



UNIVERSIDAD DE PANAMA

**VICE RECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO
PROGRAMA DE MAESTRIA EN DESARROLLO DEL SECTOR
MARITIMO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS**

TESIS

**LA PIRATERIA Y SU INCIDENCIA EN LA LEGISLACION MARITIMA
PANAMEÑA**

FACILITADOR

DR. LIBORIO GARCIA CORREA

POR

RUBEN DARIO DUTARY PUGA

**TESIS PRESENTADACOMO REQUISITO PARA OPTAR
AL GRADO DE MAESTRIA EN DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO CON
ENFASIS EN PUERTOS Y CANALES**

PANAMA

2017

Dedicatoria

Este trabajo lo dedico especialmente a Dios que ilumino mis esfuerzos durante todo este tiempo y siempre ha plasmado un pensamiento positivo en mi vida

A la perseverancia y a la disciplina humana que fueron las estrellas que me señalaron el camino en una navegacion no exenta de dificultades con altos y bajos que fueron superados

Agradecimientos

Agradecemos en primera instancia a Dios por la oportunidad de ayudarme
a completar uno de mis sueños

Y tambien por haberme dado la fortaleza necesaria para recorrer el largo y
complicado camino hacia el exito

A la Profesora Elizabeth Lezcano por brindarme su tiempo y orientacion en
la tutoria de este trabajo

Al Doctor Liborio Garcia Correa quien es mi asesor de tesis y me apoyo
incondicionalmente

A todas aquellas personas que de una u otra forma colaboraron conmigo
En especialmente a mi esposa

Indice General

IV

Contenido	Página
Introduccion	1
Capitulo 1 0 Marco de Referencia del problema	3
1 1 Antecedentes del problema	3
1 2 Justificacion	4
1 3 Planteamiento del problema	4
1 4 Alcance y limites del problema	4
1 5 Objetivos	5
1 6 Hipotesis	6
Capitulo 2 0 Marco Teorico	7
2 1 Nocion evolutiva de la pirateria como delito	7
2 2 La pirateria riesgo para la negacion	19
2 3 Concepto de pirateria	25
2 4 Normativa internacional aplicable a la pirateria y los Convenios para la represion de los actos ilicitos contra la seguridad maritima	28
2 5 Incidencia en el Ordenamiento Juridico de la Legislacion Maritima Panameña y el aspecto legal del principio de territorialidad universal	38
Capitulo 3 0 Procedimiento metodologico	
3 1 Tipo de investigacion	53
3 2 Fuentes de conocimiento	54

3 2 1 Fuentes materiales de la investigacion	57
3 2 2 Poblacion	58
3 2 3 Sujetos de la investigacion	59
3 3 Muestra	59
3 3 1 Tipo de Muestra	60
3 3 2 Sistema de variable	60
3 3 3 Variable independiente	60
3 3 4 Variable dependiente	61
3 3 5 Variable operacional	61
3 3 6 Tratamiento de la informacion	61
Conclusiones	62
Recomendaciones	67
Bibliografia	70
Anexos	75
Formato de Encuesta aplicada	76

INTRODUCCION

Lo que me ha motivado a la investigacion y el desarrollo del tema La pirateria y su incidencia en la Legislacion maritima panameña es su vinculacion con el reto que significo el traspaso al Estado panameño de la administracion del Canal de Panama en el año 2000

Se han realizado cambios en nuestra legislacion maritima tendientes a unificar competencias legales internacionales en lo que responde a la Seguridad maritima y a modernizar la economia maritima y hacer mas competitivo y segura la captacion de recursos precisamente aquellos provenientes de las actividades maritimas

En tal sentido es menester fortificar al Estado con leyes modernas para combatir el flagelo de la pirateria y el terrorismo que acosa el mundo entero Debemos estar preparados con nuestras fuerzas de seguridad del Estado y el apoyo los organismos internacionales responsables para prevenir defender o repeler dentro de nuestras aguas territoriales de la Republica de Panama

En donde quiera que sea El principio de la libertad de los mares en el cual se encuadra el concepto normativo actual conocido como la libertad de Navegacion es uno de los pilares de la evolucion del Derecho internacional Su importancia es tal que sin su efectiva aplicacion seria imposible pensar el comercio maritimo en el que se sustenta una parte importante de la economia mundial

Recientemente ha sido objeto de atencion en los medios de comunicacion la proliferacion de asaltos y secuestros de buques y

tripulaciones por parte de piratas frente a las costas de Somalia Africa. Pese a que la palabra pirata o piratería evoca tiempos pasados o trae recuerdos de épocas distintas a la actual. El hecho cierto es que este fenómeno no ha dejado de existir nunca. Otras zonas del globo como las aguas frente a las costas de Nigeria Malasia o Filipinas han sufrido y siguen sufriendo este tipo de ataques.

Desde la perspectiva jurídica siendo la navegación marítima una actividad con un elemento internacional se plantean habitualmente cuestiones y más en los últimos tiempos sobre cuál es el régimen jurídico aplicable donde se regula el fenómeno de la piratería y que ha de entenderse por piratería o actos de piratería concepto a veces discutidos y sujetos a discusión ya que no siempre es clara la línea que los distingue de terrorismo o de actos terroristas.

La finalidad los objetivos y sujetos grupos u organizaciones que realizan este tipo de actos no está siempre clara y a veces en la comisión de estos actos transgresores concurren motivaciones no solo económicas sino también políticas o religiosas.

Este desempeño y esfuerzo para realizar este trabajo de investigación es con la finalidad de que sirva de apoyo y fuente de información a otros en la profundización de este tema y así contribuir cada vez más al perfeccionamiento de la Ley Marítima de la República de Panamá.

CAPITULO 1 0

MARCO DE REFERENCIA DEL PROBLEMA

1 1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Se considera¹ que la piratería era es y será siempre (hoy perviven formas de ella) un delito perseguible desde el derecho interno aunque en ocasiones no existan tipos específicos y la calificación de las acciones antijurídicas piratas haya de verificarse por la vía genérica de incardinar las conductas en los tipos básicos de los delitos contra las personas o contra la propiedad

En cuanto a definir este delito puede considerarse vigente a lo largo de la historia aunque cabe utilizar el significado que se ha venido manteniendo desde el reconocimiento de los Estados nacionales conforme al cual constituyen piratería los actos de depredación y violencia contra las personas realizados en el mar o desde el por individuos de la dotación de un buque que se han colocado fuera de la jurisdicción de todo Estado perteneciente a la comunidad internacional y la emplean indistintamente contra súbditos de uno u otro país sin tener comisión alguna legítima de guerra ²

¹ Corrales Elizondo A. (2004) *Regulación jurídica del Corso y Piratería Marítima Conferencia en el Cuartel General de la Armada Instituto de Historia y Cultura Naval* con motivo de los ciclos conmemorativos del aniversario de la Batalla de Trafalgar

² Cfr. Vigier de Torres A. (1969) *Derecho Marítimo* Subsecretaría de la Marina Mercante Madrid España, págs. 279 y sigs.

1 2 Justificacion

Los legisladores de la Republica de Panama tienen la responsabilidad de crear y actualizar leyes con respecto a la pirateria y hacer cumplir los Convenios y tratados internacionales ratificados por Panama. Nuestros juzgados maritimos deben de estar preparados actualizados juridicamente en el campo del Derecho Internacional y la pirateria. Para asi poder juzgar y castigar a estos depredadores del mar. En relacion a lo anterior se justifica el estudio de la pirateria toda vez que Panama posee un registro abierto de naves que entre sus funciones esta abanderar naves y que asi se disminuye la pirateria.

1 3 Planteamiento del problema

La jurisdiccion Maritima es de suma importancia en nuestro pais debido a nuestra posicion geografica ya que dentro de nuestro territorio esta el Canal de Panama el cual sirve para el transito maritimo internacional que utilizan nuestro pabellon Nacional y por tanto pueden surgir conflictos y poner en perjuicio o vulnerar los intereses de las naves y buques que transitan por el Canal de Panama.

1 4 Alcance y limites del problema

Cabria preguntarse cuando surgio la pirateria. Quizas sea tan antigua como el marino por lo menos desde que se conto con embarcaciones de

cierta entidad. Se sabe que en Grecia comenzó no con actos de agresión o barbarie hacia las personas sino con el apoderamiento de cosas.

Posteriormente Pompeyo y César fueron terminando con los merodeadores del Mar Mediterráneo volviendo así libres a las rutas marítimas otra vez. De esta manera brindamos alguna información teórica y principio de aplicación sustentado a lo largo de la investigación realizada cubierta con los resultados para el fortalecimiento de nuestra Ley Penal Marítima de la República de Panamá y así combatir jurídicamente y castigar penalmente estos actos de piratería que son también actos terroristas.

1.5 Objetivos

Objetivos Específicos

- 1) Conceptuar la piratería con fundamento jurídico y doctrinal
- 2) Establecer los aspectos sobresalientes de las normas y Convenios ratificados por Panamá en el tema de piratería/terrorismo y la eficacia y eficiencia de los mismos en razón de esta irregularidad como riesgo marítimo

Objetivo General

Analizar los aspectos relevantes de la piratería y terrorismo que hemos asumido como el principal riesgo marítimo en la navegación. Determinar los problemas estratégicos que presenta la seguridad marítima frente a cualquier acto de piratería en nuestras costas nacionales.

Actualizar nuestra Ley Penal y cumplir con el Derecho Internacional y Jurisdiccional en lo que respecta actos de piratería ya sea en nuestras costas o en aguas internacionales

1.6 Hipotesis

Según el Diccionario Larousse Ilustrado la palabra hipótesis proviene del griego *hypothesis* Suposición de una cosa posible de la que se obtiene una consecuencia. El camino recorrido hasta este momento nos indica que hemos formulado nuestro problema de investigación e identificado tanto los objetivos generales como los específicos (García –Pelayo R & Gross 1994)

Las hipótesis son proposiciones en las que se plantean explicaciones o soluciones tentativas a un problema u objeto de investigación (Hernández Sampieri 1999)

CAPITULO 2 0

MARCO TEÓRICO

2 1 Nocion Evolutiva de la Pirateria Como Delito

En lo referente a la regulacion es hasta el siglo XVII Juridicamente la pirateria ha de configurarse como una modalidad de lo que hoy se denomina proteccion penal de la Comunidad Internacional por cuanto es un delito de los que pudiera ser encajado entre los contra el Derecho de gentes o contra los intereses internacionales o supranacionales cuya persecucion interesa en principio a todos para salvaguardar el principio de libertad de los mares Esto explica que se ha regulado en el derecho interno pero tambien desde el origen del denominado Derecho Internacional a traves de la denominada escuela española del Derecho Natural de Francisco de Vitoria Francisco Suarez y Domingo de Soto entre otros como derecho de los paises a protegerse de los mismos previos convenios de tal caracter internacional Sin embargo con caracter previo al advenimiento de los Estados nacionales se dieron regulaciones y usos de cada pais y hasta la Codificacion del siglo XIX en el denominado Derecho Penal del Antiguo Regimen de las Monarquias Absolutas la caracterizacion es la aplicacion de penas muy graves provocando la intimacion Era logico que en un delito tan grave como la pirateria se aplicasen algunas de las penas mas crueles de la epoca en la que se ejecutaba la pena capital mediante hoguera saetas rueda degollacion o descuartizamiento asi como las corporales de azotes marca o mutilacion Todo ello se mantendra hasta el reformismo de la epoca de la Ilustracion del que en España tenemos en la materia varias pragmaticas inspiradas en el espintu humanitario y utilitarista

Por tanto la situación en la América hispana y en el Caribe. Desde el principio los reyes de Castilla establecen para las Indias la más absoluta prohibición en materia comercial y de inmigración así como numerosas restricciones a cualquier tipo de contacto con extranjeros más aun si eran declarados enemigos del cristianismo. Los mecanismos de control y exclusividad sobre los territorios recién conquistados lo fundamentan en el famoso principio del *Mare clausum* (mar cerrado). Frente a esta tesis la teoría del *Mare liberum*³ condujo a facilitar lo que se convirtió en pillaje de las riquezas acopiadas por España sobre todo desde el final de la segunda década del siglo XVI con los traslados de los grandes tesoros mexicanos a Castilla interceptados por piratas franceses. La Casa de Contratación ante las incursiones de piratas en el Caribe puso en práctica mecanismos para defender los cargamentos que partían hacia y desde las Indias con el aseguramiento de los periplos navieros y la información a las autoridades con

³ Cfr. sobre este punto García, A. L. (1946) *Historia del principio de libertad de los mares*. Santiago de Compostela, España. La tesis del mar libre es la sostenida por Grocio, contradicha por Serafín de Freitas y Juan de Solorzano Pereira, juristas del XVII que basaban su argumentación no tanto en fórmulas jurídicas sino históricas y concretamente en la bula de Alejandro VI en la que se proponía una situación monopolista que favorecía a España y Portugal. En las polémicas sobre la libertad de los mares figuraron siempre intereses nacionales o regionales como fueron las aspiraciones venecianas al dominio del Adriático o las genovesas a la soberanía sobre el mar de Liguria. En el mismo sentido y contra los principios de libertad de las comunicaciones surgió en Inglaterra la doctrina de Selden, más historiador que jurista. La polémica se prolongó en el siglo XVIII destacando la obra del holandés Bynkershoek, *De dominio maris*, en la que se analizaban criterios sobre las pretensiones de apropiación de determinados mares tales como los derivados del descubrimiento, la ocupación, la atribución pontificia o imperial, la posesión de las costas vecinas, la convención o pacto y la prescripción adquisitiva. El autor holandés contradujo una a una todas las argumentaciones de los monopolistas y abrió lo que siempre fue doctrina en la Escuela Española del Derecho Natural de Francisco de Vitoria, es decir la defensa de la libertad de navegación, la imposibilidad de limitación de los espacios oceánicos y la tendencia a lo que luego habría de ser el control jurisdiccional sobre el mar territorial y en nuestros días la zona económica exclusiva, cuestiones estas que en definitiva son también limitaciones al principio de libertad de los mares pero promovidas en base a Convenciones Internacionales y no a imposiciones unilaterales más o menos imaginativas pero casi siempre fundadas en puntos de vistas más egoístas y de fuerza que jurídicos.

anticipacion del arribo de flotas mediante el denominado navio de aviso embarcacion de poco tonelaje y desplazamiento rapido que como su nombre indica alertaba a las expediciones

