

El transporte marítimo: Antecedentes, seguridad, tipos de buques

CAPÍTULO PRIMERO

RESEÑA HISTORICA

Si en la etapa preindustrial el viaje fue lento e inseguro era, debido a la inexistencia de medios de transporte eficaces. Todo el tránsito por tierra se hacía a lomos de animales: caballos, mulas, camellos; o en los carruajes tirados por esas mismas bestias, en las pocas carreteras que había. Pero el transporte de grandes mercancías se hacía por mar, o por vías fluviales; en la época de la Edad Media, las carabelas de unas 300 toneladas de carga, o el balajea, de más de 500 toneladas.

El transporte por tierra era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, mercancías y personas. Normalmente, los circuitos en los que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían sobrepasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados. El transporte de mercancías pesadas y voluminosas requería otros medios. También solía tener circuitos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Este transporte era responsabilidad de personas vinculadas al pueblo productor, que, de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, por turnos, entre los jóvenes y adultos del pueblo. Pero también hubo transporte de larga distancia, con productos de poco peso y alto valor añadido.

Existían dos tipos de vías: los caminos de herradura, por los que sólo podían circular: mulas, bueyes, caballos y personas; y las carreteras, por las que podían circular los carros. Las carreteras eran escasas, y sólo unían las principales ciudades. Eran caminos inseguros, por lo que los Reyes Católicos crearon en 1476 la Santa Hermandad. En España, los Borbones crearon una red de seis carreteras principales, que comunicaban Madrid con la costa y la frontera.

Estas vías necesitaban continuas reparaciones, sobre todo tras la generalización en el siglo XVIII de las ruedas de clavos. La responsabilidad de tener en buen estado las carreteras correspondía al municipio. Para ello se creó a lo largo de la red un servicio de peones camineros encargados de mantener la vía en buen estado, pagados por el municipio, por medio de los impuestos de paso. No obstante, con frecuencia, no se reparaba la vía más que con motivo de la visita real. En esta época, los viajes eran largos y lentos; se solía emplear más de una jornada, por lo que había también una red de posadas y ventas a intervalos regulares de jornadas y medias jornadas, que garantizaban el descanso de los viajeros y la reposición del ganado. Estas ventas fueron particularmente importantes en la vía de Andalucía, que atravesaba el despoblado de La Mancha y Sierra Morena.

De otro carácter era el transporte fluvial y marítimo. Los barcos permitían una mayor carga, por lo que eran más rentables, pero necesitaban lugares de puerto donde arribar. En todas las

ciudades importantes de la costa, o en los ríos navegables, había puerto; pagado tanto por el municipio como por las cofradías de los mercaderes. Estos puertos tuvieron una infraestructura muy compleja, para garantizar la buena marcha de las transacciones. Actuaron como lugar de mercado.

Durante la revolución industrial el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. Estas características las tuvo el ferrocarril, que fue el gran medio de transporte que impulsará la revolución industrial, no sólo por que pondrá las mercancías en el mercado en grandes cantidades, sino por que él mismo demandó gran cantidad de productos industriales. Será con la máquina de vapor aplicada al transporte como se consigan estos avances. El transporte por ferrocarril permite, al disponer de una vía privativa y rápida, transportar grandes cantidades de mercancía de una manera segura, rápida y regular. A pesar de su lentitud inicial sus 25 km/h de la línea Barcelona–Mataró, en 1848, superan con mucho los 15 km/h que se conseguían en las líneas más rápidas de diligencias regulares, como la de Madrid a Lisboa.

La aplicación de la máquina de vapor a la navegación será un avance cualitativo importante, pero no podrá competir con ventaja contra los veleros hasta bien entrado el siglo XX, cuando se consigan los barcos metálicos de gran tonelaje y se reduzca la carga de carbón. En los primeros barcos de vapor la carga de carbón necesaria para hacer funcionar la máquina ocupaba la mayor parte del espacio útil.

A comienzos del siglo XX se consiguen los primeros derivados del petróleo de manera industrial, y se logra tratar el árbol (hevea) para obtener caucho. Comienza entonces el asfaltado de las carreteras y se obtiene, con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y seguro, pero mucho más versátil. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior al ferrocarril. Pero habrá que esperar al asfaltado de las carreteras para que se note la ventaja.

