas sean extraordinariamente serias.

Por este motivo, las empresas petroleras con intereses en el transporte y las terminales marítimas de carga o descarga de crudo y productos del petróleo apoyan voluntariamente al Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF), que aspira a ser la máxima autoridad de autorregulación de este sector para conseguir una gestión segura y responsable de petroleros y terminales, promoviendo para ello una constante mejora de las normas de proyecto y de operación.

En la década de 1990, OCIMF dio un paso muy importante para la mejora de la seguridad en este sector con la introducción del Programa de Informes sobre Inspecciones de Buques (SIRE).

Dirigido originalmente a prevenir problemas con buques subestándar, el SIRE es hoy día una herramienta de evaluación de los riesgos de los buques petroleros que se fundamenta en una enorme base de datos actualizados sobre los buques petroleros.

OCIMF ha producido también más de 50 directrices técnicas y operacionales para mejorar la seguridad en la industria petrolera.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS

Las importaciones y exportaciones están sujetas, en muchos casos, al pago de derechos arancelarios. Por eso, los servicios de Aduanas desempeñan un papel importante en el comercio y transporte marítimo.

Pero el papel de las Aduanas va más allá de ser un simple recaudador de esos impuestos.

Con frecuencia se les conoce como “administradores del comercio” y se ven implicados en la elaboración de estadísticas de comercio internacional, el control del cumplimiento de las normas comerciales y el refuerzo de la seguridad de la cadena de suministro, todo ello para ayudar a proteger a la sociedad, el medio ambiente y la herencia cultural.

La Organización Mundial de Aduanas es la única institución intergubernamental dedicada a regular los controles aduaneros y ha trabajado incansablemente a lo largo de los años para desarrollar normas aduaneras, simplificar y armonizar los procedimientos de control y mejorar la seguridad a lo largo de toda la cadena de suministro.

Ha intentado eliminar procedimientos obsoletos e ineficientes y ayudado a tomar acciones contra actividades ilícitas a través de las fronteras.

Uno de sus éxitos más notables ha sido el desarrollo de un sistema armonizado de descripción y codificación de mercancías, que constituye una base común para la clasificación y recolección de los derechos aduaneros.

También ha sido pionera en el desarrollo de una serie de convenios y códigos para mejorar los procedimientos aduaneros. Por ejemplo, ha desarrollado su Marco Seguro de Normas Aduaneras (SAFE), cuyo fin es reforzar la seguridad a lo largo de la cadena de suministro.

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN (IACS)

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) es el conjunto de diez de entre las más de 50 organizaciones de todo el mundo que clasifican los buques.

En conjunto clasifican alrededor del 94% del tonelaje de la flota mercante dedicada al comercio mundial. Bajo el lema de “Buques seguros y mares limpios”, IACS hace una contribución única a la seguridad marítima y a la autorregulación del sector, por medio de soporte técnico, inspección del cumplimiento de las normas, investigación y desarrollo.

IACS, a veces en colaboración con otras sociedades de clasificación no pertenecientes a la misma, establecen y aplican normas comunes para el proyecto, construcción, mantenimiento e inspección de buques y estructuras marinas, que se publican bajo el nombre de “Reglas”.

Es importante, y IACS insiste en ello, las sociedades de clasificación no son garantes de la seguridad de las vidas o de las propiedades o de la navegabilidad de un buque” porque no tienen control sobre la forma en que se opera y mantiene el buque en cada momento, entre una y otra inspección.

Es posiblemente más fácil explicar el papel de las Sociedades de Clasificación describiendo lo que NO hacen, porque hay muchos malentendidos sobre ellas.

Una sociedad de clasificación no proyecta un buque, ni lo construye, ni lo arma, ni lo opera, mantiene, repara, financia, asegura o fleta.

Es una organización independiente que no tiene intereses comerciales directos en ninguno de esos campos de actividad.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)

Como agencia de las Naciones Unidas que reúne a los representantes de los gobiernos, de los empresarios y de los trabajadores, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) es el organismo responsable a nivel global de establecer y supervisar las normas laborales en todo el mundo.

Fue creada en 1919, en el tratado de Versalles y persigue el lema de que sólo se puede conseguir y mantener una paz mundial duradera si se basa en la justicia social.

El trabajo de la OIT es extremadamente importante para un sector, como el marítimo, que emplea a millones de personas.

Entre los programas que la OIT tiene en marcha relacionados con el mismo, se incluyen el Programa Internacional para la Promoción del Trabajo Decente en el Sector Marítimo y el Programa de Desarrollo de los Trabajadores Portuarios.

Desde 1920, la OIT ha adoptado más de 60 normas marítimas que regulan las condiciones generales de empleo, edad mínima para trabajar, seguridad e higiene laboral, seguridad y protección social, formación, etc.

Una de las mayores contribuciones de la OIT a las prácticas laborales en el mundo marítimo fue aprobada en 2006, cuando 178 Estados adoptaron el Convenio Laboral Marítimo, 2006.

Este convenio establece requisitos mínimos para el trabajo de los marinos a bordo y contiene reglas sobre condiciones de empleo, horas de trabajo y descanso, acomodación, instalaciones de descanso y recreo, alimentación, protección de la salud y cuidados médicos, así como protección social.

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)

Constituida en 1964, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) realiza la función de promover que los países en vías de desarrollo se integren en la economía mundial por medio de una “integración favorable al desarrollo”.

Ha desarrollado una amplia base de conocimiento sobre la cual ayuda a diseñar políticas para favorecer el desarrollo, todo ello con un compromiso de sostenibilidad.

La UNCTAD es bien conocida en el sector marítimo por su reputado Informe Anual sobre el Transporte Marítimo que viene publicando desde 1968.

Este informe incluye datos y estadísticas de gran interés sobre la evolución del comercio marítimo mundial en sus principales subsectores: graneles líquidos, graneles sólidos y contenedores. Pero la obtención e investigación de estos datos es sólo una parte de la tarea diaria de la UNCTAD.

También actúa como un foro de debate intergubernamental y proporciona asistencia técnica a la medida de los países en desarrollo, trabajando con los gobiernos y otras instituciones, organizaciones no gubernamentales, empresariales y sindicales, y universidades de todo el mundo.

Tiene también una larga experiencia en el apoyo a la gestión portuaria, análisis de mercados, políticas de promoción de importaciones y exportaciones, más con la labor de un facilitador que de un regulado.

REGLAMENTACIÓN MARÍTIMA



Ningún sector puede operar al margen de la ley, y el marítimo no es una excepción.

Hay numerosas normas y reglamentos de carácter nacional, regional e internacional que se aplican a los armadores y navieros para asegurar que lleven a cabo sus operaciones de una forma segura.

Estas normas van desde señalar los intervalos entre inspecciones de la estructura del buque y especificar lo que se debe hacer con los residuos generados a bordo, hasta la composición de los combustibles marinos y cómo asistir a buques en dificultades.

CONVENIOS

ADOPCIÓN, ENTRADA EN VIGOR, ADHESIÓN, ENMIENDA, APLICACIÓN Y PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN TÁCITA DE UN CONVENIO

La revolución industrial de los siglos XVIII y XIX y el auge del comercio internacional que estas trajeron aparejado dieron lugar a la adopción de una serie de tratados internacionales relativos al transporte y la seguridad marítimos. Entre los temas sobre los que versan estos instrumentos figuran el arqueo, la prevención de abordajes, la señalización y otros. Ya a finales del siglo XIX se había sugerido la creación de un órgano marítimo internacional permanente que se encargase de esas medidas y otras que pudieran adoptarse en el futuro. Si bien el plan no se llevó a cabo, la cooperación internacional prosiguió durante el siglo XX, con la adopción de una cantidad aun mayor de tratados de alcance internacional.

Cuando se constituyó la OMI, en 1958, ya se habían elaborado varios convenios internacionales importantes, en particular, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1948, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, así como convenios relativos a las líneas de carga y a la prevención de los abordajes en el mar. La OMI recibió el mandato de garantizar la actualización de la mayoría de esos convenios. También se le confió la tarea de elaborar nuevos convenios a medida que las circunstancias lo exigieran.

La constitución de la OMI coincidió con un periodo de profundos cambios en el transporte marítimo mundial, por lo que, desde un principio, la Organización tuvo que desarrollar una gran labor para elaborar nuevos convenios y garantizar que los instrumentos existentes se mantuvieran actualizados al mismo ritmo que evolucionaba la tecnología del transporte marítimo. Actualmente, la Organización tiene a su cargo más de 50 convenios y acuerdos internacionales y ha adoptado numerosos protocolos y enmiendas.

ADOPCIÓN DE UN CONVENIO

Se trata de la etapa del proceso en la cual la OMI participa más activamente como Organización. Así, esta cuenta con seis órganos que participan en la adopción o implantación de los convenios. La Asamblea y el Consejo son los órganos principales, y los comités, que participan en esta etapa del proceso son, a saber, el Comité de seguridad marítima, el Comité de protección del medio marino, el Comité jurídico y el Comité de facilitación. En el seno de esos órganos, los Estados Miembros examinan las novedades que se producen en el ámbito del transporte marítimo y de otros sectores conexos, y en cualquiera de ellos se puede plantear la necesidad de elaborar un nuevo convenio o de introducir enmiendas a los instrumentos existentes.

ENTRADA EN VIGOR

La adopción de un convenio no es sino la conclusión de la primera etapa de un largo proceso. Antes de que el convenio entre en vigor, es decir, antes de que sea obligatorio para los gobiernos que lo han ratificado, ha de ser aceptado oficialmente por los distintos gobiernos.

FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

Los términos firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se refieren a algunos de los métodos mediante los cuales un Estado puede manifestar su consentimiento en obligarse por un tratado.

FIRMA

El consentimiento se puede manifestar mediante la firma cuando:

- El tratado disponga que la firma tendrá ese efecto;
- Conste de otro modo que los Estados negociadores han convenido que la firma tenga ese efecto;
- La intención del Estado de dar ese efecto a la firma se desprenda de los plenos poderes de su representante o se haya manifestado durante la negociación (Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969, artículo 12.1).

Un Estado podrá asimismo firmar un tratado "a reserva de ratificación, aceptación o aprobación". En tales circunstancias, la firma no implica el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado, aunque lo obliga a abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin del tratado mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado (Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, artículo 18 a)).

FIRMA A RESERVA DE RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN O APROBACIÓN

La mayoría de los tratados multilaterales contienen una cláusula en la que se establece que un Estado podrá manifestar su consentimiento en obligarse por el instrumento mediante la firma a reserva de ratificación.

En tal caso, la firma por sí sola no será suficiente para obligar al Estado, y será necesario, tras la firma, depositar un instrumento de ratificación en poder del depositario del tratado.

Esta opción de manifestar el consentimiento en quedar obligado mediante la firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación tuvo su origen en una época en que las comunicaciones internacionales no eran inmediatas, como sí lo son ahora.

Se trataba de una manera de asegurarse de que el representante de un Estado no excediera sus facultades o instrucciones respecto de la elaboración de un determinado tratado. Los términos “aceptación” y “aprobación” significan esencialmente lo mismo que ratificación, pero revisten menos formalidad y no tienen carácter técnico, y posiblemente los prefieran algunos Estados que podrían encontrar dificultades de carácter constitucional con el término "ratificación".

En la actualidad muchos Estados se deciden por esta opción, en especial en lo que atañe a tratados multinacionales, ya que les ofrece la oportunidad de lograr la promulgación de la legislación necesaria y de satisfacer otras condiciones de tipo constitucional antes de contraer las obligaciones propias de un tratado.

Las condiciones para manifestar el consentimiento mediante la firma a reserva de aceptación o aprobación son muy similares en sus efectos a las condiciones relativas a la ratificación. Ello se ve confirmado por el artículo 14.2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, en el que se establece que: "El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la aceptación o la aprobación en condiciones semejantes a las que rigen para la ratificación".

ADHESIÓN

La mayoría de los tratados multinacionales quedan abiertos a la firma durante un periodo determinado. La adhesión es el método utilizado por un Estado para pasar a ser parte en un tratado que no firmó mientras este estaba abierto a la firma.

Técnicamente, la adhesión supone que el Estado de que se trate debe depositar un instrumento de adhesión en poder del depositario. En el artículo 15 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se establece que el consentimiento manifestado mediante la adhesión es posible cuando el tratado así lo dispone, o cuando conste de otro modo que los Estados negociadores han convenido, o ulteriormente convinieron, que puede manifestarse tal consentimiento mediante la adhesión.

ENMIENDAS

Actualmente, la tecnología y las técnicas del sector del transporte marítimo evolucionan muy rápidamente. En consecuencia, no sólo se necesitan nuevos convenios, sino que es preciso mantener actualizados los ya existentes. Por ejemplo, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), 1960, ha sido enmendado, tras su entrada en vigor en 1965, en seis oportunidades, a saber, en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 y 1973. En 1974 se adoptó un convenio totalmente nuevo al que se incorporaron aquellas enmiendas (y otras modificaciones menores), el cual, a su vez, ha sido modificado en numerosas ocasiones.

En los primeros convenios, las enmiendas entraban en vigor tan solo después de haber sido aceptadas por una determinada proporción de los Estados Contratantes que, por lo general, era de dos tercios. De ordinario, esto significaba que se necesitaban más aceptaciones para

enmendar un convenio que las que habían sido necesarias en un principio para que entrase en vigor, especialmente cuando el número de Estados Parte en un convenio era muy elevado.

En la práctica, el requisito porcentual causaba grandes demoras en la entrada en vigor de las enmiendas. Para remediar esa situación, se arbitró en la OMI un nuevo procedimiento de enmiendas. Este procedimiento se ha aplicado en el caso de instrumentos tales como el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, y el Convenio SOLAS, 1974, los cuales incorporan un procedimiento que entraña la "aceptación tácita" de las enmiendas por parte de los Estados.

En lugar de disponer que una enmienda entre en vigor tras ser aceptada, por ejemplo, por dos tercios de las Partes, en el nuevo procedimiento de "aceptación tácita" se establece que la enmienda entrará en vigor en un momento determinado a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes hayan formulado objeciones.

En el caso del Convenio SOLAS 1974, cualquier enmienda a la mayor parte de los anexos (que constituyen las partes técnicas del convenio) "se considerará aceptada [...] al término de los dos años siguientes a la fecha en que fue enviada a los Gobiernos Contratantes ...", a menos que la enmienda sea rechazada por más de un tercio de los Gobiernos Contratantes, o un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. El Comité de seguridad marítima puede modificar este periodo con un límite mínimo de un año.

Tal como se esperaba, el procedimiento de "aceptación tácita" ha acelerado notablemente el proceso de enmienda. Así, las enmiendas entran en vigor en un plazo que por lo general oscila entre 18 y 24 meses. En contraste, ninguna de las enmiendas aprobadas respecto del Convenio SOLAS 1960 entre 1966 y 1973 recibió el número suficiente de aceptaciones para cumplir los requisitos relativos a la entrada en vigor.

APLICACIÓN

La aplicación de los convenios de la OMI corre a cargo de los Gobiernos de las Partes. Los Gobiernos Contratantes aplican las disposiciones de los convenios de la OMI en la medida en que afecten a sus propios buques y también establecen las sanciones por infracción de las mismas, cuando sea el caso. Pueden tener también ciertas facultades respecto de los buques de otros Gobiernos.

En algunos convenios se exige llevar a bordo determinados certificados que demuestren que los buques han sido objeto de inspección y cumplen las normas exigidas. Normalmente, esos certificados son aceptados por las autoridades de otros Estados como prueba de que el buque en cuestión cumple la norma exigida, aunque en algunos casos pueden adoptarse otras medidas. Por ejemplo, en el Convenio SOLAS 1974, se dispone que "el funcionario que realice la visita tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para el pasaje o la tripulación". Esto puede ocurrir cuando "haya claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores del certificado".

Lógicamente, una inspección de esta naturaleza tendría lugar dentro de la jurisdicción del Estado rector del puerto. Pero cuando ocurre una infracción en aguas internacionales, la responsabilidad de imponer una sanción corresponde al Estado de abanderamiento. Ahora bien, en el caso de que ocurra una infracción dentro de la jurisdicción de otro Estado, ese Estado podrá incoar procedimientos de conformidad con su propia legislación o bien proporcionar detalles de la infracción al Estado de abanderamiento con el fin de que este último pueda adoptar las medidas apropiadas.

A tenor de lo dispuesto en el Convenio relativo a la intervención en alta mar, 1969, los Estados Contratantes están facultados para adoptar medidas contra buques de otros países

que hayan participado en un accidente o hayan sido dañados en alta mar si existe grave riesgo de contaminación por hidrocarburos a consecuencia de ello. La forma en que pueden ejercerse tales facultades está muy claramente definida y, en la mayoría de los convenios, el Estado de abanderamiento es el que tiene la responsabilidad primordial de aplicar los convenios en lo que se refiere a sus propios buques y a su personal.

La organización en sí no está facultada para hacer cumplir los convenios. Sin embargo, se ha conferido a la OMI la facultad de evaluar los procedimientos de formación, examen y certificación de las Partes Contratantes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), 1978. Este fue uno de los cambios más importantes introducidos al Convenio en el marco de las enmiendas de 1995, las cuales entraron en vigor el 1 de febrero de 1997. Los Gobiernos tienen que proporcionar la información pertinente al Comité de seguridad marítima de la OMI, que juzgará si el país en cuestión cumple las prescripciones del Convenio o no.

RELACIÓN ENTRE CONVENIOS E INTERPRETACIÓN

Algunas materias se tratan en más de un tratado. Así pues, surge entonces la interrogante sobre cuál de ellos debe prevalecer. En el artículo 30 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados se establecen normas relativas a la relación entre los tratados sucesivos concernientes a la misma materia. Asimismo, en los artículos 31, 32 y 33 de dicha Convención se pueden encontrar respuestas a todas las preguntas planteadas con respecto a la interpretación de los tratados. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin. Cuando un tratado haya sido autenticado en dos o más

idiomas, el texto hará igualmente fe en cada idioma, a menos que el tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos.

LEYES UNIFORMES Y NORMAS SOBRE CONFLICTO DE LEYES

Se ha logrado uniformizar una parte sustancial del derecho marítimo mediante la concertación de convenios internacionales. Sin embargo, no todos los Estados son Partes en todos los convenios, y en los convenios existentes no siempre se abordan todas las cuestiones relacionadas con un tema específico. Así, en esos casos, es preciso contar con normas sobre conflictos de leyes que permitan resolver cuál es la legislación nacional aplicable. Este tipo de normas puede encontrarse bien en un tratado, bien en las legislaciones nacionales, como sucede en la mayoría de los casos.