La distancia la dispersion territorial la diversidad economica y humana las distintas bases culturales usos y costumbres y sobre todo la diversa personalidad de los administradores en cada rincon de aquella parte del Imperio hacen imposible la homogeneidad Mas siendo patente que el gobierno de cada territorio habia de adoptar formas autonomicas no se dudaba en tiempos de Felipe II de la tutela de la Corona Es la epoca del nacimiento de la mercantilizacion Compañia de Indias Orientales (1602) Banco de Amsterdam (1621) y las primeras Bolsas de Comercio (Amberes Lyon o Londres) Aquellas primeras etapas coloniales se desarrollaron luego completandose con los holandeses que fundaron Nueva Holanda junto al rio Hudson y Nueva Amsterdam en la isla de Manhattan a principios de siglo XVII que pronto fue arrebatada por los ingleses en 1638 que la rebautizaron como Nueva York Los holandeses dieron lugar a correrias de piratas de este origen que pretendieron conquistar Bahia en 1624 defendida por lusos y castellanos en 1628 asaltan un gran cargamento español en Matanzas (Cuba) y mas adelante tambien los holandeses fundan colonias pequeñas mas asentamientos mercantiles que expansionistas en Curaçao Aruba Bonaire San Martin etc Igualmente los ingleses fundaron tras Jamestown hasta trece colonias a lo largo de la franja orientan de la costa este norteamericana nucleo original de EEUU De estos asentamientos sobre todo ingleses surgieron expediciones piratas a traves de las cuales Inglaterra traslado al Nuevo mundo su conflicto belico con España ⁴ Es la epoca

⁴ Asi lo afirma Serrera Ramon M Las Indias Espanolas en el siglo XVII en Historia de Espana Planeta, Madrid 1990 Tomo 8 Cap 4 pags 312 y sigs

dorada de filibusteros corsarios piratas y bucaneros que asolan las costas atlánticas y pacíficas del imperio español en ultramar devastando sus puertos abordando y tratando de saquear sus buques. Los ataques de Morgan a Portobelo (1668) Maracaibo (1669) Santa María (1670) y Panamá (1671) fueron hitos depredadores que culminaron en la conquista de Jamaica. Paralelamente Francia abrió su expansión en Canadá fundando Villa María (actual Montreal) en 1642. En Lima y El Callao se establecieron como en otros lugares fortificaciones. Desgraciadamente los historiadores dan más cuenta de desastres que de capturas de saqueos de bienes hispanos que de apresamientos de piratas.⁵ La evolución desde el siglo XVIII. La decadencia de la actividad de los piratas corsarios y bucaneros comienza a fines del siglo XVIII. En el siglo XIX los esfuerzos de algunas naciones particularmente Inglaterra Francia y Estados Unidos lograron prácticamente abolir la piratería. Gradualmente los gobiernos fueron reconociendo que la piratería constituía un delito internacional e hicieron esfuerzos por desterrarla. Entrado el siglo XX quedan aún sectores afectados por ella los mares del sur de la China son su teatro de operaciones como examinaremos más detenidamente. Existiendo mercenarios también se incluye a algunos buques de guerra entre los corsarios-piratas contemporáneos. Modernamente la delincuencia internacional ha tomado otros cauces de raíz

⁵ En todo caso al pirata capturado se le ahorca, según la tradicional ley del mar. Si tiene suerte sin embargo puede ser condenado a galeras en la flota de Cartagena de Indias. Asimismo se persigue el contrabando que se castiga con prisión o multa y confiscación de la carga. En actividades similares de menor trascendencia contrarias a los intereses de la Corona se aplican penas de trabajos forzados que normalmente acompañan a la prisión. También en ocasiones si el capturado es considerado hereje (inglés u holandés) puede ser condenado por la Inquisición al igual que quienes comerciaron con ellos. En general al súbdito español que comercia con contrabandistas se le aplicaba conforme a Reales Cédulas de 14/1/1724 y 30/4/1730 la pena de trabajos forzados pudiendo llegar a la pena de muerte con límite suavizado a 6 años por Real Orden de 17/7/1799. De otro lado es de destacar que se impulsa que se juzgue y castigue en Indias. Así según Real Cédula de 22 de abril de 1796 se ordena que contra los intereses de la Corona sean los contrabandistas extranjeros [como los autores de otros delitos en la mar y en comercio] castigados aquí (en América) con pena capital u otra moderada si procede y nunca se remitan a España.

sobre todo política el terrorismo ha inaugurado el secuestro de aeronaves y de buques planteando un problema que no ha hallado todavía solución. Las facetas trágicas de los hechos actuales, los tremendos avances de la tecnología que los hacen posibles como hasta hace poco no se hubieran imaginado, llenan de angustia el espíritu. Los tiempos de la piratería clásica que vemos ahora desde lejos, han quedado sin duda atrás.

Así el delito de piratería en la época de la codificación. Tipifica la piratería y cuando se hace es en el seno de los Delitos contra la seguridad exterior del Estado y contra el Derecho de gentes, considerándole delito grave cometido en la mar, desde buques, contra otros buques o contra instalaciones de tierra. Sumisión de los delitos en alta mar, no porque excluyera de la tipificación delictiva a los delincuentes piratas, aprehendidos en aguas jurisdiccionales o en tierra, sino porque en estos últimos casos la competencia va de suyo implícita por los principios generales de territorialidad y mar territorial, mientras que la competencia por hechos en alta mar contra buque pirata, a veces extranjero, hay que configurarla por exceder de las reglas generales de competencia.

Atendiendo a la perspectiva *ius* internacionalista. La Conferencia del Mar de 1982 y el Código Penal vigente. En cuanto a la regulación internacional, con carácter previo al Convenio de Ginebra de 1958 sobre el régimen jurídico de alta mar, que dedicó siete artículos a la piratería, proclamando la necesidad evidente de su represión y siendo el antecedente directo de los ocho artículos que le dedica la Convención de Jamaica⁶, hubo proyectos de Convenio para su represión. El primero, elaborado por el profesor japonés Matsuda, en 1926, bajo la iniciativa del Subcomité de

expertos de la Sociedad de Naciones y el segundo en 1932 redactado por el ilustre jurista norteamericano Joseph Walter Bingham por encargo de la Law School de la Universidad de Harvard. En ambos proyectos se basaron sin duda los redactores de la Convención sobre alta

⁶ La Conferencia de Montego Bay se alargó largos años por las ambiciones económicas de los países tanto en la ampliación de los espacios marítimos territoriales – pensemos en la teoría del ‘Mar Presencial’ de Chile – como en las tendencias a instaurar derechos sobre las riquezas de las plataformas continentales, los fondos marinos, la fauna pesquera, etc. Esta sensación de egoísmos concentrados sirvió de inspiración a uno de los Delegados de España en la Conferencia, nuestro querido compañero y amigo el General Cervera, para redactar un libro de poemas con el título de precisamente ‘Mar Presencial’, dedicado a la Conferencia. Algunos de los títulos son muy expresivos. En uno de ellos habla de ‘Mar circunstancial’, en otro de ‘Mar repartido’. No nos resistimos a transcribir parte de alguno de estos bellos y significativos sonetos y poemas:

Este mar programado cada día en
 Bruselas, Ginebra o Nueva York, obligado a
 ignorar la geografía a transcurrir sin odio y
 sin amor.

Y más adelante, exhortando al principio de libertad de los mares, escribe:
 Niegate a fondo y no sueñes despierto
 canta a tu libertad que se cancela en los ingratos
 gestos de los hombres.

No obstante, sin lugar a dudas, hay que considerar a mi juicio que la Conferencia tuvo un resultado muy positivo, aunque tal vez la materia económica, los fondos marinos, no haya conseguido culminar una fórmula de entendimiento permanente y de consecución de soluciones a los litigios. Sin embargo, en la materia que aquí estudiamos, de los delitos en la mar y de la piratería, en particular, los avances y la sensación de acuerdo general y estable nos parecen significativos y notables.

Mar citada de Ginebra y los de la Conferencia de Montego Bay. A todo ello hay que añadir los criterios de jurisdicción penal universal que van a permitir la persecución por cualquier Estado de este tipo de delitos. En cualquier caso, el buque pirata, al quedar excluido de toda subordinación jurisdiccional derivada de su pabellón, se encuentra al margen de la teoría de la ficción de extraterritorialidad, si bien puede mantener la nacionalidad que se derive de su primer registro marítimo y mercantil. Sin embargo, al ponerse fuera de toda normativa, en lo referente a los actos de depredación, por tales actos sus titulares o tripulantes, según su responsabilidad en el marco del siglo XX, pueden

ser juzgados por cualquier país en su condición de delincuentes contra la comunidad internacional a los que se aplican los principios de jurisdicción penal universal en nuestro derecho en el art 23 4 de la Ley Organica del Poder

Judicial 6/85 5 de julio⁶ En el art 100 de la Convencion de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convenio de Jamaica) de 10 de diciembre de 1982 se establece el deber que todos los Estados deben cooperar en la represion de la pirateria en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdiccion de un Estado Tambien el art 101 da una definicion de pirateria en tres apartados a saber

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detencion o todo acto de degradacion cometidos con un proposito personal por la tripulacion o los pasajeros de un buque privado o aeronave privada y dirigidos
 - 1) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos
 - 2) Contra un buque o una aeronave personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdiccion de ningun Estado
- b) Todo acto de participacion voluntaria en la utilizacion de un buque o de una aeronave cuando el que lo realice tenga conocimiento de

⁶ Dice el art 23 4 LOPJ Igualmente sera competente la jurisdiccion espanola para conocer de los hechos cometidos por espanoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse segun la ley penal espanola como alguno de los siguientes delitos a) Genocidio b) Terrorismo c) Pirateria y apoderamiento ilicito de aeronaves d) Falsificacion de moneda extranjera e) Los delitos relativos a la prostitucion y los de corrupcion de menores o incapaces f) Trafico ilegal de drogas psicotropicas toxicas y estupefacientes g) Y cualquier otro que segun los tratados o convenios internacionales deba ser perseguido en Espana Con anterioridad estuvo tipificada como delito la pirateria en la Ley penal y Disciplinaria de la Marina Mercante de 22 12 1955 art 9 hoy derogada por la Ley de Puertos

hechos que den a dicho buque o aeronave el caracter de aeronave pirata

- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente

Se asimilaran a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de pirateria definidos en el art 101 perpetrados por un buque de guerra un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulacion se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave

Esta extensa y compleja definicion no difiere al margen de las referencias a las aeronaves de la historia y tradicion que antes describiamos y plantea ya con rotundidad la no sumision a un Estado de los buques piratas en alta mar fuera de aguas jurisdiccionales asi como la posibilidad de persecucion internacional⁷ En nuestro derecho interno en la actualidad han desaparecido teniendo en cuenta el silencio delCodigo Penal Comun de 1995 y delCodigo Penal Militar de 1985 y considerando la derogacion de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante por la vigente Ley de Puertos y Marina Mercante de 24 de noviembre de 1992 –todas las referencias sustantivas a la pirateria como delito a contemplar en nuestro Derecho interno y sinceramente aunque ello se explica por la regulacion internacional no compartimos ni comprendemos del todo este silencio

⁷ A lo largo de la historia de la pirateria esa persecucion internacional en realidad se presentaba como medio de autodefensa contra actos de degradacion realizada o por realizar La historia de la America hispana es entre otras muchas cosas la de las construcciones de fortalezas y formas de defensa contra naves y asaltos piratas asi como la de la proteccion de navios mercantes en el transporte de los productos de Ultramar a la Metropoli

que no implica desde luego que nuestros Tribunales no puedan conocer y perseguir delitos de piratería tanto si el sujeto pasivo del delito es subdito español como si es extranjero según los principios de jurisdicción penal universal. Otros delitos de las mismas características asimismo contemplados en el art. 23 de la L O P J de 1985 también pueden ser perseguidos por esa vía (genocidio, terrorismo, falsificación de moneda extranjera, relativos a la prostitución y tráfico de drogas previstos en los apartados a) b) d) e) y f) del art. 23.4 L O P J y tienen su regulación en nuestro derecho interno al menos en sus tipos más representativos. La regulación interna además contribuye a refrendar los

Convenios internacionales ratificados por España y en este caso serviría para haber recogido en ese punto la normativa de la Conferencia de Derecho del Mar de Montego Bay de 1982. O sea que hemos suprimido para nada. Puede arguirse que ya no hay piratas pero no es cierto. Cosa distinta es que actúen de distinto modo. Sin embargo al margen de posibles valoraciones políticas no está tan lejos la captura del buque portugués *Santa María* en 1961 la del venezolano

Anzoategui en 1963 y la del *Achille Lauro* en 1985 y otros muchos a alguno de los cuales nos referiremos en el siguiente epígrafe. Ciertamente que es relativamente habitual en nuestros días la actuación de Jueces de nuestra Audiencia Nacional aplicando los expresados principios de jurisdicción penal universal pero en nada perjudicaría en un país con profundos intereses marítimos que mantuviésemos una regulación actualizada de la piratería.

d) La piratería marítima en nuestros días. Según informes elaborados por la Oficina Marítima Internacional (Siglas inglesas IBM)

en la última década los ataques a naves de transporte y turismo se han incrementado en un 500%. De cincuenta y dos casos denunciados en el año 1995 se ha pasado a 245 en el año 2005 teniendo en cuenta como es lógico solamente los denunciados. Entre los ejemplos que pueden citarse nos encontramos con el Atlantic Pride buque originario de Chipre que en la madrugada del 13 de agosto de 2001 esperaba turno para entrar en el Puerto de Guayaquil a unas 20 millas náuticas de la costa observando que se le acercó una embarcación atacándole y provocando incendios resultando muerto el Capitán y con pérdida del brazo uno de los tripulantes atrincherándose los restantes miembros de la dotación que se enfrentaban a cuatro atacantes que ante la resistencia tomaron solo parte de la carga de cubierta y abandonaron el buque. Otro lugar habitual de este tipo de sucesos es Malasia. Según la Cámara Internacional de Comercio (ICC) los principales objetivos de los abordajes modernos son el robo de la caja del barco el secuestro del navío para obtener un rescate el robo de la carga o el del propio buque con riesgos de muerte para los componentes de la tripulación. Cuando se apoderan del buque se le conduce a un lugar seguro para repintarlo maquillarlo y dotarlo de nueva documentación. Lo cierto es que la tendencia al incremento de este tipo de delitos es progresiva. Los casos computados por la Oficina Marítima Internacional son 2068 entre 1991 y 2005. Se está incrementando la violencia. Los piratas actuales utilizan ametralladoras y granadas propulsadas por cohetes y las empresas afectadas o tratan de evitar las aguas más peligrosas o comienzan a buscar formas de autodefensa. El creciente comercio ilegal de armamento y equipos militares y la proliferación de mercenarios da lugar a que las organizaciones criminales encuentren en la fórmula pirata un modus

operandi relativamente sencillo. Otras áreas de grave peligro son las de Somalia e Indonesia, la Isla de Sumatra y las aguas cercanas a Singapur, con advertencias especiales respecto al Estrecho de Malaca. En este sentido, en octubre de 1999 el carguero Alondra Rainbow zarpo del puerto indonesio de Kuala Tanjung con destino al puerto de Mike en Japon. Nunca llego a su destino al ser abordado por piratas armados que colocaron a los diecisiete tripulantes en una balsa salvavidas y los dejaron a la deriva, siendo rescatados once dias despues milagrosamente. Antes, en septiembre de 1998, el buque Tenyu, de bandera panameña, tambien desaparecio en el Estrecho de Malaca cuando hacia ruta desde Indonesia a la Republica de Corea con una carga de lingotes de aluminio. El buque reaparecio con nuevo nombre y una tripulacion distinta, estimandose que sus tripulantes tambien en numero de diecisiete fueron asesinados. Dos meses despues, en aguas de China Meridional, fueron tirados por la borda 23 miembros de la dotacion del granelero MV Cheung Son. Si pensamos que el numero de buques de carga o cisterna en transporte de crudo anuales se aproxima a 50 000, los posibles objetivos son muy numerosos, especialmente en las aguas maritimas citadas y tambien en las proximas a Jamaica, Peru, Venezuela, Haiti y la antes citada del Ecuador. En algun caso se ha propuesto por EEUU el despliegue de patrullas y tropas en Malaca, encontrando el rechazo de los paises de la zona afectados que sostienen que la seguridad del estrecho solo atañe a los estados ribereños, es decir a Malasia y Singapur, aunque -si aceptan la ayuda internacional en lo referente a medios tecnicos-- pero en ningun caso medidas unilaterales que afecten a su soberania ni a las leyes internacionales del mar. Una de las medidas que parecen orientar una postura de futuro es la creacion del Centro de Control de