El coche fue aumentando progresivamente su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones. Sin embargo, las carreteras, que hasta el momento habían estado infrautilizadas por falta de un vehículo adecuado, toman pronto un protagonismo decisivo; hasta el punto de desplazar en pocos años al ferrocarril. El transporte por carretera evita la carga y descarga del tren (dos operaciones menos), y también el almacenamiento en la estación, esto solo hace al transporte por carretera más barato. Además, impulsa la industria siderúrgica de transformación y crea una compleja red de servidores para el automóvil.

Por esta misma época los barcos a vapor desplazan a los veleros, y la aviación comienza a desarrollarse hasta alcanzar un protagonismo decisivo en el transporte de viajeros, sin embargo las mercancías perecederas y productos de poco peso y volumen, pero de alto valor añadido, como las flores o las joyas y los grandes volúmenes de mercancía a larga distancia y el comercio internacional, siguen estando en manos de la marina mercante.

Hoy el sector del transporte es esencial para el funcionamiento de los países, por eso el Estado quien construye las infraestructuras viarias: carreteras, vías de ferrocarril, puertos y

aeropuertos, que todos pueden utilizar más o menos libremente. Para cualquier zona subdesarrollada la construcción de una carretera es una garantía, y una condición, de desarrollo.

Desde la prehistoria, Panamá ha destacado su vocación de centro de paso. En sus inicios, las rutas se realizaban en el eje norte - sur, enfocados principalmente en los flujos migratorios.

En el siglo XVI, los viajeros utilizaron una combinación de modos de transporte, para movilizar carga de la costa oeste de América del Sur con rumbo a Europa, específicamente España. Con la construcción del primer ferrocarril interoceánico, en 1855, un gran movimiento migratorio se realizó, a través del istmo, proveniente de la costa este de los Estados Unidos a la costa oeste de ese país.

A inicios del siglo XX, con la construcción del Canal de Panamá, la importancia del país se pone en evidencia convirtiéndose en un eje principal de comercio internacional por donde anualmente transitan buques mercantes de diversas nacionalidades, perfeccionando el intercambio comercial entre todos aquellos países para los cuales la ruta es relevante y proporcionándoles beneficios en la reducción de tiempo y costo de transporte.

Fue en el año 1993, cuando el sector logístico - portuario de carga en contenedores toma un nuevo rumbo y se inicia una etapa de crecimiento sostenible en esta industria. Las administraciones de estos puertos fueron concesionadas a empresas privadas. Hoy, las cuatro terminales de contenedores que operan en el país son administradas por tres de los diez principales operadores globales de terminales de contenedores.

Panamá se ha destacado como un país con bondades y beneficios en la industria del transporte. En materia de infraestructura, se encuentra en el país: el Canal de Panamá, terminales portuarias de última generación, terminal aérea internacional con capacidad de expansión, conectividad en comunicaciones, el ferrocarril interoceánico, la Zona Libre de Colón y el Área Económica Especial Panamá - Pacífico, sólo por mencionar algunas.

El crecimiento que ha tenido el sector ha sido impresionante, sobre todo a partir del año 2000, cuando se revierte el Canal a manos panameñas. Con tan sólo diez años de soberanía total en el sector, marítimo en los últimos años a tenido un despegue en el área de servicios, además un auge en el sector logístico en Panamá y el mundo.

Panamá presenta un futuro extraordinario, al punto que muchas empresas internacionales han colocado operaciones en el país, especialmente, empresas globales de reconocido prestigio en el sector.

El flujo de carga a través del Canal de Panamá y de los puertos panameños sigue creciendo de forma sostenible. El volumen de carga de tránsito y trasbordo se convierte ahora en el atractivo para iniciar operaciones logísticas-industriales que generen valor agregado y no sólo utilicen nuestra infraestructura para ver pasar la misma.

En el presente, cerca del 80% de la economía panameña se debe al sector servicios, y de éste,

alrededor del 26% del producto interno bruto proviene del sector transporte, almacenaje y telecomunicaciones. El gobierno panameño frente a todos los proyectos de inversión que se realizan en el país, los que se tienen previstos y para seguir facilitando la inversión extranjera, ha tomado la decisión de buscar mecanismos para facilitar el hacer negocios en el país. Ya se han instalado diferentes herramientas electrónicas que facilitan las transacciones. El sector privado también está colaborando para que se agilice el marco institucional en el país. En materia legal, la Autoridad Marítima de Panamá ha tomado la iniciativa para presentar un paquete de leyes que le permita funcionar de acuerdo con la realidad de la industria. Por su parte, la Dirección General de Aduanas se ha reformado y busca hacer lo propio. La Zona Libre de Colón está implementando un sistema electrónico, para realizar trámites de entrada y salida de mercancía. El Área Económica especial Panamá Pacífico, por medio de su desarrollador maestro, se encuentra promoviendo oportunidades de nuevos negocios.

