

Cuestionario sobre los buques, el marino y sus legislaciones

CUESTIONARIO

1. Hable sobre la regla #9 en cuanto al control de los buques en puertos

La regla 9 en cuanto al control de los buques en puertos le permite al gobierno contratante exigir a los buques que deseen entrar en sus puertos que faciliten la siguiente información a funcionarios debidamente autorizados por ese Gobierno, para garantizar el cumplimiento del presente capítulo antes de la entrada en puerto con el fin de que no sea necesario tomar disposiciones o medidas de control:

- que el buque está en posesión de un certificado válido, indicando el nombre de la autoridad que lo ha expedido;
- el nivel de protección al que opera el buque en ese momento;
- el nivel de protección al que haya operado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2. 3;
- toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el buque en cualquier puerto anterior donde haya realizado una operación de interfaz buque-puerto dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2. 3;
- que se han observado los debidos procedimientos de protección del buque durante cualquier actividad de buque a buque dentro del periodo de tiempo indicado en el párrafo 2. 3; o
- toda otra información de carácter práctico relacionada con la protección (salvo los pormenores del plan de protección del buque), teniendo en cuenta las orientaciones facilitadas en la parte B del Código PBIP.

2. Mencione las enmiendas que se le hicieron al anexo del Convenio SOLAS

De acuerdo a la resolución No.1 de la Conferencia se realizaron una serie de enmiendas al Anexo del Convenio *SOLAS*, a saber:

1. Se modificó el capítulo V (Seguridad de la Navegación), específicamente en lo tocante a un nuevo cronograma para el ajuste de los Sistemas de Identificación Automática (AIS) de aquellos buques, diferentes a buques de pasaje y buques tanque, de arqueo bruto igual o superior a 500 pero menores a 50000.
2. El Capítulo XI (Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima) ha recibido una nueva denominación como Capítulo XI-1, dentro del cual se han modificado algunos aspectos, entre los que destacan la exigencia de que el número de identificación del buque sea colocado de forma permanente en un lugar visible ubicado en el casco del buque o en la superestructura de este. Adicionalmente, este número de identificación debe colocarse en la parte interna del buque. Igualmente, se adoptó una

nueva regla 5 que exige que a los buques les sea expedido, por parte de la Administración, un Registro Sinóptico Continuo (CSR) cuyo fin es asegurar la existencia, a bordo, de un registro de la historia de cada buque.

3. Se creó un nuevo capítulo que fue numerado como XI-2 y cuyo título es “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, en el cual se estatuye el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS), mismo que representa el aspecto más interesante de los cambios introducidos en el Convenio SOLAS y al que dedicaremos especial atención a lo largo de este estudio.

3. **¿Cuáles son los objetivos de la protección de los buques en las instalaciones portuarias?**

El principal objetivo del Código es la protección marítima de los buques e instalaciones portuarias, contra los actos de terrorismo y otros actos ilícitos, mediante la implementación de un sistema de gestión de la protección marítima basada en la gestión de riesgos.

4. **Mencione las competencias esenciales del proceso de evaluación de la seguridad de las instalaciones portuarias**

5. **Hable sobre la importancia de la normativa enfrente a la gente del mar**

Su importancia se basa en que son necesarias para establecer las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación aplicables a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques mercantes españoles, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.

6. **¿Qué es el ISSC y quien lo emite?**

El ISSC es el Certificado Internacional de Protección del Buque. Este Certificado es emitido por el Registro del buque o por una Organización de Protección Reconocida que actúa en representación del Registro. En el caso de que el certificado sea emitido por una Organización de Protección Reconocida, el Registro del buque deberá convalidarlo luego de que haya verificado la ejecución del plan de protección del buque. El certificado original deberá estar a bordo y disponible a solicitud de la Autoridad.

7. **Mencione algunas normas de seguridad aplicadas a los puertos panameños**

Algunas normas de seguridad que son aplicadas:

- Los buques que lleven la bandera de países no contratantes del Convenio SOLAS, los buques menores de 500 toneladas de registro bruto y los buques pertenecientes y operados por un Estado Parte del precitado Convenio que sean utilizados solamente en servicio gubernamental no-comercial, deberán proveer pruebas de que han implementado medidas de protección a bordo equivalentes a las requeridas por el

Código ISPS.

- Todo buque que en viaje internacional se dirija hacia el Canal, deberá informar a la Autoridad por lo menos noventa y seis (96) horas antes de su arribo la documentación pertinente.
- Todo buque que se encuentre en las aguas del Canal deberá mantener un nivel de protección igual o superior al nivel de protección en el que se encuentra el Canal.

8. ¿Qué es el código PBIP o ISPS?

El Código PBIP es un código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, representa la culminación de poco más de un año de intenso trabajo del Comité de Seguridad Marítima de la OMI y de su Grupo de trabajo sobre protección marítima desde la Asamblea adoptó en su vigésimo segundo periodo de sesiones, en noviembre de 2001, la resolución A.924(22), relativa al examen de las medidas y procedimientos para prevenir los actos de terrorismo que ponen en peligro la integridad personal de los pasajeros y de la tripulación y la seguridad de los buques.