la Piratería por el antes citado International Maritime Bureau que actuaría como órgano encargado de la vigilancia y control de estas actividades y de todos los abordajes con fines criminales. Estos trabajos unidos al de Comité de Seguridad Marítima de la Seguridad Marítima Internacional sin embargo no han pasado de tomar conciencia del problema realizar advertencias y publicar estadísticas. El asesinato del navegante neozelandés Peter Blake ecologista que navegaba en solitario y prácticamente sin objetos de valor alguno puso sobre la mesa la enorme crueldad de este tipo de delincuentes que actúan con una cierta impunidad. El aludido Centro de Control de la Piratería que se constituyó en 1992 en Kuala Lumpur se financia con contribuciones voluntarias de compañías navieras y ofrece servicios gratuitos de información datos sobre los últimos asaltos las zonas peligrosas los medios empleados y referencias sobre los lugares en donde se produce la recepción de los objetos robados. En algún caso se señala determinado tipo de riesgo potencial como la peligrosidad de la navegación por las costas y puertos somalíes y demás lugares citados. Sin embargo no parece que existan soluciones trascendentes de seguridad adoptadas a nivel internacional ni tampoco las actuaciones judiciales y la colaboración entre los países para la persecución de los delitos está dando fruto. Como ya hemos tratado e insistiremos con posterioridad parece imprescindible una postura seria colectiva que deberán encabezar los países con intereses navieros y de seguridad más afectados y que debería traducirse en una Conferencia y Convenio internacional de represión y persecución de la piratería marítima actual con la posible creación de un sistema de ayudas a los países en que se desarrolla sanciones económicas a los que pueda probarse que adoptan posturas de permisividad y

actuaciones judiciales por la vía de extradición. Sin embargo, la singularidad de los lugares en donde se desarrollan las actividades piratas, el alejamiento de las navegaciones más trascendentes económicamente en algunos casos de las aguas peligrosas descritas y un cierto grado de dejación y abandono del problema nos colocan en una situación precaria y poco útil para su solución.

2.2 La Piratería riesgo para la navegación

El problema de Somalia se remonta a 1991 cuando colapsó el gobierno del Dictador Mohamed Siad Barre ante el empuje de la insurrección armada de los principales clanes somalíes. A partir de entonces el control del territorio de Somalia quedó repartido entre principales señores de la guerra de los diferentes clanes entre los que se distribuye la población.

Estos han mantenido la mayor parte del país en un Estado de anarquía permanente donde no impera la Ley ni el orden y mucho menos los derechos humanos, un lugar donde no existe la paz, donde sus habitantes viven en constante conflicto y guerra por la sobrevivencia de los clanes más fuertes empuñando siempre las armas para solucionar sus diferencias.

Además de todo lo mencionado en estos últimos años los movimientos radicales islámicos han ido aumentando en influencia y desplazando a los señores de la guerra, aunque las lealtades triviales

continúan determinantes en las relaciones de poder. Desde 1991 los intentos de la Comunidad Internacional para restablecer el Estado somalí se han sucedido uno tras otro comenzando por la intervención humanitaria de 1992 que acabó con el fracaso de la misión de las Naciones Unidas.

El acuerdo de Diyubuti alcanzado en junio de 2008 entre el gobierno Federal de Transición (GFT) y el conglomerado de fuerzas islamistas moderadas de la Alianza para la Liberación de Somalia.

Actualmente la presidencia del país la ocupa Sheikh Sharif Sheikh Ahmed antiguo dirigente de la Unión de Tribunales Islámicos grupo islamista radical que fue expulsado de Mogadiscio por la intervención etíope de 2006 de 2006.

Como resultado el control efectivo del territorio por el GFT se limita a unos cuantos barrios de la capital gracias al apoyo militar que le prestan cinco mil soldados de AMISOM (Misión Africana en Somalia) determinantes para permitir su supervivencia en Mogadiscio.

Pero a pesar de estos avances la fragmentación del país continúa siendo enorme. Somaliland se declaró independiente en 1991 y se empeña en mantenerse como tal a pesar de falta de

reconocimiento internacional. Las milicias islamistas controlan la parte sur del país y el importante puerto de Kismayo. También las milicias luchan entre ellas y se enfrentan con frecuencia a decisiones y cambios de lealtades de los caudillos. En resumen, Somalia es un Estado de desorden y perturbación por debilidad, falta de supresión de la autoridad, una forma social sin gobierno. Razones por las cuales el Cuerno de África de 1991 a 2010, debido a la carencia de un gobierno mínimamente efectivo en Somalia, ha permitido el desarrollo de todo tipo de actividades ilegales, entre ellas la piratería, que a partir de mediados de la década de los 90 experimentó un renacimiento en las aguas próximas al país.

Entonces varios grupos armados comenzaron a operar en las inmediaciones de Somalia, pretendiendo actuar como guardacostas autorizados para proteger los recursos pesqueros y evitar el vertido de desechos tóxicos dentro de las aguas territoriales de Somalia. A pesar de sus reclamaciones de actuar en interés del bien público, desde el mismo momento que esas bandas comenzaron a operar, fue imposible distinguir sus actividades de la mera piratería, ya que detenían a buques pesqueros o de cualquier otro tipo, manteniendo cautivas a sus tripulaciones y exigiendo un rescate por su liberación.

A partir del año 2000, las actividades de los grupos piratas fueron extendiéndose progresivamente hasta que, a mediados de la década, adquirieron una dimensión preocupante para el tráfico marítimo.

internacional. Ya que cualquier buque que navegaba por aguas cercanas al Cuerno de África podía ser víctima de los piratas. Sin embargo, la actividad de los piratas Somalíes disminuyó bruscamente entre el 2005 y 2006 al hacerse la Unión de Tribunales Islámicos con el control de las regiones las que operaban los piratas, particularmente el área costera vecina y el sur de Mogadiscio.

Posteriormente cambió la situación con la intervención etíope de 2006 que expulsó a Mogadiscio de la Unión de Tribunales Islámicos, floreciendo de nuevo la actividad pirata. Se debe señalar que en los años 2007 y 2008 se produjo un incremento notable de la actividad criminal, entre la que cabe recordar los secuestros del pesquero español *Playa de Bakio* en abril de 2008. En el 2007 empezaron los asaltos a los buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas que transportaban ayuda humanitaria a Somalia. Y desde entonces la actividad de los piratas se ha mantenido de forma ascendente.

Ante esta situación, numerosos organismos internacionales, particularmente el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI), solicitaron apoyo para proteger el tráfico marítimo de los buques que transportan ayuda humanitaria del Programa Mundial de Alimentos, entonces víctimas frecuentes de los ataques piratas durante los transitos a Mogadiscio y puertos somalíes.

Es necesario puntualizar que la actividad de los piratas no ha dejado de crecer en los últimos años y según el International Maritime Bureau una división de la Cámara Internacional de Comercio dedicada a seguir los delitos marítimos en 2006 se registraron 17 ataques y seis secuestros de buques 46 y 10 en el 2006 122 y 48 2007 y 122 y 48 en el 2008 y 202 y 47 en 2009 respectivamente lo que consta el auge de la Piratería

Así mismo el primer despliegue en las costas de Somalia realizado en octubre de 2008 dentro de la Operación 'Allied Provider' la agrupación naval aliada sirvió como fuerza de protección temporal para los buques que transportaban un cargamento del Programa Mundial de Alimentos (WFP) desde el puerto de Keniata de Mombasa hasta la capital de Mogadiscio

Esta responsabilidad fue transferida por la OTAN en diciembre del 2008 a los buques de la UE que participaban en la operación Atalanta En marzo del 2009 la OTAN lanzó su segunda operación denominada Allied Protector esta vez con agrupación aliada en la que se incluía la fragata española Blas de Lezo Debido a estas operaciones navales militares los ataques de los piratas han disminuido en el océano Índico por ahora

No obstante las operaciones militares navales han continuado en el Cuerno de África constantemente Las únicas agrupaciones

navales occidentales presentes en el area del Indico ya que por iniciativa estadounidense se establecieron dos fuerzas de tarea la Combined Task Force 150 dentro de una coalicion Internacional siendo efectiva su mision hasta ahora en el oceano Indico y en las costas de Somalia

En resumen en el caso Somalia la seguridad maritima es un factor en alza por constituir un importantisimo pilar de la Defensa de España Si tenemos en cuenta que el 80% de sus exportaciones e importaciones se hace por la via maritima incluyendo petroleo necesario para abastecer la Peninsula y los Archipelagos Controlar y proteger las lineas de comunicaciones maritimas Por lo tanto una tarea vital para el normal desarrollo de cualquier nacion y el mundo maritimo Y la garantia de la soberania de las naciones

La meta final del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas es que las vias maritimas se mantengan libres de piratas para su comercio mundial

En este capitulo enunciamos en forma cronologica las cuantiosas leyes decretos y demas regulaciones legales vigentes y Convenios internacionales Muchas de las leyes son el resultado de la ratificacion de los compromisos adquiridos por la Republica de Panama a traves de la aprobacion de Convenios y acuerdos internacionales sobre la Navegabilidad Seguridad y la prevencion de la contaminacion del medio marino

2 3 Concepto de la Piratería

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) fue aprobada en Nueva York el 30 de abril de 1982. Define la piratería. En su artículo 100 establece el deber de cooperar en la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre bajo la jurisdicción de ningún Estado.

La norma en comento (artículo 101) define lo que constituye actos de piratería como

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos
- b) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo
- c) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado. El significado de la palabra Piratería es la práctica de saqueo organizado o bandolerismo marítimo probablemente tan antigua como la navegación misma.

Consiste en que una embarcación privada o una estatal amotinada ataca a otras en aguas internacionales o en lugares no sometidos a la jurisdicción de ningún Estado con el propósito de robar su carga, exigir rescate por los pasajeros convertidos en esclavos y muchas veces apoderarse de la nave misma.

Su definición según el Derecho Internacional puede encontrarse en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Junto con la actividad de los piratas que robaban por su propia cuenta por su afán de lucro, cabe mencionar los corsarios, empresarios marinos particulares contratados por el Estado mediante patente de corso para atacar y saquear las naves de un país enemigo.

La distinción entre pirata y corsarios como Francis Drake o la flota francesa en la Batalla de la Isla Terceira fueron considerados vulgares piratas por las autoridades españolas, ya que no existía una guerra declarada con sus naciones.

Sin embargo, el disponer de una patente de corso sí ofrecía ciertas garantías de ser tratado como soldado de otro ejército y no un simple bandido, ladrón y asesino. Al mismo tiempo, acarrearaba ciertas obligaciones.

Etimología: según la Real Academia Española, la voz pirata viene del latín *pirat*, que por su parte procedería del griego que significa tratar de intentar la fortuna en las aventuras.

El Diccionario Jurídico Elemental, autor Guillermo Cabanellas de Torres, define Pirata como la más irregular de las guerras, posiblemente la

delincuencia llevada a cabo en el mar o costas poco vigiladas añade también como el apresamiento de naves el robo de los efectos que transporten el asesinato de sus tripulantes o pasajeros la violación y el secuestro caracterizan la piratería

La piratería se ejerce por buques sin bandera o nacionalidad o que la ocultaban cuando servían a algún Estado también pirata entonces

En este sentido el término pirata fue usado con anterioridad como actos puntuales de amotinados y saqueadores y no solo referente al mar Cuando esto era así aun no existían piratas en el concepto que más tarde se implantó Como suele suceder en todas las épocas una voz aplicada para denominar a un determinado colectivo sobre la base de un determinado hecho se acaba generalizando a un rango mayor y menos específico y aplicando a todo saqueador en general y más específicamente a los saqueadores del mar

En otras palabras la persona que se apropia de lo ajeno utilizando ya sea métodos violentos o pacíficos ya sea en tierra o el mar también se le puede llamar pirata

2.4 Normativa Internacional aplicable a la Piratería y los Convenios para la represión de los actos ilícitos contra la seguridad marítima

Los problemas de seguridad naviera y portuaria en general y de buques mercantes y de pasajeros en particular han alcanzado un nuevo relieve con motivo de los acontecimientos vinculados a la lucha contra el terrorismo tratando de promoverse medidas universales a adoptar por los organismos internacionales para garantizar la seguridad del pasaje las tripulaciones y los buques especialmente en lo referente a la vida y a la integridad física así como los bienes comprometidos en la navegación

En este orden se han impulsado con profusión una serie de normas para la creación de operativos de control y fiscalización de puertos y terminales tratando de abortar potenciales amenazas

A tal efecto el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha incorporado nuevas normas al denominado Código Federal de Regulaciones (CFR) se han promovido asimismo enmiendas significativas en capítulos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (**SOLAS**) se ha elaborado también un proyecto de acuerdo internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias y otras medidas relativas al control de contenedores y a la identificación por motivos de seguridad de la gente de mar y del personal portuario

Lo que se esta procurando es que se vayan incorporen a partir de julio de 2004 los instrumentos recomendados por la Organizacion Maritima Internacional todo ello dentro de los denominados desafios de seguridad

Entre las medidas tambien se ha pensado en que los grandes cruceros pueden generar tambien graves problemas de seguridad y deben atenderse de un lado al mantenimiento por los mismos de rutas que eviten posibles aguas especialmente peligrosas y de otro a las normas de seguridad interna contra posibles actividades delictivas en general y actos de pirateria o terroristas

Debe connotarse que en definitiva solo se trata de actualizar la Convencion de Roma de 1988 para la represion de actos ilicitos contra la seguridad de la navegacion maritima que ya enumeraba el listado de tales actos

En esta Convencion se establecia que los gobiernos las autoridades portuarias y administrativas los dueños de buques navieros capitanes y tripulaciones debian tomar todas las medidas oportunas para prevenir actos ilicitos cometidos contra la seguridad de la navegacion maritima que pongan en peligro vidas humanas inocentes que amenacen la seguridad de las personas y la propiedad que afecten a las operaciones de servicios maritimos y que por tanto puedan constituir preocupacion para la comunidad

internacional investigaciones que siguieron ademas de otras tragedias posteriores⁸

Ademas de la seguridad del buque la seguridad en puerto se proyecta en aspectos personales y materiales y muy especialmente en la coordinacion con los servicios nacionales e internacionales poniendo los puntos sobre las alertas y el manejo de tecnologias y aparatos detectores de explosivos asi como de rayos x e instrumentos de deteccion de riesgos al margen de los aspectos relativos al salvamento a bordo