En cuanto a la plataforma logística panameña, y de acuerdo con el estudio realizado por INTRACORP para la Autoridad del Canal de Panamá en el año 2006, todo apunta a que el Canal, los puertos y la Zona Libre de Colón continúen siendo predominantes en el futuro, con un crecimiento combinado de alrededor de seis por ciento (6%) en el período correspondiente a los años 2015 al 2025. De acuerdo con ese estudio, se estima que el resto de las actividades crecerán a un ritmo superior debido a la importancia creciente que tendrá Panamá como centro logístico.

A la infraestructura logística existente, se le sumará una gran cantidad de proyectos de inversión, los cuales se promueven en diferentes esferas. La suma de todos estos proyectos resaltarán aún más la relevancia logística, exaltando un importante papel de Panamá en la cadena de suministros. Entre estos proyectos podemos mencionar la ampliación de la terminal aeroportuaria de Tocumen, las inversiones de capital para aumentar la capacidad de las terminales portuarias de contenedores existentes, dos nuevas terminales portuarias de contenedores, refinerías, oleoductos, astilleros, entre los más relevantes.

No obstante, para que el futuro del país sea más promisorio, y para que se puedan capitalizar las oportunidades, se debe tener en cuenta que tenemos retos en este camino por recorrer para consolidar el futuro logístico de Panamá. Una de las iniciativas debe ir enfocada a establecer una estrategia logística nacional que contemple asuntos que abarquen mucho más que el transporte. La educación debe ser reforzada para preparar profesionales de la más alta calificación y con formación bilingüe completa, de forma que sea reconocida a nivel internacional. Los programas educativos se deben basar en un minucioso análisis de las necesidades del mercado y su realidad.

Las economías más competitivas en el mundo cuentan con altos estándares de vida para sus asociados, en donde el producto interno bruto, capital es alto. Panamá, de igual forma, debe ofrecer servicios de calidad que permitan cobrar su oferta de servicios a precios que puedan ser competitivos, generar riquezas al país, mejorar la calidad de vida del panameño y mejorar el equilibrio de la distribución de la riqueza, brindando apoyo y beneficio a aquellos sectores que lo requieran para lograr salud, educación y oportunidades de empleo.

Para tal efecto, hoy se realizan esfuerzos conjuntos entre el sector público y el sector privado,

para orientar y promover las oportunidades logísticas del país y desde luego lograr el objetivo de convertirse en plataforma de servicios y actividades logísticas.

Utilizar y reorientar la Estrategia Marítima Nacional, instrumento legal que incluye el desarrollo de la logística como uno de sus componentes, es un punto de partida. Debemos recordar que la logística abarca el transporte, almacenaje, distribución, servicios de valor agregado y muchas otras actividades que deben ser organizadas para generar mayor beneficio a la economía nacional y ofrecer servicios y productos de valor al comercio internacional que utilizaría Panamá como plataforma de soluciones logísticas integrales.

1.2. Protección y Seguridad Marítima y Portuaria

Las iniciativas y programas sobre la seguridad del transporte, afectan o afectarán las condiciones del desarrollo del comercio internacional marítimo. Por tales motivos es preciso tener una clara posición respecto a su implementación y apoyo desde los gobiernos y los organismos internacionales, como resguardo de la seguridad de las personas, instalaciones y bienes vinculados a las operaciones portuarias y marítimas. A la vez es preciso prestar atención para que no distorsionen los factores de competencia de los mercados, o actúen como nuevas barreras arancelarias, creando condiciones que pueden derivar en sanciones comerciales hacia los países de menor desarrollo, afectando economías y provocando el aumento de costos en la operación del transporte.

Existen iniciativas adoptadas que se dividen en grupos principales y consideran medidas a nivel internacional, regional o de países.

Entre las medidas internacionales se pueden mencionar las organizaciones siguientes:

- OIT,
- OMA,
- OMI,
- el grupo G8,
- ISO,
- OCDE,
- OMC,
- y la UNCTAD,
- participan de la problemática.

