

Cuestionario sobre preguntas aduaneras

1. Hable sobre la Regla No.9 en cuanto al control de los Buques en Puertos.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR), que estipula que "los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales", tomando nota de los objetivos del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992 y de que la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, así como de la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 (COP 4), relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, y de la decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002, sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidos los principios de orientación sobre especies invasoras.

2. Menciones las enmiendas que se le hicieron al Anexo del Convenio solas

1. Toda enmienda a un artículo del Convenio o al Capítulo I de su Anexo entrará en vigor, con respecto a los Gobiernos Contratantes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada y, con respecto a cada Gobierno Contratante que la acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la hubiere aceptado el Gobierno Contratante de que se trate.
2. Toda enmienda al Anexo no referida al Capítulo I entrará en vigor, con respecto a todos los Gobiernos Contratantes, exceptuados los que la hayan recusado en virtud de lo previsto en el apartado vi) b del presente párrafo y que no hayan retirado su recusación, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda cualquier Gobierno Contratante podrá notificar al Secretario General de la Organización que se exime de la obligación de darle efectividad durante un periodo no superior a un año, contando desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.
3. Enmienda a cargo de una Conferencia:
 1. A solicitud de cualquier Gobierno Contratante con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de los Gobiernos Contratantes, la Organización convocará una Conferencia de Gobiernos Contratantes para examinar posibles enmiendas al presente Convenio.

2. Toda enmienda que haya sido aprobada en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de los Gobiernos Contratantes presentes y votantes será enviada por el Secretario General de la Organización a todos los Gobiernos Contratantes a fines de aceptación.
3. Salvo que la Conferencia decida otra cosa, se considerará que la enmienda ha sido aceptada, y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados en los apartados vi) y vii) del párrafo b) del presente Artículo, a condición de que las referencias que en dichos apartados se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entiendan como referencias a la Conferencia.
4. El Gobierno Contratante que haya aceptado una enmienda al Anexo cuando ya aquélla haya entrado en vigor, no estará obligado a hacer extensivos los privilegios del presente Convenio a los certificados librados en favor de buques con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado cuyo Gobierno, acogiéndose a lo dispuesto en el párrafo b) vi) 2) del presente Artículo, haya recusado la enmienda y no haya retirado su recusación, excepto por cuanto tales certificados guarden relación con asuntos cubiertos por la enmienda en cuestión

3. Cuáles son los Objetivos de la Protección de los Buques en las Instalaciones Portuarias

Los objetivos del presente Código son:

- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los Gobiernos Contratantes, los organismos gubernamentales, las administraciones locales y los sectores naviero y portuario, a nivel nacional e internacional, con objeto de garantizar la protección marítima;
- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre Gobiernos Contratantes, organismos gubernamentales, administraciones locales y sectores naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra los sucesos que afecten a la protección de los buques o instalaciones portuarias utilizados para el comercio internacional;
- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.
- Garantizar que se recopila e intercambia con prontitud y eficacia información relacionada con la protección;
- Ofrecer una metodología para efectuar evaluaciones de la protección a fin de contar con planes y procedimientos que permitan reaccionar a los cambios en los niveles de protección; y

4. Menciones las Competencia esenciales del proceso de la Evaluación de la Seguridad De las Instalaciones Portuarios

El oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) tiene la responsabilidad de garantizar que se lleva a cabo una evaluación de la protección del buque (EPB) para cada buque de la flota de la compañía que tenga que cumplir las disposiciones del capítulo XI-2 y de

la parte A del presente Código y que esté bajo su responsabilidad. Aunque no es necesario que el OCPM lleve a cabo personalmente todas las tareas que corresponden a ese puesto, siempre será en última instancia el responsable de que dichas tareas se realicen adecuadamente.

Antes de iniciar una evaluación de la protección del buque, el oficial de la compañía para la protección marítima debe asegurarse de que se aprovecha la información disponible sobre la evaluación de la amenaza en los puertos en los que el buque tiene previsto hacer escala o en los que embarcarán o desembarcarán pasajeros, y sobre las instalaciones portuarias y sus medidas de protección. El OCPM debe estudiar informes anteriores sobre requisitos de protección equiparables. Cuando sea posible, el OCPM se reunirá con las personas pertinentes del buque y de las instalaciones portuarias para acordar los objetivos y la metodología de la evaluación. El OCPM debe observar las orientaciones específicas que puedan ofrecer los Gobiernos Contratantes.