Parece evidente que despues de los tragicos acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 las medidas generales adoptadas en distintos ambitos han de proyectarse tambien sobre la proteccion en sede maritima

En la vigesimo segunda asamblea de la ONU celebrada en noviembre de 2001 se examinaron a fondo las medidas existentes y las previsibles para combatir actos violentos o delictivos en la mar

⁸ El historico y emblematico naufragio de 14 de abril de 1912 sigue siendo todavia un referente en estas cuestiones discutiendose aun las responsabilidades y si pudo evitarse la colision con el iceberg causante de su hundimiento concluyendose generalmente que la excesiva velocidad y la falta de atencion en las guardias de navegacion fueron los motivos desencadenantes

Paralelamente la Asamblea decidió celebrar la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima que se llevó a cabo en diciembre de 2002 con medidas de protección de buques y puertos especialmente encaminadas a evitar que la navegación se convierta en un blanco más del terrorismo internacional a cuyo efecto entre otras cuestiones se abordó la cooperación técnica con los países en desarrollo en materia de protección marítima

De todo ello se derivó la actualización de la Convención para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de 1988 y del protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental

Los controles de las medidas adoptadas en la Conferencia los ha de llevar a cabo el Comité de Seguridad Marítima que puntualmente debe evaluar los riesgos y amenazas para reducir la vulnerabilidad de los buques y las instalaciones

En el mismo sentido se tratará de concienciar a la sociedad usuaria de los servicios de navegación para que adopten medidas y precauciones de salvaguarda tomadas con diligencia creando unos hábitos que faciliten los fines perseguidos o lo que es lo mismo instaurando una cultura de seguridad de la misma manera que se configura paralelamente la de protección ambiental contra la contaminación marítima

Las empresas de navegacion los navieros son los primeros interesados y encargados de actuar en la materia siempre dentro del marco de la legalidad En la Union Europea muy recientemente se ha aprobado el Reglamento 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de la Union de fecha 31 de marzo de 2004 relativo a la mejora de la proteccion de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP)

Que establece como objetivo principal mejorar dicha proteccion frente a la amenaza de actos ilicitos deliberados y tanto en el trafico internacional como en el nacional estableciendo medidas que contribuyan a garantizar la navegacion y el transporte maritimo en el ambito de la Comunidad Europea

Exigiendo a los Estados miembros un control riguroso en el cumplimiento de las reglas de proteccion por parte de los buques de cualquier origen que soliciten la entrada en un puerto de la Union Europea y promoviendo la designacion por cada Estado miembro de una Autoridad competente unica que se encargue de coordinar y controlar la aplicacion nacional de medidas de proteccion de la navegacion en el transporte maritimo

Planes de Proteccion Portuaria para la Seguridad de terminales Portuarias de Pasajeros con apartados especificos para el trafico de linea regular y el regimen de cruceros y un estudio especifico del denominado Plan

de Protección del Puerto (PPP) y Plan de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP)

Previendose la existencia de un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y un extenso programa de medidas y procedimientos para evitar la introducción a bordo de armas u objetos peligrosos o materias que puedan ocasionar alteraciones de la seguridad estableciendo zonas de acceso restringido y también otros posibles Oficiales de Seguridad para la protección del buque de la Compañía y de Instalación Portuaria con establecimiento de medidas a adoptar en caso de emergencia

Todo ello sin perjuicio de la actualización de todas estas normas y medidas con el movimiento internacional descrito que deberá trasladar a nuestra legislación el Reglamento de la Unión 725/2004 antes referenciado no en vano el citado Reglamento de la Unión Europea preve la designación de una Autoridad competente única en cada Estado en estos niveles de coordinación

Las diversas administraciones públicas habrán de ceder para la consecución de esta unidad de acción. Obstáculos legales a la represión de la piratería. Por ejemplo en el caso Somalia. Si los presuntos piratas son capturados por las marinas presentes para reprimir la piratería Somali en el área del Cuerno de África la cuestión de resolver es donde aquellos deben ser entregados para su enjuiciamiento

Las consecuencias legales que puede tener un acto de piratería para los distintos actores que intervienen cuando en caso hipotético un barco es secuestrado por piratas. Supongamos un buque con bandera panameña que transporta una carga desde la India hasta Grecia. La carga está asegurada en Alemania. La tripulación es filipina y holandesa. El buque es abordado por piratas somalíes en alta mar en el océano Índico. ¿Qué legislación debería aplicarse?

Son varios los principios legales que se enfrentan a un caso como este. El principio que suele imponerse es el territorial: un Estado puede juzgar a aquellos delitos cometidos en su país y de acuerdo a su legislación penal independientemente de la nacionalidad del delincuente o de sus víctimas.

Al ser cometido el delito en aguas internacionales no puede aplicarse la legislación Nacional Somalí. Otro principio que entra en juego es el pabellón del barco: los delitos cometidos a bordo de un barco que está en aguas territoriales de otro país será el principio territorial (y por tanto la legislación del país bajo cuyas aguas navegue el barco) el que se aplique.

El principio de personalidad activa se aplica cuando un Estado persigue aquellos delitos cometidos por ciudadanos de su nacionalidad en otro país. El principio de justicia penal subsidiaria supone que la legislación

domestica de un pais puede aplicarse cuando haya razones (legales o de hecho) que impidan a la justicia del pais donde se cometio el delito procesar a los delincuentes

Y por ultimo el principio de jurisdiccion universal el cual supone el derecho de cada pais a enjuiciar a ciertos crímenes que se consideran peligrosos para todos los Estados Solo puede reclamarse si ninguno de los demas principios enunciados puede aplicarse Como se observa hay varios principios que pueden colisionar

En los conflictos en el mar suele predominar el principio territorialidad y el de personalidad activa Por el ejemplo por supuesto observamos que no puede aplicarse el principio de territorial ya que el delito ocurrio en aguas internacionales Dado que el barco navega bandera panameña podria aplicarse la legislacion de dicho pais de acuerdo a con el principio del papillon del barco sin embargo como los piratas son somalies es la legislacion penal somali la que debe aplicarse

Que la tripulacion sea filipina y holandesa (principio de personalidad pasiva) es indiferente dado que el principio de personalidad activa precede al de personalidad pasiva (Munich Re Group 2006)

En el caso que nos ocupa serian las autoridades judiciales de Somalia las que deberian castigarlo. Conocida la situacion interna Somali es improbable que los acusados sean procesados.

El gran problema actual para combatir la pirateria es que las legislaciones nacionales son demasiado diversas y a menudo o no contemplan el delito de pirateria o las pruebas que establecen para que el delito se considere pirateria son tales que resultan dificiles de reunir. Y esto es un obstaculo para traer a delincuentes a la justicia.

En cuanto al Derecho del mar y la aplicabilidad del principio de territorialidad podemos decir que la territorialidad es un principio basico del Derecho Penal y admitido como tal en casi todas las legislaciones. En virtud de este principio corresponde aplicar la Ley penal de un Estado en el espacio a todos los delitos cometidos dentro del territorio del mismo con independencia de la nacionalidad de los sujetos activo y pasivo del delito.

El fundamento principal de este principio se encuentra en la idea de la estatal. El Derecho Penal emana de ella es por lo que ha de aplicarse dentro del ambito territorial determinado por este.

El territorio flotante es parte de la soberania del Estado en sentido juridico. Sobre tal base se aplica la ley del nacional es decir del pabellon.

respecto de los delitos que ocurran a bordo del buque aunque hayan sido cometidos por un extranjero en alta mar

La aplicación de la justicia universal aparece como ampliación del principio de territorialidad aplicable cuando el individuo vaya a ser juzgado por un Estado donde no se cometió el delito su fundamento en última instancia es evitar la impunidad en los delitos que afectan a la comunidad internacional

Por consiguiente el principio de legalidad tiene su origen histórico en la Revolución Francesa y es consustancial al Estado de Derecho representa la garantía jurídica del ciudadano en la medida que el Estado transmite previamente las conductas que pueden constituir delitos y las consecuencias jurídicas es en definitiva el límite del *ius puniendi* del Estado como forma de manifestación de su soberanía

La soberanía como atributo del Estado muestra un doble aspecto el interno referido al territorio y externo a su manifestación en el orden Internacional que aparece en la Comunidad internacional con personalidad política y jurídica plena

La aplicación de la Ley penal se inspira en los principios de la personalidad activa que se vincula con la nacionalidad del sujeto o de la

proteccion de intereses de comunidad internacional aplicando el principio de justicia universal

Y es por eso que este principio se consagra en las legislaciones tras el triunfo de la Revolucion Francesa que conlleva a la aplicacion de la Ley Penal en el territorio donde ejerce su soberania desde una perspectiva procesal la prevencion general contribuye a que el individuo sea juzgado donde se cometio el delito donde se pueden recoger mejores pruebas resultando desde un punto de vista de politica criminal mas eficaz la pena esto es el resultado del ejercicio del *ius puniendi* del Estado en el ambito donde se ejerce su soberania Pero en un Estado donde existe anarquia no existe la gobernabilidad es dificil aplicar la Ley nacional y el Derecho internacional

2 5 Incidencia en el Ordenamiento Juridico de la Legislacion maritima panameña, y el aspecto legal del principio de territorialidad universal

El principio de territorialidad en terminos genericos el territorio como elemento del Estado en su sentido mas amplio abarca la tierra firme sobre la que se sienta el Estado que incluye las aguas interiores el mar territorial asi como el subsuelo marino

Sin embargo no se debe olvidar la población como otro elemento que configura El Estado. Coincidió en identificar la definición jurídica del territorio como todos los lugares o espacios a los cuales se extiende la soberanía del Estado es en este espacio en el que se aplica la ley penal. Partiendo de este concepto de territorialidad el Derecho panameño podría enjuiciar a los piratas que cometen actos violentos dentro de un buque que porte el pabellón nacional de Panamá por su jurisdicción marítima de registro Panameño.

Esta jurisdicción es de suma importancia en nuestro país debido a nuestra posición geográfica ya que dentro de nuestro territorio está el Canal de Panamá el cual sirve para el tránsito marítimo y por tanto pueden surgir conflictos y poner en perjuicio o vulnerar los intereses de las naves y buques que transitan por el Canal de Panamá.

Se toma esta jurisdicción en una sola instancia con todas las capacidades para regirse como tribunal absoluto y autónomo como lo es el tribunal marítimo de la República de Panamá. Debido a que Panamá es un país de Registro de Naves internacional debe tener el Derecho y la Jurisdicción para juzgar castigar los actos de piratería que son cometidos en el mar territorial internacional.

En las normas del Derecho internacional privado el artículo 566 (557) de la Ley 8 de 30 de marzo de 1982 dice: salvo los tratados internacionales ratificados por la República de Panamá en cualquier juicio entablado en los tribunales Marítimos panameños los derechos y las obligaciones de las

partes se determinaran ajustandose a las normas especiales de Derecho Internacional Privado

Esto quiere decir que el Derecho internacional priva sobre el Derecho panameño en otras palabras los tribunales panameños pueden enjuiciar a los piratas de alta mar siempre y cuando siguiendo las normas de los tratados ratificados por la Republica de Panama y siguiendo la norma del Derecho Internacional Privado

Por nuestro Registro de Naves de la Republica de Panama en cuanto a lo que concierne al orden interno de la nave y los derechos poderes obligaciones y atribuciones del capitan los oficiales y los trabajadores del mar las leyes del pais de registro de la nave Sin embargo el capitan o cualquiera otra persona sujeta a la jurisdiccion de los tribunales panameños seran considerados con suficiente poder para representar judicialmente a la nave en el evento de un suceso de pirateria y de terrorismo maritimo y esto esta contemplado en nuestra legislacion panameña

Consiste en la sujecion a la ley del pabellon que enarbolan o la ley de nacionalidad de la nave Estas normas bajo el Derecho internacional nos hacen socios en la represion de los actos ilicitos cometidos por delincuentes piratas en alta mar a la vez nos hace responsables por la justicia de estos por la razon del uso de nuestro pabellon en el mar territorial internacional

Para concluir en el libro *De Jure Belli Ac Pacis* de Hugo de Grotius publicado en 1625 su autor proyectó con enfoque pragmático la persecución de *hostis humani generis* en alta mar lo cual constituyó una nueva doctrina el derecho de libertad de navegación en alta mar una aplicación universal y la infracción a ese derecho por piratas debería ser castigado universalmente esta doctrina es el fundamento de la teoría moderna de la jurisdicción universal

La teoría de jurisdicción universal trasciende la soberanía nacional desplaza al acusado a ser procesado por su juez natural su peculiaridad es que está marcada por un interés de la Comunidad Internacional es decir es un *actio popularis* por incumplimiento de una obligación *erga omnes* Panamá cumple con todos estos principios de legalidad y ha ratificado casi todos los tratados para enlazar junto con otras legislaciones y reprimir los actos violentos piraterías en alta mar

Además de la Ley de parte nuestra necesitamos instituciones fuertes jurídicamente e igualmente en el área táctica de proteger servir vigilar y actuar en el momento que necesitemos repelar un ataque de piratería o acto violento ya sea en nuestro territorio costas o mar territorial

En la actualidad enfrentamos una situación que requiere integración y acción conjunta continua y eficaz no solo en lo interno del Estado sino

tambien en relacion de la capacidad de inter operar con organismos y Agencias de Seguridad de otros Estados

Afortunadamente no hemos tenido actos terroristas en el mar de las magnitudes de los acontecimientos del 11 de septiembre del 2001 no sabemos si ha sido porque se han tomado las medidas preventivas o porque el terrorismo no ha querido hacerlo Lo que si es claro que existe el riesgo por lo que tenemos que estar preparados tomando medidas necesarias adecuadas y pertinentes

Nuestro pais se sustenta de la prestacion de servicio y su principal fundamento economico es el Canal de modo que debemos prepararnos en razon de su proteccion

ElCodigo Penal de la Republica de Panama en su Libro II VII Capitulo II *Delitos contra los Medios de Transportes y Comunicacion* en su Capitulo IV *La Pirateria* En sus Articulos 243 Artículo 244 Artículo 245 Contempla en su Artículo 243 sobre la Pirateria y a su tenor expresa

El que realice algun acto de depredacion o violencia contra una nave o contra o contra personas o cosas que en ella se encuentren seran sancionado con prision de 2 a 6 años El que se apodere de una nave o de cosas que pertenezcan a su equipaje por medio de fraude o violencia

cometidos contra su comandante o tripulación será sancionado con prisión de 5 a 10 años

El artículo 244 del Código Penal sobre la piratería dice

Con la misma pena señalada en el artículo anterior será sancionado

- 1 El que en convivencia con piratas entregue una nave su carga o lo que pertenezca a la tripulación
- 2 El que con amenazas o violencias se oponga a que el comandante o la tripulación defiendan la nave atacada por piratas
- 3 El que por causa propia o ajena equipe un buque para destinarlo a la piratería
- 4 El que a sabiendas trafique con piratas o les suministre auxilio
- 5 El que por medio de la violencia aprese una nave para desviarla de su ruta o conducirla a lugar diferente de su destino