CATEGORÍAS

La mayoría de los convenios adoptados bajo los auspicios de la OMI, o respecto de los cuales la Organización tiene responsabilidades, se dividen en tres categorías principales.

El primer grupo se refiere a la seguridad marítima; el segundo a la prevención de la contaminación del mar; y el tercero a la responsabilidad e indemnización, especialmente respecto de los daños derivados de la contaminación. Además de estas categorías principales, existen otros convenios que se refieren a facilitación, arqueo, actos ilícitos contra el transporte marítimo y salvamento, etc.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA EN EL MAR (SOLAS).-

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914.

En los convenios SOLAS se ha prestado atención a muchos aspectos de la seguridad en el mar. La versión de 1914, por ejemplo, incluía capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios.

Estos temas todavía siguen figurando como capítulos separados en la versión de 1974. El Convenio de 1914, como el título del mismo indica, trataba primordialmente de la seguridad de la vida humana. El periodo de fines del siglo XIX y principios del XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar, en gran escala, la emigración de Europa a las Américas y a otras partes del mundo. Por lo tanto, los buques de pasaje representaban un medio de locomoción mucho más común de lo que es hoy y, frecuentemente, los accidentes se traducían en gran pérdida de vidas. Durante dicho periodo, la media anual de víctimas a resultas de los accidentes sufridos solamente por buques británicos era de entre 700 y 800.

El suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 (SOLAS) fue el hundimiento del transatlántico Titanic, de la compañía White Star, durante su viaje inaugural en abril de 1912. Más de 1 500 personas perecieron, entre pasajeros y tripulación, y el desastre planteó tantas interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes a la sazón que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos.

A la Conferencia asistieron representantes de 13 países, y el Convenio SOLAS, fruto de la misma, fue adoptado el 20 de enero de 1914.

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1960 determinaría gran parte de la labor técnica de la OMI durante los próximos años. Inicialmente se había pensado mantener actualizado el Convenio SOLAS de 1960 mediante enmiendas cuando entrara en vigor (hecho que ocurrió en 1965). La primera serie de enmiendas fue aprobada en 1966, y a partir de entonces hubo periódicamente otras. Su contenido se resume a continuación:

1966: enmiendas al capítulo II, que tratan de las medidas especiales de seguridad contra incendios en los buques de pasaje.

1967: aprobación de seis enmiendas que tratan de medidas de seguridad contra incendios y de dispositivos de salvamento en determinados buques tanque y buques de carga; radiotelefonía en ondas métricas (VHF) en zonas de gran densidad de tráfico; embarcaciones de carácter innovador; y reparación, transformación y equipamiento de buques.

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

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

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

1973: reglas relativas a dispositivos de salvamento; servicios de escucha radiotelegráfica; escalas de práctico y escalas mecánicas. La enmienda principal consistió en una revisión completa del capítulo VI, que trata del transporte de grano.

El Convenio de **1974** trata de resolver este problema invirtiendo, de hecho, el proceso, pues parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones. El artículo VIII determina que las enmiendas a los capítulos II a VIII del Anexo -en que figuran las disposiciones técnicas del Convenio- se considerarán aceptadas transcurrido un plazo de dos años (o al término de un plazo diferente fijado en el momento de la aprobación) a menos que sean rechazadas, dentro de un periodo especificado, por un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial. El artículo contiene otras disposiciones para la entrada en vigor de las enmiendas, incluido el procedimiento de aceptación expresa, pero en la práctica el procedimiento de aceptación tácita descrito anteriormente constituye el método más rápido y eficaz de asegurar la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo técnico (no referidas al capítulo I) y es el que se utiliza ahora invariablemente.

El objetivo principal del convenio SOLAS, basado en la premisa de la **SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR** es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas.

Los Estados de abanderamiento que hayan adoptado el **CONVENIO SOLAS** son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con sus prescripciones, mediante los oportunos reconocimientos y emisión de los certificados establecidos en el Convenio como prueba de dicho 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 sustancialmente con los requisitos de la Convención, este procedimiento se conoce con el nombre de Inspecciones realizadas por el Estado Rector del Puerto.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (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), organismo especializado de la ONU.

El convenio MARPOL 73/78 (abreviación de polución marina y años 1973 y 1978) se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada desde entonces por numerosas correcciones. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado.

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

Estructura

El convenio consta de una Introducción; el texto del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 el Protocolo de 1978 relativo al Convenio 1973; Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio de 1973 modificado por el Protocolo de 1978 y

Seis Anexos que contienen reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques:

Anexo I.- Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos.

Anexo II.- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel.

Anexo III.- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos. Se trata de un anexo opcional ya que el transporte de mercancías peligrosas está reglado por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

Anexo IV.- Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques.

Anexo V.- Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques.

Anexo VI.- Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques. Este anexo entró en vigor el 19 de mayo de 2005.

En resumen, es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques; su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW)

(Fecha de aprobación: 7 de julio de 1978; entrada en vigor: 28 de abril de 1984; Revisiones sustanciales en 1995 y 2010)

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

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

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

Las enmiendas de 1995 entraron en vigor el 1 de febrero de 1997. Una de las características principales de la revisión fue la división de los anexos técnicos en reglas, que se dividieron en capítulos como anteriormente, así como el nuevo Código de formación al que se trasladaron numerosas reglas de carácter técnico. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento mientras que la Parte B tiene carácter de recomendación.

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

Otro cambio importante fue la prescripción de que las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio. Es la primera vez que se hace un llamamiento de la OMI para actuar en relación con el cumplimiento y la implantación, puesto que en general la implantación corre a cargo de los Estados de abanderamiento y son los Estados rectores de puertos quienes supervisan el cumplimiento. De conformidad con lo establecido en la regla I/7 del capítulo I del Convenio revisado, las Partes tienen que facilitar información pormenorizada a la OMI sobre las medidas administrativas que se han adoptado para garantizar el cumplimiento del Convenio, tales como los planes de estudio y los cursos de formación, los procedimientos de titulación y otros factores importantes para la implantación. Un panel de personas competentes, nombradas por las Partes en el Convenio de formación, examinará esta información y notificará sus conclusiones al Secretario General de la OMI, quien a su vez informará al Comité de seguridad marítima (MSC) acerca de las Partes que cumplen cabalmente las disposiciones del Convenio.

Seguidamente, el MSC elaborará una lista de "Partes respecto de las cuales se ha confirmado el cumplimiento" de conformidad con el Convenio de formación, el cual contiene los siguientes capítulos:

Capítulo I: Disposiciones generales

Capítulo II: El capitán y la sección del puente

Capítulo III: Sección de máquinas

Capítulo IV: Servicio y personal de radiocomunicaciones

Capítulo V: Requisitos especiales de formación para el personal de determinados tipos de buque

Capítulo VI: Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia

Capítulo VII: Titulación alternativa

Capítulo VIII: Guardias

El Código de formación

Las reglas del Convenio se ven apoyadas por las secciones del Código. En términos generales, el Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente en el Código. La Parte A del Código es de obligado cumplimiento. Las normas mínimas de competencia exigidas al personal de los buques de navegación marítima se facilitan de manera pormenorizada en una serie de cuadros. La Parte B del Código contiene orientaciones con carácter de recomendación cuya intención es ayudar a las Partes a implantar el Convenio. Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio. No obstante, las recomendaciones representan en general un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

El 25 de junio de 2010 se adoptaron las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y el Código de formación, que representaron una revisión importante del Convenio y el Código de formación. Las enmiendas de 2010 entraron en vigor el uno de enero de 2012 en virtud

del procedimiento de aceptación tácita y tienen por objeto actualizar el Convenio y el Código con respecto a los avances que se han producido desde que esos instrumentos se adoptaron inicialmente, así como permitir abordar cuestiones que se prevé surgirán en un futuro próximo.

Mediante las enmiendas adoptadas se introdujeron diversos cambios importantes a cada capítulo del Convenio y el Código, entre los que sobre salen:

- Mejora de medidas a fin de prevenir prácticas fraudulentas asociadas a los certificados de competencia y consolidación del proceso de evaluación (supervisión del cumplimiento del Convenio por las Partes);
- Revisión de los requisitos sobre las horas de trabajo y los períodos de descanso, establecimiento de requisitos nuevos relativos a la prevención del uso indebido de drogas y alcohol, así como actualización de las normas de aptitud física para la gente de mar;
- Requisitos nuevos de certificación para los marineros de primera;
- Requisitos nuevos relativos a la formación en tecnologías modernas, tales como las cartas electrónicas y los sistemas de información (SIVCE);
- Requisitos nuevos relativos a la concienciación del medio marino, las cualidades de liderazgo y el trabajo en equipo;
- Nuevos requisitos y metodologías de formación y titulación para los oficiales electrotécnicos;
- Actualización de los requisitos de competencia para el personal de todo tipo de buques tanque, incluidos requisitos nuevos para el personal de los buques tanque para el transporte de gas licuado;
- Requisitos nuevos relativos a la formación en protección marítimas así como disposiciones que garanticen que la gente de mar reciba la debida formación para hacer frente a la situación en caso de que su buque sea atacado por piratas;

- Introducción de metodología moderna de formación, incluidos el aprendizaje a distancia y el aprendizaje en la Red;
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal de a bordo de buques que navegan en aguas polares; y
- Nuevas orientaciones sobre la formación del personal que maneja sistemas de posicionamiento dinámico.

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (IGS), ADOPTADO POR LA OMI.-

Desarrollo del Código IGS

Los errores humanos fueron la causa manifiesta de una serie de accidentes muy graves ocurridos a finales de los años 80, a los que también contribuyó el factor de los fallos en la gestión. En su investigación sobre la pérdida del Herald of free Enterprise, Lord Justice Sheen describió los fallos en la gestión como "la enfermedad de la dejadez".

En el 16º periodo de sesiones de la Asamblea celebrada en octubre de 1989, la OMI adoptó la resolución A.647(16): Directrices de la OMI sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación. El objetivo era proporcionar, a los responsables de la explotación de los buques, un marco para el adecuado desarrollo, implantación y evaluación de la gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación, de conformidad con las buenas prácticas.

La finalidad era, por tanto, la de garantizar la seguridad, prevenir las lesiones personales o pérdida de vidas, y evitar los daños al medio ambiente- en particular, al medio marino y a la propiedad-. Las directrices estaban basadas en principios y objetivos generales para así

promover la evolución de la buena gestión y prácticas operacionales en toda la industria. Asimismo, reconocían la importancia de los instrumentos internacionales existentes como el medio más importante para prevenir víctimas marítimas y la contaminación del mar, e incluyó apartados sobre la gestión y la importancia de una política sobre seguridad y medio ambiente.

Tras algo de experiencia en el uso de las Directrices, en 1993 la OMI adoptó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (el Código IGS). En 1998, el Código IGS pasó a ser obligatorio.

El Código IGS establece los objetivos de gestión de la seguridad y exige que "la empresa" establezca un sistema de gestión de la seguridad. "La empresa" se define como el propietario del buque o cualquier persona -tal como el gestor naval o el fletador del buque sin tripulación- que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque.

Se requiere que la empresa establezca e implante una política para lograr estos objetivos. Esto incluye proporcionar los recursos necesarios y apoyo en tierra.

Se espera que cada empresa "designe a una persona o personas en tierra que tengan acceso directo al más alto nivel de gestión". Los procedimientos que exige el Código deberían ser documentados y compilados en el Manual de Gestión de la Seguridad, del cual una copia debería ser mantenida a bordo.

Enmiendas al Código IGS

El Código IGS fue enmendado:

- Diciembre del 2000 mediante la resolución MSC.104(73). Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2002.

- Diciembre de 2004 mediante la resolución MSC.179(79). Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2006.
- Mayo de 2005 mediante la resolución MSC.195(80). Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2009.
- Diciembre de 2008 mediante la resolución MSC.273(85). Esta resolución fue adoptada el 1 de enero de 2010, y las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2010.
- Junio de 2013 mediante la resolución MSC.353(92). Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2015.

Desarrollo de las Directrices sobre la implantación del Código IGS

La resolución A.741(18) mediante la cual la Asamblea adoptó el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), la OMI adoptó el 23 de noviembre de 1995 la resolución A.788(19) sobre Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones.

Observando que se preveía que el Código- en virtud de las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS, 1974- se convirtiera en obligatorio a partir del 1 de julio de 1998 para las empresas que operaban ciertos tipos de buques; y reconociendo que una Administración, al determinar que se observan las normas de seguridad, tiene la responsabilidad de asegurar que todos los documentos de cumplimiento han sido expedidos de acuerdo con las Directrices y que podría haber una necesidad de que las Administraciones lleguen a acuerdos respecto a la expedición de certificados por parte de otras Administraciones - en cumplimiento con el capítulo IX del Convenio SOLAS de 1974 y de acuerdo a la resolución

A.741(18)-; la OMI reconoció la necesidad de uniformidad en la implantación del Código IGS.

Habiendo considerado la recomendación hecha por el Comité de seguridad marítima en 65º periodo de sesiones, y por el Comité de protección del medio marino en su 37º periodo de sesiones, la Asamblea adoptó las Directrices para la implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones (resolución A.788(19)).

La resolución instaba a los Gobiernos a que, cuando implantaran el Código IGS, adoptaran las Directrices, especialmente las relativas a la validez del documento de cumplimiento y el certificado de gestión de la seguridad prescritos en el Código IGS; instaba también a los Gobiernos a pedir a las compañías interesadas que soliciten la certificación prescrita en el Código IGS lo antes posible y, en todo caso, doce meses antes de que el Código IGS adquiriese carácter obligatorio para los buques de su propiedad; y a informar a la Organización de cualquier dificultad que hayan experimentado en la aplicación de las Directrices, de manera que el Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino podrían mantener las Directrices anexadas bajo revisión y modificarlas cuando fuera necesario.

Estas directrices establecieron los principios básicos para verificar que el Sistema de gestión de la seguridad (SMS) de la compañía responsable de la explotación de los buques o el Sistema de gestión de la seguridad para el buque o los buques controlados por las compañías cumplen con el Código IGS; y para la expedición y la verificación periódica del documento de cumplimiento (DC) y el Certificado de gestión de la seguridad (CGS). Estas directrices son aplicables a las Administraciones.

Enmiendas a las Directrices

Las Directrices sobre implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, resolución A.788(19) fueron enmendadas progresivamente por:

- Directrices revisadas adoptadas mediante la Resolución A.913(22) en noviembre de 2001, revocando así la resolución (A.788(19)).
- Directrices sobre implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, adoptadas mediante la resolución A.1022(26) en diciembre de 2009 y efectivas desde el 1 de julio de 2010, revocando así a la resolución A.913(22).
- Directrices sobre implantación del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS) por las Administraciones, adoptadas mediante la resolución A.1071(28) en diciembre de 2013 y efectivas desde el 1 de julio de 2014, revocando así a la resolución A.1022(26).

SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMOS (SMSSM).-

El sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), en inglés Global Maritime Distress Safety System (GMDSS), es un conjunto de procedimientos de seguridad, equipos y protocolos de comunicación diseñados para aumentar la seguridad y facilitar la navegación y el rescate de embarcaciones en peligro.

Este sistema está regulado por el Convenio internacional para la protección de la vida humana en el mar (SOLAS), aprobado bajo los auspicios de la Organización Marítima

Internacional (OMI), organismo dependiente de la ONU. Está en operación en los buques mercantes y de pasaje desde 1999.

El GMDSS se compone de diversos sistemas, algunos de los cuales son nuevos, pero la mayoría llevan operando varios años. El sistema trata de llevar a cabo las siguientes operaciones: alerta (incluyendo posición), coordinación de búsqueda y rescate, localización (posicionamiento), provisión de información marítima, comunicaciones generales y comunicaciones de puente a puente. Los requerimientos de radio dependen del área de operación del buque más que de su tipo o tonelaje. El sistema posee mecanismos de alerta redundantes y fuentes específicas de alimentación de emergencia.

CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CÓDIGO PBIP).-

El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código ISPS) es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

En la reunión de la 22^a Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001 y debido a los atentados del 11 de septiembre y sus consecuencias, se acordó por unanimidad que deberían elaborarse nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Estas medidas fueron adoptadas en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes (GGCC) del SOLAS (Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima), en diciembre de 2002, con el nombre de Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, entrando en vigor en julio de 2004.

Es la primera vez que la OMI elabora normativa que afecta a instalaciones portuarias, aunque solo a lo que respecta a la interfaz buque-puerto.

Estas disposiciones pueden suponer una considerable carga para algunos gobiernos, en la medida que representan un cambio en el enfoque de la seguridad del sector marítimo internacional. Por eso se reconoce la importancia de la cooperación técnica, para ayudar a estos gobiernos a implantar las disposiciones del Código.

El Código ISPS está estructurado en dos partes: "Prescripciones Obligatorias" y "Orientaciones".

El código se aplica a buques en viajes internacionales con un arqueo mínimo de 500 TRB, unidades móviles de perforación submarina en alta mar e instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques y unidades.

Para la protección de los mismos, el Código ISPS establece un marco de cooperación internacional para detectar amenazas contra la seguridad y adoptar medidas preventivas. También define funciones y responsabilidades a nivel nacional e internacional, garantiza la recopilación e intercambio de información, ofrece una metodología para efectuar evaluaciones de la protección y garantiza la confianza de que se cuenta con las medidas de protección adecuadas.

Los Gobiernos deben determinar el nivel de protección que se aplica en un momento determinado a los buques e instalaciones portuarias, en función de la información disponible. Existen tres niveles de protección:

- Nivel 1 (Normal): Es el nivel en el que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.
- Nivel 2 (Reforzado): Se aplicará si hay un incremento del riesgo.

- Nivel 3 (Excepcional): Se establece durante el período de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

De acuerdo con las prescripciones del Código ISPS, los buques llevarán a bordo un Plan de Protección del Buque o (PPB) que deberá ser aprobado por la Administración, y operar de acuerdo a él. El plan debe indicar las medidas de protección que se deben de tomar en el buque para poder funcionar de manera permanente en el nivel 1 de protección y, las adicionales que sean necesarias para pasar y operar en los niveles 2 o 3 cuando se requiera.

El Plan contendrá las medidas para evitar la introducción de armas, explosivos, etc., el acceso no autorizado al buque y a zonas restringidas del mismo. De la misma forma se establecen los procedimientos para evaluar las amenazas, verificar las tareas de protección, informar de los sucesos, formar a las personas que intervienen en la prevención (tripulantes, etc.), realizar ejercicios y prácticas, así como responder a las instrucciones que den los gobiernos para el nivel 3 de protección.