Los encargados de la EPB deben tener la posibilidad de recabar la asistencia de expertos en los siguientes campos:

- Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección;
- Reconocimiento y detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos;
- Reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección;
- Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección;
- Métodos utilizados para provocar sucesos que afecten a la protección;
- Efectos de los explosivos sobre las estructuras y el equipo del buque;
- Protección del buque;
- Prácticas comerciales de la interfaz buque-puerto;
- Preparación y respuesta ante emergencias y planes para contingencias;
- Protección física;
- Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos;
- Ingeniería naval; y
- Operaciones del puerto y del buque.

En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo o dentro del buque:

- Protección física;
- Integridad estructural;
- Sistemas de protección del personal;
- Normas y procedimientos;
- Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos; y
- Otras zonas que, al sufrir daños o ser utilizadas como punto de observación para fines ilícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación portuaria.

El OCPM debe obtener y registrar la información necesaria para llevar a cabo una evaluación, que incluye lo siguiente:

- La disposición general del buque;
- El emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso, tales como el puente, los espacios de categoría A para máquinas y otros puestos de control definidos en el capítulo II-2;
- La ubicación y función de todo punto de acceso, real o posible, al buque;
- Cambios de la marea que puedan afectar a la vulnerabilidad del buque o a la protección de éste;
- Los espacios de carga y los dispositivos de estiba;
- Los lugares en los que se almacenan las provisiones del buque y el equipo de mantenimiento esencial;
- Los lugares donde se almacenan los equipajes no acompañados;
- El equipo de emergencia o de reserva disponible para garantizar los servicios esenciales;
- El número de tripulantes del buque, las funciones de protección existentes y las prácticas de la compañía existentes respecto de los requisitos de formación;
- El equipo de protección y de seguridad existente para los pasajeros y la tripulación;
- Las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencia;
- Los acuerdos existentes con compañías privadas que ofrezcan servicios de protección a los buques o en las aguas del puerto; y
- Las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, los sistemas de identificación, el equipo de observación y vigilancia, los documentos de identidad del personal y las comunicaciones, alarmas, alumbrado, control de accesos y otros sistemas pertinentes.

En la EPB se deben examinar todos los puntos de acceso que se identifiquen, incluidas las cubiertas de intemperie, y evaluar su posible uso por personas que intenten violar las medidas de protección. Esto incluirá los puntos de acceso que puedan utilizar tanto las personas que tengan acceso legítimo como las que intenten entrar sin autorización.

5. Hable sobre la importancia de la Normativa referente a la gente del mar

Entiéndase por Gente de Mar toda persona que forme parte de la tripulación regular de una nave, y cuyo desempeño a bordo esté acreditado por una Licencia de Navegación, expedida por la Autoridad Marítima. Para los efectos del presente Decreto las actividades de la Gente de Mar se identifican así:

- Del transporte comercial marítimo.
- De la pesca comercial, tanto industrial como artesanal.
- De las actividades de recreo.
- Las correspondientes a la investigación científica, la exploración y la explotación de los recursos del mar.
- Remolques y salvataje.

- Las actividades deportivas marítimas.

El personal marítimo de tierra comprende aquellas personas que desempeñan en tierra actividades estrechamente relacionadas con las construcción, reparación, reconocimiento e inspección, administración, aprovisionamiento, actividades periciales, seguros, corretajes y flotamiento de naves, y otras actividades similares

6. Qué es el ISSC y quién 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. Menciones algunas normas de seguridad aplicadas a los Puertos Panameños

Esta Ley tiene por objeto establecer las normas rectoras de la actividad de los puertos y las instalaciones marítimas que existan o se construyan en la República de Panamá, el uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos, sean estos de naturaleza pública o privada. Las normas que aquí se establecen serán aplicables a las instalaciones portuarias, con independencia del tipo de terminal de que se trate, o la clase de mercancía que sea transportada y a los servicios marítimos. Se exceptúan de la aplicación de esta Ley la Autoridad del Canal de Panamá y las áreas bajo su administración privada que constituyen el Canal de Panamá, las cuales están sujetas a surégimen especial establecido en el Título XIV de la Constitución Política y en la Ley 19 de 1997 y sus reglamentos.

