

Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo  
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)  
<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

## INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

### TEMA: **NORMATIVA SOBRE REMOLQUE DE BUQUES**

**RESUMEN:** La presente recopilación de normativa y doctrina abarca el tema de los buques que practican el remolque de embarcaciones que llegan a los puertos. Se incorporan las tarifas y los convenios relacionados al tema.

## Índice de contenido

1DOCTRINA.....	1
a)Sobre el remolque y practicaaje. ....	1
b)Pilotaje y Remolque.....	2
2NORMATIVA.....	3
a)Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).....	3
b)Tarifas de Remolque según INCOP.....	4
c)Convenio OIT CIT 92 sobre Alojamiento de la Tripulación a Bordo.....	6

### 1 DOCTRINA

#### *a) Sobre el remolque y practicaaje.*

[BRAIS QUIROS]<sup>1</sup>

“El servicio de practicaaje llevado a cabo por personas que tienen un conocimiento específico de los puertos y pasajes en que actúan, se constituye justamente para facilitar el tránsito o el acceso de los buques en esos lugares en que se considera necesario. El ámbito espacial en que se desenvuelve el practicaaje coincide., pues con el de remolque ( muy

particularmente con el del remolque-maniobra ), y allí donde están establecidos uno y otro vienen a presentarse en cierto modo como servicios complementarios en las operaciones de entrada y salida y movimiento de los buques en los puertos; se trata , en definitiva, de actividades que, ya persigan la ejecución de una maniobra, ya el asesoramiento necesario para conducir el buque, concurren simultáneamente a la realización de dichas operaciones,

haciéndolas especialmente complejas en estos casos. De aquí la estrecha relación entre remolque y practicaje y la necesidad de examinar la posición del práctico y los armadores de los buques de convoy para determinar la responsabilidad que recae sobre cada uno de ellos por los daños causados entre sí o a terceros. Para ello son necesarias algunas consideraciones previas en nuestro ordenamiento."

**b) Pilotaje y Remolque.**

[BRAIS QUIROS]<sup>2</sup>

"No a todos los buques se les debe brindar un práctico para poder atracar o desatracar del muelle; sino solo aquellos que buques que reportan un tonelaje de 250 o mayor a lo indicado anteriormente. Tal aspecto se .evidencia en el siguiente artículo: " Los buques cuyo TRB sea superior a 250 toneladas deberán hacer uso del servicio del practicaje del instituto para entrar o salir del puerto y realizar cualquier maniobra dentro de la rada. El capitán observará estrictamente las indicaciones que le formule el práctico."

Aquellos buques que poseen una capacidad de 500 TRB deberán usar el servicio de remolcadores en las maniobras de atraque y desatraque por motivos de seguridad y de orden técnico. El práctico tiene como obligación previa al atraque cerciorarse de que las máquinas y equipos de descarga estén en buen Estado de funcionamiento; si advierte desperfecto no se atracará y perderá su turno. También se debe indicar que se entiende por servicio ordinario de pilotaje y de remolque, la instrucción y conducción de las naves dentro de la bahía para su fondeo o atraque, según sea el caso, su posterior atraque cuando haya quedado fondeado, el

desatraque y conducción para salir de la bahía, el uso de remolcador para atracar y desatraque.

En cuanto al momento en que deben ingresar al buque; el artículo cuarenta y uno establece: " Los pilotos o prácticos saldrán con la debida anticipación a fin de abordar el buque a la hora señalada y proceder a su atraque luego de la visita oficial y la autorización respectiva."

## **2 NORMATIVA**

### **a) Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).**

[Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico.]<sup>3</sup>

#### CAPÍTULO XXXIII

##### Servicio de remolcador

Artículo 223.—Toda nave con Tonelaje de Registro Bruto (TRB), superior a 500 toneladas está obligada a utilizar remolcador para las maniobras de atraque y zarpe. Las naves con un TRB inferior a las 500 toneladas de registro bruto y las embarcaciones dedicadas a la pesca del atún, podrán realizar sus maniobras sin el uso del remolcador, salvo que el capitán y / o el piloto práctico lo consideren necesario. La tarifa es por TRB.

Este servicio es básico a la nave.

Los cambios de sitio de atraque que requiera la nave, se cobrarán por hora, conforme a las tarifas definidas para alquiler de remolcadores.

Artículo 224.—El equipo para la prestación de este servicio debe tener certificado de clasificación vigente debidamente homologado, expedido por casa clasificadora legalmente autorizada para hacerlo y además con permisos vigentes para operar expedidos por la entidad de vigilancia correspondiente.

Artículo 225.–La tripulación de los remolcadores que prestan este servicio debe ser personal idóneo.

Artículo 226.–El Prestatario de este servicio, debe contar con pólizas de seguros vigentes que cubran la responsabilidad civil y daños a terceros en caso de accidentes en que se vea involucrada. La Autoridad competente definirá el tipo de póliza, cubrimiento y valor asegurable según corresponda.

**b) Tarifas de Remolque según INCOP**

[INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO]<sup>4</sup>

INCOP

I SERVICIOS A LAS NAVES:

1. Ayudas a la Navegación:

Los servicios de rompeolas, faros, dragados y boyas que dispone el INCOP en el litoral pacífico como ayuda a la navegación marítima.

Su unidad de tarificación es por tonelada de registro bruto (TRB) o fracción.

TARIFA: \$0.10/TRB

2. Pilotaje:

Cubre la obligatoria asistencia del piloto oficial del INCOP para realizar el atraque y desatraque de los buques a los muelles. Las embarcaciones de 250 TRB o menores, están exentas de esta obligación.

Su unidad de tarificación es por TRB o fracción.