Cada instalación portuaria también debe elaborar y mantener un Plan de Protección de la Instalación Portuaria o PPIP, basándose en una evaluación y que comprenderá los tres niveles de protección, que tendrá que ser aprobado por el gobierno, estar redactado en el idioma de trabajo de la instalación y contener, como mínimo, las medidas para evitar que se introduzcan en la instalación portuaria o en los buques armas, sustancias peligrosas para las personas, buque o puerto, o cuyo transporte no esté autorizado, prevenir accesos no autorizados a la instalación, buques o zonas restringidas, garantizar la protección de la carga y equipos para la manipulación de la misma

CONVENCIÓN DE NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR,

Conocida por muchos por su acrónimo CONVEMAR o en inglés UNCLOS, es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de la Carta de las Naciones Unidas, siendo calificada como la Constitución de los océanos.

Fue aprobada, tras nueve años de trabajo, el 30 de abril de 1982 en Nueva York (Estados Unidos) y abierta a su firma por parte de los Estados, el 10 de diciembre de 1982, en Bahía Montego (Jamaica), en la 182^o sesión plenaria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, un año después de la 60.^a ratificación (realizada por Guyana).

A inicios del siglo XVII, basado en principios de derecho romano, Hugo Grocio postuló la «doctrina del mar libre» en su obra *Mare liberum* (Mar libre), según la cual los mares no podían ser sujetos de apropiación, porque no eran susceptibles de ocupación, como las tierras, y por ello debían ser libres para todos («libertad de los mares»).

Sin embargo, en el siglo XVIII Cornelius van Bynkershoek logró sentar el principio según el cual el mar adyacente a las costas de un país quedaban bajo su soberanía. La extensión de esta franja marina cercana al borde costero quedó entregada, en general, a la capacidad de control que el Estado podía ejercer sobre ella. Por ello, el criterio utilizado para fijar su anchura fue la posibilidad de control desde la costa, que permitió el surgimiento de la norma de las tres millas marinas, basada en la tesis «del alcance de la bala de cañón».

En el siglo XX muchos Estados expresaron la necesidad de extender el mar territorial, con el fin de proteger los recursos pesqueros y mineros y aplicar medidas de control y fiscalización para evitar contaminación del área.

Esta situación fue reconocida por la Sociedad de Naciones y por la Conferencia de La Haya sobre codificación del derecho internacional de 1930. En esta conferencia no se logró ningún acuerdo para establecer la anchura para el mar territorial, aunque se reconoció la existencia de una zona contigua, de una extensión máxima de 12 millas marinas (22 km).

En el ámbito latinoamericano surge la «tesis de las 200 millas marinas» que se vio precedida, entre otras, por la Declaración de Panamá de 1939, que establecía un mar territorial de 300 millas marinas (555 km) de extensión; la Resolución VIII sobre Extensión del mar territorial, de la Segunda Reunión de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de La Habana en 1940; la recomendación del Comité Jurídico Interamericano de 1941 de extender el mar territorial hasta las 12 millas marinas y las declaraciones de 1945 del presidente de los Estados Unidos Harry Truman.

El 28 de septiembre de 1945, el presidente Harry Truman declaró que «el Gobierno de Estados Unidos de América considera los recursos naturales del subsuelo y del fondo del mar de la plataforma continental por debajo de la alta mar próxima a las costas de Estados Unidos, como pertenecientes a éste y sometidos a su jurisdicción y control» y que se reservaba el derecho a establecer «zonas de conservación en ciertas áreas de alta mar contiguas a las costas de Estados Unidos cuando las actividades pesqueras han sido desarrolladas y mantenidas o pueden serlo en el futuro en una escala sustancial».

Las declaraciones del presidente Truman constituyeron un detonante para diversas declaraciones unilaterales latinoamericanas, emitidas al concluir la Segunda Guerra Mundial:

Declaración del presidente de México Manuel Ávila Camacho, de 29 de octubre de 1945.

Decreto del presidente de Argentina Juan Domingo Perón, de 11 de octubre de 1946.

Decreto de Panamá, de 17 de diciembre de 1946.

Declaración del presidente de Chile Gabriel González Videla, de 23 de junio de 1947. Que por primera vez establece un límite preciso (200 millas marinas, 370 km).

Declaración del presidente del Perú José Luis Bustamante y Rivero, de 1 de agosto de 1947 (200 millas marinas).

Declaración de la Junta Fundadora de la Segunda República de Costa Rica, de 27 de julio de 1948 (200 millas marinas).

Constitución Política de El Salvador, de 14 de septiembre de 1950 (200 millas marinas).

Leyes de Honduras, de enero y marzo de 1950 (200 millas marinas).

El Comité Jurídico Interamericano, el 30 de julio de 1952, presentó un Proyecto de Convención sobre Mar Territorial y Cuestiones Afines, basando en la tesis de las 200 millas marinas.

Durante el mismo año, Chile, Ecuador y el Perú celebraron una Conferencia sobre Explotación y Conservación de las Riquezas Marítimas del Pacífico Sur en Santiago de Chile, suscribiendo la Declaración sobre Zona Marítima (o Declaración de Santiago de Chile) el 18 de agosto de 1952, en la que proclamaron «la soberanía y jurisdicción exclusivas que a cada uno de ellos corresponde sobre el mar que baña las costas de sus respectivos países, hasta una distancia mínima de 200 millas marinas desde las referidas costas». Mientras otros países extendieron sus mares territoriales a 12 millas marinas.

Hacia 1967 sólo 25 Estados mantenían el límite de las 3 millas marinas, 66 habían fijado un mar territorial de 12 millas marinas y 8 habían fijado un límite de 200 millas marinas.

Tras la Declaración de Santo Domingo, en junio de 1972, los Estados del Caribe adhieren a la tesis de las 200 millas de soberanía marítima. En tanto, el Consejo de Ministros de la Organización para la Unidad Africana, en mayo de 1973, declara como «zona económica de

cada Estado» a las 200 millas marinas contiguas a sus costas y, en septiembre del mismo año, durante la Conferencia de Argel cerca de 75 Estados se suman a esta posición.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES (BWM)

(Adopción: 13 de febrero de 2004; entrada en vigor: 8 de septiembre de 2017)

Las especies acuáticas invasivas representan una gran amenaza para los ecosistemas marinos, y se ha determinado que el transporte marítimo constituye una importante vía para la introducción de especies en nuevos entornos. El problema se agravó a medida que el volumen del comercio y el tráfico se fueron ampliando a lo largo de los últimos decenios, en particular con la introducción de los cascos de acero que permiten a los barcos usar agua como lastre en lugar de materiales sólidos.

En muchas partes del mundo, los efectos de la introducción de nuevas especies han sido devastadores. Los datos cuantitativos indican que el índice de invasiones biológicas continúa aumentando a un ritmo alarmante. Habida cuenta de que el volumen de las mercancías que se transportan por mar continúa en general aumentando, es posible que el problema aún no haya alcanzado su punto máximo.

No obstante, el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, adoptado en 2004, tiene por objeto evitar la propagación de organismos acuáticos perjudiciales de una región a otra, estableciendo normas y procedimientos para la gestión y el control del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

En el marco del Convenio, todos los buques dedicados al transporte marítimo internacional deben llevar a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a una norma

determinada, de conformidad con un plan de gestión del agua de lastre elaborado para cada buque. Además, todos los buques tendrán que llevar un libro registro del agua de lastre y un certificado internacional de gestión del agua de lastre. Las normas para la gestión del agua de lastre se irán introduciendo gradualmente durante un período de tiempo determinado. Como solución intermedia, los buques deberían cambiar el agua de lastre en alta mar. Sin embargo, a la postre, la mayoría de los barcos tendrán que instalar un sistema de tratamiento de agua de lastre a bordo.

A los fines de facilitar la implantación del Convenio, se han elaborado algunas directrices. Una vez que el Convenio haya entrado en vigor, se exigirá que todos los buques apliquen un plan de gestión del agua de lastre y los sedimentos. Además, todos los buques tendrán que llevar a bordo un libro registro del agua de lastre y deberán aplicar procedimientos de gestión del agua de lastre de conformidad con una norma determinada. Se exigirá que los buques existentes hagan lo mismo, pero después de un periodo de introducción progresiva.

Las Partes en el Convenio tienen la opción de adoptar medidas adicionales de conformidad con los criterios establecidos en el Convenio y las directrices de la OMI. El Convenio está dividido en artículos, y en un anexo que incluye normas y prescripciones técnicas relativas a las Reglas para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Obligaciones de carácter general.

En el marco del artículo 2, Obligaciones de carácter general, las Partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio y de su anexo con el objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Se confiere a las Partes el derecho de adoptar, individualmente o junto con otras Partes, y de conformidad con el derecho internacional, medidas más rigurosas para la prevención, reducción o eliminación de la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques. Las Partes deberían velar por que las prácticas de gestión del agua de lastre no causen un daño mayor al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, que aquel que pretenden prevenir.

Instalaciones de recepción.

Con arreglo a lo previsto en el artículo 5, Instalaciones de recepción de sedimentos, las Partes se comprometen a garantizar que en los puertos y terminales en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos.

Investigación y labor de vigilancia.

En el artículo 6, Investigación científica y técnica y labor de vigilancia, se insta a las Partes a fomentar y facilitar, individual o conjuntamente, la investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre y a vigilar los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción.

Reconocimiento, certificación e inspección.

Los buques deberán ser objeto de reconocimiento y certificación (artículo 7, Reconocimiento y certificación) y podrán ser inspeccionados por funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto (artículo 9, Inspección de buques), quienes podrán verificar que el buque cuente con un certificado válido, inspeccionar el Libro registro del agua de lastre, y/o realizar un muestreo del agua de lastre del buque. En caso de duda, podrá efectuarse una inspección pormenorizada y "la Parte que efectúe la inspección tomará las medidas necesarias para

garantizar que el buque no descargará agua de lastre hasta que pueda hacerlo sin presentar un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos".

Se hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesarias (artículo 12, Demoras innecesarias causadas a los buques).

Asistencia técnica

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 13, Asistencia técnica, cooperación y cooperación regional, las Partes se comprometen, directamente o a través de la Organización y otros organismos internacionales, según proceda, en lo que respecta al control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, a facilitar a las Partes que soliciten asistencia técnica apoyo destinado a formar personal, garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo e instalaciones pertinentes, iniciar programas conjuntos de investigación y desarrollo, y emprender otras medidas tendentes a la implantación efectiva del presente Convenio y de las orientaciones relativas a éste elaboradas por la Organización.

PUBLICACIONES IMO DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO

El buque es uno de los medios de transporte más seguros y su siniestralidad está evitándose continuamente. Esto es incluso más impresionante si se tiene en cuenta el gran número de personas implicadas en el sector marítimo y la complicada maquinaria y tecnología punta que se emplea a lo largo de la cadena del transporte marítimo. Para proteger a todos los que trabajan en el sector y a quienes podrían verse afectados por un accidente, hay más de 30 convenios internacionales que regulan el comercio en los mares del mundo en materias que van desde la prevención de la contaminación hasta identificar los equipos de seguridad que deben llevar los buques, estas normativas son de fácil ubicación en el argot marineró e identificadas como publicaciones catalogadas por la propia OMI, como las siguientes:

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
1	371601	IMO PUBLICATION, IMO110.E, SOLAS (CONSOLIDATED EDITION)
2	371602	IMO PUBLICATION, IMO117.E, ISM CODE...
3	371603	IMO PUBLICATION, IMO155.E, INTERNATIONAL CODE FOR FIRST SAFETY SYSTEMS...
4	371604	IMO PUBLICATION, IMO160.E, SOLAS - RESOLUTION OF THE 1997 SOLAS ...
5	371605	IMO PUBLICATION, IMO162.E, AMENDMENT TO THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO SOLAS 1974 ...
6	371606	IMO PUBLICATION, IMO170.E, SOLAS AMENDMENTS 2000
7	371607	IMO PUBLICATION, IMO200.E, INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS ...

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
8	371608	IMO PUBLICATION, IMO200A.E, IMDG CODE 2006 EDITION CORRIGENDA AND ERRATA
9	371611	IMO PUBLICATION, IMO210.E, IMDG CODE SUPPLEMENT
10	371612	IMO PUBLICATION, IMO222.E, IMO DANGEROUS GOODS DECLARATION FORM
11	371613	IMO PUBLICATION, IMO260.E, CODE OF SAFE PRACTICE FOR SOLID BULK CARGOES
12	371615	IMO PUBLICATION, IMO372.E, CARGO DECLARATION FORMS
13	371616	IMO PUBLICATION, IMO500.E, INT. CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL
14	371617	IMO PUBLICATION, IMO504.E, SUPPLEMENT ...
15	371619	IMO PUBLICATION, IMO516.E, PROVISIONS CONCERNING THE REPORTING OF INCIDENTS INVOLVING HARMFUL ...
16	371620	IMO PUBLICATION, IMO520.E, MARPOL
17	371622	IMO PUBLICATION, IMO532.E, LONDON CONVENTION 1972, 2003 EDITION AND 1996 PROTOCOL
18	371623	IMO PUBLICATION, IMO556.E, OPRC/HNS PROTOCOL 2000
19	371624	IMO PUBLICATION, IMO560.E, MANUAL ON OIL POLLUTION SECTION II

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
20	371625	IMO PUBLICATION, IMO560.E, MANUAL ON OIL POLLUTION SECTION III
21	371627	IMO PUBLICATION, IMO560.E, MANUAL ON OIL POLLUTION SECTION V
22	371628	IMO PUBLICATION, IMO575.E, IMO/UNEP GUIDELINES ON OIL SPILL DISPERSANTS
23	371629	IMO PUBLICATION, IMO578.E, MANUAL ON OIL POLLUTION - SECTION VI.
24	371630	IMO PUBLICATION, IMO630.E, MANUAL ON CHEMICAL POLLUTION SECTION I ...
25	371631	IMO PUBLICATION, IMO630.E, MANUAL ON CHEMICAL POLLUTION SECTION II
26	371632	IMO PUBLICATION, IMO636.E, MARPOL - HOW TO DO IT
27	371633	IMO PUBLICATION, IMO646.E, POLLUTION PREVENTION EQUIPMENT UNDER MARPOL
28	371634	IMO PUBLICATION, IMO649.E, FIELD GUIDE FOR OIL SPILL RESPONSE IN TROPICAL WATERS
29	371635	IMO PUBLICATION, IMO650.E, PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL
30	371636	IMO PUBLICATION, IMO653.E, GUIDELINES FOR THE PROVISIONAL ACCESSMENT OF LIQUIDS TRANSPORTED IN BULK

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
31	371637	IMO PUBLICATION, IMO656.E, GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION OF ANNEX V OF MARPOL
32	371638	IMO PUBLICATION, IMO661.E, GUIDELINES FOR THE CONTROL AND MANAGEMENT OF SHIPS BALLAST WATER...
33	371639	IMO PUBLICATION, IMO664.E, ANNEX VI OF MARPOL 73/78...
34	371640	IMO PUBLICATION, IMO872.E, CODE FOR CONSTRUCTION & EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUIFIED GASES IN BULK
35	371641	IMO PUBLICATION, IMO847.E, GRAPHICAL SYMBOLS FOR SHIPBOARD FIRE CONTROL PLANS
36	371642	IMO PUBLICATION, IMO871.E, EXPLANATORY NOTES TO THE SOLAS REGULATIONS ON ...
37	371643	IMO PUBLICATION, IMO904.E, CONVENTION ON THE INTERNATIONAL REGULATIONS FOR PREVENTING COLLISIONS AT SEA 1972
38	371644	IMO PUBLICATION, IMO927.E, SHIP'S ROUTEING
39	371645	IMO PUBLICATION, IMO938.E, STCW CONVENTION AND STCW CODE - 2001 CONSOLIDATED
40	371646	IMO PUBLICATION, IMO942.m, 1989 AMENDMENTS TO THE CONENTION AND ...
41	371649	IMO PUBLICATION, IMO955.E, SAR CONVETION. INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, 1979

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
42	371650	IMO PUBLICATION, IMO960.E, INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL (IAMSAR- VOL I)
43	371651	IMO PUBLICATION, IMO961.E, INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL (IAMSAR- VOL II)
44	371652	IMO PUBLICATION, IMO962.E, INTERNATIONAL AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE MANUAL (IAMSAR- VOL III)
45	371654	IMO PUBLICATION, IMO964.E IAMSAR MANUAL VOL III - 2006 AMENDMENT
46	371655	IMO PUBLICATION, IMO969.E GMDSS OPERATING GUIDANCE CARD
47	371657	IMO PUBLICATION, IMO970.E GMDSS MANUAL
48	371659	IMO PUBLICATION, IMO981.E POSTER: LIFE-SAVING APPLICANCES SYMBOLS
49	371660	IMO PUBLICATION, IMO982.E LIFE-SAVING APPLIANCES (LSA CODE)
50	371662	IMO PUBLICATION, IMO994A.E AMENDED SUPPLEMENT TO INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS
51	371663	IMO PUBLICATION, IMOCAT IMP PUBLICATIONS CATALOGUE
52	371664	IMO PUBLICATION, IMOCD502 SHIPS ROUTEING ON CD-ROM (VERSION 2.0) (2000)
53	371665	IMO PUBLICATION, IMOCD901 SOLAS ON CD-ROM (VERSION 3.0)

ITEM	CODIGO IMPA	PUBLICACIONES IMO
54	371666	IMO PUBLICATION, IMOIA977.E 2001 AMENDMENT TO PERFORMANCE STANDARDS ...
55	371667	IMO PUBLICATION, IMO597.E, COMPREHENSIVE MANUAL ON PORT RECEPTION FACILITIES
56	371668	IMO PUBLICATION, IMO701.E, INTERNATIONAL CONFERENCE ON LOADLINES CONSOLIDATED EDITION 2002
57	371669	IMO PUBLICATION, IMO772.E, BCH-CODE FOR THE CONSTRUCTION AND EQUIPMENT
58	371670	IMO PUBLICATION, IMO978.E PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE RADIO....
59	371671	IMO PUBLICATION, IMO987.E STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES
60	371672	IMO PUBLICATION, IA292E CARGO STOWAGE/ SECURING CSS CODE
61	371673	IMO PUBLICATION, I 116E ISPS CODE AND SOLAS AMENDMENT
62	371674	IMO PUBLICATION, IA 701E LOAD LINES CONVENTION, CONS. EDITION
63	371675	IMO PUBLICATION, I 171E SOLAS AMENDMENTS
64	371676	IMO PUBLICATION, IA664E, REVISED MARPOL ANNEX VI AND NOX CODE

CERTIFICADOS OBLIGATORIOS DEL BUQUE

El buque para su operación es sometido a varias inspecciones de acuerdo con lo establecido en la normativa marítima internacional, los buques de FLOPEC EP, no están exentos de estas inspecciones en consecuencia deben tener actualizadas sus certificaciones, de entre las cuales se pueden citar las siguientes:

