

# Cuestionario sobre las normas y seguridad en el mar y su gente

## 1. Hable sobre la protección de los buques y la gente del mar

La gente de mar también se ve a menudo expuesta a condiciones de trabajo difíciles y a riesgos ocupacionales particulares de sus profesionales. Además, en respuesta a la petición de la Conferencia diplomática de 2002 sobre protección marítima, la Organización Internacional del Trabajo elaboró, un nuevo documento de identidad para la gente de mar en el que se establece un régimen de identificación más riguroso para ésta, mientras que un grupo de trabajo mixto OIT/OMI elaboraba el "Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos", adoptado por ambas organizaciones en el presente año.

## 2. ¿Cuáles son los niveles de protección contemplados en el Código?

Se dispone la adopción de medidas de seguridad activas y pasivas para tres niveles: Normal, reforzado, y excepcional, cuya implementación debe estar directamente relacionada con la evaluación del riesgo correspondiente. Para todo esto es necesaria la designación del personal de ejecución de las medidas de seguridad (Oficiales de Protección de buque, de Empresa y de Instalaciones Portuarias), de la preparación de los planes de contingencia que tomen en cuenta las evaluaciones de riesgos (buques e instalaciones portuarias) y de emisión del certificado de seguridad del buque, como así también la supervisión del entrenamiento del resto del personal.

Los niveles de Protección contemplados en el Código son los siguientes:

- 1 (Normal): El nivel en el cual deberán mantenerse medidas mínimas adecuadas de protección en todo momento.
- 2 (Reforzado): El nivel en el cual deberán mantenerse medidas adecuadas de protección adicionales durante un periodo de tiempo, como resultado de un aumento del riesgo de que ocurra un suceso que afecte a la protección marítima.
- 3 (Excepcional): El nivel en el cual deberán mantenerse más medidas concretas de protección durante un periodo de tiempo limitado cuando sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección marítima, aunque no sea posible determinar el blanco concreto.

## 3. ¿A que llamamos abanderamiento?

El abanderamiento es el acto administrativo por el cual, tras la correspondiente tramitación, se autoriza a que una embarcación arbole el pabellón nacional.

## 4. ¿Qué es un abanderamiento de conveniencia y cuales serán los beneficios?

El abanderamiento por conveniencia es el utilizado por algunos buques para evitar la aplicación

de las leyes de su país que prohibían algunas actividades.

Las razones que inducen a las navieras a darse de alta en los censos de bandera de conveniencia son fundamentalmente económicas. Generalmente tratan de inscribirse en estados sin ningún historial marítimo y cuya población no siente interés por la mar o por el transporte marítimo.

Los países que optan por este registro libre lo promocionan mediante la aplicación de tarifas lo más bajas posibles y, por lo general, obvian las normas de sanidad, seguridad y protección del medio ambiente marino. Precisamente esta es una de las ventajas más atractivas que presentan los registros de bandera de conveniencia.

### **5. Beneficio que tiene los buques al utilizar la Bandera de Panamá**

Los armadores escogen la bandera panameña por las tasas de registro baratas, impuestos bajos o inexistentes y la libertad de contratar mano de obra de cualquier país. Estos factores representan beneficios para el armador y para el país de registro, pero los marinos sienten que el impacto pudiera ser mayor frente al desempleo existente en el país.

### **6. ¿Cuántos puertos habilitados por el convenio exterior existen en la zona norte y a que tipo de actividades se dedican?**

- Puerto de Miami: El líder mundial de tuberías de carga de escala en el puerto de Miami. Carga destinada a más de 100 países y 250 puertos de todo el mundo a través de nuestro flujo de puerto.
- Port Everglades: Los más de 5,2 millones de toneladas de carga en contenedores que se mueven a través de Port Everglades cada año lo han catalogado como el puerto de contenedores de 12 líderes en los EE.UU. y uno de los mejores en Florida.
- Puerto de Jacksonville: La Autoridad Portuaria de Jacksonville maneja la carga en contenedores, automóviles, embarcaciones de recreo y equipo de construcción (Ro / Ro), secos y graneles líquidos, graneles productos, y más empresas y cargas especiales.
- Puerto de Boston: Conley Terminal tiene tres de las principales líneas de contenedores del mundo 10 y se ocupa de casi 1,5 millones de toneladas métricas de carga cada año. Situado en el sur de Boston, el terminal se mueve a la velocidad de los negocios.
- Puerto de New York: Transporta materiales peligrosos, las longitudes de los vehículos, el ancho de alturas y pesos.
- Puerto de Baltimore: Transporta cargo, automóviles, materia prima, carga especializada, entre otras.