Y el artículo 245 del Código Penal sobre la piratería dice

El que por medio de violencia o amenaza tome control de la dirección de una aeronave será sancionado con prisión de 5 a 15 años

Nuestra legislacion de la Republica de Panama solo cuenta con estos tres articulos en el Codigo Penal en lo que respecta a la pirateria maritima La Autoridad Maritima de Panama ente regulador de puertos y actividad maritima en Panama la cual es responsables por parte de Panama las Resoluciones Internacionales y la Ley de Puertos y su Seguridad Portuaria

- 1 Resolucion ADM No 140 2003 de 15 de mayo de 2003
(Adopcion inicial del Codigo PBIP)
- 2 Ley No 55 del 6 de agosto de 2008 (Ley de Comercio Maritimo)
- 3 Resolucion JD No 56 de 18 de septiembre de 2008 (Estrategia Maritima Nacional Objetivo Estrategico 5 Proteccion y Seguridad)
- 4 Ley N° 10 del 31 de marzo de 2015 la cual modifica y adiciona articulos al Codigo Penal a saber Titulo IX Delitos contra la Seguridad Colectiva Capitulo I Terrorismo y Financiamiento

Estos son nuestros Marcos Legales en esta materia necesitamos adicionar mas articulos al Codigo Penal e incorporar la Ley No 10 (de 31 de marzo de 2015) que modifica y adiciona Articulos al Codigo Penal Titulo IX *Delitos contra la Seguridad Colectiva* Capitulo I *Terrorismo y Financiamiento del Terrorismo*

La pirateria es una forma de terrorismo por eso he incorporado en este trabajo de investigacion a la Ley No 10 de 31 de marzo del 2015 considero

que añadiendo mas articulos a esta Ley seria lo ideal y a su vez actualizar los articulos existentes y acorde con los Convenios internacionales

A su vez las penas vigentes tienen que ser mas severas y aumentar su penalizacion de igual manera incluir y resarcir a las victimas en su totalidad despues de estos actos violentos

Analizar los efectos y eficacia delCodigo Internacional para la Proteccion de Buques e instalaciones Portuarias Entre los aspectos relevantes del terrorismo se destacan tres Los desafios que impone su accionar su relacion con las organizaciones criminales y sus efectos economicos El aspecto economico es el mas relevante pues la lucha tiene componentes economicos significativos que debemos considerar en nuestro analisis

Existen instituciones organizadas para velar por el cumplimiento y aplicacion de las normas sobre la navegacion y buques que contemplan la seguridad de la vida humana en el mar prevencion de abordajes lineas de carga o francobordo formacion titulacion y guarda de la gente del mar y prevencion de prevencion de riesgo con sustancias contaminantes consagradas a los convenios internacionales ratificados por Panama asi como sancionar la violacion o incumplimiento de dichas normas

Estas normas de caracter sancionatorias son protectoras y de prevencion de la contaminacion del medio ambiente marino y a su vez de obligatorio cumplimiento tantos para las naves panameñas dentro y fuera del territorio nacional asi como las naves de otra nacionalidad que se hallaren en aguas territoriales panameñas

Es por eso que me pregunto ¿que tan preparada esta Panama para enfrentar un atentado terrorista? pues aunque se ha regulado esta figura en nuestra Legislacion panameña existen diversos factores que la colocan en desventaja veamos algunas normas juridicas implementadas por nuestro pais en materia de Pirateria y Terrorismo

La Ley No 21 de 1980 en su Articulo 1 de la ACP (Autoridad del Canal de Panama) Impone sanciones producto de la navegacion de las normas de seguridad de la navegacion en las aguas del Canal de Panama Articulo 142 y 149 Capitulo X del Reglamento para la Navegacion en las aguas del Canal de Panama Esta normativa es para los buques que navegan en las aguas del Canal de Panama

A traves de la Ley 10 (de 31 de marzo de 2015) que modifica y adiciona articulos alCodigo Penal de Panama Titulo IX *Delitos contra la Seguridad Colectiva* Capitulo I Terrorismo y Financiamiento del Terrorismo

Capitulo I *Terrorismo y Financiamiento del Terrorismo*

Artículo 293 - Quien individualmente o colectivamente con la finalidad de perturbar la paz pública cause pánico terror o miedo o ponga en peligro a la población o en un sector de ella utilizando material radiactivo arma incendio sustancias explosivas biológicas bacteriológicas o tóxicas medios cibernéticos o cualquier otro medio de destrucción masiva o elemento que tenga esa potencialidad contra los seres vivos cosas bienes públicos o privados o ejecute un acto de terrorismo según lo describan las Convenciones de las Naciones Unidas ratificados por la República de Panamá será sancionado con pena de prisión de veinte años

Este artículo trata de un individuo o grupos que atenten contra la seguridad pública o colectiva de los ciudadanos utilizando cualquier método de terror mencionado en el Artículo 293 de la Ley del 31 de marzo de 2015 que modifica y adiciona artículos al Código Penal Título IX *Delitos contra la Seguridad Colectiva* sobre terrorismo el verbo rector de este artículo es individuo y grupos en colectividad utilizando armas de destrucción masiva Y la ley 55 del 6 de agosto de 2008 Ley del Comercio Marítimo

Por lo que la pena o castigo que se les administrara a estos delincuentes no es suficientemente fuerte para este tipo de delitos La sanción para delitos de esta especie debe ser extremadamente severa y definitivamente mas larga la privación de la libertad

Para así mandar un mensaje a la sociedad que este tipo de delitos tiene que ser fuerte Tanto para el terrorismo sistematico extranjero y domestico

Articulo 293 A - Quien reciba posea use transfiera altere evacue o transporte material nuclear radiactivo o bacteriologico sin autorizacion de autoridad competente a traves del territorio nacional sera sancionado con pena de prision de 5 a 10 años

Este articulo nos habla del individuo que reciba transfiera o transporte cualquier tipo de material utilizado para actos de terror empleando materiales nucleares quimicos y biologicos sin autorizacion de el ente competente sera sancionado con prision Queda claro que la pena es demasiado suave para la magnitud de la ofensa

Articulo 294 Quien de forma colectiva de manera directa o indirecta proporcione organice o recolecte fondos o activos de origen ilicito con la intencion de que se utilicen para financiar en todo o en parte la comision de actos de terrorismo o cualquier otro acto destinado a causar muerte o lesiones corporales graves a la poblacion u obligar a un gobierno o a una organizacion internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo o la existencia de terroristas individuales grupos u organizaciones terroristas o de cualquier forma los beneficie sera sancionado con pena de prision de veinte y cinco a treinta años

Sera sancionado con la misma pena quien proporcione organice recolecte o ponga los recursos fondos o activos bienes muebles o inmuebles a disposicion de terrorista individual u organizacion o asociacion terrorista independiente de que estos se vayan a utilizar en la efectiva comision de uno de los delitos señalados en este capitulo

Este articulo nos habla de cualquier individuo o grupos terroristas que ya sean actos destinados a causar muerte o lesiones corporales graves a la poblacion u obligar a un gobierno o a una organizacion internacional a realizar un acto o abstenerse de hacerlo o a la existencia de terroristas individuales grupos u organizaciones terroristas o de cualquier forma

Articulo 294 - "Quien teniendo la obligacion de evitarlos consienta la comision de los delitos tipificados en este capitulo de cualquier otra forma los medios para tal fin sera sancionado con pena de prision de cinco a siete años

En este articulo el legislador nos dice que si un individuo a sabiendas de la ocurrencia de un acto terrorista de mayor magnitud como los del 2001 en las torres de Nueva York de cualquier manera lo consienta cavilando bien el asunto considero que la pena deberia ser mas severa La pena tiene que compatible o proporcional al acto cometido Esto debemos reformarlo en un futuro no muy lejano

Artículo 295 - "Quien utilice la internet para enseñar o construir bombas o reclutar personas para realizar actos con fines terroristas sera sancionado con pena de prision de cinco a diez años

Este articulo es bien vago y sencillo deberia ser mas amplio en su redaccion por la sencilla razon de que la internet es solo un medio de redes de comunicacion deberia complementarse con el que utilice la radio telefonos celulares radios CB satelitales la television como aviso o de caracter de instruccion ya sea abiertamente o en codigo o medios visuales o la utilizacion de *Drones* operados a control remotos en el espacio aereo para enseñar reclutar avisar o verificar el aerea si esta custodiada por policias ejercito autoridades unidades elites anti terror para dar instrucciones o señalar eventos o actos terroristas por estos medios debera ser penalizado por cincuenta años o mas dependiendo del hecho y su magnitud

En adicon a la Ley 10 del 31 de marzo de 2015 que es lo que tenemos en nuestra legislacion panameña tambien estamos adscritos y ratificamos Convenios Internacionales con otras naciones que tienen mas experiencia que nosotros en estos hechos terroristas

Especialmente para la proteccion de nuestros puertos maritimos y de manera particular nuestro Canal de Panama

En el ámbito Internacional y los tratados ratificados por La República de Panamá para la lucha y protección o amenaza en contra del terrorismo podemos mencionar, La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) aprobada en Nueva York el 30 de abril de 1982

El Código ISPS (Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones Portuarias) Dispuesto por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

El Código ISPS que está estructurado en dos partes

Prescripciones Obligatorias y Orientaciones Es claro que en el mar debemos enfrentar un problema técnico naval y marítimo que surge de situaciones específicas y tiene efectos políticos y económicos de carácter mundial y transnacional

Esto nos lleva a diseñar una estrategia común y cooperación para combatir las amenazas Ya sea tácticamente y Legalmente EL Código ISPS se aplica para los buques en viajes internacionales con arqueos 500 TRB unidades móviles perforación submarina en alta mar e instalaciones portuarias que presten servicio a tales buques y unidades Para la protección de los mismos el Código ISPS establece un marco de cooperación

Internacional para detectar amenazas contra la seguridad y adoptar medidas preventivas

Tambien define funciones y responsabilidades a nivel nacional y garantiza la recopilacion e intercambios de informacion ofrece una metodologia para efectuar evaluacion de la proteccion y garantiza la confianza de que cuenta con las medidas de proteccion De acuerdo con las prescripciones delCodigo ISPS que los buques llevaran a bordo

Plan de Proteccion de Buques ISPS El plan contendra las medidas para evitar la introduccion de armas explosivos etc El acceso no autorizado al buque y a zonas restringidas del mismo Cada instalacion portuaria tambien debe elaborar y mantener un plan de proteccion de la instalacion portuaria o PPIP basandose en una evaluacion y que comprendera los tres niveles de proteccion que tendra que ser aprobado por el gobierno

Tambien en el aerea Internacional la implementacion de los Convenios Internacionales (**SOLAS**) para la seguridad de la vida del mar Todo esto tiene que ser ejecutado de forma mancomunada y ejecutado en cooperacion mutua en el ambito internacional y Nacional con las instituciones de seguridad nacional

CAPITULO 3 0

PROCEDIMIENTO METODOLOGICO

3 1 Tipo de Investigacion

Esta investigacion tuvo como proposito definido guiar a estudiantes sobre como realizar investigaciones sociales y cientificas en el area del Derecho Esta investigacion de Encuesta tiene que ver con la realidad de nuestra vida cotidiana

El presente trabajo de investigacion es de naturaleza descriptiva Trata de obtener informacion relacionada con el metodo de encuesta el metodo descriptivo que los tratadistas Hernandez y Baptista que son dos los factores que influyen en la investigacion se inicia como exploracion descriptiva correlacionada y explicativa asimismo el conocimiento actual del tema de la investigacion que nos revela la revision de la literatura

3 2 Fuentes de conocimiento

En lo relacionado con la literatura consultada referida a nuestro tema tambien consultamos los fundamentos juridicos legales doctrina y jurisprudencia Estas fuentes bibliografias nos han permitido investigar nuestro tema y describirlo abundantemente y delimitar su alcance

Y esto fue lo que nos llevo a realizar y concretar esta encuesta o investigacion en nuestra clase de maestria universitaria y comparar los resultados En valoracion del conocimiento de los profesores estudiantes jueces se utilizaron dos clases de metodos que son complementarios uno del otro los subjetivos y los objetivos

Los metodos objetivos utilizan tecnicas que no tienen en cuenta la opinion del investigado mientras que los metodos subjetivos utilizan tecnicas de valoracion que tienen profesionales de sus propios conocimientos para conocer esta valoracion no queda mas remedio que preguntarselo a ellos

Dentro de los metodos subjetivos la tecnica mas habitual es la de la encuesta La encuesta nos permite obtener informacion sobre un problema o un aspecto de este a traves de una serie de preguntas previamente establecidas dirigidas a las personas implicadas en el tema del estudio

La aplicacion de esta tecnica presenta una serie de ventajas e inconvenientes que se citan a continuacion en relacion a otras que tienen en consideracion la opinion del investigado (Por ejemplo observacion y entrevista)

Ventajas

Permite planificar previamente que es lo que se va a preguntar de manera que aseguren que no olvidaran los puntos mas importantes y que se precisara tanto como se desee en las preguntas

Es mas economica que otras tecnicas puesto que permite la aplicacion masiva es decir que se puede encuestar a un gran numero de personas

En caso de variables complejas la encuesta permite desglosar estas variables en aspectos de las mismas de tal manera que a traves de diversas preguntas se puede conocer la variable compleja

La encuesta permite la comparacion con otras investigaciones que sobre ese tema se hayan realizado. Ademas pueden derivarse estudios posteriores que profundicen o amplien el tema en cuestion

Inconvenientes

Elaborar una encuesta es una tarea muy compleja y laboriosa que requiere prestar atencion a numerosos detalles

La encuesta requiere colaboracion del interesado. Esto conlleva a que los resultados de la misma estaran en funcion del numero de personas que respondan y de la precision y/o sinceridad con que den esas respuestas.

La encuesta no se adapta a las diferencias individuales ya que el cuestionario es fijo y no debe variarse.

La encuesta da una informacion puntual, eso quiere decir que los datos que se obtienen estan sometidos a cambios en el tiempo.

La utilizacion de la tecnica de la encuesta puede considerarse dividida en varias fases:

- 1 Definicion de objetivos e hipotesis
- 2 Elaboracion del cuestionario
- 3 Aplicacion del cuestionario
- 4 Tratamiento estadistico de los resultados
- 5 Elaboracion de informe

Estructura de la metodologia utilizada durante esta investigacion

Las etapas del proceso de investigacion en el primer paso tuvieron como proposito concebir la idea a investigar. En segundo paso plantear el problema de investigacion y una vez se establecieron objetivos de la investigacion inmediatamente se empezaron a desarrollar las preguntas de la encuesta de investigacion cuyos resultados nos llevan a justificar la investigacion y su viabilidad. En el tercer paso elaboramos un marco teorico se reviso la literatura y se consulto la extraccion y recopilacion de la informacion de interes.

El cuarto paso se definió la investigación a hacer se inicia con exploratoria descriptiva o explicativa. En el quinto paso se establecieron las variables y se definieron los conceptos de tales variables. En el sexto paso se seleccionaron las preguntas a investigar sobre el Derecho Marítimo a nivel de Maestría Universitaria. En el octavo paso se empezó a analizar los datos adquiridos en las encuestas difundidas se analizó lo preguntado se sacaron los resultados finales. En el paso noveno se presentaron los resultados y se elaboró el reporte con gráficas de la investigación.