En las nacionales tenemos:

- CSI
- C-TPAT
- MTSA
- BIO Terrorismo Activo 2002, etc...

CAPITULO SEGUNDO

TRANSPORTE MARITIMO

Definición: capaces de llevar grandes masas a largas distancias, a precios de fletes relativamente bajo y elevadas toneladas de mercancías. Se adaptan a muchos tipos de demanda, por la diferenciación de los tipos de buques y constituye el transporte internacional por excelencia. E l transporte marítimo solo lo efectúan grandes compañías, sólidamente unidas a grupos financieros para la obtención de créditos y seguros, provista de amplias redes de servicios comerciales y agencias en diversas partes del mundo y en cada país.

La característica principal de este medio de transporte es su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, volúmenes y valores.

Sin Embargo, conviene señalar últimamente ha sufrido grandes cambios en los diversos tipos de buques que contienen bodegas de ventilación o refrigeración (mercancía perecedera), granelero, buque tanque, cementeros o los que se construyen para varios tipos, como los porta contenedores, petroleros, etc.

2.1. Servicios Irregulares

Este servicio es aquel que utilizan los buques tramp, cuya característica es servir a cualquier ruta en el tráfico mundial y los que carecen de clientes fijos, no tienen itinerarios fijos y comercian en todas las regiones buscando carga, principalmente las de granel. La negociación de este servicio se inicia con una oferta en firme y la contraoferta, hasta que se cierra el contrato.

Dentro de este servicio se manejan dos tipos de flete: por tiempo y por viaje, el primero se autoriza al fletador por un tiempo determinado realizar los viajes que requieran, siempre y cuando se respeten las estipulaciones del contrato. En el segundo tipo es cuando el fletante se compromete a proporcionar un buque para el transporte en uno o varios viajes entre puertos, este (fletante) asume la responsabilidad por los retrasos, así como los riesgos y dificultades.

2.2. Servicios Regulares

Es aquel que posee itinerarios fijos y rutas, ofrecen espacios para pequeños embarques y traen carga heterogéneas.

Su función es de proporcionar un servicio en una ruta determinada, con disponibilidad de espacios. Podemos encontrar líneas que pertenecen a conferencias marítimas y líneas independientes, estos servicios de líneas independientes también son conocidos como "Outsiders", y proporcionan servicios regulares fuera de conferencia para el transporte de mercancía. La contratación de este servicio se formaliza a través de una compra-venta que están reguladas por los INCOTERMS.

El procedimiento de la contratación del servicio marítimo es determinar la línea que presta el

servicio y localizar el agente consignatario (representante naviero), de la eficacia del naviero dependerá su comisión; luego el usuario solicitará información respecto a los itinerarios, tarifas de fletes y condiciones, después de esta solicitud, el consignatario procede a proporcionar toda la información, para que el agente realice la reserva en el buque como la descripción de la clase de producto, pesos, kilos, valor, tipo de embalaje y empaque, número de bultos, puerto de origen y de destino, etc., luego de que las mercancías han sido embarcadas se expide el conocimiento de embarque realizando un recuento y verificando los datos.

2.3. Conocimiento de Embarque

Este es un documento probatorio de un contrato de transporte marítimo de mercancías, contiene los siguientes datos:

- Nombre del embarcador y consignatario.
- Puerto de carga y descarga.
- Nombre y matrícula del buque.
- Cantidad, peso, medidas y marcas de la mercancía.
- Valor del flete, estado y/o condiciones de la mercancía.
- Fecha y número de copias negociables.

2.4. Principales tipos de Carga

Existen dos tipos de cargas: general y a granel; la primera se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso y puede ser tratada como unidad se transporta en buques, la segunda las constituyen cargas sueltas en la bodega de los buques.

Las cargas peligrosas capaces de causar daños a las personas y cargas contiguas, al medio de transporte. La carga valiosa o Ad- valoren son artículos de gran valor intrínseco, como las joyas, obras de arte y metales preciosos.

2.5. El Flete

Existen una serie de factores tomados en cuenta para la fijación de un flete, hasta hoy son 27, pero se mencionan solo algunos:

- Naturaleza del producto.
- Tonelaje.
- Tipo de embalaje
- Cargas por vías alternativas.
- Competencias
- Costos directos
- Seguros
- Cobros y derechos de puertos.