Los puertos son necesarios para el desarrollo del país y los servicios que brindan son públicos, aunque sean ejercidos por empresas privadas. Por lo tanto, el Estado panameño debe fiscalizar la calidad del servicio que prestan, asegurando que no existan prácticas discriminatorias respecto a las naves, la carga o los pasajeros a los cuales deben proveerse servicios eficientes y seguros. En concordancia con la Estrategia Marítima Nacional, el ejercicio de las operaciones portuarias y la prestación de servicios marítimos en la República de Panamá tendrán los siguientes objetivos:

- Conformar un sistema portuario nacional moderno y eficiente, garantizando la debidacoordinación entre los concesionarios, los proveedores de servicios y el Estado.
- Propiciar la competitividad en las empresas que son parte de las actividades de comercio, transporte y logística, industria y tráfico marítimo, a través del estímulo para la generación de carga y el desarrollo del cabotaje regional.
- Fomentar el desarrollo económico y social del país, a través del fortalecimiento y la utilización plena de su conglomerado marítimo en un entorno que impulse la libre empresa y un mercado competitivo.
- Promover la eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias, garantizando beneficios sostenidos y una retribución adecuada para el Estado, la comunidad, los concesionarios

y los proveedores de servicios marítimos, producto de la actividad portuaria y la prestación de servicios marítimos.

8. Qué es el Código PBIP o ISPS

La organización marítima internacional, desde que fue establecida, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la actividad naviera dentro del comercio internacional. Es por esta razón que su preocupación la enfoca a la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques. Uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima, es el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS de 1974, sobre el que adopto, en diciembre del 2002, una cierta cantidad de enmiendas.

La más trascendental es la que se realizó al capítulo XI por lo cual se adopta el nuevo "**Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y de las Instalaciones Portuarias**" (**ISPS Code, en Inglés, o PBIP en Español**). El Código consta de dos partes, una con disposiciones obligatorias y otra con recomendaciones. Antes de las enmiendas, el SOLAS se ocupaba solamente de la seguridad en los trasportes marítimos. Las enmiendas y el Código PBIP se ocupan ahora de asuntos de transporte marítimo en relación con buques e instalaciones portuarias. **El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias**, tiene como propósito proporcionar un marco regulatorio y consistente para evaluar riesgos, y evitar que a través de los buques, instalaciones cargas y pasajeros, se cometan atentados terroristas utilizando como vía al transporte marítimo, permitiendo a los gobiernos aumentar en forma coordinada, a nivel internacional las medidas de protección necesarias para enfrentar las nuevas amenazas.

Dentro de las medidas dispuestas en el código de los buques, las instalaciones portuarias, y las compañías navieras, se deben designar oficiales de protección, previamente capacitados y acreditados por la autoridad marítima portuario. Además, obliga a los puertos y compañías navieras, a realizar planes de contingencia basados en evaluaciones de protección, con el fin de evitar potenciales actos terroristas. El plazo para la implementación del código es el 1 de julio de 2004, cuando se aplicaran una serie de medidas para reforzar la seguridad marítima y portuaria, incluyendo requerimientos detallados y obligatorios relacionados con la seguridad para gobiernos, autoridades marítimas y compañías navieras junto con una serie de pautas acerca de cómo cumplir con estos requerimientos, incluidos en una segunda sección no obligatoria.

9.Cuál es el origen del Código PBIP

El Código PBIP fue elaborado por el Comité de Seguridad Marítima de Organización Marítima Internacional, (OMI) y aprobado por Resolución N° 2 de la Conferencia Diplomática SOLAS celebrada en Londres, el 12 de diciembre de 2002. La norma incluye los lineamientos fundamentales de la "*Maritime Transportation Security Act 2002*" de Estados Unidos y tiene como presentar a los gobiernos contratantes del SOLAS2 un programa o marco estandarizado para la evaluación de riesgos, posibilitando a los gobiernos contrarrestar las vulnerabilidades a

la seguridad en el transporte marítimo y las instalaciones portuarias.