Objetivos de la encuesta dentro de la investigación

1. Que el estudiante sea capaz de generar ideas potenciales para investigar desde una perspectiva científica.
2. Que el estudiante conozca las fuentes que pueden inspirar investigaciones científicas en el campo temático seleccionado para este trabajo.

3.2.1 Fuentes materiales de la investigación

Cabanellas Guillermo afirma que son fuentes de las investigaciones origen o procedencia de las mismas en su aspecto vincular. La denominación figurada de manantial de los vínculos jurídicos consistente en dar hacer o no hacer alguna cosa es decir la expresión fuentes de las obligaciones proviene

del Derecho romano del cual son herederos los civilistas y los codificadores contemporáneos

Estas fuentes son de gran importancia toda vez que obtenemos información confiable de la Doctrina Jurisprudencia Tratados Internacionales Códigos y las Leyes que han regulado la materia de marcas

Durante la investigación fueron encuestados profesores universitarios y estudiantes se consultaron libros infografía digital revistas periódicos tesis conversaciones personales pertinentes entre estudiantes y profesores observaciones de hechos creencias usos y costumbres

La literatura consultada y que se refiere sobre lo que conocemos también consultamos los fundamentos jurídicos jurisprudencias convenios tratados estas fuentes nos ayudaron y permitieron investigar nuestro tema y describirlo abundantemente y delimitar su alcance

3.2.2 Población

El término población hace referencia al conjunto de individuos de la misma especie que ocupan una misma área geográfica Debemos delimitar la población y estos los hacemos mediante la muestra representativa de la misma

3 2 3 Sujetos de la Investigacion

Hacemos referencia a las personas investigadas que tienen conocimiento sobre el tema investigado se muestra una seleccion de cincuenta (50) profesionales del Derecho Los sujetos fueron seleccionados de modo que sean muestra de la poblacion entre las tecnicas para observar sera utilizada como hemos mencionado la encuesta

3 3 Muestra

La muestra es un grupo de la misma especie En nuestra investigacion del conjunto de personas que pertenecen a una misma area geografica tomaremos una muestra cuantitativa de (50) personas descritas asi

Abogados (20)

Jueces (5)

Profesores (25)

A esta muestra le aplicamos una encuesta contentiva de preguntas relacionadas al tema investigado Asi recabamos la informacion necesaria que fue realizada en este capitulo Nos concentramos en los sujetos de los cuales depende el planteamiento de nuestra investigacion a fin de describir el problema y la viabilidad del mismo por lo tanto entrevistaremos abogados jueces profesores y estudiantes

3 3 1 Tipo de muestra

El tipo de muestreo que se eligió fue simple al azar se escogió el subgrupo o muestra de la población es decir un número específico de sujetos a quienes se les aplicó el cuestionario de la encuesta

3 3 2 Sistema de variable

El instrumento utilizado para la realización de nuestro estudio en nuestra investigación fue una encuesta Podemos definir una encuesta como el conjunto de preguntas respecto a una variable a medir

3 3 3 Variable Independiente

La variable independiente la que se considera como supuesta casusa entre variables es la condición antecedente Se define variable independiente como todo aquel aspecto hecho situación rasgo etc

3 3 4 Variable Dependiente

Es el efecto provocado por dicha causa. Afirma Bernal que se considera variable dependiente todo resultado o efecto producido por la acción de la variable independiente ⁹

3 3 5 Variable Operacional

Constituye el conjunto de procedimientos que describen las actividades de un observador debe realizar para recibir las impresiones sensoriales las cuales indican la existencia de un concepto teórico en mayor o menor grado

3 3 6 Tratamiento de la información

A esta muestra le aplicamos una encuesta contentiva de preguntas relacionadas al tema investigado. Así recabamos la información necesaria que fue realizada en este capítulo. Nos concentramos en los sujetos de los cuales depende el planteamiento de nuestra investigación a fin de describir el problema y la viabilidad del mismo por lo tanto entrevistamos abogados jueces profesores y estudiantes

⁹ Tamayo M (1999) *Serie aprender a investigar* Bogotá Colombia editorial ICFES pag 44 y ss

CONCLUSIONES

1ª - La piratería tiene una raíz histórica que comienza en Grecia Roma y la actuación de los vikingos desarrollándose luego durante las Cruzadas y en paralelismo al fenómeno del corso marítimo aunque aquella debe ser considerada en todo caso delito sin perjuicio de que algunos países la hayan utilizado políticamente En España la han sufrido y casi nunca utilizado aunque sí han hecho uso del corso marítimo Especialmente la padecemos en la América hispana y en actos de depredación en tierra y en las expediciones a España desde el nuevo mundo La idea romántica novelesca y legendaria de los piratas y la piratería no debe hacer olvidar la condición contraria a derecho en toda su historia

2ª - La legislación española en materia de piratería la configuró como delito en todos los Códigos Penales desde 1822 habiendosela tipificado tanto en los Códigos Penales comunes como en los militares hasta el Código de Justicia Militar de 1945 y en la Ley Penal Disciplinaria de la Marina Mercante hoy derogada de 22 de diciembre de 1955 Esta tradición de tipificación penal se rompe en el Código Penal actual de 1995 y en el Código Penal Militar de 1985 Sin embargo es aplicable – por haber sido ratificada – la definición y perseguibilidad de la piratería configurada al art 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convenio de Jamaica) de 1982 en la que se adopta la fórmula de calificarla como delito contra la comunidad internacional perseguible por todos los países por el principio de jurisdicción penal universal Pensamos que no obstante debería introducirse en nuestro derecho interno aunque actualmente la moderna piratería que tiene una importante incidencia se desarrolla lejos de nuestras aguas (Malasia

Somalia Estrecho de Malaca y en algunas costas suramericanas) la prevision y la solidaridad internacional harian oportuna su tipificacion como delito en su propio derecho conforme a la tradicion juridica española

3º - Otras formas de delincuencia en el siglo XXI son el trafico de estupefacientes armas explosivos y emigrantes ilegales todas las cuales se emplean habitualmente en el medio maritimo para su desarrollo Las dos primeras mantienen un alto nivel de colaboracion internacional que facilita su perseguibilidad a pesar de lo cual la incidencia en el trafico de drogas y su desarrollo es verdaderamente alarmante aunque resulta esperanzador el exito policial y judicial en colaboracion sobre todo por parte de los paises europeos En el ejercicio de nuestro derecho patrio el numero de actuaciones judiciales y de decomisos por parte de las autoridades competentes es creciente aunque el problema sigue siendo muy grave desde el punto de vista de la incidencia social economica y en la juventud

4ª La inmigracion ilegal constituye un delito de los ultimos años muy complejo en el que hay que distinguir de las mafias organizadas con fines lucrativos del transporte de emigrantes y a estos ultimos que son en realidad victimas de la miseria y de su deseo de acceder a una vida mejor Por ello el tratamiento delictivo es oportuno y eficaz sin embargo la problematica administrativa y de deportacion es complicada siendo necesaria la actualizacion de la politica de emigracion y muy en particular la determinacion de las competencias administrativas y de la Armada en la materia ademas de

mantener la colaboracion internacional con los paises de los que parten los flujos de emigrantes

5ª Hemos analizado las normas preventivas de seguridad maritima en relacion al fenomeno del posible desarrollo del terrorismo naval previsible tras los acontecimientos de los atentados de Londres y Bombay La Union Europea ha promulgado el Reglamento 725/2004 y en España estan adoptando medidas de prevencion tanto en buques mercantes como en buques de pasaje y cruceros

6ª- La continuacion en Somalia del caos politico religioso y racial en ese territorio ha diezclado por mas de veinte años su poblacion con la guerra civil lo cual actua como otro factor que no permite vislumbrar una rapida erradicacion de la pirateria

7ª - La creacion de una Ley Internacional anti pirateria debe ser urgente y todos los Estados deben de estar de acuerdo para actuar legalmente en zona extra territorial y asi traer a estos delincuentes a enfrentar la justicia y el Derecho Internacional A nuestro juicio es una urgencia real y eminente que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas no debe prolongar mas y actuar con rigor en la ejecucion de dicha ley en contra de la pirateria

8ª Adicional a la creación de la ley Internacional contra piratas sin jurisdicción territorial para los delitos cometidos en alta mar se deben crear tribunales de justicia Internacionales para así traer y juzgar a estos piratas y terrorista que mucho daño y luto están causando en todas las naciones donde existe este flagelo

9ª - El fundamento principal de territorialidad se encuentra en la soberanía estatal y de ella dimana el Derecho Penal se conecta con el cumplimiento de los fines de la pena tanto de la prevención general como especial

10ª - La ley penal aplicable a los buques mercantes extranjeros en aguas jurisdiccionales de otro Estado y la extraterritorialidad de la ley penal es la ley del pabellón y se explica sobre la base de prevención general

11ª - Los tratados internacionales deben ser guía para los Estados al extender su jurisdicción fuera de sus fronteras garantizando el respeto a los principios de Derecho Internacional

12ª La territorialidad es un principio básico del Derecho Penal y admitido como tal en casi todas las legislaciones En virtud de este principio corresponde aplicar la Ley de un Estado en el espacio a todos los delitos cometidos dentro del territorio del mismo con independencia de la nacionalidad de los sujetos activo y pasivo del delito El fundamento principal de este principio se encuentra en la idea de la soberanía estatal el Derecho

Penal emana de ella es por lo que ha de aplicarse dentro del ambito territorial determinado por este

13ª - El territorio flotante es parte de la soberania del Estado en sentido juridico sobre esta base se aplica la ley del nacional es decir del pabellon de los delitos que ocurren a bordo del buque aunque haya sido cometido por un extranjero o en alta mar La aplicacion de la justicia universal aparece como ampliacion del principio de territorialidad aplicable cuando un individuo vaya a ser juzgado por un Estado donde no se cometio el delito su fundamento en ultima instancia es evitar la impunidad en los delitos que afectan la comunidad internacional donde sea

14ª Finalmente el Estado panameño consta con una fuerza policial y un servicio aero naval que presta importantes servicios como el socorro y rescate de embarcaciones naufragios ademas de combatir y repeler actividades ilegales que violan disposiciones de Convenios internacionales que Panama ha ratificado y se encuentran inmersas en las disposiciones de la Convencion del mar en cuanto a la Seguridad de la Navegacion maritima

RECOMENDACIONES

- 1 Es vital y de suma urgencia e indudable la importancia que para la comunidad marítima internacional ha representado el hecho del surgimiento de la OMI y su papel trascendental como foro internacional donde los Estados del mundo presentan y dirimen las variables peligrosas del vertiginoso cambiante e incesante mundo marítimo lo cual ha permitido regular la seguridad marítima mediante la elaboración de una serie de Convenios y Códigos y documentos conexos en aras de una navegación mucho más segura. Con estos instrumentos legales hasta ahora hemos podido prevenir ataques de piratería, actos terroristas y a su vez desarrollar una fuerza de seguridad marítima antiterrorista para poder combatir y repeler cualquier acto ilícito de esta naturaleza. Por ende, cada Estado debe elaborar su propio plan de seguridad en conjunto con las naciones con experiencia en la seguridad marítima. Asimismo, queremos enfatizar que estos planes de seguridad deben ser debidamente practicados y ejecutados para poder así medir nuestras fuerzas de seguridad y nuestros planes de contingencia en el evento de actos terroristas.
- 2 El mundo de la actividad marítima es sumamente cambiante. Los cambios y avances tecnológicos y científicos están a la orden del día y por ende los Convenios marítimos internacionales deben y en efecto van acorde con estos cambios lo que implica para los Estados y en particular para el caso de Panamá una participación activa en el foro

de la OMI para supervisar de primera mano estos cambios y que los mismos sean consonos con la realidad sobre la base de argumento fehaciente contundentes y que no representen practicas discriminatorias de algunos sectores en el aspecto de seguridad

- 3 Panama al ostentar su Ley de Registro de Naves qua lider mundial qua bandera de excelencia por ende debe mantener una supervision constante en los distintos foros internacionales a fin de participar activamente en la discusion analisis y elaboracion de planes y distintos instrumentos internacionales en el area de seguridad y exigir la seguridad de todos los buques que porten el pabellon Nacional
- 4 Recomendamos como ejercicio intelectual de buena voluntad- una posible solucion legal para el caso de Somalia primero que todo Restaurar la Ley y el orden inmediatamente segundo Establecer un gobierno de talante democratico en Somalia utilizando para ellos un mandato Internacional de las Naciones Unidas y las fuerzas de paz para controlar las costas somalies Tercero que Somalia haga un reconocimiento formal universal y de la jurisdiccion legal para todas las naciones y asi poder aprehender juzgar o transferir a los piratas responsables de estos actos violentos e ilicitos en alta mar
- 5 Si un buque enarbola el pabellon de la Republica de Panama y es sometido a depredacion violencia secuestro actos de pirateria o

terrorismo Panama tiene el Derecho de extraditar o juzgar (*aut dedere aut judicare*) a los delincuentes en los tribunales maritimos de la Republica de Panama Lo cual esta presente en Convenciones internacionales aun cuando se refleja en la aplicacion del Derecho Interno diferencias de implementacion de un Estado a otro del delito de pirateria dentro de cada pais Es necesario recalcar que la Comunidad Internacional debe dar a Panama exhortar aquella para lograr todo el apoyo necesario a fin de ejecutar la justicia utilizando el principio de territorialidad

BIBLIOGRAFIALibros

Arroyo I Curso de Derecho Maritimo especialmente en las cuestiones referentes a Fuentes de Derecho Maritimo y organismos internacionales pags 45 y ss Bosch Editor Barcelona 2001

Azcarraga y Bustamante J L Derecho Internacional Maritimo Ariel Barcelona 1970

Azcarraga y Bustamante J L Sinopsis de Derecho Internacional Maritimo Marin 1970

Azcarraga y Bustamante J L Derecho del mar" dos Vols Madrid Universidad de Alcalá de Henares y Editorial Naval pag 198

Barcia Trelles L El problema de la libertad maritima y la Escuela Internacional Española del siglo XVI en Revista General de Marina T 129 1945

Cervera Pery J R El derecho del mar Evolucion contenido y perspectivas (de las Bulas Papales al Convenio de Jamaica) Madrid 1992

Corrales Elizondo A El ordenamiento y la actividad mercantil maritima de la Edad Media a la Edad Moderna en Revista Historia Naval N° 47

Instituto de Historia y Cultura Naval Madrid 1994 pags 59 y ss

Corrales Elizondo A Regulacion Juridica del Corso y la Pirateria Maritima Revista de Historia Naval Editorial Naval Madrid 2004

Diez de Velasco M Instituciones de Derechos Internacional Publico Madrid Tecnos 1980

Fernandez Dotu P El derecho de Presa en la guerra maritima en Comentarios al Codigo Penal Militar' Civitas Madrid 1988 pags 847 y ss

Gabaldon Garcia J L y Ruiz Soroa J N Manual de Derecho de Navegacion Maritima Segunda Edicion Madrid Marcial Pons (especialmente en las pags 59 y sigs sobre Espacios de la navegacion

Gutierrez de la Camara y Azcarraga J L Tribunales de Presas en Anuario de la Seccion de Derecho Maritimo Vol I Año 1952 Instituto Francisco de Vitoria

Hernandez S R y otro Metodologia de la investigacion editorial McGraw Mexico D F Mexico 2003

Quintano Ripolles A Curso de Derecho Penal Español Parte Especial Editorial Revista de Derecho Privado Consejo Superior de

Investigaciones Cientificas Madrid 1963 pags 589 y ss
(Sobre el delito de pirateria)

Rodriguez Devesa J M Derecho Penal Español
Parte General Madrid 1973

Serrera R Las Indias Españolas en el siglo
XVII en Historia de España Planeta Madrid 1990 Tomo
8 cap 4 pags 312 y ss

Tamayo M Serie aprender a investigar' Bogota
Colombia Editorial ICFES 1999

Vigier de Torres A Derecho Maritimo
Madrid Subsecretaria de Marina Mercante 1969 pags
269 y ss

Yepes E Predeterioro de los imperios ibericos en
America en las paginas Articulos sobre la America Latina
Internet Temas de Derecho Maritimo autores Dalila Frias
Lenisel Saavedra editorial 2005

VVAA (Nombre completo del acronimo) La actual
revison del derecho del mar Una perspectiva española
Seis Vols Madrid Instituto de Estudios Politicos 1994

Normativa

Constitucion Política de la Republica de Panama

Codigo Maritimo de la Republica de Panama
Edicion al cuidado de Jorge Fabrega

Ley No. 8 de 30 de marzo de 1982.