CLASS	CERTIFICATE OF CLASS
SOLAS 1974/88	CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT (*)
	CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION
	CARGO SHIP SAFETY RADIO (*)
LOAD LINE 66/88	INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE (*)
MARPOL 73/78	INT- OIL POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE (ANNEX 1) (*)
	INTERNATIONAL SEWAGE POLUTION PREVENTION (ANNEX- IV)
	GARBAGE POLUTION SOC (ANEXX V)
	INTERNATIONAL AIR POLUTION PREVENTION (ANNEX VI) (*)
AFS	IAFS CERTIFICATE & RECORD OF ANTIFOULING SYSTEM
TONNAGE	INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)
	SUEZ CANAL TONNAGE CERTIFICATE
	COMPLIANCE WITH SUEZ CANAL REGULATIONS
	PANAMA CANAL TONNAGE
ILO CONVENTION	CERTIFICATE OF INSPECTION (ILO 68,92,126&133)
	RECORD OF CREW ACCOMODATION DETAILS
	SURVEY REPORT FOR CREW ACCOMODATION CERTIFICATE
	REGISTER OF SHIP CARGO LIFTING LA1 (152)
	CERTIFICATE OF TEST OF LIFTING APLIANCE LA2 (152)
ESTATUTORY CERTIFICATES	PATENTE DE NAVEGACION
	MATRICULA-CERTIFICATE OF REGISTRY
	LICENCIA DE ESTACION DE RADIO
	PERMISOS DE TRAFICO
	MATRICULA DE ARMADOR

	CLC 92
	BUNKER CLC
	CERTIFICADO DE DOTACION MINIMA
	REGISTRO SINOPTICO CONTINUO
	INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE
	WRECK CERTIFICATE
ISM	DOCUMENT OF COMPLIANCE
	SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE
OTHER CERTIFICATES	LOADING INSTRUMENT INSTALATION
	GREEN PASSPORT STATEMENT OF COMPLIANCE (SOC) (*)
	INERT GAS SYSTEM SOC
	USCG CFR 46 PART. 39 VECS SOC
	USCG CFR 33 PART. 151-159 POLLUTION PREVENTION AND NAVIGATIONAL SAFETY. SOC
	USCG CFR 33 PART. 164 NAVIGATIONAL SAFETY. SOC
	USCG CFR 46 PART. 30 FOREIGN FLAG TANKERS VESSELS REQUIREMENTS. SOC
	OCIMF REQUIREMENTS FOR SPM SOC
	OCIMF RECOMENDATIONS FOR SHIPS FITTINGS FOR USE WITH TUGS IN SPECIAL SCORTING. SOC
	COMPLIANCE WITH ABS CLASS RULES VEC-L NOTATION (*)
	OCIMF REQUIREMENTS FOR HARBOUR TOWING FITTINGS SOC.
	COFR (CERTIFICATE OF FINANCIAL RESPONSABILITY - USCG.
	COFR - FISH & GAME DPT. CALIFORNIA.

REGLAMENTACION NACIONAL RELACIONADA AL GIRO DEL NEGOCIO NAVIERO.-

Ecuador como país signatario y miembro de la OMI desde 1956, se obliga al cumplimiento de todos y cada uno de los convenios emitidos; de acuerdo con el debido proceso constitucional ha ratificado entre otras la siguiente normativa:

“Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS-74” el 10MAY/82;

“Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques MARPOL 73/78” y el Protocolo respectivo, con fecha 06ABR/90;

“Convención sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación CLC-69/72” el 24NOV76;

“Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar “STCW”-95” el 23/MAR/88;

“Convenio para la Protección del Medio Marino y la Zona Costera del Pacífico Sudeste, Lima-Perú, 12NOV1988, entre otros.

LEY DE FACILITACION DE LAS EXPORTACIONES Y DEL TRANSPORTE ACUATICO

Conocida en el ámbito marítimo como Ley de Reserva de Carga, fue publicada en el Registro Oficial 901 el 25 de marzo de 1992 motivada entre otras cosas con el deber del Estado de

garantizar la libre competencia en la prestación del servicio de transporte fluvial y marítimo nacional e internacional.

Esta Ley favorece a FLOPEC EP, como única empresa del estado ecuatoriano que actualmente maneja una flota de transporte de hidrocarburos ya que obliga a las empresas nacionales o extranjeras que se dedican al negocio de hidrocarburos a transportar al menos una parte de los hidrocarburos o sus derivados en nuestros buques.

Específicamente el capítulo II de esta ley resalta el beneficio para FLOPEC EP según reza en dicha norma:

CAPITULO II

Del Transporte Acuático

Art. 13.- En el transporte acuático internacional desde y hacia el Ecuador, se cumplirá el principio de reciprocidad efectiva y se atenderá a lo establecido en las convenciones de transporte por agua de las que el Ecuador sea parte.

Art. 14.- Entiéndase por reciprocidad efectiva el acceso que naves extranjeras tienen para el transporte de la carga de importación y exportación que el Ecuador genera, en las mismas condiciones de acceso que se conceda a naves de bandera ecuatoriana o a naves fletadas u operadas por las compañías navieras nacionales, por parte del respectivo país extranjero.

El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos podrán establecer transitoriamente restricciones contra empresas o buques de bandera de terceros países, cuando los países de contraparte las impongan a las naves de propiedad, fletadas u operadas por empresas navieras ecuatorianas. En todo caso, no se afectará la libre competencia en el transporte marítimo de exportación

Art. 15.- La reserva de carga para hidrocarburos, salvo el principio de reciprocidad antes indicado y los convenios para el transporte acuático, será total y se asignará exclusivamente a empresas navieras nacionales, estatales o mixtas, en las cuales el Estado tenga una participación de por lo menos el 51% del capital social.

El Glosario de Términos del Reglamento a la Ley de Facilitación de Exportaciones; en lo concerniente a la Reserva de carga señala: *“Es la disposición legal a través de la cual el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos obliga transitoriamente a que la totalidad o un porcentaje de las cargas de importación no sean movilizadas por armadores extranjeros pertenecientes a países que apliquen medidas similares en contra de empresas navieras nacionales”*.

FUNDAMENTACIÓN PRÁCTICA DE LA NECESIDAD DE CONTAR CON EL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO.

Ejemplos de artículos sujetos a normas internacionales que son obligatorios a bordo de un buque de FLOPEC – EP.

El negocio naviero a diferencia de otros tipos de negocios mundiales están regulados por una normativa internacional dictada por la Organización Marítima Internacional –OMI- (**Organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques**) la cual posteriormente es acogida por cada gobierno que esté interesado en participar de este negocio a nivel mundial; aquel país que no acoge estas normas internacionales simplemente queda vetado para participar de este negocio naviero internacionalmente.

Los artículos, insumos y demás materiales instalados en un buque y que posteriormente deben ser reemplazados por haber cumplido su vida útil, por daño o por necesidad de cumplir con las inspecciones de las autoridades de control, se encuentran debidamente catalogados en 2 principales textos guías: SHIP STORE CATALOGUE (ISSA) & INTERNATIONAL MARINE PURCHASING ASSOCIATION (IMPA), los cuales tiene catalogados más de 42.000 items usados a bordo de una embarcación.

La globalización del negocio naviero y la catalogación de los insumos de abordaje permite dinamizar y facilitar la adquisición de dichos ítems en cualquier parte del mundo eliminando barreras de idiomas, fronteras, convertibilidad de divisas, rápida identificación, etc.

Cada uno de estos ítems desde los más básicos hasta los más especializados cuentan con las especificaciones técnicas y principalmente con el tipo de certificación o norma internacional

que debe cumplir dicho ítem para ser validado por las certificadoras al momento de pasar las inspecciones abordó.

La no conformidad por 1 ítem que no cumple con las especificaciones internacionales puede ser motivo de graves sanciones para un buque y prohibiciones de ingreso o salida de un puerto internacional, en consecuencia, a continuación se muestran breves ejemplos de bienes que se encuentran catalogados en el IMPA, que facilitan el aprovisionamiento de pertrechos para los buques:

MEDICINA.

Todo buque sujeto a las regulaciones establecidas por la *International Maritime Organization (IMO-OMI)*, debe contar obligatoriamente con la Lista Recomendada de Medicinas y Equipamientos establecido por la *International Medical Guide for Ships*, los cuales son periódicamente inspeccionados por la Clase.

Estos insumos médicos deben ser almacenados en buenas condiciones y estar disponibles para cualquier emergencia abordó. La cantidad necesaria para cada buque dependerá de la duración y destino de cada viaje, el número de tripulantes y la naturaleza de los cargos. A continuación, algunos ejemplos de medicinas establecido por la *International Medical Guide for Ships*:

❖ CODE NO	391701	❖ UNIT	TAB	❖ PRICE/UNIT	
<h2>ACETYSALICYLIC ACID</h2> <p>아세틸 살리실산</p> 					
39 17 01	ACETYSALICYLIC ACID, 300 MG	TAB			
❖ KOREAN DESCRIPTION	아세틸 살리실산 , ACETYSALICYLIC ACID, 300 MG				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ACETYSALICYLIC ACID, 300 MG				
❖ COMMENT	INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE FOR SHIPS				

❖ CODE NO	391901	❖ UNIT	CAP	❖ PRICE/UNIT	.13(US\$)
<h2>AMOXYCILLIN CAPSULE</h2> 					
39 19 01	AMOXYCILLIN, CAPSULES 500 MG	CAP			
❖ KOREAN DESCRIPTION	약품 , AMOXYCILLIN, CAPSULES 500 MG				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	AMOXYCILLIN, CAPSULES 500 MG				
❖ COMMENT	(2015-4)				

❖ CODE NO	391702	❖ UNIT	TAB	❖ PRICE/UNIT	1.28(US\$)
<h2>ACICLOVIR</h2> 					
39 17 02	ACICLOVIR, 400 MG	TAB			
❖ KOREAN DESCRIPTION	약품 , ACICLOVIR, 400 MG				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ACICLOVIR, 400 MG				
❖ COMMENT	(2011-1)				

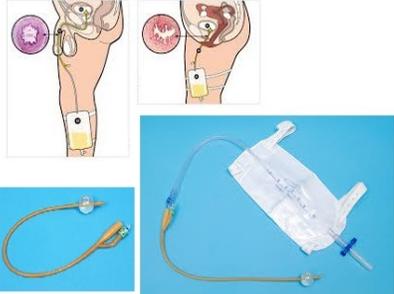
❖ CODE NO	390682	❖ UNIT	BOX	❖ PRICE/UNIT	6.39(US\$)
<h2>STERILE WATER</h2> 					
39 06 82	WATER, STERILE, 5 ML AMPOULES, 10'S	BOX			
❖ KOREAN DESCRIPTION	약품 , WATER, STERILE, 5 ML AMPOULES, 10'S				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	WATER, STERILE, 5 ML AMPOULES, 10'S				
❖ COMMENT	5 ML / 50 AMP (2011-1)				

❖ CODE NO	391801	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT
PORTABLE OXYGEN SET				
				
39 18 01	PORTABLE OXYGEN SET, COMPLETE, CONTAINING	SET		
02	1 OXYGEN CYLINDER, 2 1/200 BAR	PC		
03	1 SPARE OXYGEN CYLINDER 2 1/200 BAR	PC		
04	PRESSURE REGULATING UNIT AND FLOW METER WITH TUBES SUCH THAT SHIP'S INDUSTRIAL OXYGEN CAN ALSO BE USED	PC		
❖ KOREAN DESCRIPTION	응급 산소 호흡기 , PORTABLE OXYGEN SET, COMPLETE, CONTAINING			
❖ ENGLISH DESCRIPTION	PORTABLE OXYGEN SET, COMPLETE, CONTAINING			
❖ COMMENT	INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE FOR SHIPS			

❖ CODE NO	391832	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	
DISPOSABLE SCALPELS					
					
39 18 32		DISPOSABLE SCALPELS, STERILE		PC	
❖ KOREAN DESCRIPTION	수술칼 , DISPOSABLE SCALPELS, STERILE				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	DISPOSABLE SCALPELS, STERILE				
❖ COMMENT	INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE FOR SHIPS				

❖ CODE NO	391415	❖ UNIT	KIT	❖ PRICE/UNIT	21,30(US\$)
SUTURE REMOVAL KIT 봉합제거세트					
					
39 14 15		SUTURE REMOVAL KIT		KIT	
❖ KOREAN DESCRIPTION	봉합제거세트 , SUTURE REMOVAL KIT				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	SUTURE REMOVAL KIT				
❖ COMMENT	(2014-7)				

❖ CODE NO	391362	❖ UNIT	PR	❖ PRICE/UNIT	3.19(US\$)		
Medical Scissors							
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>One-Point & One-Blunt Scissors 한쪽 날 가위 片刃ハサミ Tijeras 医療用ハサミ 剪刀  Overall length 14.5 cm.</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Bandage Scissors 붕대용 가위 包帯用ハサミ  Overall length 16 cm.</p> </td> </tr> </table>						<p>One-Point & One-Blunt Scissors 한쪽 날 가위 片刃ハサミ Tijeras 医療用ハサミ 剪刀  Overall length 14.5 cm.</p>	<p>Bandage Scissors 붕대용 가위 包帯用ハサミ  Overall length 16 cm.</p>
<p>One-Point & One-Blunt Scissors 한쪽 날 가위 片刃ハサミ Tijeras 医療用ハサミ 剪刀  Overall length 14.5 cm.</p>	<p>Bandage Scissors 붕대용 가위 包帯用ハサミ  Overall length 16 cm.</p>						
39 13 60	Scissors, one-point & one-blunt, Stainless steel	Pr.					
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>Surgical Scissors 외과 가위 外科ハサミ  Overall length 16 cm.</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p style="text-align: center;">Overall length 16 cm.</p> </td> </tr> </table>						<p>Surgical Scissors 외과 가위 外科ハサミ  Overall length 16 cm.</p>	<p style="text-align: center;">Overall length 16 cm.</p>
<p>Surgical Scissors 외과 가위 外科ハサミ  Overall length 16 cm.</p>	<p style="text-align: center;">Overall length 16 cm.</p>						
39 13 61	Scissors, surgical, stainless steel	Pr.	39 13 62	Scissors, bandage, stainless steel	Pr.		
❖ KOREAN DESCRIPTION 붕대용가위 . SCISSORS BANDAGE ST,STEEL							
❖ ENGLISH DESCRIPTION SCISSORS BANDAGE ST,STEEL							
❖ COMMENT (2014-7)							

❖ CODE NO	391895	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	
INDWELLING URINARY CATHETER					
					
39 18 95		INDWELLING URINARY CATHETER 14 CH		PC	
❖ KOREAN DESCRIPTION	요도관 , INDWELLING URINARY CATHETER 14 CH				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	INDWELLING URINARY CATHETER 14 CH				
❖ COMMENT	INTERNATIONAL MEDICAL GUIDE FOR SHIPS				

❖ CODE NO	391409	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	5.32(US\$)
ADMINISTRATION SET					
링거세트					
					
39 14 09		ADMINISTRATION SET, INTRAVENOUS WITH HUB NEEDLE 1 MM x 40 MM, DISPOSABLE		PC	
❖ KOREAN DESCRIPTION	링거세트 , ADMINISTRATION SET, INTRAVENOUS WITH HUB NEEDLE 1 MM x 40 MM, DISPOSABLE				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ADMINISTRATION SET, INTRAVENOUS WITH HUB NEEDLE 1 MM x 40 MM, DISPOSABLE				
❖ COMMENT	(2014-7)				

❖ CODE NO	390805	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	.53(US\$)
ANTI-HAEMORTHAGICS					
					
39 08 05 06	ANTI-HAEMORTHAGICS 1) PHYTOMENADIONE (VITAMIN K1) 2) ERGOMETRINE MALEATE 500 MG INJ. OXYTOCIN 5 UNIT IN 1 ML AMPOULE			PC	
❖ KOREAN DESCRIPTION	약품 . ANTI-HAEMORTHAGICS 1) PHYTOMENADIONE (VITAMIN K1)				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ANTI-HAEMORTHAGICS 1) PHYTOMENADIONE (VITAMIN K1)				
❖ COMMENT	(2009-2)				

PRENDAS DE PROTECCION PARA LA GENTE DE MAR.

Toda naviera y consecuencia todo buque, debe obligatoriamente cumplir con las disposiciones del convenio sobre el trabajo marítimo, el cual establece las condiciones mínimas para el trabajo de la gente de mar a bordo de buques y contiene disposiciones sobre las condiciones de empleo, tiempo de trabajo y descanso, alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

Su cumplimiento y aplicación están asegurados a través de procedimientos para la presentación de quejas por parte de la gente de mar, ya sea a bordo o en tierra firme, y por medio de disposiciones relativas a la supervisión por los armadores y capitanes de las condiciones a bordo de sus buques, la jurisdicción y el control por parte de los Estados de abanderamiento sobre sus buques y la inspección de buques extranjeros por el Estado rector del puerto.

El Convenio fue diseñado con el fin de que se convierta en el cuarto pilar del régimen regulatorio marítimo internacional, sirviendo de complemento a los principales convenios de la Organización Marítima Internacional.

Siendo la OMI la institución que norma y controla el mundo naviero, el SOLAS su principal norma jurídica respecto a la vida segura en el mar y la CLASE la institución encargada de controlar que se dé cumplimiento a toda norma emitida; es de suma importancia que toda prenda adquirida para el personal de abordaje cumpla con cada requisito técnico, norma y certificación establecida para el efecto, a continuación algunos ejemplos de materiales necesarios para el personal de abordaje:

GUANTES ANTI VIBRACIÓN:

❖ CODE NO	314501	❖ UNIT	PR	❖ PRICE/UNIT	
Anti-Vibration Gloves					
					
CODE	Description	Material			
31 45 01	Leather	Palm : leather / Back : canvas			
31 45 02	Oil resistant	Palm and back : Nitril-latex			
❖ KOREAN DESCRIPTION	내진장갑 , ANTI-VIBRATION GLOVE, LEATHER				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ANTI-VIBRATION GLOVE, LEATHER				
❖ COMMENT	MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 - GUIDELINE B4.3.3.				