La OMI ha puesto a la comunidad marítima internacional la obligación de implementar el Código PBIP en cada puerto, buque u operación de interfaz buque-puerto, que tenga por objeto el transporte marítimo internacional, determinando a tal efecto la adopción de Planes de Protección. Dichos planes tienen por objeto la determinación de vulnerabilidades de las instalaciones, buques u operaciones, y adoptar medidas para minimizar los riesgos y determinar los Niveles de Protección que correspondan fijar.

El Código fue desarrollado a partir de la necesidad de prevenir atentados terroristas y otras actividades de génesis delictivo (tráfico de armas, tráfico de estupefacientes, inmigración ilegal, etc.) preservar la seguridad interior de las naciones y garantizar la seguridad del transporte de mercancías y personas.

10. Mencione algunas normas puertos panameños que se encuentran certificados

Con el Código PBIP/ISPS, este sistema de control se está instalando en los puertos de Aguadulce, La Palma, Mensabé, Puerto Armuelles y Vacamonte. Los trabajos los lleva a cabo Servicios Técnicos de Seguridad (STS), empresa de la cual es socio director el ingeniero Nino Vaprio Montenegro.

11. Cómo funciona el Código ISPS

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 **PIIP**, 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.

12. Cuáles son los niveles de Protección del Código ISPS

- Nivel de protección 1: en el cual se ubican las medidas mínimas de protección que deben ser mantenidas en todo momento, es decir en los casos en que no existan riesgos mayores a aquellos que normalmente están presentes.
- Nivel de protección 2: implica la toma de medidas adicionales de protección, las cuales deben ser mantenidas por un período de tiempo en razón de un aumento en el nivel de riesgo de que se actualice un incidente de protección.
- Nivel de protección 3: se activa cuando el acaecimiento de un incidente de protección es probable o inminente, y exige el empleo de medidas específicas de protección que serán mantenidas por un período limitado de tiempo.

Por su parte, tanto las compañías como las instalaciones portuarias deben establecer el sistema de gestión de protección por cada nivel de protección, el cual implica básicamente cuatro aspectos que son: la revisión de los sistemas vigentes, la planificación de la protección, la asignación de los recursos y las auditorías.

13. Qué es la OMI; cuándo y dónde se fundó y cuál es su misión

La Organización Marítima Internacional es un organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en asuntos marítimos. La OMI fue establecida en una Conferencia Marítima de las Naciones Unidas realizada en Ginebra en Marzo de 1948, pensando principalmente en la conveniencia de elaborar instrumentos internacionales que acrecentaran la seguridad en el mar. Para lo anterior se tuvo en cuenta, en primer lugar, que el trabajo de la gente de mar ha sido siempre una de las ocupaciones más peligrosas y en segundo lugar, dado el carácter internacional del sector naviero, reconociéndose la necesidad que para acrecentar la seguridad de la navegación marítima, serían más efectivas la adopción de medidas llevadas a cabo en el plano internacional, que actuando cada Estado por cuenta propia y sin coordinación entre si.

Durante el decenio que transcurrió desde la aprobación del Convenio Constitutivo de la OMI en 1948 y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad marítima despertaron también la atención internacional, aún cuando tenían un enfoque relativamente

diferente. De éstos problemas, uno de los más importantes fue el hecho real de la contaminación del mar originada por los buques, en particular, la causada por los hidrocarburos transportados en buques tanques. Por eso en 1954, cuatro años antes de la fundación de la OMI, se adoptó un Convenio Internacional sobre esta materia ("prevención de la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos"). La Organización asumió desde el comienzo de sus trabajos en Enero de 1959 la responsabilidad de administrar y promover dicho Convenio.

Junto a lo anterior la OMI organizó la primera Conferencia en 1960, dedicándola a la seguridad marítima, en la cual se adoptó un nuevo Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 1960, demostrando de esta forma que la OMI desde sus inicios tuvo como objetivos principales la seguridad marítima y la prevención de la contaminación en el mar.