Ley No. 55 del 6 de agosto de 2008, Ley de comercio marítimo.

Ley No. 10 de 31 de marzo de 2015, modifica la Ley No. 50.

Infografía:

Autor (fecha), título del documento. Disponible en:
ampodmon@amp.gob.pa

Autor (fecha), título del documento. Disponible en:
ampadmon@amp.gob.pa

Autor (fecha), título del documento. Disponible en:
www.icc_ccs.org/piracy-reporting-center.

Cursos, revistas y apuntes

Curso de Derecho Marítimo, 2da Edición, dictado por Ignacio Arroyo Martínez, nombre y fecha del evento.

La Estrategia Marítima Nacional, apuntes sobre el proceso de estructuración PNUD, mayo 1999.

Ponce, Juan Cristobal Zuñiga & Jorge Guiannareas. Cultural Portobelo, 2014.

Revista Mare Nostrum volumen 1 editora sui generis
Panama 2012

Revista el Faro informativa del Canal de Panama julio
2015 No 86

Diccionarios

Diccionario Enciclopedico Ilustrado Nakal edicion
2001 pagina 675

Diccionario Juridico Elemental Guillermo Cabanellas
de Torres decimo octava edicion 2006

ANEXOS A

**UNIVERSIDAD DE PANAMA MAESTRIA EN DESARROLLO DEL
SECTOR MARITIMO ENCUESTA**

Respetados señores como estudiante de Maestria en la Universidad de Panama es mi interes saber y medir el grado de conocimiento de mi tema del proyecto final denominado La Pirateria y su incidencia en la legislacion Maritima de Panama

Agradezco su atencion por contestar este cuestionario que procedo a entregarles

INSTRUCCIONES

VARIABLE INDEPENDIENTE

1 ¿Conoce Usted que es La Pirateria Maritima?

SI _____ NO _____

EXPLIQUE _____

2 ¿Sabe que es? Sabe Usted, ¿si Panama es signatario de algun Convenio para combatir la pirateria maritima?

SI _____ NO _____

3 Sabe Usted, que es el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar? (CONVEMAR)

EXPLIQUE _____

4 ¿Tiene Usted, conocimiento en que año Panama, lo ratifico?

SI _____ NO _____

EXPLIQUE _____

5 ¿Considera Usted si CONVEMAR es un instrumento juridico confiable para combatir la pirateria?

SI _____

NO

EXPLIQUE _____

EXPLIQUE _____

8 ¿Sabe Usted que es el Codigo Internacional de Proteccion de buques?

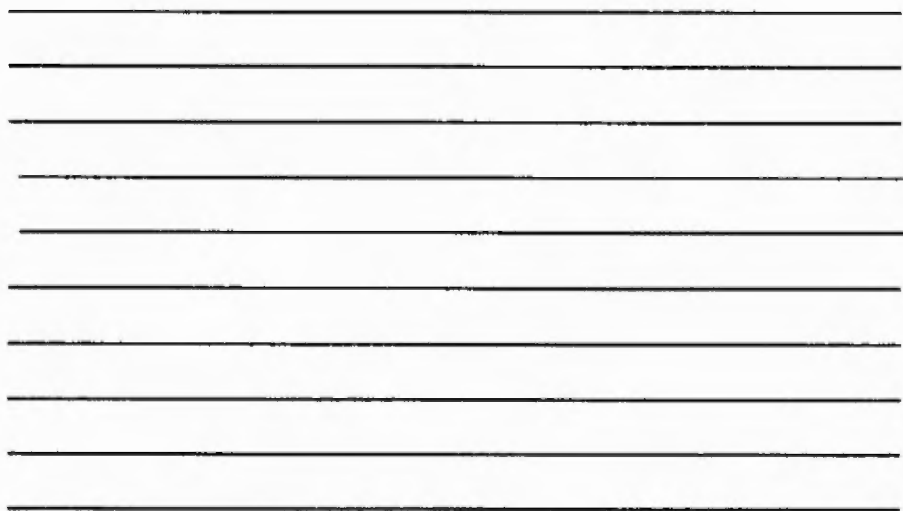
SI _____ NO _____

EXPLIQUE _____

9 ¿Tiene Usted conocimiento que Panama debe aplicar el Codigo ISPS?

SI _____ NO _____

EXPLIQUE _____





ANEXOS

B



CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS (I.S.P.S.) (I.S.P.S.- International Ship and Port Facilities Security)

*Jorge Vielma Mancilla **

Es indudable y por demás ya dicho en innumerables oportunidades, que el día 11 de septiembre del año 2001, marco un hito trascendental en el comercio internacional, mas allá de lo que significó por la terrible pérdida de vidas humanas en los atentados perpetrados a las torres gemelas.

El comercio mundial y principalmente EE.UU., fueron victimas de acciones que sin duda quebrantaron la buena fe que existía hasta entonces para el intercambio comercial, en pocas palabras se perdió la confianza, de esta forma la O.M.I. (Organización Marítima Internacional), a solicitud precisamente de Estados Unidos decidió aprobar la entrada en vigencia del Código I.S.P.S.

La elaboración del mencionado Código, fue aprobada en la asamblea de la O.M.I. celebrada en noviembre del 2001, y en ella se concordó por unanimidad que por los hechos acaecidos el 11 de septiembre, debían tomarse nuevas medidas en cuanto a seguridad, tanto para buques como para las instalaciones portuarias.

El código mencionado, forma parte como capítulo XI-2 del convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar "S.O.L.A.S." (Safety of Life at Sea) del año 1974, el cual debió ser enmendado con el fin de incorporar el capítulo señalado, el convenio SOLAS, establece, a groso modo, las regulaciones que deben cumplir las naves en cuanto a seguridad (Safety) de la misma, es decir, construcción, equipamiento de comunicaciones, de navegación, etc., agregándose ahora la seguridad como concepto Security.

¿Cuál es el propósito del Código I.S.P.S.?

El Código I.S.P.S. tiene variados propósitos, a saber:

- Establecer un marco internacional que canalice la cooperación entre gobiernos, organismos gubernamentales, administraciones locales y sector naviero y portuario a fin de detectar las amenazas a la protección y adoptar medidas preventivas contra sucesos que afecten la seguridad del buque o instalación portuaria utilizadas para el comercio internacional.
- Definir las funciones y responsabilidades respectivas de los gobiernos, administraciones navieras y portuarias a fin de garantizar la protección marítima.
- Garantizar que exista información permanente y eficaz relacionada con la seguridad de los buques e instalaciones.
- Ofrecer una metodología que permita evaluar la protección a fin de contar con planes y procedimientos que hagan posible reaccionar a los cambios en los diferentes niveles de protección (el código establece tres niveles de protección; el nivel uno es el estado normal con mínimas medidas de seguridad; el nivel dos ocurre cuando se tienen informaciones que podría existir algún tipo de amenaza terrorista para el país, estableciéndose medidas de seguridad adicionales; el nivel tres es establecido cuando la información que se maneja permite deducir que existen amenazas concretas y en este nivel las medidas de seguridad son máximas).

- Garantizar la confianza de que se cuenta con medidas de protección marítima adecuadas y proporcionadas.

¿Cuáles son las Amenazas?

El terrorismo se caracteriza por no tener cara, no tiene fronteras ni nacionalidad, asume apariencia civil o militar y se mimetiza entre la delincuencia y la legalidad.

La aviación comercial y el sistema de transporte marítimo resultan altamente vulnerables, debido a la transferencia de diferentes tipos de mercaderías respecto de las cuales, en oportunidades, se confía en lo que manifiesta transportar el dueño de la carga.

Las amenazas no sólo se materializan por acciones terroristas, sino también por organizaciones criminales dedicadas al tráfico ilícito de drogas y estupefacientes, de armas, de polizones e inmigrantes, la intervención y robo de la carga en contenedores, la piratería en alta mar y los asaltos a mano armada en puertos, entre otros.

¿Quién es un Terrorista Marítimo?

Un terrorista marítimo es aquel que, con propósitos políticos o con el objetivo de influir en el ejercicio de los derechos de un estado o entidad política, intenta hacer una combinación de los siguientes actos:

- a) Capturar o ejercer control ilícito sobre un buque u otra estructura marítima mediante amenaza o por la fuerza.
- b) Llevar a cabo un acto de violencia, contra una persona a bordo, con la probabilidad de poner en peligro la seguridad en la navegación.
- c) Destruir o dañar un buque, instalación portuaria, plataforma marítima, cargamento o ayudas a la navegación.
- d) Difundir intencionalmente información falsa que ponga en peligro la seguridad en la navegación.

¿Cuál es la necesidad de un Código para protección de los Buques e Instalaciones Portuarias?

Ante la gravedad de la amenaza, la comunidad internacional tiene que organizarse y actuar coordinadamente para protegerse contra los riesgos de atentados y sabotajes, esto debido a que el terrorismo ha extendido sus ataques a casi todos los países del mundo y con consecuencias mucho más graves, se trata así, de hacer el mayor daño y provocar el mayor número de víctimas posibles.

Las organizaciones criminales conocen perfectamente cuan dependiente es la economía mundial del Transporte Marítimo, de esta forma pueden convertir al buque en un arma, para transportar personas (terroristas), artefactos o elementos que les permitan provocar un atentado en otro país transformando la instalación portuaria en un medio facilitador para cometer actos terroristas. La amenaza no discrimina. TODOS somos potenciales blancos o víctimas de la acción terrorista.

¿En qué consiste el Código?

El I.S.P.S. consiste en:

- Recopilar y evaluar información sobre las amenazas a la protección marítima e intercambiar dicha información con los gobiernos interesados.

- En exigir el mantenimiento de protocolos de comunicación para los buques e instalaciones portuarias.

En evitar el acceso no autorizado a los buques e instalaciones portuarias y a sus zonas restringidas.

En evitar la introducción, a los buques e instalaciones, de armas no autorizadas, artefactos explosivos o incendiarios.

En facilitar los medios para dar la alarma cuando se produzca una amenaza para la protección marítima o un suceso que afecte a dicha protección.

En exigir planes de protección para el buque e instalación portuaria basados en evaluaciones de la protección adecuada para cada uno.

En exigir formación, ejercicios y practicas para garantizar que el personal se familiarice con los planes y procedimientos de protección.

¿Cuál es el ámbito de aplicación?

1.- Buques.

- Se aplica a los siguientes tipos de buques dedicados a viajes internacionales: Buques de pasaje, incluidos los de gran velocidad.

- Buques de carga, incluidos los de gran velocidad, de arqueo bruto igual o superior a 500 TRG.

- Unidades móviles de perforación mar adentro.

2.- Instalaciones Portuarias.

En el caso de las instalaciones portuarias se aplica a todas aquellas que presten servicios a los buques antes mencionados.

Sin perjuicio de lo anterior, los gobiernos contratantes decidirán el ámbito de aplicación del código, en lo que respecta a instalaciones portuarias dentro de su territorio, que fundamentalmente sean utilizadas por buques que no realizan viajes internacionales, pero que ocasionalmente presten servicio a alguna nave que recale o zarpe en viaje internacional.

En el caso de Chile se determinó aplicar el código a los siguientes buques e instalaciones a los cuales se les certifica, previa auditoria, que consiste en una inspección administrativa y en terreno:

Buques de pasaje:	02
Buques de carga:	38
Unidades móviles de perforación:	no hay
Instalaciones Portuarias:	60

¿Quién es la Autoridad responsable del Código I.S.P.S. en Chile?

En nuestro país, el estado determinó entregar la responsabilidad de la certificación de buques e instalaciones a la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, para lo cual se capacitó en forma general a 80 Oficiales Litorales y 14 inspectores de las Comisiones Locales de Inspecciones de Naves (CLIN), pero para efectuar las auditorías se instruyó a 17 inspectores y Oficiales para buques y a 13 Oficiales para instalaciones portuarias.

Algunas consideraciones finales.

El terrorismo es un problema *Global*, por lo tanto las medidas antiterroristas deben ser abordadas por la toda la comunidad internacional.

Las acciones terroristas se tornan cada vez más cruentas, dañinas e inhumanas.

El Transporte Marítimo es imprescindible para el comercio internacional y bienestar de la Humanidad.

Buques y puertos deben estar preparados para hacer frente a la amenaza terrorista, sabotajes y otras formas delictivas. La comunidad marítima debe entender los riesgos, su papel en este escenario y luchar coordinadamente contra la amenaza terrorista.

BIBLIOGRAFÍA

- Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (SOLAS 5/34 anexo1).

* * *

* Teniente 1º LT. Auditor de Instalaciones Portuarias, Código I.S.P.S.

ANEXOS

C

SOLAS: CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914.

Desde entonces ha habido otros cuatro convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigor en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigor en 1952; el cuarto fue adoptado (bajo los auspicios de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974 y entró en vigor en 1980.

En los convenios SOLAS se ha prestado atención a muchos aspectos de la seguridad en el mar. La versión de 1914, por ejemplo, incluía capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios. Estos temas todavía siguen figurando como capítulos separados en la versión de 1974.

El Convenio de 1914, como el título del mismo indica, trataba primordialmente de la seguridad de la vida humana. El periodo de fines del siglo XIX y principios del XX fue el de mayor auge en el transporte de pasajeros por mar, ya que no existían aviones y todavía tenía lugar, en gran escala, la emigración de Europa a las Américas y a otras partes del mundo. Por lo tanto, los buques de pasaje representaban un medio de locomoción mucho más común de lo que es hoy y, frecuentemente, los accidentes se traducían en gran pérdida de vidas. Durante dicho periodo, la media anual de víctimas a resultas de los accidentes sufridos solamente por buques británicos era de entre 700 y 800.