ZAPATO DE SEGURIDAD ANTI ELECTROSTÁTICO:

❖ CODE NO	313501	❖ UNIT	PR	❖ PRICE/UNIT	40,46(US\$)
Antistatic Safety Shoes					
					
CODE	Size		CODE	Size	
	U.K.	cm		U.K.	cm
31 35 01	3	22	31 35 09	8.5	26.5
02	4	23	10	9	27
03	5	23.5	11	9.5	27.5
04	6	24.5	12	10	28
05	6.5	25	13	10.5	28.5
31 35 06	7	25.5	31 35 14	11	29
07	7.5	26	15	12	29.5
08	8	26	16	13	-
Reference Model: Totectors Limited #3038					
❖ KOREAN DESCRIPTION	정전방지 안전화 , ANTISTATIC SAFETY SHOES, CONFORMED TO BS EN 345-1, UK 3, 22 CM				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ANTISTATIC SAFETY SHOES, CONFORMED TO BS EN 345-1, UK 3, 22 CM				
❖ COMMENT	(2012-7)				

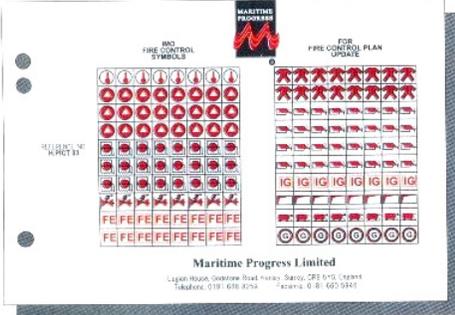
TRAJES DE INMERSIÓN:

❖ CODE NO	330169	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	228,94(US\$)																																							
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <h2 style="text-align: center;">IMMERSION SUITS</h2> <p style="text-align: center;">(방수복)</p> <p>❖ SPECIFICATIONS / 제품 사양</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TYPE</th> <th>MODEL</th> <th colspan="2">RANGE</th> <th>APPROVED</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IS-SS</td> <td>Small Size</td> <td>Up to 1.50 m</td> <td>Up to 50 kg</td> <td>GL</td> </tr> <tr> <td>IS-IS</td> <td>Intermediate Size</td> <td>1.47 ~ 1.77 m</td> <td>Up to 100 kg</td> <td>GL</td> </tr> <tr> <td>IS-AS</td> <td>Adult</td> <td>1.50 ~ 1.90 m</td> <td>50 ~ 150 kg</td> <td>GL/KG</td> </tr> <tr> <td>IS-JS</td> <td>Jumbo</td> <td>Over 1.90 m</td> <td>Over 150 kg</td> <td>GL</td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; align-items: center;">  <ul style="list-style-type: none"> ● IMMERSION SUIT(INSULATED) Must be worn in conjunction with a compatible lifejacket ● COLOR : Red color ● OUTER SIDE MATERIAL Polyester & nylon ● INSIDE MATERIAL Polyester & nylon ● NEOPRENE SPECIFICATION Black color, 5mm ● ZIPPER (2 Type, One end open) Chain: Polyester/nickel silver Slider: Stainless/Bronze Base fabric: Polyester/Polyester </div> </div> <div style="width: 50%; text-align: right;"> <h3>Immersion Suits</h3>  <p style="text-align: center;">Set</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>Approved</th> <th>Material</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 01 69</td> <td>U.K. DOT</td> <td rowspan="5">Foam rubber</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>H.K.</td> </tr> <tr> <td>71</td> <td>N.M.D.</td> </tr> <tr> <td>72</td> <td>U.S.C.G.</td> </tr> <tr> <td>95</td> <td>MED</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>● KMS IMMERSION SUIT* s complied with as follows; SOLAS as amended by Regulation III. IMO Res.MSC.81(70) as amended by MSC.200(80), MSC.226(82),MSC.274(85) /LSA Code as amended by Res.MSC.207(81), MSC.218(82),MSC.272(85).</p> <p style="font-size: small;">KOREA MAIRNE SAFETY CO., LTD. 코리아마린세이프티㈜</p> </div>						TYPE	MODEL	RANGE		APPROVED	IS-SS	Small Size	Up to 1.50 m	Up to 50 kg	GL	IS-IS	Intermediate Size	1.47 ~ 1.77 m	Up to 100 kg	GL	IS-AS	Adult	1.50 ~ 1.90 m	50 ~ 150 kg	GL/KG	IS-JS	Jumbo	Over 1.90 m	Over 150 kg	GL	CODE	Approved	Material	33 01 69	U.K. DOT	Foam rubber	70	H.K.	71	N.M.D.	72	U.S.C.G.	95	MED
TYPE	MODEL	RANGE		APPROVED																																								
IS-SS	Small Size	Up to 1.50 m	Up to 50 kg	GL																																								
IS-IS	Intermediate Size	1.47 ~ 1.77 m	Up to 100 kg	GL																																								
IS-AS	Adult	1.50 ~ 1.90 m	50 ~ 150 kg	GL/KG																																								
IS-JS	Jumbo	Over 1.90 m	Over 150 kg	GL																																								
CODE	Approved	Material																																										
33 01 69	U.K. DOT	Foam rubber																																										
70	H.K.																																											
71	N.M.D.																																											
72	U.S.C.G.																																											
95	MED																																											
❖ KOREAN DESCRIPTION	구명복 , FOAM RUBBER IMMERSION SUIT, UK DOT APPROVED																																											
❖ ENGLISH DESCRIPTION	FOAM RUBBER IMMERSION SUIT, UK DOT APPROVED																																											
❖ COMMENT	KR Cert (2016-1)																																											

ADHESIVOS FOTOLUMINISCENTES SCI:

Fire Control & Life Saving Appliance Plan Modification

Fire Plan Pictograms to Resolution A654



Maritime Progress Limited
Lagan House, Seobomae Road, Incheon, 222-170, Korea
Telephone: 010-6008-8204 Fax: 010-600-3944

Fire Plan Pictograms to ISO 17631

10x10mm



33 26 00 8x8 MM 160 PICT X 9 SHEETS

33 26 10 LIFE SAVING APPLIANCE SIGN PICTOGRAM

8x8 MM 160 PIC x 2 SHEETS

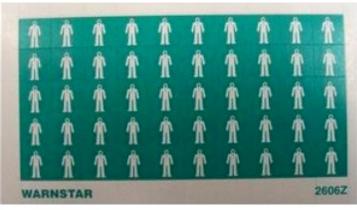
3500 Pitogram 500 Pitogram

33.2603 33.2604



50 x EEBD PICTOS PER SHEET

33.2605



50 x IMMERSION SUIT PICTOS PER SHEET

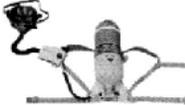
33.2606

❖ KOREAN DESCRIPTION	소방배치도표시 축소판 , FIRE PLAN PICTOGRAM TO RESOLUTIN A654. 8x8 MM 160 PICT X 9 SHEETS
❖ ENGLISH DESCRIPTION	FIRE PLAN PICTOGRAM TO RESOLUTIN A654. 8x8 MM 160 PICT X 9 SHEETS
❖ COMMENT	SOLAS CONSOLIDATED EDITION CHAPTER II2, REGULATION 15.2.4.1

BENGALAS DE MANO PARA SALVAMENTO:

❖ CODE NO	330314	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	15.97(US\$)
<p>Hand Flares</p>  <p>MK8</p> 					
CODE	Model	Brand	Unit		
33 03 14	MK8 (52900)	Pains Wessex	Pc.		
33 03 58 59	KM-35	Koa (HK)	4's/set 6's/set		
33 03 65	KMA32	Koa (MED)	Pc.		
33 03 79 80	KF-8	Kokusai	4's/set 6's/set		
33 13 14	Mk. 4 Polar 341500	Hansson Pyrotech AB	Pc.		
33 13 15	K-13	Koryo Pyrotechnics	6's/set		
33 13 64	9162800	Comet	Pc.		
❖ KOREAN DESCRIPTION	신호홍염 , HAND FLARE, RED MK-8, PAINS-WESSEX SCHERMULY, UK				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	HAND FLARE, RED MK-8, PAINS-WESSEX SCHERMULY, UK				
❖ COMMENT	SOLAS/MED CERT, KORYO, KOREA (2016-8)				

EQUIPO DE RESPIRACIÓN AUTÓNOMA PARA ESPACIOS CONFINADOS:

CODE NO	330425	UNIT	SET	PRICE/UNIT																																																			
<p>일체 완비식 호흡구</p> <p>Self-contained Breathing Apparatus</p>  <p>Self Contained Breathing Apparatus</p>  		<p>Unit Per Set</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>33 04 16</th> <th>33 04 21</th> <th>33 04 25</th> <th>33 04 23</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Model</td> <td>KS-8C</td> <td>FireHAWK M7 Air Mask</td> <td>AirGofix Com</td> <td>PSS 3000</td> </tr> <tr> <td>Effective Duration</td> <td colspan="2">30 min.</td> <td colspan="2">45 min.</td> </tr> <tr> <td>Cylinder Volume</td> <td>8 ltr</td> <td>8.4 ltr</td> <td colspan="2">6.8 ltr</td> </tr> <tr> <td>Pressure</td> <td colspan="2">150 kgf/cm²</td> <td colspan="2">300 bar</td> </tr> <tr> <td>Air Capacity</td> <td>1,200 ltr</td> <td>1,260 ltr</td> <td colspan="2">1,860 ltr</td> </tr> <tr> <td>Total Weight</td> <td>16.3 kg</td> <td>10.0 kg</td> <td>10.5 kg</td> <td>10.3 kg</td> </tr> <tr> <td>Approvals</td> <td colspan="2">NFPA 1981 and 1982 – 2007 edition. NIOSH 42 CFR, Part 84 CBRN certified</td> <td>EN 137:2006, type 2 requirements (incl. flame engulfment test) Directive 94/9/EC [ATEX] BVS 05 H 027 II M1 II 1G IIC T6 -30°C < Ta < +60°C II 1D</td> <td>EN 137:2006 type 2 requirements (incl. flame engulfment test). MED Module B. SOLAS (NFPA & NIOSH for USCG version) also available) ATEX</td> </tr> <tr> <td>Part No.</td> <td>-</td> <td>Request Assemble-To-Order Matrix</td> <td>10086572 + D4090801 + 39B2368UL</td> <td>3358906+ 3352653+ R52972</td> </tr> <tr> <td>Name of Mfr.</td> <td>Kawajiri-Bosai</td> <td colspan="2">MSA</td> <td>Draeger</td> </tr> </tbody> </table> <p>Air Capacity= Cylinder volume x Charging pressure = 8 ltr x 150 kgf/cm²</p> <p>Remark: *The model "AirGofix Com" (33 04 25) is sold as "UNIPACK-II BA Set (757879+739961)" by Wilhelmsen Ships Service.</p>				CODE	33 04 16	33 04 21	33 04 25	33 04 23	Model	KS-8C	FireHAWK M7 Air Mask	AirGofix Com	PSS 3000	Effective Duration	30 min.		45 min.		Cylinder Volume	8 ltr	8.4 ltr	6.8 ltr		Pressure	150 kgf/cm ²		300 bar		Air Capacity	1,200 ltr	1,260 ltr	1,860 ltr		Total Weight	16.3 kg	10.0 kg	10.5 kg	10.3 kg	Approvals	NFPA 1981 and 1982 – 2007 edition. NIOSH 42 CFR, Part 84 CBRN certified		EN 137:2006, type 2 requirements (incl. flame engulfment test) Directive 94/9/EC [ATEX] BVS 05 H 027 II M1 II 1G IIC T6 -30°C < Ta < +60°C II 1D	EN 137:2006 type 2 requirements (incl. flame engulfment test). MED Module B. SOLAS (NFPA & NIOSH for USCG version) also available) ATEX	Part No.	-	Request Assemble-To-Order Matrix	10086572 + D4090801 + 39B2368UL	3358906+ 3352653+ R52972	Name of Mfr.	Kawajiri-Bosai	MSA		Draeger
CODE	33 04 16	33 04 21	33 04 25	33 04 23																																																			
Model	KS-8C	FireHAWK M7 Air Mask	AirGofix Com	PSS 3000																																																			
Effective Duration	30 min.		45 min.																																																				
Cylinder Volume	8 ltr	8.4 ltr	6.8 ltr																																																				
Pressure	150 kgf/cm ²		300 bar																																																				
Air Capacity	1,200 ltr	1,260 ltr	1,860 ltr																																																				
Total Weight	16.3 kg	10.0 kg	10.5 kg	10.3 kg																																																			
Approvals	NFPA 1981 and 1982 – 2007 edition. NIOSH 42 CFR, Part 84 CBRN certified		EN 137:2006, type 2 requirements (incl. flame engulfment test) Directive 94/9/EC [ATEX] BVS 05 H 027 II M1 II 1G IIC T6 -30°C < Ta < +60°C II 1D	EN 137:2006 type 2 requirements (incl. flame engulfment test). MED Module B. SOLAS (NFPA & NIOSH for USCG version) also available) ATEX																																																			
Part No.	-	Request Assemble-To-Order Matrix	10086572 + D4090801 + 39B2368UL	3358906+ 3352653+ R52972																																																			
Name of Mfr.	Kawajiri-Bosai	MSA		Draeger																																																			
<p>Specification</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>Type</td> <td>U-4-4, Air</td> </tr> <tr> <td>Breathing type</td> <td>Compressed air lung power respiration type</td> </tr> <tr> <td>Mask</td> <td>Full face mask</td> </tr> <tr> <td>Cylinder</td> <td>Two-4-litre cylinder made of light alloy with 4 spare filled cylinders</td> </tr> <tr> <td>Weight</td> <td>16 kgs</td> </tr> <tr> <td>Duration</td> <td>40 – 80 minutes</td> </tr> </tbody> </table>		Type	U-4-4, Air	Breathing type	Compressed air lung power respiration type	Mask	Full face mask	Cylinder	Two-4-litre cylinder made of light alloy with 4 spare filled cylinders	Weight	16 kgs	Duration	40 – 80 minutes	<p>Air Filled Spare Cylinders</p>   <p>Unit Per Pc.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>33 04 17</th> <th>33 04 22</th> <th>33 04 26</th> <th>33 04 24</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>For Model</td> <td>KS-8C</td> <td>FireHAWK M7 Air Mask</td> <td>AirGofix Com</td> <td>PSS3000</td> </tr> <tr> <td>Cylinder Volume</td> <td>8 ltr</td> <td>8.4 ltr</td> <td colspan="2">6.8 ltr</td> </tr> <tr> <td>Pressure</td> <td colspan="2">150 kgf/cm²</td> <td colspan="2">300 bar</td> </tr> <tr> <td>Part No.</td> <td></td> <td>807588</td> <td>39B2368UL</td> <td>3352653</td> </tr> </tbody> </table>				CODE	33 04 17	33 04 22	33 04 26	33 04 24	For Model	KS-8C	FireHAWK M7 Air Mask	AirGofix Com	PSS3000	Cylinder Volume	8 ltr	8.4 ltr	6.8 ltr		Pressure	150 kgf/cm ²		300 bar		Part No.		807588	39B2368UL	3352653													
Type	U-4-4, Air																																																						
Breathing type	Compressed air lung power respiration type																																																						
Mask	Full face mask																																																						
Cylinder	Two-4-litre cylinder made of light alloy with 4 spare filled cylinders																																																						
Weight	16 kgs																																																						
Duration	40 – 80 minutes																																																						
CODE	33 04 17	33 04 22	33 04 26	33 04 24																																																			
For Model	KS-8C	FireHAWK M7 Air Mask	AirGofix Com	PSS3000																																																			
Cylinder Volume	8 ltr	8.4 ltr	6.8 ltr																																																				
Pressure	150 kgf/cm ²		300 bar																																																				
Part No.		807588	39B2368UL	3352653																																																			
<p>33 04 11</p>	Self contained breathing apparatus air U-4-4	Set																																																					
<p>33 04 12</p>	Air filled spare cylinder 4 Ltr. for U-4-4	Pc																																																					
<p>❖ KOREAN DESCRIPTION</p>	일체완비식, SELF CONTAINED BREATHING APPARATUS, AIRGOFIX COM, MSA																																																						
<p>❖ ENGLISH DESCRIPTION</p>	SELF CONTAINED BREATHING APPARATUS, AIRGOFIX COM, MSA																																																						
<p>❖ COMMENT</p>	MEDICAL FIRSTAID GUIDE (MFAG) AND SOLAS AMENDMENTS CHAPTER II REGULATIONS 17.																																																						

VIVERES PARA DOTACIÓN DE LOS BUQUES.

Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo para el cual se halle en vigor el convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), tiene la obligación de establecer un nivel satisfactorio para la alimentación y el servicio de fonda de la tripulación de sus buques que dedicados a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, y destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros, estén matriculados en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

De acuerdo a SOLAS, a fin de salvaguardar la vida humana en el mar; el capitán de un buque para previo al zarpe debe cerciorarse que la cantidad de víveres y pertrechos abordo es el indispensable para cubrir al menos su plan de navegación inicial; de existir desabastecimiento de víveres el capitán de un buque podrá y deberá reabastecerse en el primer puerto siguiente y el país donde arribe no podrá impedir su ingreso para su reabastecimiento.