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

Entre los principales tratados de la OMI sobre seguridad marítima se encuentran los siguientes:

- Convenio Internacional sobre la prevención en alta mar en los casos de accidentes de contaminación de las aguas por hidrocarburos (1969).
- Convenio sobre la prevención de la contaminación marina por el lanzamiento de desechos y otras cuestiones (1972).
- Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar (1972).
- Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores (1972).
- Convención sobre las Regulaciones Internacionales para prevenir la colisión de buques en el mar (COLREG, 1972).
- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974).
- Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW, 1978).
- Convenio Internacional sobre la prevención de la contaminación marina por los buques y protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).
- Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR, 1979).
- Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (1990).

La OMI también cuenta con los siguientes instrumentos relacionados con la responsabilidad e indemnización:

- Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares (1971).
- Convención sobre la limitación de responsabilidad en caso de reclamaciones marítimas (1976).
- Convenio sobre responsabilidad e indemnización relativas al transporte marítimo de sustancias nocivas y de sustancias potencialmente peligrosas (1996). Legislación nacional sobre medio ambiente en Venezuela:
- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; capítulo IX de los derechos ambientales; artículo 129.

- Ley Orgánica del Ambiente gaceta oficial n° 5.833 de 22/12/2006.
- Ley general de puertos gaceta oficial n° 37.589 de 11/12/2002.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques gaceta oficial n° 4.633 de 15/09/1993.
- Ley aprobatoria de la convención sobre alta mar gaceta oficial n° 266.616 de 01/08/1961.
- Ley general de marinas y actividades conexas gaceta oficial n° 37.570 de 14/11/2002.

15. Hable sobre la responsabilidad de las navieras y el medio marino.

Tanto las empresas navieras como los capitanes y tripulantes garantizarán que se dé pleno efecto a las obligaciones específicas determinadas en el Convenio STCW y disposiciones en materia de seguridad marítima y protección del medio marino.

Las empresas navieras darán instrucciones por escrito a los capitanes de los buques al objeto de garantizar que todo miembro de la tripulación tenga la oportunidad de familiarizarse con los equipos, los procedimientos y las operaciones del buque, así como las funciones específicas del tripulante antes de que éstas sean asignadas.

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

La Organización Marítima Internacional (OMI) es la agencia especializada de las Naciones Unidas con la responsabilidad de la seguridad en la navegación y de la prevención de la contaminación marina por las embarcaciones.

Las medidas de seguridad marítimas internacionales de gran envergadura fueron desarrolladas y adoptadas por la OMI en respuesta a los ataques terroristas de 9/11 en contra de los Estados Unidos y entran en vigor hoy, 1 de julio de 2004. Las medidas de seguridad, las cuáles incluyen el Código de Protección a Buques e Instalaciones (código PBIP, ISPS por su denominación en inglés), están en el formato de las enmiendas de 1974 en la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y se dirigen remarcando la seguridad marítima a bordo de las naves y en las instalaciones de interfase buque/puerto. Estas medidas fueron adoptadas en el marco de la Conferencia sobre Seguridad Marítima en diciembre de 2002 y representan el primer marco regulador internacionalmente convenido y dirigido a la aplicación crucial de la seguridad marítima. (Nota de la OMI, traducción Webmaster CGPMM).

17. Cuándo entro en vigencia el Código ISPS

El 1 de julio entró en vigor la primera fase de la normativa de seguridad internacional denominada Código ISPS (International Ship and Port Facility Security), que en español se traduce por Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP). Se trata de un procedimiento de seguridad diseñado a raíz de los atentados ocurridos el 11 de septiembre de 2001 en EEUU. Este código es de obligadocumplimiento a nivel mundial y el objetivo es proteger los bienes, mercancías y personas de posibles ataques terroristas.

18. Cómo y para que se dan los controles del Buque en un puerto

Control de los buques en los puertos

Estas medidas tienen como finalidad reforzar los controles en los puertos y conseguir que los buques en mal estado sean vetados y se les deniegue la entrada en los puertos de la Unión sobre la base de una lista negra publicada por las autoridades de la Unión Europea. Las nuevas medidas legales establecen que, además, todos los buques se sometan a una inspección anual obligatoria, es decir, no limitada a un examen superficial de las condiciones del buque, sino a una comprobación profunda y sistemática de una serie de elementos vitales del buque. Los problemas de corrosión y de estructura, que han sido los que en alguna ocasión han provocado accidentes, se detectarán fácilmente.