La aplicación de estos fletes se hace tomando en consideración las tarifas básicas y los recargos, este último es establecido por decisión de las conferencias y las líneas marítimas por

la siguientes causas:

- Congestionamiento portuario
- Ajuste cambiario
- Precios del combustible
- Inseguridad.
- Diferencial portuario
- Peso excesivo y largo excesivo
- Gubernamentales
- Riesgo de guerra

También estos fletes pueden ser aplicados menos el descuento que se le otorga:

- Acuerdos de lealtad o fidelidad
- Fletes promocionales
- Requerimientos o fletes especiales
- El descuento a diplomáticos

Buque de contenedores

Diseñado con una sola cubierta y bahía de carga que incluye arreglos especiales con divisiones de celdas para el transporte de contenedores.

Características adaptables

- Cubiertas sin apertura o escotillas superiores
- Bahía adicional de carga para el traslado de carga seca o líquida
- Puntos específicos para contenedores eléctricos de refrigeración
- Bahía de carga totalmente refrigerada para el transporte de productos perecederos.

Buque de carga refrigerada

Diseñado con cubiertas y bahías de carga que incluyen arreglos especiales para el transporte de carga de perecederos.

Características adaptables

- Elevadores especiales a los lados para la carga de vehículos de carretera

Buque de carga general

Diseñado con una sola bahía de carga que incluye un compartimento o varios entre cubiertas, específicamente para varios tipos de carga seca.

Características adaptables

- Bahía única de doble recubrimiento exterior y amplias aperturas para la carga.
- Refuerzos para el traslado de carga pesada (incluido hierro / aluminio).
- Bahías de carga equipadas con arreglos de seguridad para contenedores.
- Tanques especialmente diseñados para carga de mercancía líquida.
- Espacio refrigerado para la carga de perecederos.
- Carga adicional y espacios de carga para pallets.

Buque de carga a granel

Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye arreglos para tanques y bahías diseñadas específicamente para el transporte de carga suelta de varios tipos de naturaleza homogénea.

Características adaptables

- Bahías de carga a los lados.
- Refuerzos para carga pesada (incluido hierro / aluminio).
- Bahías equipadas para el transporte de contenedores y vehículos
- Cubierta superior provista con anclaje para el transporte de bultos.
- Restricciones de diseño y servicio relativo a operaciones en los grandes lagos de Norteamérica.

Buque cisterna o tanque

Diseñado con una sola bahía de carga, que incluye un arreglo para uno o más tanques independientes diseñados específicamente, para el traslado de mercancía en forma líquida.

Características adaptables

- Carguero de combustible
- Carguero de químicos
- Carguero de combustibles / químicos
- Carguero de gas líquido (usualmente tanques independientes)

- Carguero de gas líquido / químicos
- Otros (carguero de agua, de vino, jugos, etc.)

Buque de carga rodante

Diseñado con cubiertas específicas para el traslado y transporte de vehículos ferroviarios y vehículos rodo-viarios, y para mercancía que puede ser cargada y descargada por vehículos con ruedas.

Características adaptables

- Cubiertas con rieles fijos para la carga de vehículos ferro-viarios exclusiva o simultáneamente con vehículos rodo-viarios.
- Mercancía adicional para ser descendida o ascendida desde la bahía de carga por las compuertas superiores o alternativamente, por equipo especializado de muelle.
- Cabinas para los conductores de vehículos.
- Maquinaria para la carga de “pallets” por los laterales de la nave.
- Rampas internas o elevadores para el movimiento de la carga entre cubiertas.
- Áreas o cubiertas equipadas con establos para el transporte de carga viva (estos establos pueden ser o no removidos).

Buque de carga de vehículos

Diseñado con cubiertas y una superestructura específica para el traslado y la carga de vehículos

Sus siglas significan “rodar dentro – rodar fuera”. Transportan únicamente mercancías con ruedas que son cargadas y descargadas mediante vehículos tractores en varias cubiertas comunicadas mediante rampas o ascensores.

Se caracterizan por tener una gran porta abatible en la popa o proa que hacen las veces de rampa, así como una superestructura muy alta y larga.

Cargan vehículos, camiones, cargas rodantes y trailers cargados de contenedores.

Su aspecto es el de un gran cajón flotante.

En fotos vemos dos PCC (Pure car carrier) que se dedican en exclusiva al transporte de coches.