Toda naviera que pertenezca a un país signatario de este convenio debe observar de igual manera la atención oportuna de los víveres y pertrechos necesarios para las navegaciones de los buques de su flota; a continuación algunos ejemplos de los víveres que se encuentran catalogados en el *International Marine Purchasing Association*:

❖ CODE NO	000101	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT
				
❖ KOREAN DESCRIPTION	아스파라가스 , ASPARAGUS GREEN FRESH			
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ASPARAGUS GREEN FRESH			
❖ COMMENT				

❖ CODE NO	000109	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT
				
❖ KOREAN DESCRIPTION	브로콜리 , BROCCOLI FRESH			
❖ ENGLISH DESCRIPTION	BROCCOLI FRESH			
❖ COMMENT				

❖ CODE NO	000155	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT
				
❖ KOREAN DESCRIPTION	양파 , ONION SCALLION FRESH			
❖ ENGLISH DESCRIPTION	ONION SCALLION FRESH			
❖ COMMENT				

❖ CODE NO	000169	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT
				
❖ KOREAN DESCRIPTION	감자 , POTATO SELECTED FRESH			
❖ ENGLISH DESCRIPTION	POTATO SELECTED FRESH			
❖ COMMENT				

❖ CODE NO	000187	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	토마토 , TOMATO SELECTED FRESH				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	TOMATO SELECTED FRESH				
❖ COMMENT					

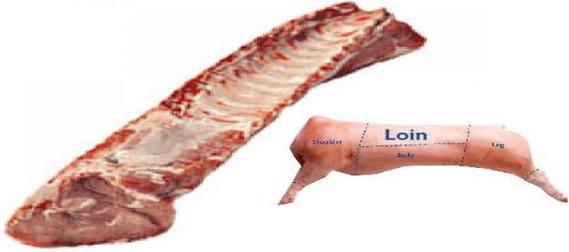
❖ CODE NO	000135	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	말린 마늘 , GARLIC DRY				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	GARLIC DRY				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	000544	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	멜론 , MELON				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	MELON				
❖ COMMENT					

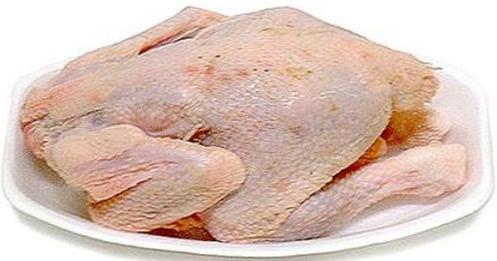
❖ CODE NO	000519	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	반숙성 바나나 , BANANA HALF RIPE IMPORTED				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	BANANA HALF RIPE IMPORTED				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	000950	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	새우, SHRIMP SALTED & FERMENTED				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	SHRIMP SALTED & FERMENTED				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	000769	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	참치, TUNA FISH FILLET FROZEN				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	TUNA FISH FILLET FROZEN				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	007209	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	돼지등심, PORK LOIN BONE-IN APP 20-30KG/CTN				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	PORK LOIN BONE-IN APP 20-30KG/CTN				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	007421	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	머린 양 한마리 , LAMB CARCASS UNDER 15KGS/PCS				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	LAMB CARCASS UNDER 15KGS/PCS				
❖ COMMENT					

❖ CODE NO	001361	❖ UNIT	KG	❖ PRICE/UNIT	
					
❖ KOREAN DESCRIPTION	닭고기 , CHICKEN SPRING EVISCERATED FROZEN				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	CHICKEN SPRING EVISCERATED FROZEN				
❖ COMMENT					

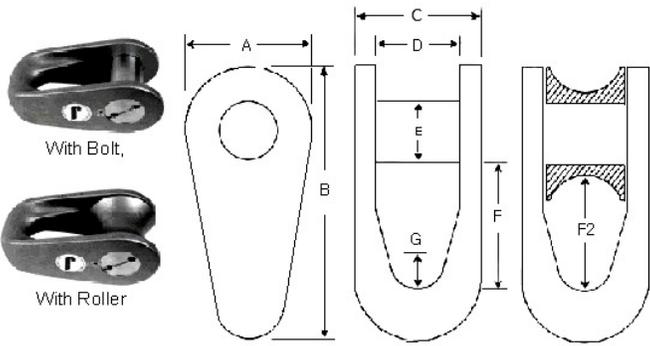
ARTICULOS DE MARINERIA Y NAVEGACIÓN DEL BUQUE.

Cada Ítem solicitado por un buque debe obligatoriamente cumplir con las certificaciones establecidas por cada organismo regulador del negocio naviero, y por supuesto deben cumplir con las especificaciones técnicas específicas para cada actividad que realiza el buque, por ejemplo:

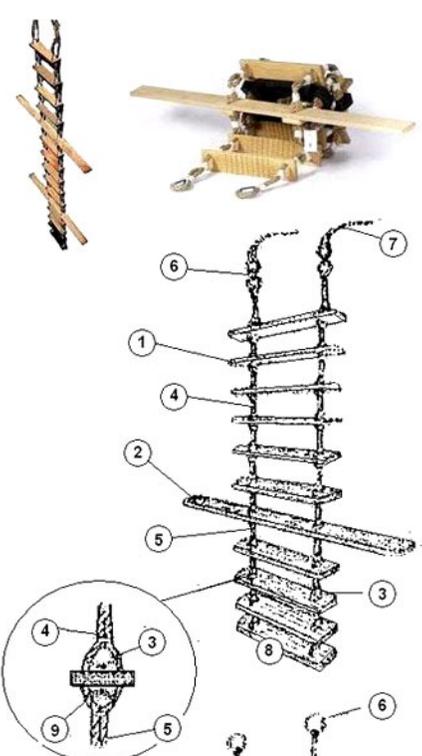
TIRAS DE AMARRE PARA BUQUE TANQUE:

❖ CODE NO	211139	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT																																																																			
<p>8-Strand Mooring Tail Euroflex</p>  		<p>Specifications</p> <table border="1"> <tr> <td>Specific Gravity</td> <td>1.14</td> <td>Construction</td> <td>8-strand plated</td> </tr> <tr> <td>UV-resistance</td> <td>Good</td> <td>TCLL Value</td> <td>79.6%</td> </tr> <tr> <td>Abrasion Resistance</td> <td>Very good</td> <td>Colour</td> <td>White</td> </tr> <tr> <td>Chemical Resistance</td> <td>Good</td> <td>Marker Yarn</td> <td>Yellow</td> </tr> <tr> <td>Elongation</td> <td>See graph</td> <td>Water-absorp.</td> <td>< 0.5%</td> </tr> <tr> <td>Melting Point</td> <td>Approx. 165°C/265°C</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Specific Gravity	1.14	Construction	8-strand plated	UV-resistance	Good	TCLL Value	79.6%	Abrasion Resistance	Very good	Colour	White	Chemical Resistance	Good	Marker Yarn	Yellow	Elongation	See graph	Water-absorp.	< 0.5%	Melting Point	Approx. 165°C/265°C			<p>Performance</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimeter mm</th> <th>MBF kN</th> <th>Weight per 11 mtr tail</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>48</td><td>583</td><td>24.0</td></tr> <tr><td>56</td><td>784</td><td>32.5</td></tr> <tr><td>60</td><td>896</td><td>37.4</td></tr> <tr><td>62</td><td>955</td><td>40.1</td></tr> <tr><td>64</td><td>1010</td><td>42.5</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>68</td><td>1140</td><td>47.9</td></tr> <tr><td>72</td><td>1270</td><td>53.7</td></tr> <tr><td>76</td><td>1410</td><td>59.8</td></tr> <tr><td>80</td><td>1550</td><td>66.5</td></tr> <tr><td>84</td><td>1710</td><td>73.3</td></tr> <tr><td colspan="3"><hr/></td></tr> <tr><td>88</td><td>1870</td><td>80.4</td></tr> </tbody> </table> <p>Remark: If Euroflex tails are used OCIMF recommends a 125% higher MBF than the related steel mooring wires. This is because there is not loss in strength when the Euroflex tails are wet.</p> <p>Name of Mfr.: Lankhorst Ropes</p>		Dimeter mm	MBF kN	Weight per 11 mtr tail	48	583	24.0	56	784	32.5	60	896	37.4	62	955	40.1	64	1010	42.5	<hr/>			68	1140	47.9	72	1270	53.7	76	1410	59.8	80	1550	66.5	84	1710	73.3	<hr/>			88	1870	80.4
Specific Gravity	1.14	Construction	8-strand plated																																																																				
UV-resistance	Good	TCLL Value	79.6%																																																																				
Abrasion Resistance	Very good	Colour	White																																																																				
Chemical Resistance	Good	Marker Yarn	Yellow																																																																				
Elongation	See graph	Water-absorp.	< 0.5%																																																																				
Melting Point	Approx. 165°C/265°C																																																																						
Dimeter mm	MBF kN	Weight per 11 mtr tail																																																																					
48	583	24.0																																																																					
56	784	32.5																																																																					
60	896	37.4																																																																					
62	955	40.1																																																																					
64	1010	42.5																																																																					
<hr/>																																																																							
68	1140	47.9																																																																					
72	1270	53.7																																																																					
76	1410	59.8																																																																					
80	1550	66.5																																																																					
84	1710	73.3																																																																					
<hr/>																																																																							
88	1870	80.4																																																																					
  																																																																							
❖ KOREAN DESCRIPTION	무머링 테일 , MOORING TAILS, LANKHORST, NEED SPEC																																																																						
❖ ENGLISH DESCRIPTION	MOORING TAILS, LANKHORST, NEED SPEC																																																																						
❖ COMMENT	CERTIFICATE OCIMF																																																																						

GRILLETE ESLABÓN:

❖ CODE NO	211151	❖ UNIT	PC	❖ PRICE/UNIT	223,61(US\$)					
Tonsberg Mooring Link										
										
With Bolt										
CODE	Type	Dimension							Min. B/S tons	Wgt. Kgs
		A	B	C	D	E	F	G		
21 11 41	120 T	134	283	127	100	64	134	32	120	11,6
45	140 T	134	283	127	100	64	134	32	140	11,6
42	165 T	150	325	165	120	75	150	34	165	19,6
46	180 T	150	325	165	120	75	150	34	180	19,6
47	250 T	150	325	165	120	75	150	34	250	19,6
With Roller										
CODE	Type	Dimension							Min. B/S tons	Wgt. Kgs
		A	B	C	D	E	F	G		
21 11 43	120 T	134	283	127	100	64	134	32	120	15,4
48	140 T	134	283	127	100	64	134	32	140	15,4
44	165 T	150	325	165	120	75	150	34	165	24,8
49	180 T	150	325	165	120	75	150	34	180	24,8
50	250 T	150	325	165	120	75	150	34	250	24,8
❖ KOREAN DESCRIPTION	톤스버그 무어링링크 , TONSBERG MOORING LINK, 90 T WITH DNV CERTIFICATE									
❖ ENGLISH DESCRIPTION	TONSBERG MOORING LINK, 90 T WITH DNV CERTIFICATE									
❖ COMMENT	(2009-11)									

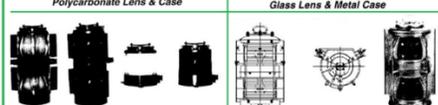
ESCALA DE PRÁCTICO:

❖ CODE NO	232061	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	718.75(US\$)
					
<h3>Pilot Ladder with Step Brace type</h3> <p>23 - 20 - 61</p> <p style="text-align: right;">Specifications</p>					
1	Step	Ash hardwood 4.5" (115 mm) wide x 20.5" (520 mm) long x 1" (25 mm) thick.			
2	Spreader	Ash hardwood 4.5" (115 mm) wide x 70" (1.8 m) long x 1" (25 mm) thick.			
3	Step Brace	Ash hard wood			
4	Clamp	Corrosion resistant stainless steel			
5	Rope	Mildew-retardant manila 0.75" (19 mm) dia., 2.25" (65 mm) circ.			
6	Lashing Ring & Thimble	Hot dipped galvanized lashing rings and thimble			
7	Lanyard	10 ft. (3 mtr) lanyards with spliced in hot dipped galvanized ring and thimble for easy rope replacement			
8	Lower 4 Steps	The 4 lower steps of pilot ladders are made with high impact Ultra-Poly synthetic 4.5" (115 mm) wide x 20.5" (520 mm) long x 1" (25 mm) thick with non-skid surface. Coloured safety orange.			
9	Ties	High strength nylon-UV stabilized for longer life			
❖ KOREAN DESCRIPTION	파이로트 라다 , SOLAS APPROVED PILOT LADDER WITH STEP BRACE TYPE				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	SOLAS APPROVED PILOT LADDER WITH STEP BRACE TYPE				
❖ COMMENT	13 mtr/Set (2017-1)				

BINOCULARES PARA EL PUENTE:

CODE NO	37035	UNIT	PR	PRICE/UNIT
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <h3>General Binoculars</h3>  </div> <div style="width: 30%;"> <h3>Internal Gyro-stabilized Binoculars</h3>  </div> <div style="width: 30%;"> <h3>Night Vision Binoculars</h3> <p>for Anti-piracy</p>  </div> </div>				
Unit Per Pr:				
CODE	Magnification & lens diam.	Features		
37 03 41	7 x 35	CF		
42	7 x 50	IF		
43		IF, WP		
44		IF, WP, with Scale		
45		IF, WP, with Scale		
Remark : CF = Center Focus, IF = Individual Focus, WP = Water Proof				
<h3>All-Weather Stand Type Binoculars</h3> 				
37 03 48	Binocular, stand type, 15 x 80 IF water - proof	Pr		
CODE	Model	Capacity Magnification x Objective Lens		
37 03 51	S-1240	2.5 x 42		
37 03 52	S-1640	5 x 42		
37 03 55	Bushell night vision	7 x 50		
56	Yukon night vision			
57	Nikon oceanpro			
** KOREAN DESCRIPTION 대안항해용 야간안경, NIGHT VISION BINOCULARS, BUSHELL NIGHT VISION, 2.5 x 42				
** ENGLISH DESCRIPTION NIGHT VISION BINOCULARS, BUSHELL NIGHT VISION, 2.5 x 42				
** COMMENT				

LUCES DE NAVEGACIÓN:

CODE NO	37040	UNIT	PR	PRICE/UNIT	REMARK																																																							
Navigation Lights																																																												
<h3>Navigation Light & Signal Light</h3> <p>A2-S Single Lens Vessels of 20ft and above in length in compliance with COLREG 1972 Visibility - Mk. 10M, mast head (M/M)(Nautical mile) Case & Body - Polycarbonate Lens - Polycarbonate Lens color: ● ● ● ● ●</p> <p>A2-D Double Lens Vessels of 20ft and above in length in compliance with COLREG 1972 Visibility - Mk. 10M, mast head (M/M)(Nautical mile) Case & Body - Polycarbonate Lens - Polycarbonate Lens color: ● ● ● ● ●</p> <p>IM-23/24 Morse Signal Light Morse signal Body - Cast Brass Glass - Glass</p> 																																																												
<h3>Navigation Light Classification</h3> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Class</th> <th>No. of Light</th> <th>Application</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A - 2</td> <td>Double & Single</td> <td>For vessels of 50 mtr or more in length</td> </tr> <tr> <td>B - 1</td> <td>Double & Single</td> <td>For vessels of 20 mtr or more but less than 50 mtr in length</td> </tr> <tr> <td>B - 2</td> <td>Single</td> <td rowspan="2">For vessels of less than 20 mtr in length</td> </tr> <tr> <td>B - 3</td> <td>Single</td> </tr> </tbody> </table>						Class	No. of Light	Application	A - 2	Double & Single	For vessels of 50 mtr or more in length	B - 1	Double & Single	For vessels of 20 mtr or more but less than 50 mtr in length	B - 2	Single	For vessels of less than 20 mtr in length	B - 3	Single																																									
Class	No. of Light	Application																																																										
A - 2	Double & Single	For vessels of 50 mtr or more in length																																																										
B - 1	Double & Single	For vessels of 20 mtr or more but less than 50 mtr in length																																																										
B - 2	Single	For vessels of less than 20 mtr in length																																																										
B - 3	Single																																																											
<h3>Class A-1</h3> <p>Glass Lens & Metal Case</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>Item</th> <th>No. of Sheet</th> <th>Visible Range (m)</th> <th>Weight (kg)</th> <th>Unit Per Pr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>37 04 01</td> <td>Weather light, case</td> <td>225</td> <td>Over 6</td> <td>6.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Side Light, Green (Starboard)</td> <td>112.5</td> <td>Over 6</td> <td>12.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Side Light, Red (Port)</td> <td>112.5</td> <td>Over 6</td> <td>12.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>04</td> <td>Stem Light, Clear</td> <td>135</td> <td>Over 3</td> <td>11.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>05</td> <td>Downing Light, White</td> <td>40</td> <td>Over 3</td> <td>13.0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>06</td> <td>Through Light (Under Light)</td> <td>360</td> <td>Over 3</td> <td>6.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>07</td> <td>Red Light (Not Under Command Light)</td> <td>360</td> <td>Over 3</td> <td>6.9</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						CODE	Item	No. of Sheet	Visible Range (m)	Weight (kg)	Unit Per Pr.	37 04 01	Weather light, case	225	Over 6	6.2		02	Side Light, Green (Starboard)	112.5	Over 6	12.0		03	Side Light, Red (Port)	112.5	Over 6	12.0		04	Stem Light, Clear	135	Over 3	11.5		05	Downing Light, White	40	Over 3	13.0		06	Through Light (Under Light)	360	Over 3	6.2		07	Red Light (Not Under Command Light)	360	Over 3	6.9								
CODE	Item	No. of Sheet	Visible Range (m)	Weight (kg)	Unit Per Pr.																																																							
37 04 01	Weather light, case	225	Over 6	6.2																																																								
02	Side Light, Green (Starboard)	112.5	Over 6	12.0																																																								
03	Side Light, Red (Port)	112.5	Over 6	12.0																																																								
04	Stem Light, Clear	135	Over 3	11.5																																																								
05	Downing Light, White	40	Over 3	13.0																																																								
06	Through Light (Under Light)	360	Over 3	6.2																																																								
07	Red Light (Not Under Command Light)	360	Over 3	6.9																																																								
<h3>Class A-2</h3> <p>Polycarbonate Lens & Case</p> <p>Glass Lens & Metal Case</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>Item</th> <th>No. of Light</th> <th>Mount Angle</th> <th>Visible Range (m)</th> <th>Weight (kg)</th> <th>Unit Per Pr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>37 04 21</td> <td>Masthead Light, Clear</td> <td>225</td> <td>Over 6</td> <td>6.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>Side Light, Green (Starboard)</td> <td>112.5</td> <td>Over 6</td> <td>6.0</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>Side Light, Red (Port)</td> <td>112.5</td> <td>Over 6</td> <td>6.0</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>Downing Light, Clear</td> <td>135</td> <td>Over 3</td> <td>4.0</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>Downing Light, White</td> <td>135</td> <td>Over 3</td> <td>4.0</td> <td>1.2</td> </tr> <tr> <td>26</td> <td>White Light (Anchor Light)</td> <td>360</td> <td>Over 3</td> <td>6.0</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>Red Light (Not Under Command Light)</td> <td>360</td> <td>Over 3</td> <td>6.0</td> <td>1.1</td> </tr> <tr> <td>28</td> <td>Green Light</td> <td>360</td> <td>Over 3</td> <td>6.0</td> <td>1.1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Note : White light, red light and green light are available for suspended or fixed.</p>						CODE	Item	No. of Light	Mount Angle	Visible Range (m)	Weight (kg)	Unit Per Pr.	37 04 21	Masthead Light, Clear	225	Over 6	6.2		22	Side Light, Green (Starboard)	112.5	Over 6	6.0	2.1	23	Side Light, Red (Port)	112.5	Over 6	6.0	2.1	24	Downing Light, Clear	135	Over 3	4.0	1.2	25	Downing Light, White	135	Over 3	4.0	1.2	26	White Light (Anchor Light)	360	Over 3	6.0	1.1	27	Red Light (Not Under Command Light)	360	Over 3	6.0	1.1	28	Green Light	360	Over 3	6.0	1.1
CODE	Item	No. of Light	Mount Angle	Visible Range (m)	Weight (kg)	Unit Per Pr.																																																						
37 04 21	Masthead Light, Clear	225	Over 6	6.2																																																								
22	Side Light, Green (Starboard)	112.5	Over 6	6.0	2.1																																																							
23	Side Light, Red (Port)	112.5	Over 6	6.0	2.1																																																							
24	Downing Light, Clear	135	Over 3	4.0	1.2																																																							
25	Downing Light, White	135	Over 3	4.0	1.2																																																							
26	White Light (Anchor Light)	360	Over 3	6.0	1.1																																																							
27	Red Light (Not Under Command Light)	360	Over 3	6.0	1.1																																																							
28	Green Light	360	Over 3	6.0	1.1																																																							
** KOREAN DESCRIPTION 대안항해용 야간안경, NIGHT VISION BINOCULARS, BUSHELL NIGHT VISION, 2.5 x 42																																																												
** ENGLISH DESCRIPTION NIGHT VISION BINOCULARS, BUSHELL NIGHT VISION, 2.5 x 42																																																												
** COMMENT																																																												