Los buques tanque deberán equiparse con cajas negras, similares a las que se incorporan a los aviones, de acuerdo con un calendario que abarca de 2002 a 2007. La ausencia de la caja negra a bordo de un petrolero será motivo suficiente para que quede inmovilizado en puerto.

Mayor control para las sociedades de clasificación

Existen unas organizaciones llamadas sociedades de clasificación que colaboran de una manera muy importante en la seguridad marítima al estar encargadas de inspeccionar los buques. La nueva normativa les exige una mayor preparación técnica y más medios para la realización de su labor, que es la de evaluar la calidad de la estructura de estos buques y su mantenimiento.

Todas estas medidas deberán ser puestas en práctica para el año 2004, pero la Unión Europea ha recomendado a los países miembros de la Unión Europea que las apliquen de manera anticipada. Además, la Unión Europea publicará desde principios de 2003 una lista negra de los buques que no se ajustan a las normas.

19. Hable sobre la aplicación de la Regla No. 9

Tratándose de petroleros, excepto en los casos previstos en el apartado b) de este párrafo:

1. Que el petrolero no se encuentre dentro de una zona especial;
2. Que el petrolero se encuentre a más de 50 millas marinas de la tierra más próxima;
3. Que el petrolero esté en ruta;
4. que el régimen instantáneo de descarga de hidrocarburos no exceda de 30 litros por milla marina;
5. que la cantidad total de hidrocarburos descargada en el mar no exceda, en el caso de petroleros existentes, de 1/15.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos y, en el caso de petroleros nuevos, 1/20.000 del cargamento total de que formaban parte los residuos; y
6. que el petrolero tenga en funcionamiento un sistema de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y disponga de un tanque de decantación como se prescribe en la Regla 15 del presente Anexo.

Tratándose de buques no petroleros cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 400 toneladas y

de buques petroleros por lo que se refiere a las aguas de las sentinas de los espacios de máquinas, exceptuados los de la cámara de bombas de carga a menos que dichas aguas estén mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos:

1. que el buque no se encuentre en una zona especial;
2. que el buque esté en ruta;
3. que el contenido de hidrocarburos del efluente sin dilución no exceda de 15 partes por millón, y
4. que el buque tenga en funcionamiento el equipo que se prescribe en la Regla 16 del presente anexo.

En el caso de buques de menos de 400 toneladas de arqueado bruto que no sean petroleros mientras se encuentren fuera de la zona especial, la Administración cuidará de que estén equipados, dentro de lo practicable y razonable, con instalaciones que garanticen la retención a bordo de los residuos de hidrocarburos y su descarga en instalaciones de recepción o en el mar de acuerdo con las prescripciones del párrafo 1) b) de esta Regla.

Siempre que se observen rastros visibles de hidrocarburos sobre la superficie del agua o por debajo de ella en las proximidades de un buque o de su estela, los Gobiernos de las Partes en el Convenio investigarán inmediatamente en la medida en que puedan hacerlo razonablemente, los hechos que permitan aclarar si hubo o no transgresión de las disposiciones de esta Regla o de la Regla 10 de este Anexo.

En la investigación se comprobarán, en particular, las condiciones de viento y de mar, la deriva y velocidad del buque, otras posibles fuentes de los rastros visibles en esos parajes y todos los registros pertinentes de descarga de hidrocarburos.

Lo dispuesto en el párrafo 1) de la presente Regla no se aplicará a las descargas de lastre limpio o separado ni a las mezclas oleosas no sometidas a tratamiento cuyo contenido de hidrocarburos, sin haber sido diluidos, no exceda de 15 partes por millón, si tales descargas no proceden de las sentinas de la cámara de bombas de carga ni están mezcladas con residuos de carga de hidrocarburos.

Las descargas no contendrán productos químicos de ninguna otra sustancia en cantidades o concentraciones susceptibles de crear peligros para el medio marino, ni adición alguna de productos químicos u otras sustancias cuyo fin sea eludir el cumplimiento de las condiciones de descarga especificadas en esta Regla.