Este tipo de barco lleva un sistema sofisticado de corrección de escora y que consiste en unas potentes bombas que “inyectan” el agua de lastre de un tanque a otro a medida que se produzca la escora corrigiendo esta.

CAPÍTULO TERCERO

TIPOS DE CARGAS

Existe una gran diversidad de productos susceptibles a ser transportados y comercializados, para garantizar un manejo adecuado, los cuales se han tenido que clasificar en cargas generales, a granel y peligrosas.

3.1. Cargas Generales

Estas cargas son las que se presentan en estado sólido, líquido o gaseoso, deben cumplir con ciertos requisitos:

- No representar un riesgo para la salud.
- No atentar en contra de la seguridad del que la opera y el medio ambiente.

Ésta se transporta en embalajes cuya forma, peso y dimensiones se adjuntan a las características propias.

Las cargas en general se dividen en:

- Carga General Fraccionada: consiste en bienes sueltos o individuales. Ej.: paquetes, sacos y cajas.
- Carga General unita Rizada: compuesta de artículos individuales agrupados en unidades como “pallets” o contenedores.

3.2. Carga a Granel

Es el conjunto productos que son transportados en grandes cantidades, cuyo único recipiente es el vehículo de transporte. Usualmente esta carga es depositada o vertida con una pala, valde en ferrocarriles, camiones o buques.

Y se divide en dos tipos:

- Granel sólido: en esta clasificación entran los granos, el carbón, el mineral de hierro, etc.
- Granel líquido: es la carga que se encuentra en estado líquido o gaseoso, hace que su transportación sea en vehículos tanques de por lo menos 1000 galones. Ej.: petróleo, gas natural, gasolina, entre otros.

3.3. Carga Peligrosa

Las cargas peligrosas son mercancías que de no tener el trato adecuado pueden poner en riesgo la vida humana y el medio donde se transporta, se caracteriza por tener propiedades explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas.

Dependiendo de su grado de peligrosidad, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) las clasifica en nueve tipos:

- Explosivos
- Gases
- Líquidos inflamables
- Sólidos inflamables
- Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
- Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas
- Material radiactivo
- Sustancias corrosivas
- Sustancias y objetos peligrosos varios.

3.4. Otros tipos de Carga

También existen otros tipos de cargas como:

- Automotriz: enfocada a la industria de automotriz y proveedores transporte.
- Maquinaria pesada: consiste en equipo pesado, empleado para la industria de la construcción.
- Refrigerados: carga que necesita cierta temperatura durante su transportación, como los perecederos y farmacéuticos.
- Valores: carga cuya característica distintiva es su alto valor monetario, como las joyas, obras de arte y dinero.

CAPÍTULO CUARTO

MERCANCÍA PELIGROSA

Las mercancías peligrosas son cargas que por su naturaleza y peligrosidad requieren de mucho cuidado y deben tomarse las precauciones pertinentes debido a que las mismas ponen en riesgo la vida humana.

Éstas pueden causar enfermedades dependiendo de los gases tóxicos, venenosos, inclusive causar una explosión.

Según la OMI las cargas peligrosas se clasifican en nueve categorías:

- Explosivos
- Gases
- Líquidos inflamables
- Sólidos inflamables
- Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
- Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas
- Material radiactivo
- Sustancias corrosivas.
- Sustancias y objetos peligrosos varios.

4.1. Señalización de Carga Peligrosa

Las cargas peligrosas requieren de una señalización apropiada, para identificar mediante símbolos de carácter internacional, el peligro latente del producto. Esta información permite adaptar las medidas de precaución necesarias para evitar graves accidentes, al punto que en la actualidad se dispone de un reglamento general de seguridad industrial, que recoge las principales recomendaciones internacionales para el manejo, transporte y almacenamiento de cargas peligrosas en los puertos.

4.2. Etiqueta de advertencia de peligros

Generalmente, se requiere la colocación de etiquetas en todos los contenedores de sustancias peligrosas. Estas etiquetas deben presentar el nombre del químico, del fabricante y una de advertencia sobre los peligros que presenta. Si el químico es transferido a otro contenedor debe estar etiquetado, la única excepción es si el contenedor va a utilizar un contenedor temporal, que únicamente el va a manejar y que será vaciado al final de su jornada de trabajo.