DETECTOR DE GAS MULTIUSO:

❖ CODE NO	330583	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	
Combustible Gas Detector					
					
Portable Type			Unit Set		
CODE	33 05 83				
Model	Draeger X-am 7000				
Range	0-100%LEL/0-100vol%				
Measurable Gas	HC (Hydrocarbon) or CH4 (Methane) in N2 or inert gas				
Sampling Method	Diffusion & Built in Pump				
Readout	Digital Display				
Power Source	Rechargeable battery 4.8 volt				
Size W x H x D	155 x 142 x 74 mm				
Weight	1.35 kgs				
Approved	ATEX, MED, UL, CSA				
Name of Mfr.: Draeger					
❖ KOREAN DESCRIPTION	폭발성 가스검지기 , COMBUSTIBLE GAS DETECTOR, DRAEGER X-AM 7000				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	COMBUSTIBLE GAS DETECTOR, DRAEGER X-AM 7000				
❖ COMMENT	SOLAS 1983 CHAPTER II, PART B				

LINTERNAS LED PARA ATMOSFERAS EXPLOSIVAS:

❖ CODE NO	330612	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	
<p>Rechargeable LED Hand Lamp</p> 					
		Unit Set			
CODE	33 06 12	33 06 13			
Model	XT-50 Standard	XT-70 Performance			
Beam Type	Spot	Spot / Beam			
Approval Code	Ex II 2 G Ex ib IIC T4 b				
Type of Protection	"ib" intrinsic safety				
Area of Classification (Gases)	Zones 1 and 2, Gas groups IIA, IIB and IIC				
Temp Classification (Gases)	T4				
Certificate	Baseefa09ATEX0326				
Power Source	Rechargeable battery, Lithium-ion				
Light Duration Full/ Half	3.0 / 6.0 hours	6.0 / 12.0 hours			
Ingress Protection	IP66 to EN60529: 1992				
Weight (incl cells)	1.2 kgs				
Compatible Charger	XT-200H: 90-245Vac				
Name of Mfr.: Wolf Safety Lamp Company					
❖ KOREAN DESCRIPTION	충전용 LED램프 , RECHARGEABLE LED HAND LAMP, XT-50 STANDARD, WOLF SAFETY LAMP.				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	RECHARGEABLE LED HAND LAMP, XT-50 STANDARD, WOLF SAFETY LAMP.				
❖ COMMENT	ATEX DIRECTIVE AND IECEX CERTIFIED				

BALSAS SALVAVIDAS INFLABLES:

❖ CODE NO	330101	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	3,513.89(US\$)																																		
<p>Inflatable Liferaft</p>  <p>THROW OVER BOARD TYPE DAVIT LAUNCHED</p>																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Unit Per Set</th> </tr> <tr> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 01 01</td> <td>6 men</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>16</td> </tr> </tbody> </table>				Unit Per Set		CODE	Capacity	33 01 01	6 men	02	10	03	16	<table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 01 04</td> <td>20 men</td> <td>05</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>		CODE	Capacity	CODE	Capacity	33 01 04	20 men	05	25																
Unit Per Set																																							
CODE	Capacity																																						
33 01 01	6 men																																						
02	10																																						
03	16																																						
CODE	Capacity	CODE	Capacity																																				
33 01 04	20 men	05	25																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">3rd IMPA High Installation Liferaft</th> </tr> <tr> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 01 11</td> <td>6 men</td> <td>33 01 14</td> <td>20 men</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>10</td> <td>15</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>16</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				3rd IMPA High Installation Liferaft				CODE	Capacity	CODE	Capacity	33 01 11	6 men	33 01 14	20 men	12	10	15	25	13	16			<p>'86 ISSA 유조선용 구명 뗏목 Liferafts for Tankers Same size with General Raft Made by Electro-conductivity, oilproof and self-extinguishing properties.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>CODE</th> <th>Capacity</th> <th>Application</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33 01 21</td> <td>6 Men</td> <td rowspan="6">For Tanker</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>		CODE	Capacity	Application	33 01 21	6 Men	For Tanker	22	10	23	15	24	20	25	25
3rd IMPA High Installation Liferaft																																							
CODE	Capacity	CODE	Capacity																																				
33 01 11	6 men	33 01 14	20 men																																				
12	10	15	25																																				
13	16																																						
CODE	Capacity	Application																																					
33 01 21	6 Men	For Tanker																																					
22	10																																						
23	15																																						
24	20																																						
25	25																																						
❖ KOREAN DESCRIPTION	평항식 구명뗏목 (라이프 레프트) , INFLATABLE LIFERAFT FOR 6 MEN																																						
❖ ENGLISH DESCRIPTION	INFLATABLE LIFERAFT FOR 6 MEN																																						
❖ COMMENT	REQUIREMENT INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA (SOLAS, 1983)																																						

PINTURAS MARINAS DE ACUERDO CON EL ESQUEMA HA APLICARSE:

CODE NO	251803	UNIT	LTR																																																							
<p>각메이커 제품별 페인트 같은 용도 비교표</p> <p>Marine Paint Comparison Table</p> <p>Marine Paint Coating Chart</p>																																																										
<p>Bottom/Vertical Coating</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of System</th> <th>CODE</th> <th>Kind of Paint</th> <th>International Paint (Japan)</th> <th>Chugoku Marine Paint (Japan)</th> <th>Nippon Paint Marine Coatings (Japan)</th> <th>NKM Coating (Japan)</th> <th>Shanghai Leader Marine (China)</th> <th>Nau LM Neffa-WEG (Brazil)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">TBT Free CDP Anti-fouling</td> <td>25 16 41</td> <td>Anti-corrosive</td> <td>Intertul 262</td> <td>Bannoh 500</td> <td>NOA 10 M</td> <td>Jotamastic 87 Aluminium</td> <td>IDCP 362</td> <td>Weg Tar Free 712</td> </tr> <tr> <td>42</td> <td>Tie-Coat</td> <td>Intergard 263</td> <td>Bannoh 500 N</td> <td>-</td> <td>OD AC HB</td> <td>IDepoguard 363</td> <td>Weg Tie Coat</td> </tr> <tr> <td>43</td> <td>Anti-fouling</td> <td>Interspeed 6400</td> <td>Marine Star Flat S</td> <td>Biolflex 800</td> <td>C-Ruban AF HP</td> <td>IDleap 340</td> <td>Weg Tin Free 805</td> </tr> </tbody> </table>				Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)	Nippon Paint Marine Coatings (Japan)	NKM Coating (Japan)	Shanghai Leader Marine (China)	Nau LM Neffa-WEG (Brazil)	TBT Free CDP Anti-fouling	25 16 41	Anti-corrosive	Intertul 262	Bannoh 500	NOA 10 M	Jotamastic 87 Aluminium	IDCP 362	Weg Tar Free 712	42	Tie-Coat	Intergard 263	Bannoh 500 N	-	OD AC HB	IDepoguard 363	Weg Tie Coat	43	Anti-fouling	Interspeed 6400	Marine Star Flat S	Biolflex 800	C-Ruban AF HP	IDleap 340	Weg Tin Free 805																					
Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)	Nippon Paint Marine Coatings (Japan)	NKM Coating (Japan)	Shanghai Leader Marine (China)	Nau LM Neffa-WEG (Brazil)																																																		
TBT Free CDP Anti-fouling	25 16 41	Anti-corrosive	Intertul 262	Bannoh 500	NOA 10 M	Jotamastic 87 Aluminium	IDCP 362	Weg Tar Free 712																																																		
	42	Tie-Coat	Intergard 263	Bannoh 500 N	-	OD AC HB	IDepoguard 363	Weg Tie Coat																																																		
	43	Anti-fouling	Interspeed 6400	Marine Star Flat S	Biolflex 800	C-Ruban AF HP	IDleap 340	Weg Tin Free 805																																																		
<p>Boottop Coating</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of System</th> <th>CODE</th> <th>Kind of Paint</th> <th>International Paint (Japan)</th> <th>Chugoku Marine Paint (Japan)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Alkyd</td> <td>25 02 81</td> <td>Anti-corrosive</td> <td>Interprime198</td> <td>LZI Primer</td> </tr> <tr> <td>82</td> <td>Finish Coat-ing</td> <td>Interiac 665</td> <td>Evamarine</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Acrylic</td> <td>25 05 01</td> <td>Anti-corrosive Tie-Coating</td> <td>Interprime 198</td> <td>Bannoh 500</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Epoxy</td> <td>25 10 12</td> <td>Anti-corrosive Tie-Coating</td> <td>Interprime 198</td> <td>Bannoh 500</td> </tr> <tr> <td>03</td> <td>Finish Coat-ing</td> <td>Intersheen579</td> <td>Acri 700 Finist</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Urethane</td> <td>25 07 01</td> <td>Anti-corrosive</td> <td>Intertul 262</td> <td>Bannoh 500</td> </tr> <tr> <td>02</td> <td>Finish Coat-ing</td> <td>Intergard 740</td> <td>Epicon Finish HB</td> </tr> <tr> <td colspan="4"> <p>Topside Coating</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of System</th> <th>CODE</th> <th>Kind of Paint</th> <th>International Paint (Japan)</th> <th>Chugoku Marine Paint (Japan)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table>				Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)	Alkyd	25 02 81	Anti-corrosive	Interprime198	LZI Primer	82	Finish Coat-ing	Interiac 665	Evamarine	Acrylic	25 05 01	Anti-corrosive Tie-Coating	Interprime 198	Bannoh 500	02	-	-	-	Epoxy	25 10 12	Anti-corrosive Tie-Coating	Interprime 198	Bannoh 500	03	Finish Coat-ing	Intersheen579	Acri 700 Finist	Urethane	25 07 01	Anti-corrosive	Intertul 262	Bannoh 500	02	Finish Coat-ing	Intergard 740	Epicon Finish HB	<p>Topside Coating</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of System</th> <th>CODE</th> <th>Kind of Paint</th> <th>International Paint (Japan)</th> <th>Chugoku Marine Paint (Japan)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)					
Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)																																																						
Alkyd	25 02 81	Anti-corrosive	Interprime198	LZI Primer																																																						
	82	Finish Coat-ing	Interiac 665	Evamarine																																																						
Acrylic	25 05 01	Anti-corrosive Tie-Coating	Interprime 198	Bannoh 500																																																						
	02	-	-	-																																																						
Epoxy	25 10 12	Anti-corrosive Tie-Coating	Interprime 198	Bannoh 500																																																						
	03	Finish Coat-ing	Intersheen579	Acri 700 Finist																																																						
Urethane	25 07 01	Anti-corrosive	Intertul 262	Bannoh 500																																																						
	02	Finish Coat-ing	Intergard 740	Epicon Finish HB																																																						
<p>Topside Coating</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of System</th> <th>CODE</th> <th>Kind of Paint</th> <th>International Paint (Japan)</th> <th>Chugoku Marine Paint (Japan)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)																																																		
Type of System	CODE	Kind of Paint	International Paint (Japan)	Chugoku Marine Paint (Japan)																																																						

BANDERAS E INSIGNIAS MERCANTES:

Alphabetical Flags			
A		H	
B		I	
C		J	
D		K	
E		L	
F		M	
G		N	
		O	
		P	
		Q	
		R	
		S	
		T	
		U	
		V	
		W	
		X	
		Y	
		Z	

Substitute	
First Substitute	
Second Substitute	
Third Substitute	

Code and Answering Pennant	

37 15 01	Flag, signal full set, 40's A to Z, 0 to 9, 3 substitutes & 1 answering	Set
37 15 02	Flag, signal alphabetical, A to Z 26's	
03	Flag, signal numeral, 0 to 9 10's	
04	" " substitute, 1 to 3 3's	

Flags (Alphabet) 4' x 6'					
CODE	Alphabet	CODE	Alphabet	CODE	Alphabet
37 15 11	A	37 15 20	J	37 15 29	S
12	B	21	K	30	T
13	C	22	L	31	U
14	D	23	M	32	V
15	E	24	N	33	W
16	F	25	O	34	X
17	G	26	P	35	Y
18	H	27	Q	36	Z
19	I	28	R		

Pennant (Numeral & Answering) 2-2/3' x 9'					
CODE	Item	CODE	Item	CODE	Item
37 15 41	1	37 15 45	5	37 15 49	9
42	2	46	6	50	0
43	3	47	7	51	Answering
44	4	48	8		

Substitutes 2-2/3' x 5-1/3'					
CODE	Item	CODE	Item	CODE	Item
37 15 56	First	37 15 57	Second	37 15 58	Third

❖ KOREAN DESCRIPTION	국제신호기, FLAG SIGNAL FULL SET 40'S A-Z/0-9/3-SUBSTITUTE/1-ANSWER
❖ ENGLISH DESCRIPTION	FLAG SIGNAL FULL SET 40'S A-Z/0-9/3-SUBSTITUTE/1-ANSWER
❖ COMMENT	INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS

ESTACIÓN DE COMUNICACIONES SATELITALES:

❖ CODE NO	372516	❖ UNIT	SET	❖ PRICE/UNIT	
 					
<p>Satellite Communication Equipment INMARSAT B Ship Earth Station</p> <p>Specifications for reference</p>					
Frequency		Transmit : 1625.5 fo 1646.5 MHz			
Range		Receive : 1525.0 fo 1545.0 MHz			
Antenna		89cm diameter parabolic antenna			
Enclosure		FRP radome(1.39 mtr diameter)			
Primary Power		100/110/220 VAC ± 10% Single-phase 60Hz ±6 %			
Size & Weight		ADE : H1350 x φ1390mm,110 kgs BDE : Main unit H500 x W400 x D350mm, 38kgs Video display unit H280 x W366 x D180mm, 4.5kgs Printer H193 x W380 x D376mm, 3.7kgs			
Unit Per Set					
CODE		37 25 15	37 25 16		
Power Supply		AC 110V	AC 220V		
❖ KOREAN DESCRIPTION	임마세트 , INMARSAT A SHIP EARTH STATION, AC220V				
❖ ENGLISH DESCRIPTION	INMARSAT A SHIP EARTH STATION, AC220V				
❖ COMMENT	CERT. INTERNATIONAL MARITIME SATELLITE ORGANIZATION 1976				

Ejemplo de condiciones exigidas por los clientes de FLOPEC EP.

Al año 2017, la compañía REPSOL YPF, era uno de los clientes de FLOPEC EP; éste incorporó una serie de modificaciones a su normativa interna con el fin de aumentar el nivel de exigencia para el fletamento de buques tanque para el transporte de sus productos hidrocarburíferos y derivados.

Esta labor de inspección ("vetting") se llevaba a cabo con un amplio equipo de inspectores con experiencia técnica y operativa en el transporte marítimo, los cuales tenían capacidad de "vetar" a aquel buque que no reúna las características adecuadas.

Este procedimiento de inspección se centraba en aspectos relevantes, como son la edad del buque, armador, bandera, última inspección en dique, Sociedad de Clasificación, características y experiencia de la tripulación, funcionamiento de los equipos de seguridad y prevención de la contaminación, sistema de carga y lastre, equipos contra incendios, etc.

Las principales modificaciones introducidas al 2017 fueron las siguientes:

- El buque tenía que estar registrado por una Sociedad de Clasificación miembro de pleno derecho del IACS, asociación que engloba a las 10 principales Sociedades de Clasificación del mundo.
- Los buques de más de 15 años tenían que haber pasado una inspección en dique durante los 30 meses anteriores, y una inspección a flote en los 6 meses anteriores.
- Aquellos buques con más de 20 años necesitaban, a partir de su próxima inspección en dique, el certificado CAP ("*Condition Assesment Programme*"), que supone el establecimiento de un nivel de exigencia muy elevado por parte de la Sociedad de Clasificación en el programa de mantenimiento del buque.

El departamento de vetting de Repsol solicitaba a los armadores de los buques otros documentos que debían ser conjuntamente enviados por fax o correo electrónico:

- Una lista actualizada con las inspecciones realizadas al buque, las condiciones de clasificación, recomendaciones y memorándums.
- Si el buque es mayor de 19 años y su peso muerto de verano SDWT es mayor de 5000 Tm los armadores tenían que facilitar a copia del certificado CAP (*Condition Assessment Programme*), teniendo siempre en cuenta que ese certificado debía ser renovado cada 36 meses.
- Si el buque es mayor de 19 años y su peso muerto de verano SDWT es menor o igual a 5000 Tm los armadores debían facilitar copia del ESP o el último informe de medidas de espesores del casco del buque.

De igual manera solicitaban como información relevante la siguiente:

- Edad del buque: Los buques de más de 23 años o monocasco serán rechazados directamente.
- Bandera - Armador: En caso de revelar la identidad del armador valoraban favorablemente al buque.
- Tripulación: Puntuación basada en el número de nacionalidades a bordo del buque.
- Sociedad de Clasificación: que debía pertenecer a la IACS.
- Protection and Indemnity Clubs (P&I).
- Dique Seco: Los buques de más de 15 años debían haber sido inspeccionados fuera del agua una vez en los últimos 36 meses y dos en los últimos 60.
- SIRE: Informes del SIRE.
- Class Recommendations.
- Diseño del casco.

- Valoración de la condición del casco (CAP): Los buques de más de 20 años necesitaban una valoración de CAP 2 (Buena).
- CAP para la maquinaria y los sistemas de manejo de la mercancía.
- Análisis estructural de la fatiga del casco.
- Cambio de nombre: Tenían en cuenta el número de cambios de nombre.
- Inspecciones del Port State Control y el US Coast Guard.
- Aceptación de otras compañías petrolíferas.
- Organización de la seguridad.

Todos estos parámetros o criterios eran calificados entre el 0 y el 10. Con la media de todas estas puntuaciones si el buque tenía 5 o lo superaba, Repsol lo consideraba al buque como aceptable en esta evaluación preliminar, lo que le daba al buque una aprobación para que pueda operar en una terminal de Repsol en el plazo de los siguientes tres meses donde debía ser debidamente inspeccionado por un vetting inspector de la compañía.

Un buque que obtenía en esa evaluación preliminar una puntuación media inferior a 5 era considerado como no aceptable, lo que significa que el buque tenía que ser sometido a una inspección en algún otro puerto antes de visitar una terminal de Repsol o antes de hacerse cargo de una carga de Repsol.