Los residuos de hidrocarburos cuya descarga en el mar no pueda efectuarse de conformidad con lo prescrito en los párrafos 1), 2) y 4) de esta Regla serán retenidos a bordo o descargados en instalaciones de recepción.

En el caso de los buques a que se refiere la Regla 16 6) del presente anexo que no lleven el equipo prescrito en las Reglas 16 1) ó 16 2), las disposiciones del párrafo 1 b) de la presente Regla no se aplicarán hasta el 16 de julio de 1998 o hasta la fecha en que se instale dicho equipo, si esta fecha es anterior.

Hasta entonces estar prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar desde tales buques procedentes de las sentinas de los espacios de máquinas, salvo cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- que la mezcla oleosa no proceda de las sentinas de las cámaras de bombas de carga;
- que la mezcla oleosa no esta mezclada con residuos de la carga de hidrocarburos;
- que el buque no se encuentre en una zona especial;
- que el buque se encuentre a m s de 12 millas marinas de la tierra m s próxima;
- que el buque esté en ruta;
- que el contenido de hidrocarburos del efluente sea inferior a 100 partes por millón, y
- que el buque tenga en funcionamiento un equipo separador de agua e hidrocarburos cuyas características de proyecto hayan sido aprobadas por la Administración teniendo en cuenta la especificación recomendada por la Organización.

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

- *Convenio*: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, enmendado.
- *Regla*: una regla del Convenio.
- *Capítulo*: un capítulo del Convenio.
- *Plan de protección del buque*: un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- *Plan de protección de la instalación portuaria*: un plan elaborado para asegurar la aplicación de medidas destinadas a proteger la instalación portuaria y los buques, las personas, la carga, las unidades de transporte y las provisiones de los buques en la instalación portuaria de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.
- *Oficial de protección del buque*: la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, designada por la compañía para responder de la protección del buque, incluidos la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque, y para la coordinación con el oficial de la compañía para la protección marítima y con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.
- *Oficial de la compañía para la protección marítima*: la persona designada por la compañía para asegurar que se lleva a cabo una evaluación sobre la protección del buque y que el plan de protección del buque se desarrolla, se presenta para su aprobación, y posteriormente se implanta y mantiene, y para la coordinación con los oficiales de protección de las instalaciones portuarias y con el oficial de protección del buque.

21. Cuáles son los niveles de Protección Contemplados en el código PBI

- Nivel de protección 1: en el cual se ubican las medidas mínimas de protección que deben ser mantenidas en todo momento, es decir en los casos en que no existan riesgos mayores a aquellos que normalmente están presentes.
- Nivel de protección 2: implica la toma de medidas adicionales de protección, las cuales

deben ser mantenidas por un período de tiempo en razón de un aumento en el nivel de riesgo de que se actualice un incidente de protección.

- Nivel de protección 3: se activa cuando el acaecimiento de un incidente de protección es probable o inminente, y exige el empleo de medidas específicas de protección que serán mantenidas por un período limitado de tiempo.

22. A qué podemos llamar abanderamiento

Abanderamiento de Naves la parte interesada solicita al Estado conforme lo señala la Ley una matrícula para que esa nave pueda navegar surcando los mares del mundo enarbolando el pabellón nacional de ese Estado con todos los derechos y obligaciones enunciados en la Ley.

En 1925 mediante la Ley 8 de ese mismo año se crearon los Procedimientos correspondientes para que las naves mercantes de cualquier parte del mundo sean o no sus propietarios residiendo en nuestro país, pudiesen Nacionalizarse registrándose así bajo nuestro pabellón nacional, bajo el sistema de Registro Abierto. El Registro Abierto permite que cualquier persona sea natural o jurídica propietaria de una nave pueda registrar sus naves bajo bandera panameña. Para obtener un abanderamiento de nave, es importante cumplir con las siguientes fases:

- El Abanderamiento Provisional
- El Abanderamiento Definitivo
- Obtención de Patente Provisional de Navegación que aplica para naves que tienen contrato de fletamento.