### **7. ¿Cuál es el papel de la Aduana panameña en los puertos habilitados por el convenio?**

Panamá ha decidido jugar un papel y tener una presencia mucho más dinámica en el ámbito regional en materia aduanera, especialmente a partir del momento de ocupar la Presidencia de la Secretaría Pro Témprore del Sistema de Integración Centroamericana. Por primera vez, en

diciembre pasado, nuestro país se hizo presente en la décimo octava versión de la reunión de Directores Nacionales celebrada en Managua, Nicaragua, en donde acordamos la participación de Panamá en todas las comisiones e instancias de integración aduanera regional y la celebración, en Panamá, de esta reunión que hoy nos convoca.

### **8. Dentro de las actividades monetarias a que podríamos llamar logística**

El concepto moderno de logística es “la acción del colectivo laboral dirigida a garantizar las actividades de diseño y dirección de los flujos material, informativo y financiero, desde sus fuentes de origen hasta sus destinos finales, que deben ejecutarse de forma racional y coordinada con el objetivo de proveer al cliente los productos y servicios en la cantidad, calidad, plazos y lugar demandados, con elevada competitividad y garantizando la preservación del medio ambiente”

### **9. ¿Cuál sería la diferencia entre logística y cadena de suministro?**

La logística representaba tradicionalmente la actividad de suministro de productos desde la planta de fabricación o el proveedor hasta la entrega al cliente final. Ahora se ha integrado al concepto de “Supply Chain Management” o SCM, en español Cadena de suministro, cuyo objetivo es optimizar la gestión de los flujos físicos, administrativos y de la información a lo largo de la cadena logística desde el proveedor del proveedor hasta el cliente del cliente.

La cadena de suministro no es una función de la empresa, ni un servicio contratado a un prestatario de servicios logísticos, no es tampoco una aplicación informática, simplemente es un proceso de funcionamiento cuyo fin es asegurar una gestión y una sincronización del conjunto de los procesos que permite a una empresa y sus proveedores de rango 1,2,..., n tomar en consideración y responder a las necesidades de los clientes finales.

Podríamos decir que la cadena de suministros forma parte de la logística para llevar a cabo este proceso en una organización.

### **10. ¿Quiénes tiene que ver por la logística de navío cuando y donde se da?**

Las Agencias Navieras mediante el SAM (Sistema Aduanero de Manifiestos) hacen del conocimiento al Recinto Fiscalizado y a la Aduana, las mercancías que serán arribadas al Recinto Fiscalizado, para que éste tenga la guarda y custodia de la carga. Son quienes deben llevar el registro de los movimientos de las mercancías. Tendrán la guarda y custodia de la mercancía y la obligación de llevar el registro de los movimientos o maniobras que se realicen con las mercancías hasta que sean sometidas a un régimen aduanero y se cumpla con el pago del almacenaje maniobras que se realicen por el mismo.

La Agencia Naviera es la empresa que se encarga de dar servicio de transporte marítimo o multimodal, de acuerdo al contrato con el importador o exportador.

### **11. ¿Cuál es el papel que juega la autoridad marítima de Panamá y el Comercio Mundial?**

El Gobierno Nacional, a través de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), busca convertir a Panamá en un Centro Logístico y de Servicios Marítimos al Servicio del Comercio Mundial, cumpliendo así los lineamientos de la Estrategia Marítima Nacional. La legislación panameña bajo la Autoridad Marítima de Panamá promueve las facilidades de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalen en los puertos nacionales y, en general, la provisión de los servicios que los buques requieran para el eficiente manejo de la carga y de los suministros usuales, reglamentando estas actividades dentro de los recintos portuarios.

## **12. ¿Quién es el administrador de la AMP y que papel juega a nivel Nacional e Internacional?**

El administrador de la AMP es el Licenciado Roberto Linares Tribaldos. Entre sus funciones son:

- Formular las políticas y estrategias de desarrollo administrativo, de conformidad con las necesidades actuales de la Institución.
- Realizar y controlar la adquisición de bienes y servicios utilizados por la Institución.
- Administrar la flota vehicular de la Institución y velar por su buen funcionamiento, contando con un programa correctivo y preventivo permanente.
- Realizar informes semestrales de las actividades administrativas efectuadas en la Dirección y presentarlos al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá.
- Custodiar los Documentos de Valor que se utilizan en los Consulados, para el trámite de Certificados de la Institución.
- Despachar los Timbres y Documentos de Valor que solicitan los Cónsules, a través del Departamento Financiero Consular.
- Realizar inventarios físicos de los documentos de valor existentes en el Almacén.
- Suministrar los informes de movimiento del Almacén, a la Jefatura de Proveeduría.