TARIFA: \$0.04/TRB

3. Remolcaje:

Cubre el servicio de remolque, el cual es obligatorio para el atraque y desatraque de los buques a los muelles. Están exentos de la obligatoriedad de este servicio las embarcaciones de 500 TRB o menores que técnicamente no requieran el auxilio del remolcador para efectuar las operaciones indicadas. También las embarcaciones dedicadas a la pesca del atún están exentas de esta obligación.

Los cambios de sitio de atraque y cualquier otro servicio de remolcaje que requiera el buque, se cobrarán por hora conforme a las tarifas definidas para alquiler de remolcadores.

Su unidad de tarificación es por TRB o fracción.

TARIFA: \$0.27/TRB

31. Tarifas por Fondeo de embarcaciones de pasajeros: (Decreto MOPT)

Las embarcaciones de pasajeros que por razones operacionales no atracan en las instalaciones portuarias de Puerto Caldera y son fondeadas en su dársena, pagarán una tarifa reducida definida, también de acuerdo al TRB de las naves. Estableciéndose además, un cobro adicional si se utiliza el servicio de remolcaje. Estas tarifas son por doce horas de fondeo, cobrándose un doceavo de las mismas por hora adicional.

TARIFAS: (Decreto MOPT)

◆ Embarcaciones menores de 13000 TRB

\$750

◆ Embarcaciones mayores de 13000 TRB

\$960

Uso de remolcador:

◆ Embarcaciones menores de 13000TRB

\$1.575

◆ Embarcaciones mayores de 13000TRB

\$2.016

**c) Convenio OIT CIT 92 sobre Alojamiento de la Tripulación a Bordo**

[ASAMBLEA LEGISLATIVA]<sup>5</sup>

De conformidad con el artículo 19, párrafo 5° de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo,

DECRETA:

ARTICULO 1°.-

Ratifícanse los Convenios N° 29 relativo al trabajo forzoso u obligatorio, 1930; N° 81 relativo a la inspección del trabajo, 1947; N° 87 relativo a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación, 1948; N° 88 relativo a la organización del servicio de empleo, 1948; N° 89 relativo al trabajo nocturno de las mujeres empleadas en la industria, (revisado en 1948); N° 90 relativo al trabajo nocturno de los menores empleados en la industria, (revisado en 1948); N° 92 relativo a alojamiento de la tripulación a bordo, (revisado en 1949); N° 94 relativo a las cláusulas de trabajo en los contratos celebrados por las autoridades públicas, 1949; N° 95 relativo a la protección del salario, 1949; N° 96 relativo a las agencias retribuidas de colocación, (revisado en 1949); N° 98 relativo al derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949; N° 99 relativo a los métodos para la fijación de salarios mínimos en agricultura, 1951; y N° 100 relativo a la igualdad de remuneración 1951; adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo, cuyos textos auténticos en castellano literalmente dicen: CONFERENCIA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

CONVENIO (NUM. 92) RELATIVO AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION A BORDO

(REVISADO EN 1949)

La Conferencia General de la Organización Internacional del

Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 8 de junio de 1949, en su trigesimasegunda reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión parcial el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946, adoptado por la Conferencia en su vigesimaoctava reunión, cuestión que está comprendida en el duodécimo punto del orden del día de la reunión: y Considerando que dichas proposiciones deben revestir la forma de un convenio internacional, adopta, con fecha dieciocho de junio de mil novecientos cuarenta y nueve, el siguiente Convenio, que podría ser citado como el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949:

Parte I. Disposiciones Generales

ARTICULO I

1. Este Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propulsión mecánica, de propiedad pública o privada, destinado, con fines comerciales, al transporte de mercancías o de pasajeros y matriculado en un territorio para el cual se halle en vigor este Convenio.

2. La legislación nacional determinará en qué casos se considerará que un buque está dedicado a la navegación marítima, a los efectos de este Convenio.

3. Este Convenio no se aplica la:

a) los buques de menos de 500 toneladas;

b) los buques que, propulsados principalmente por velas, tengan motores auxiliares;

c) los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena, o a fines similares:

d) los remolcadores.

4. Sin embargo, el Convenio se aplica, siempre que sea posible y razonable:

a) a los buques de 200 a 500 toneladas;

b) al alojamiento de las personas empleadas en el trabajo normal al bordo de barcos dedicados a la pesca de la ballena o a fines similares.

5. Además, podrá cambiarse, con respecto a todo buque, cualquiera de las prescripciones contenidas en la parte III de este Convenio, si la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores o a los armadores, o a ambos, y a las organizaciones de gente de mar reconocidas bona fide, considera que los cambios que van a efectuarse habrán de producir ventajas cuyo efecto será establecer condiciones que, en su conjunto, no serán menos favorables que aquellas que hubieren podido obtenerse de la plena aplicación del Convenio. Los pormenores de todos los cambios de esta índole deberán ser comunicados por el Miembro al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, quien los notificará a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo.

### **Fuentes Citadas**

- 1 BRAIS QUIROS, Miguel. La responsabilidad del Capitán y del Práctico en caso de que el Barco Choque con el Muelle al Atracar. Tesis para optar por el título de licenciatura en Derecho. U.C.R. pp 200-201.
- 2 BRAIS QUIROS, Miguel. Op cit. pp 207-208.
- 3 Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico. Reglamento: 3414 del 17/04/2007. Reglamento General de Servicios Portuarios del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP). Acuerdo: 7 Fecha de vigencia desde: 04/06/2007
- 4 Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico. Resolución RRG - 788-99, Publicada en la Gaceta Nº 62 de fecha 30 de marzo de 1999.
- 5 Asamblea Legislativa Convenio OIT CIT 92 sobre Alojamiento de la Tripulación a Bordo. Ley : 2561 - G del 11/05/1960