9. ¿Cuál es el origen del Código PBIP?

El Código PBIP fue adoptado mediante una de las resoluciones adoptadas el 12 de diciembre de 2002 por la Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Londres, 9 a 13 de diciembre de 2002).

10. Mencione algunos puertos panameños que se encuentran certificados con el Código PBIP o ISPS

Entre los puertos que se encuentran certificados por el Código PBIP son:

- Puertos de Balboa y Cristóbal (de la Hutchison),
- y el de Manzanillo y Evergreen (en el Atlántico)
- Panama Ports Company (PPC)
- Panama Ports –miembro de la hongkonesa Hutchison Port Holdings (HPH)
- Canal de Panamá

11. ¿Cuáles son los niveles de protección del Código ISPS?

Nivel de Protección	Descripción
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.

12. ¿Qué es la OMI, cuando y donde se fundó y cuál es su misión?

La OMI es el único organismo especializado de las Naciones Unidas con sede en el Reino Unido. Actualmente está integrada por 166 Estados Miembros y dos Miembros Asociados. El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. Fue establecida en 1959 y desde entonces se dedica a proporcionar a los gobiernos mecanismos de cooperación.

La misión de la Organización Marítima Internacional (OMI), una agencia especializada de las Naciones Unidas es promover un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficaz y sostenible mediante la cooperación. Esto se logrará mediante la adopción de normas tan elevadas de seguridad y protección marítimas, eficiencia de la navegación y la consideración de prevención y control de la contaminación por los buques, así como a través de los asuntos jurídicos conexos y la aplicación efectiva de los instrumentos de la OMI, con miras a su aplicación universal y uniforme

13. Hable sobre la seguridad del transporte y el medio marino

El transporte marítimo y fluvial abarca el transporte marítimo y el transporte en navegación interior. Se fomenta el crecimiento del transporte marítimo a través de determinadas acciones, como la modernización de las infraestructuras o la armonización de los equipos y de los procedimientos. El incremento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino también constituyen una prioridad. A raíz de varias catástrofes (Torrey Canyon en 1967, Exxon Valdez en 1989), se adoptaron una serie de convenios en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de luchar contra la contaminación accidental (imprevista) y la contaminación causada por la explotación normal (deliberada, como la limpieza de tanques con agua de mar). Así, por ejemplo, en 1973 se adoptó el Convenio internacional MARPOL sobre la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.

14. Hable sobre la responsabilidad de las marinas y el mundo marino

Las extraordinarias implicaciones económicas que los daños ambientales pueden llegar a presentar y las graves responsabilidades que pueden derivarse de un uso abusivo de los recursos del Planeta. El Derecho Internacional del Medio Ambiente se configuró como un derecho sin sanción, recurriéndose en la práctica a una responsabilidad atenuada. Con el esbozo del principio rector en la materia, quien contamina paga, se comienza a considerar la obligación, para quien realice un daño por contaminación al medio ambiente, de repararlo. Este principio corre el riesgo de ser mal interpretado, si se entiende quien pague tiene derecho a contaminar. Desde otro punto de vista puede contribuir a la prevención, ya que si los contaminadores potenciales son conscientes de que en caso de contaminar deberán pagar por

los daños causados, esto podría servir para incentivarlos a tomar todas las medidas necesarias para evitar la contaminación.

15. Hable sobre la responsabilidad de las instalaciones portuarias y el ISPS

Antes de las prescripciones del Código, las empresas concesionarias debían mantener niveles de seguridad similares a las del puerto donde están ubicadas, de tal manera que no representaran por sí mismas amenazas individuales desvinculadas de la seguridad global del puerto. Con la entrada en vigor del Código PBIP, la responsabilidad directa de la protección de la instalación vuelve a estar en cada una de las empresas concesionarias, que se verán obligadas a gestionar el correspondiente Plan de Protección de sus Instalaciones Portuarias que disfrutaban en régimen de concesión.

16. *¿Cuándo entro en vigencia el código ISPS?*

Gracias a La organización Marítima Internacional OMI a partir de julio del 2004 entro en vigencia el Código ISPS siguiendo su adopción por la Conferencia Diplomática desarrollada en el mes de Diciembre 2002 que establece medidas destinadas a fortalecer la protección marítima de la nave y de las instalaciones portuarias y a prevenir y suprimir los actos de terrorismo contra la actividad del transporte marítimo.

17. *¿Como y para qué se dan los controles del buque en un puerto?*

Al aplicar las prescripciones de un instrumento pertinente para los fines del control por el Estado rector del puerto, las Autoridades Marítimas lo harán de forma que los buques autorizados a llevar pabellón de un Estado que no sea parte del Instrumento no reciban un trato más favorable.