4.3. Las Placas

Se han creado ciertas etiquetas o placas especiales para poder identificar los peligros rápidamente. Se deben usar en el lugar donde el material está siendo utilizado, almacenado o transportado.

También existe la hoja de Datos Químicos (MSDS), que es proporcionada por su compañía para cada material potencialmente peligroso y con el que deben trabajar las personas involucradas en el transporte, almacenamiento y manejo.

Estas hojas contienen la siguiente información:

- Nombre del material
- Nombre, dirección y teléfono del fabricante y número de emergencia.
- Ingredientes peligrosos
- Los límites seguros de la exposición.
- Información sobre fuego y explosivos
- Síntomas sobre exposición

- Condiciones médicas que pueden agravarse con la exposición
- Información sobre derrames y limpiezas
- Equipo de protección personal requeridos.

El manejo de estos materiales varía según el tipo. Para esto existen reglas que se debe seguir al manipular estos materiales:

- Asegurarse de conocer la identidad del químico
- Use el contenedor apropiado para cada material

4.4. Sustancias peligrosas

La manipulación y almacenamiento de explosivos, líquidos muy inflamables y otras sustancias, debe efectuarse de acuerdo con las prescripciones apropiadas de la reglamentación internacional y nacional, aplicables a la materia.

Estas sustancias sólo deben cargarse o descargarse, manipularse o almacenarse si están embaladas y rotuladas de acuerdo con las normas internacionales y nacionales.

Los trabajadores deben informar de todos los envases que presenten daños, fugas o derrames. Cuando sea posible debería determinarse la índole de la carga estibada en una bodega o compartimiento y asegurarse de que la bodega o compartimiento ha sido limpiado y ventilado antes de dar comienzo a las operaciones de carga.

4.5. Sustancias Explosivas

Las sustancias explosivas no deberían permanecer en los muelles u otras zonas de trabajos portuarios más tiempo del que sea necesario. Encaso de que las sustancias explosivas tengan que permanecer en el lugar ya antes mencionado, la autoridad competente debería prescribir la cantidad máxima de ellas que puede dejarse en estos lugares y las distancias que deben guardarse entre las sustancias explosivas y los edificios, buques, otras mercancías, etc. Teniendo en cuenta la categoría del riesgo y la cantidad de las sustancias explosivas almacenadas.

4.6. Líquidos

Cuando se carguen líquidos peligrosos a granel, todas las bombas, conducciones, tuberías flexibles y uniones, así como todo el equipo de izado y manipulación, deberían ser de buena construcción, de materiales sólidos, estar exentos de defectos y bien conservados.

Cuando se proceda a la carga o descarga de mercancías muy inflamables se deberían adoptar medidas especiales para poder atajar inmediatamente todo conato de incendio.

4.7. Gases

Estas sustancias no deben ser transportadas a menos que sean neutralizadas o estabilizadas

adecuadamente; por lo general esto se indica en nombre de referencia apropiada.

Trate todo gas comprimido como si fuese potencialmente explosivos y todo contenedor como una posible bomba.

4.8. Sustancias Corrosivas

Cuando se manipulen o se almacenen sustancias corrosivas se deberán adoptar precauciones especiales para impedir el deterioro de los recipientes y para eliminar todo peligro originado por el derrame de su contenido. Si el cargamento de material corrosivo presenta rotura deberá utilizarse otra sustancia absorbente o neutralizante apropiada para recoger las sustancias derramadas.

Equipo de protección personal

Al trabajar con cualquier material peligroso, use los equipos de protección personal apropiados. Estos no solamente le protegerán en caso de derrames o salpicaduras accidentales, sino también de vapores que pueden ser inhalados o absorbidos a través de la piel.

Use la hoja de datos químicos (MSDS), para escoger los equipos de protección adecuados. Revise también la etiqueta del material para determinar las precauciones adicionales que se debe tomar.

Estos equipos incluyen lo siguiente:

- Delantales, Cubre todos
- Batas de laboratorios, Camisas
- Pantalones, Guantes
- Protección respiratorias, Anteojos
- Mascaras, Botas

CONCLUSIÓN

Panamá, está viviendo un “boom” económico que cuenta con recursos para adoptar y mejorar el sistema aduanero en el ámbito de seguridad de carga e invertir en equipos tecnológicos como complemento para buscar la eficiencia del servicio aduanero, este es el momento para crecer como país y vender lo que somos el puente del mundo.