23. Qué es un Abanderamiento de Conveniencia y Cuáles serán sus beneficios

La mayoría del transporte marítimo mundial se realiza mediante buques con banderas de conveniencia que buscan ventajas fiscales y un menor control sanitario y de seguridad. Las ventajas fiscales y la dejadez de algunos países en el control sanitario y de protección de las tripulaciones ha provocado que la mayor parte del tráfico marítimo se realice mediante buques con banderas de conveniencia. Los tiempos en que los ingleses utilizaban otros registros para poder pescar más o mantener su comercio con las Indias occidentales supusieron el inicio de esta práctica que, varios siglos después, permiten a las compañías navieras obtener importantes beneficios económicos y escapar a las autoridades.

La mayor parte de la mercancía que se transporta por vía marítima utiliza navíos con bandera de conveniencia. De hecho, de las diez banderas que más tonelaje mueven a nivel mundial, 340 millones de toneladas en total, un 70% se transporta mediante buques con banderas de conveniencia, unos 240 millones de toneladas de mercancía.

24. Beneficios que tienen los buques al utilizar la Bandera de Panamá

Cualquier persona o compañía sin importar su nacionalidad es libre para registrar sus naves bajo la bandera de Panamá. "Las naves mercantes inscritas en Panamá están exentas del pago de impuestos sobre las rentas provenientes del comercio marítimo internacional, aun

cuando los contratos de transporte se celebren en Panamá", explico Ana Joaquina Lora, funcionaría consular de ese país.

El tribunal marítimo de Panamá es reconocido mundialmente por su eficiencia y por cumplir con las normas a nivel mundial.

25. Cuántos Puertos habilitados para el comercio exterior existen en Zona Norte y a que tipo de actividad se dedican

El Sistema Portuario de Panamá está conformado por 26 puertos de los que 19 son administrados por la Autoridad Marítima de Panamá a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, fundamentalmente puertos pequeños quedan servicio al transporte internacional y de cabotaje. Los restantes siete puertos son administrados y operados por empresas privadas que desarrollan sus actividades bajo la fiscalización de esta Dirección General, a través de las capitanías de puertos ubicadas en el Atlántico y en el Pacífico.

26.Cuál es el papel de la Aduana Panameña en los Puertos habilitados para el Comercio

La potestad aduanera también se ejerce en los puertos, aeropuertos y marinas habilitados para el comercio exterior. Por la naturaleza, control y supervisión que la aduana ejerce sobre dichas zonas, debe contar con elementos que permitan la debida vigilancia, así como facilidades para prestar sus servicios.

27. Hable sobre los códigos de Protección y el Canal de Panamá

Los Estados Unidos inició su labor de promover la creación e implementación de un sistema de seguridad que permitiera obtener niveles de seguridad marítima jamás antes obtenidos. Para ello, como ustedes ya saben, inició una serie de reuniones con la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo que desde que fue establecido, se ha dedicado a promover mecanismos de cooperación en el campo de prácticas y regulaciones sobre la a Luego de varios estudios, la OMI decidió adoptar cierta cantidad de enmiendas a uno de los convenios dedicados a la seguridad marítima, el Convenio Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS de 1974. A fin de someterse al Código ISPS, la ACP emite un examen de sus reglamentos a fin de determinar si los mismos daban cabida al cumplimiento de este tipo de medidas de seguridad; además de una revisión y evaluación de sus planes de defensa, protección y seguridad.

28. A qué se debe más que todo, la implementación de los códigos de seguridad dentro del ámbito marino.

Las seguridades un problema de todos, no solo de la Autoridad Marítima que la debe controlar, sino de todos aquellos que están involucrados en la operativa marítima, los buques y su personal, las empresas y agencias que representan a dichos buques, las terminales portuarias, los puertos con sus autoridades y de todos aquellos que utilizan los servicios, ya sean de los buques o de las facilidades portuarias.

El código PBIP maneja el tema seguridad hacia afuera del puerto, es decir, determinar qué medidas de seguridad existen o se pueden dar desde el origen de la carga en tierra hasta que ella entra al puerto. Y es obvio que un oficial de protección de cualquiera de estas organizaciones, públicas y privadas, tendrá que asumir responsabilidad por la mercadería que ponga dentro de un contenedor para eso tendrá que implementar las medidas de seguridad apropiadas y los controles necesarios.