En estos casos el armador debía solicitar esa inspección por escrito y cubrir todos los gastos necesarios para efectuarla. Además, era condición indispensable y prioritaria que los armadores autoricen a que el buque sea inspeccionado por un inspector.

Si un buque se negaba a ser inspeccionado, ese barco ya no sería fletado más por la compañía hasta que no se realice una inspección.

Repsol contaba con unos inspectores dedicados específicamente a realizar estas inspecciones. El resultado de esas inspecciones era muy importante tanto para los

armadores como para los fletadores, porque de esa inspección saldría la aprobación o el rechazo del buque para otras posibles operaciones.

Normalmente una inspección de vetting duraba de 4 a 8 horas, siempre teniendo en cuenta la ayuda facilitada al inspector y de las condiciones en que se encontraba el buque. El buque debía designar a una persona totalmente dedicada a facilitar toda la información necesaria al inspector para realizar una rápida inspección.

Como Repsol, otras compañías implementaron medidas similares y que constantemente eran revisadas actualizándose para mitigar y/o eliminar riesgos en las operaciones.

PLANIFICACION COMERCIAL DE FLOPEC EP PARA EL AÑO 2017

La Flota Petrolera Ecuatoriana para el presupuesto del año 2017 consideró los siguientes ingresos mensuales:

TRANSPORTE MARITIMO DE HIDROCARBUROS, CLIENTES NACIONALES.

FLOPEC EP mantenía un Convenio de Transporte Marítimo y Prestación de Servicios con EP PETROECUADOR, mediante el cual EP Petroecuador solicitaba a FLOPEC EP la provisión de buques tanto propios como buques de terceros para transporte de cabotaje de crudo y derivados; y, para la exportación de fuel oil. En casos especiales solicitaban almacenamiento flotante para productos limpios.

FLOPEC EP también contaba con remolcadores que eran gestionados con las Superintendencias del Salitral y Balao y un buque pequeño con Transnave.

Adicionalmente, existía una línea de negocio que correspondía al diferencial comercial que FLOPEC EP cobraba a sus clientes por concepto de verificación de cumplimiento de regulaciones nacionales e internacionales.

TRANSPORTE MARITIMO DE CRUDO A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL.

En esta línea de negocio FLOPEC-EP, contaba con diferentes tamaños de buques como son Panamax, Aframax y Suezmax. Los buques de tamaño Panamax si bien es cierto que disminuyeron su presencia en el mercado ecuatoriano, operaban todavía en muchos puertos en la costa del Pacífico Americano que solamente recibían este tamaño de buque. Es por ello que los ingresos por operaciones con buques de dicho tamaño no disminuyeron en el tiempo y la presencia de FLOPEC EP a través de su alianza Pool Panamax International estaba bien posicionada y muy estable. En ese segmento se consideraba trabajarían catorce buques de FLOPEC EP y de 28 a 30 buques en la flota total.

Para el tamaño aframax, se incursionó durante los años 2013 y 2014 para captar el mercado ecuatoriano que al 2017 disponía de alrededor de 7-9 cargas por mes, por lo que Ecuador representaba a la fecha alrededor del 70% de la utilización total de ese tamaño de buques, lo que significaba que existía trabajo para ese segmento de buques, adicionalmente a que se realizó un trabajo importante con Tesoro, Repsol y Clearlake para disponer de las cargas de esas empresas fuera de Ecuador.

Durante el año 2016 se mantuvieron ocupados todos los buques y se planificó para el año 2017 disponer de 5 buques en ese segmento por parte de FLOPEC EP, con una flota total de 9 buques en Andes Tankers.

TRANSPORTE MARITIMO DE PRODUCTOS LIMPIOS.

FLOPEC EP participó en el transporte de productos limpios durante los años 2007 al 2010 cuando por disposición gubernamental estuvo vigente el Acuerdo Binacional con Venezuela.

En el año 2013, con la planificación estratégica se concluyó que no existía a esa fecha participación en este segmento, razón por la cual se realizaron todos los esfuerzos para incursionar en el transporte de productos limpios tanto en el Ecuador como en la región en el año 2015. En promedio, en el 2016, se logró captar el 53% del mercado de importación de derivados al Ecuador, es por ello que para el año 2017 se consideró tener trabajando de 9 a 10 buques tomados en contratación a tiempo para cubrir ese mercado.

TRANSPORTE MARITIMO DE GAS.

Para el año 2017 el transporte marítimo de gas FLOPEC EP lo planificó trabajar junto a su socio estratégico Solvang. Por lo que los ingresos que correspondían a esa nave eran por contrato a tiempo, a una tarifa flotante.

FUNDAMENTACIÓN JURIDICA Y APROBACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO.

La Constitución de la República del Ecuador, publicada en el Registro oficial No. 449, el 20 de octubre de 2008, en el artículo 315, establece que el Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.

Dicho precepto constitucional dispone que las Empresas Públicas funcionen como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales económicos, sociales y ambientales.

En el Suplemento del Registro Oficial No. 395 de 4 de agosto de 2008, se publicó la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Compra Públicas (LOSNCP), la cual establece los lineamientos generales que regulan los procesos de contratación para la adquisición o arrendamiento de bienes ejecución de obras y prestación de servicios incluidos los de consultoría que realicen las entidades del sector públicos y/o aquellas otras entidades en que la mayoría de la participación en el capital provenga de recurso definidos como públicos.

Ley Orgánica del Sistema Nacional de Compras Públicas en sus artículos pertinentes, respecto del régimen especial de giro específico del negocio dispone: *“Art. 2.-Régimen Especial.- se someterán a la normativa específica que para el efecto dicte el Presidente de la República el Reglamento General a esta ley, bajo criterios de selectividad, los procedimientos precontractuales de las siguientes contrataciones: (...) 8.-también los contratos que celebren las entidades del sector públicos o empresas públicas o empresas*

cuyo capital suscrito pertenezca por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público, o sus subsidiarias, con empresas en las que los estados de la comunidad internacional participen en por lo menos el cincuenta (50%) por ciento, o sus subsidiarias. El régimen especial previsto en este numeral para las empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público o sus subsidiarias se aplicaría únicamente para el giro específico del negocio; en cuanto al giro común se aplicara el régimen común previsto en esta ley. La determinación de giro específico y común le corresponderá al Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Contratación Pública”;

En el Suplemento del Registro Oficial No. 588 de 12 de mayo de 2009, mediante Decreto Ejecutivo No. 1700 se publicó el Reglamento General de la Ley del Sistema Nacional de Contratación Pública, el cual en sus *artículo 68, 103 y 104 dispone respecto de este régimen especial de contratación lo siguiente: “Art. 68.- Normativa aplicable.- Los procedimientos precontractuales de las contrataciones previstas en el artículo 2 de la Ley Orgánica Del Sistema Nacional De Contratación Pública, observarán la normativa prevista en este capítulo. En el caso que en el presente régimen especial no se describa o detalle un procedimiento o acción concreta que sean indispensables realizar para la contratación de bienes, obras o servicios, se observara de forma supletoria los procedimientos o disposiciones establecidos en el régimen general de la ley, de este reglamento general o de la reglamentación específica que para el efecto dicte el presidente de la república”.*

El artículo 103 *ibídem*, señala: “*Procedencia.- Se sujetarán a las disposiciones contenidas en el artículo siguiente, las contrataciones relacionadas con el giro específico de sus negocios, que celebren: 1. Las empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en el cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público, de conformidad con el párrafo final del artículo 1 y el numeral 8 del artículo 2 de la ley; y, 2. Las subsidiarias definidas como tales en el numeral 11 del artículo 6 de la ley y conforme lo dispuesto en el numeral 9*

del artículo 2 de la ley.”. Su artículo 104 indica: “Giro Especifico del Negocio.- Las contrataciones de las empresas referida en el artículo anterior, relacionadas con el giro específico de sus negocios que estén reguladas por la leyes específicas que rigen sus actividades o por prácticas comerciales o modelos de negocios de aplicación internacional, y los contratos de orden societario no estarán sujeta a las normas contenidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y en este reglamento general. Para el efecto, la máxima autoridad de las empresas o sus delgados, emitirán una resolución motivada en la que se determine taxativamente las contrataciones y el régimen legal aplicable, que será publicada en el portal www.compraspublicas.gov.ec, dentro de los quince (15) del mes de enero de cada año”.

El numeral 8 del artículo 11 de la Ley Orgánica de Empresas Pública, señala que es atribución el Gerente General *“Aprobar y modificar los reglamentos internos que requiera la empresa, excepto el señalado en el numeral 8 del artículo 9 de esta Ley”;*

Mediante Resolución No. GGR-007-2011 de 14 de enero de 2011, la máxima autoridad de FLOPEC estableció las contrataciones de bienes y servicios bajo el amparo del giro específico del negocio.

Mediante Oficio No. INCOP-DE-OF-0451-2011 de 20 de junio de 2011, el director ejecutivo del Instituto Nacional de Contratación Pública (actual SERCOP), aprobó la solicitud de la Empresa Flota Petrolera Ecuatoriana, de los bienes y servicios que comprenden el Giro Específico de Negocios de la empresa.

La Resolución 72-2016, de 30 de septiembre de 2016, emitido por el SERCOP, en artículo 426, capítulo III, referente a las NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA LA DETERMINACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO, *“Requisitos para solicitud de giro específico del negocio”*, señala (...) *Todas las empresas públicas o personas jurídicas de derecho privado enunciadas en el numeral 8 del artículo 2 de la Ley Orgánica del*

Sistema Nacional de Contratación Pública, deberán solicitar expresamente la determinación del giro específico del negocio al Director General del Servicio Nacional de Contratación Pública.(...).

El artículo 428 ibídem en el párrafo reza “Notificación (...) Respecto de las contrataciones que no sean parte del giro específico determinado, la entidad solicitante deberá observar obligatoriamente los procedimientos establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su Reglamento General, de conformidad con el tipo y presupuesto referencial de la contratación. (...).

BIENES Y/O SERVICIOS APROBADOS A FLOPEC-EP PARA LA APLICACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO.

La Flota Petrolera Ecuatoriana, desde la emisión de la Ley Orgánica del sistema Nacional de Contratación Pública en el año 2008 y posteriormente la emisión de su Reglamento General, cumplió las disposiciones establecidas en dichos cuerpos jurídicos para atender las necesidades de bienes y servicios que demandaban los buques de la flota y el propio giro comercial-naviero de la empresa a nivel nacional y sobre todo internacional.

Luego de varias gestiones y trabajos coordinados con el Instituto Nacional de Contratación Pública (actual SERCOP); mediante Oficio No. INCOP-DE-OF-0451-2011 de 20 de junio del 2011, se aprobó el Giro Específico del Negocio para FLOPEC considerando de forma generalizada las siguientes contrataciones:

ITEM	OBJETO DE CONTRATACIÓN
1	LUBRICANTES MARINOS

2	PINTURAS MARINAS
3	QUIMICOS / TRATAMIENTO COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES, REMOCIÓN, OXIDACIONES , ACEITE, GRASAS, LIMPIEZA TANQUES DE CARGA, TRATAMIENTO DE AGUA CALDERA, TRATAMIENTO AGUAS SERVIDAS, ETC.
4	ACCESORIOS PARA CONTENER DERRAMES
5	IMPLEMENTOS NAUTICOS
6	FERRETERÍA MARINA
7	CARTAS NÁUTICAS
8	PUBLICACIONES MARINAS
9	PRENDAS DE PROTECCIÓN GENTE DE MAR
10	EQUIPOS ELÉCTRICOS / ELECTRÓNICOS
11	SALVAMENTO
12	SERVICIOS TÉCNICOS
13	SERVICIOS DE INSPECCIONES
14	SERVICIOS DE CERTIFICACIONES
15	AUDITORÍAS
16	MATRÍCULAS
17	CARENAMIENTO
18	CONTRATACIÓN DE NAVES
19	SERVICIOS PRESTADOS POR EL BROKER
20	SERVICIOS DE AGENCIAMIENTO DE NAVES
21	ADQUISICIÓN DE COMBUSTIBLES
22	SERVICIOS DE INSPECCIÓN PETROLERAS (OIL MAJORS)
23	AUDITORÍAS Y CERTIFICACIONES INTERNACIONALES DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA, CALIDAD Y MEDIOAMBIENTAL.
24	SEGUROS MARÍTIMOS INTERNACIONALES P&I Y COFR´S; ASESORÍA Y PATROCINIO JURÍDICO INTERNACIONAL.

Los contratos que se listan a continuación por servicios internacionales que mantenía la Flota Petrolera Ecuatoriana y que habían sido suscritos en el extranjero estaban directamente

relacionados con el Giro Específico del Negocio en puertos internacionales principalmente en territorio americano.

ITEM	CONTRATO	LEGISLACIÓN MARÍMA APLICABLE
1	OIL SPILL RESPONSE SERVICE AGREEMENT	U.S. OIL POLLUTION ACT 1990. CALIFORNIA STATE CODE OF REGULATIONS.
2	AGREEMENT FOR PROVISION OF RESPONSE RESOURCES	U.S. OIL POLLUTION ACT 1990. CALIFORNIA STATE CODE OF REGULATIONS.
3	SALVAGE, FIREFIGHTING AND LIGHTERING CONTRACT AND FUNDING AGREEMENT	U.S. OIL POLLUTION ACT 1990. CALIFORNIA STATE CODE OF REGULATIONS.
4	RAPID RESPONSE DAMAGE ASSESSMENT PROGRAM SHIP EMERGENCY RESPONSE SERVICE AGREEMENT	CONVENIO INTERNACIONAL MARPOL ANEXO 1. U.S. OIL POLLUTION ACT 1990. CALIFORNIA STATE CODE OF REGULATIONS.
5	RETAINER AGREEMENT – INTERNATIONAL BIRD RESCUE RESEARCH CENTER.	U.S. OIL POLLUTION ACT 1990.
6	SERVICES AGREEMENT FOR VESSELS OPERATING IN THE PANAMA CANAL.	PANAMA CANAL AUTHORITY – REGULATION ON NAVIGATION IN PANAMA CANAL WATER.

El giro del negocio naviero y las actividades operativas y comerciales de EP FLOPEC dificultaban la aplicación de las normas comunes de contratación contenidas en la LOSNCP

y su Reglamento General, por lo que la selección de los proveedores de los consumibles técnicos, bienes y servicios; se regían de acuerdo a las prácticas comerciales internacionales y a lo establecido en el “REGLAMENTO PARA LA ADQUISICIÓN Y APROVISIONAMIENTO DE CONSUMIBLES TÉCNICOS, BIENES, SERVICIOS, INCLUIDOS LOS DE CONSULTORÍA PROPIOS DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO DE LA FLOPEC EP”, emitido en función de la aprobación expresa del INCOP hoy SERCOP en oficio No. INCOP-DE-OF-0451-2011 de 20 de junio del 2011.

ACTUALIZACIÓN DE BIENES Y/O SERVICIOS APROBADOS PARA LA APLICACIÓN DEL GIRO ESPECÍFICO DEL NEGOCIO

El Servicio Nacional de Contratación Pública (SERCOP), mediante Oficio Nro. SERCOP-DG-2017-0397-OF; del 11 de febrero de 2017, solicitó a la Empresa Coordinadora de Empresas Públicas (EMCO), para que se disponga a las empresas bajo su control que, hasta el 24 de abril de 2017, se presente de forma obligatoria la actualización de todos los bienes y/o servicios que han sido aprobados y que requiera la entidad para la aplicación del Giro Específico del Negocio.

Esta a su vez -EMCO- mediante Circular Nro. EMCOEP-GRGN-2017-0027-C; del 21 de febrero de 2017, dispuso a las empresas bajo su control que se dé cumplimiento a lo solicitado por el SERCOP, respecto a la actualización de todos los bienes y/o servicios que habían sido aprobados y que requiera la entidad para la aplicación del Giro Específico del Negocio.

FLOPEC-EP, en función de lo solicitado por las entidades antes citadas y en amparo de lo establecido en el CAPÍTULO III de la Codificación y actualización de las Resoluciones emitidas por el Servicio Nacional de Contratación Pública, contenidas en la Resolución Externa No. RE-SERCOP-2016-0000072, del 31 de agosto de 2016, presentó mediante

oficio EPFLOPEC-GGR-176-2017 de 10 de abril de 2017, el listado de CPC de las contrataciones de bienes, obras, servicios, incluidos las de consultoría, requeridos y relacionados con el objeto social de la Flota Petrolera Ecuatoriana, debidamente justificados y relacionados con el Clasificador Central de Productos -CPC- a nueve dígitos.

El SERCOP en calidad de ente rector en materia de contratación pública, mediante oficio SERCOP-SERCOP-2017-0982-OF, de 20 de mayo de 2017, aprobó la actualización de Giro Específico del Negocio para FLOPEC-EP y lo publicó en su portal web en https://portal.compraspublicas.gob.ec/sercop/wp-content/uploads/2017/05/69_SERCOP-SERCOP-2017-0982-OF.pdf

Finalmente, mediante Resolución GGR-166-2017, de 21 de agosto de 2017, se operativizó la aplicación del Giro Específico del Negocio en FLOPEC-EP con el Reglamento de Contrataciones por Giro Específico de Negocio de Empresa Pública Flota Petrolera Ecuatoriana -EP-FLOPEC-

REFERENCIAS

<https://www.flopec.com.ec/>

<https://www.maritimeinfo.org/>

<https://www.imo.org/en>

<https://informaconnect.com/cma-shipping/>

<http://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea75s/cho8.htm>

https://www.unctad.org/system/files/official-document/rmt2011_sp.pdf

<https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmco2de12.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

<https://www.wikipedia.org/>

Descubre tu próxima lectura

Si quieres formar parte de nuestra comunidad,
regístrate en <https://www.grupocompas.org/suscribirse>
y recibirás recomendaciones y capacitación



   @grupocompas.ec
compasacademico@icloud.com



Carlos Luis Redroban Ortiz

Nació en Milagro el 25 de agosto de 1978, Oficial de Marina (sp); Ingeniero en Ciencias Empresariales; Abogado; MBA, Mención Negocios Internacionales; Máster en Supply Chain Management; Maestrante en Tecnología e Innovación Educativa; Candidato a PhD, por la Pontificia Universidad Católica Argentina.

Se ha desempeñado en varios cargos del sector público como Armada del Ecuador; Petroecuador-Ep; Flopec-Ep, Contraloría General del Estado. Docente de pregrado y posgrado en varias universidades ecuatorianas como: Universidad Católica Santiago de Guayaquil (UCSG), Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil (UTEG), Universidad Tecnológica ECOTEC.

ISBN: 978-9942-33-461-9



9 789942 334619



@grupocompas.ec
compasacademico@icloud.com

compas
Grupo de capacitación e investigación pedagógica