Contamos con las capacidades nacionales para atender la seguridad portuaria pero debemos mejorar los sistemas. Las entidades del Estado y actores privados deben establecer una coordinación nacional en el tema de seguridad portuaria en búsqueda continua y potencializar este tipo de ejercicio en el país y la Región. Los panameños somos capaces de buscar un mejor

futuro solo tenemos que enfocarnos y tener metas claras, capacitar a nuestra gente o futura generaciones, que son los que mantendrán el rumbo de nuestro país al éxito o al fracaso.

RECOMENDACIÓN

- Actualizar los sistemas con tecnología de punta para amoldarnos a las normas de calidad internacionales y de este modo agilizamos la carga para ser más eficiente y productivos.
- Mejorar los controles de los factores de riesgos en la seguridad de la carga.
- Verificar que bultos no estén dañados en carga hay que descargar cualquier bulto dañado.
- Toda persona que manipule bulto infeccioso dañado debe:
 - Manipular al mínimo el bulto
 - Revisar que no hayan bultos adyacentes contaminados
 - Notificar a las autoridades sanitarias de por donde transita.
 - Notificar al expedidor
- Verificar su correcta estiba a bordo
- Verificar la incompatibilidad de mercancías al estibarlas

BIBLIOGRAFÍA

Seguridad e Higiene en los trabajos Portuarios (Autoridad Portuaria Nacional)

Manejo de Mercancía Peligrosa (Panama Ports Company)

Normas para el transporte de Plaguicidas

Internet

www.revistamaritima.com.ar/relebacia_de_panama

www.edac.org/publicaciones/xml/7/206071.pdf

www.amp.gob.pa/newsite/spanish/que_es_amp.html?reload_coolmenu

www.cargainfo.com

www.angelfire.com/mt2/nostrum/analisis.htm

GLOSARIO

1. OMI: La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de las





















Naciones Unidas encargado de adoptar medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques.

2. ONU: La Organización de las Naciones Unidas (ONU) o simplemente Naciones Unidas (NN. UU.) es la mayor organización internacional existente.
3. INCOTERMS: son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.
4. OIT: La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales. Fue fundada el 11 de abril de 1919, en el marco de las negociaciones del Tratado de Versalles.
5. OMA: Organización Mundial de Aduanas (OMA)
6. ISO: es una red de los institutos de normas nacionales de 163 países, sobre la base de un miembro por país, con una Secretaría Central en Ginebra (Suiza) que coordina el sistema.
7. OCDE: La organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos es un foro único en donde los gobiernos pueden comparar sus experiencias, buscar respuestas a problemas comunes, identificar las mejores prácticas y trabajar para coordinar políticas económicas y sociales tanto a nivel nacional como internacional.
8. OMC: La Organización Mundial del Comercio conocida como OMC o, por sus siglas en inglés, WTO fue establecida en 1995.
9. UNCTAD: La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo es el principal órgano de la Asamblea General de la ONU para los asuntos relacionados con el comercio, las inversiones y el desarrollo.
10. C-TPAT: reconoce que Aduanas puede suministrar el más alto nivel de seguridad únicamente a través de la estrecha cooperación con los dueños finales de la cadena de abastecimiento - importadores, transportistas, agentes, operadores de almacenes, fabricantes y otros agentes del sector comercio.
11. MTSA: maritime transportation security act
12. INTRACORP: es una empresa de consultoría de carácter integral, que articula los elementos fundamentales de su empresa; la estrategia, la tecnología, los procesos y los recursos humanos, en función de sus clientes, el mercado y los factores que condicionan su entorno.
13. OCMI: organización consultiva marítima intergubernamental

ANEXO

LAS PLACAS

Se han creado ciertas etiquetas o placas especiales para poder identificar los peligros rápidamente. Estas etiquetas se deben usar en el lugar donde el material esta siendo manejado, almacenado o transportado. Estas son:

Etiquetas de riesgo primario (cont.)		Etiquetas de riesgo secundario	
<p>Clase 6</p>    <p>Clase 7</p> 	<p>Clase 7 (cont.)</p>   <p>Clase 8</p>  <p>Clase 9</p> 	     	 
<p>Etiquetas de manipulación</p>    			



Buque de contenedores



Buque de carga refrigerada



Buque de carga general



Buque de carga a granel



Buque cisterna o tanque



Buque de carga rodante



Buque de carga de vehículos