El suceso que condujo a la convocatoria de la Conferencia internacional de seguridad marítima de 1914 (SOLAS) fue el hundimiento del transatlántico *Titanic*, de la compañía *White Star*, durante su viaje inaugural en abril de 1912. Más de 1 500 personas perecieron, entre pasajeros y tripulación, y el desastre planteó tantas interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes a la sazón que el Gobierno del Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos. A la Conferencia asistieron representantes

de 13 países, y el Convenio SOLAS, fruto de la misma, fue adoptado el 20 de enero de 1914.

Este Convenio introdujo nuevas prescripciones internacionales que trataban de la seguridad de la navegación de todos los buques mercantes; la provisión de mamparos estancos resistentes al fuego; dispositivos de salvamento y dispositivos de prevención y extinción de incendios en buques de pasaje. Otras prescripciones trataban de la instalación de equipo de radiotelegrafía en los buques que transportasen más de 50 personas (véase el capítulo V) (si los mensajes de socorro del *Titanic* no hubieran sido captados por otros buques, la pérdida de vidas hubiera sido probablemente todavía mayor). La Conferencia acordó también establecer un servicio de vigilancia de hielos en el Atlántico Norte.

Se tenía el propósito de que el Convenio entrara en vigor en julio de 1915, pero para entonces había estallado la Primera Guerra Mundial y no pudo hacerse. Si bien muchas de sus disposiciones fueron adoptadas por diversas naciones.

En 1927, sin embargo, se formularon propuestas para la celebración de otra conferencia, que tuvo lugar en Londres en 1929. Esta vez acudieron a la misma representantes de 18 países. La Conferencia adoptó un nuevo Convenio SOLAS que básicamente se amoldaba al mismo modelo de la versión de 1914, pero incluía varias reglas nuevas. Entró en vigor en 1933.

Uno de los dos anexos del Convenio tenía por objeto revisar la reglamentación internacional para prevenir los abordajes (Reglamento de Abordajes).

Para 1948, los adelantos técnicos habían hecho que el Convenio de 1929 quedara anticuado y, una vez más, el Reino Unido fue el país anfitrión de una conferencia internacional en la que se adoptó el tercer Convenio SOLAS. Este Convenio siguió la modalidad ya establecida, pero en su ámbito quedaba comprendida una mayor gama de buques y era considerablemente más detallado.

Introducía mejoras importantes en cuestiones como el compartimentado estanco en los buques de pasaje; normas de estabilidad; mantenimiento de servicios esenciales en caso de emergencia; protección estructural contra incendios, incluidos tres métodos alternativos de compartimentado por medio de mamparos resistentes al fuego, y troncos para proteger las escaleras principales. Se introdujo un certificado internacional de seguridad del equipo para buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas, indicación de la creciente importancia de los buques de carga en relación con los de pasaje, que ya empezaban a verse afectados por la competencia de la aviación.

Se revisaron también el Reglamento de Abordajes y las reglas relativas a la seguridad de la navegación, y se actualizaron los servicios de meteorología y de la vigilancia de hielos. Se incluyó un capítulo separado que trataba del transporte de grano y de mercancías peligrosas, incluidos los explosivos. Los adelantos en las radiocomunicaciones habían sido considerables desde 1929, hecho que se tuvo en cuenta en el Convenio de 1948 (el título del correspondiente capítulo hacía referencia específica a la radiotelefonía, además de a la radiotelegrafía).

El año 1948 fue particularmente significativo, ya que una conferencia celebrada en Ginebra bajo los auspicios de las Naciones Unidas adoptó el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), llamada en aquel tiempo Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

El Convenio SOLAS 1948 reconocía que la creación de esta nueva Organización significaba que, por vez primera, había un órgano internacional permanente con competencia para aprobar legislación respecto de todos los asuntos relacionados con la seguridad marítima. Inicialmente se tenía intención de mantener el Convenio actualizado mediante la adopción periódica de enmiendas bajo los auspicios de la OMI, pero resultó que las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio constitutivo de la OMI llevaron tanto tiempo que la primera reunión de la nueva organización no se celebró hasta 1959. Por consiguiente, se decidió que más bien que enmendar el Convenio de 1948 sería preferible adoptar un instrumento enteramente nuevo: el cuarto Convenio SOLAS.

CONVENIO SOLAS 1960

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1960, a la que asistieron delegados de 55 países, 21 más que a la de 1948, fue la primera celebrada por la OMI. Si bien sólo habían transcurrido 12 años desde la aprobación del último Convenio SOLAS, el ritmo de la evolución técnica iba acelerándose, y el Convenio SOLAS 1960 fue objeto de numerosas mejoras en este sentido.

Igual que el anterior, el nuevo Convenio incorporaba disposiciones relativas a la supervisión, incluidas prescripciones para diversos reconocimientos y certificados de los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas dedicados a viajes internacionales y para que los Gobiernos investigaran siniestros cuando consideraran que ello podría contribuir a determinar los cambios necesarios en las reglas y facilitasen a la OMI la información pertinente.

Muchas medidas de seguridad que anteriormente habían sido aplicables solamente a los buques de pasaje se hicieron extensivas a los buques de carga, especialmente las relativas a la fuente de energía eléctrica y al alumbrado de emergencia, así como la prevención de incendios. Las prescripciones relativas a las radiocomunicaciones se revisaron de nuevo, y en el capítulo que trata de los dispositivos de salvamento se dispuso lo necesario para que los buques llevaran balsas salvavidas, las cuales se habían perfeccionado hasta tal punto que, en algunos casos, podían sustituir parcialmente a los botes salvavidas.

Se revisaron asimismo las reglas sobre construcción y la prevención de incendios, así como las correspondientes al transporte de grano y de mercancías peligrosas. En el último capítulo se esbozaban prescripciones aplicables a los buques nucleares, que en 1960 parecía que iban a adquirir importancia en los años venideros.

Al igual que en 1929 y 1948, el Reglamento de Abordajes revisado pasó a constituir un Anexo del Convenio.

Por último, la Conferencia aprobó unas 56 resoluciones, muchas de las cuales instaban a la OMI a realizar estudios, recopilar y distribuir información, o adoptar otras medidas. Éstas

incluían, por ejemplo, una petición para que la OMI elaborase un código internacional unificado aplicable al transporte de mercancías peligrosas; resolución que tuvo como resultado, cinco años después, la aprobación del Código marítimo internacional de mercancías peligrosas.

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1960 determinaría gran parte de la labor técnica de la OMI durante los próximos años. Inicialmente se había pensado mantener actualizado el Convenio SOLAS de 1960 mediante enmiendas cuando entrara en vigor (hecho que ocurrió en 1965). La primera serie de enmiendas fue aprobada en 1966, y a partir de entonces hubo periódicamente otras. Su contenido se resume a continuación:

- 1966: enmiendas al capítulo II, que tratan de las medidas especiales de seguridad contra incendios en los buques de pasaje.
- 1967: aprobación de seis enmiendas que tratan de medidas de seguridad contra incendios y de dispositivos de salvamento en determinados buques tanque y buques de carga; radiotelefonía en bandas métricas (VHF) en zonas de gran densidad de tráfico; embarcaciones de carácter innovador; y reparación, transformación y equipamiento de buques.
- 1968: introducción de nuevas prescripciones en el capítulo V relativas a los aparatos náuticos de a bordo, al empleo del piloto automático y a las publicaciones náuticas que deben llevarse a bordo.
- 1969: aprobación de diversas enmiendas relativas a cuestiones como equipos de bomberos y equipo individual en los buques de carga; especificaciones de los aros salvavidas y los chalecos salvavidas; instalaciones radioeléctricas y aparatos náuticos de a bordo.
- 1971: enmienda de reglas relativas a radiotelegrafía y radiotelefonía y a organización del tráfico marítimo.
- 1973: reglas relativas a dispositivos de salvamento; servicios de escucha radiotelegráfica; escalas de práctico y escalas mecánicas. La enmienda principal consistió en una revisión completa del capítulo VI, que trata del transporte de grano.

Desafortunadamente, se hizo cada vez más evidente, a medida que transcurrían los años, que esta labor, basada en las lecciones derivadas de los grandes desastres, para mantener el Convenio SOLAS a la altura de los adelantos técnicos estaba destinada a fracasar, debido al carácter del procedimiento de enmienda adoptado en la Conferencia de 1960. Tal procedimiento estipulaba que las enmiendas entrarían en vigor 12 meses después de haber sido aceptadas por dos tercios de las Partes Contratantes del Convenio matriz.

Este procedimiento había sido completamente satisfactorio anteriormente, cuando la mayoría de los tratados internacionales eran ratificados por un número de países relativamente pequeño. Pero durante la década de 1960 el número de Miembros de las Naciones Unidas y de organismos internacionales como la OMI estaba aumentando rápidamente. Más y más países habían conseguido la independencia, y muchos de ellos pronto empezaron a constituir sus flotas mercantes. El número de Partes en el Convenio SOLAS creció ininterrumpidamente, con lo que el número de ratificaciones necesarias para lograr los dos tercios que hacían falta para la entrada en vigor de las enmiendas al Convenio SOLAS

aumentaba paralelamente. Estaba claro que estas enmiendas tardarían tanto en convertirse en legislación internacional que, antes de que eso ocurriera, ya habrían quedado desfasadas.

Como resultado de ello, la OMI decidió introducir un nuevo Convenio SOLAS que no sólo incorporase todas las enmiendas al Convenio de 1960 aprobadas hasta entonces, sino que incluyese también un nuevo procedimiento que permitiera que las enmiendas que se hiciesen en lo sucesivo entraran en vigor en un periodo de tiempo razonable.

CONVENIO SOLAS 1974

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1974 se celebró en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre con la asistencia de representantes de 71 países. El Convenio que se adoptó es la versión que está actualmente en vigor, y es improbable que sea sustituido por un nuevo instrumento, debido al nuevo procedimiento tácito de enmienda que figura en el artículo VIII.

Aceptación tácita

Como ya se ha explicado, el procedimiento de enmienda previsto en el Convenio de 1960 estipulaba que una enmienda sólo entraría en vigor cuando hubiera sido aceptada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes. Por consiguiente, exigía a los Gobiernos Contratantes tomar medidas positivas para la aceptación de la enmienda. Por regla general, esto significaba que la aceptación se veía retrasada hasta que se promulgara la necesaria legislación nacional, y los gobiernos no siempre atribuían un alto grado de prioridad al examen de la misma, especialmente si el ritmo de aceptación por otros Estados era lento.

El Convenio de 1974 trata de resolver este problema invirtiendo, de hecho, el proceso, pues parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones.

El artículo VIII determina que las enmiendas a los capítulos II a VIII del Anexo -en que figuran las disposiciones técnicas del Convenio- se considerarán aceptadas transcurrido un plazo de dos años (o al término de un plazo diferente fijado en el momento de la aprobación) a menos que sean rechazadas, dentro de un periodo especificado, por un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

El artículo contiene otras disposiciones para la entrada en vigor de las enmiendas, incluido el procedimiento de aceptación expresa, pero en la práctica el procedimiento de aceptación tácita descrito anteriormente constituye el método más rápido y eficaz de asegurar la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo técnico (no referidas al capítulo I) y es el que se utiliza ahora invariablemente.

Anexo

Capítulo I: Disposiciones generales

La más importante de éstas se refiere al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acreditan que el buque se ajusta a las prescripciones del Convenio.

Las prescripciones aplicables a los buques de pasaje incluyen un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio, un reconocimiento periódico (en la mayoría de los casos una vez cada 12 meses) y los reconocimientos adicionales que convenga. Tratándose de buques de

carga y todo el reconocimiento inicial, el buque será objeto de: un reconocimiento bienal por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo; un reconocimiento anual por lo que respecta a la instalación radioeléctrica; y, en lo que se refiere al casco, la maquinaria y el equipo, un reconocimiento con la periodicidad que la Administración estime oportuno, a fin de garantizar que el estado del buque es en todos los aspectos satisfactorio.

La regla 12 del capítulo I enumera los diversos certificados que han de ser expedidos por el Estado de abanderamiento como prueba de que un buque ha sido inspeccionado y cumple las prescripciones del Convenio. Los certificados se refieren a la seguridad de los buques de pasaje, la seguridad de construcción de los buques de carga, el equipo de seguridad de los buques de carga, la seguridad radiotelegráfica de los buques de carga y la seguridad radiotelefónica de los buques de carga, respectivamente. Hay también un certificado de exención que se expide cuando el Estado de abanderamiento concede una exención del cumplimiento de determinadas prescripciones.

Los procedimientos de supervisión estipulados en la regla 19 de este capítulo van destinados principalmente a permitir a los funcionarios del Estado rector del puerto asegurarse de que los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos lleven a bordo certificados válidos. En la mayoría de los casos, la existencia a bordo de certificados válidos es prueba suficiente de que el buque de que se trate cumple con lo prescrito en el Convenio.

El funcionario del Estado rector del puerto está facultado para tomar otras medidas si hay claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de alguno de los certificados.

El funcionario puede adoptar medidas para garantizar que el buque no salga de puerto hasta que pueda hacerse a la mar sin peligro para los pasajeros, la tripulación o para el propio buque. Cuando se tomen medidas de esta índole, deberá informarse al Estado de abanderamiento de las circunstancias, y se pondrá también en conocimiento de la OMI lo ocurrido.

Capítulos II-1 y II-2

Este capítulo incluye una serie de cambios importantes con respecto a la versión de 1960, especialmente en el ámbito de la seguridad contra incendios, y la Conferencia de 1974 estimó que era necesario dividir el capítulo en dos secciones. Los puntos principales de estos capítulos son los siguientes:

Capítulo II-1: Construcción - compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

La subdivisión de los buques de pasaje en compartimientos estancos ha de estar concebida de modo que, después de una supuesta avería en el casco del buque, éste permanezca a flote en posición de equilibrio. En este capítulo también se estipulan prescripciones relativas a la integridad de estanquidad y a la disposición del circuito de achique en los buques de pasaje.

El grado de compartimentado -medido por la distancia máxima permisible entre dos mamparos adyacentes- varía con la eslora del buque y el servicio a que esté destinado. El grado más elevado de compartimentado es aplicable a los buques de mayor eslora destinados principalmente al transporte de pasajeros.

Las prescripciones relativas a instalaciones de máquinas y a instalaciones eléctricas tienen por objeto asegurar que los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación sean mantenidos en diversas situaciones de emergencia.

Capítulo II-2: Construcción - prevención, detección y extinción de incendios

Los siniestros debidos a incendios sufridos por los buques de pasaje a principios de la década de 1960 pusieron de relieve la necesidad de mejorar las disposiciones sobre prevención de incendios del Convenio de 1960, y así en 1966 y 1967 la Asamblea de la OMI aprobó enmiendas al efecto. Éstas y otras enmiendas, especialmente las disposiciones pormenorizadas de seguridad contra incendios en los buques de pasaje, buques tanque y buques de carga combinada, han sido incorporadas a este capítulo, incluidas las prescripciones relativas a los sistemas de gas inerte en los buques tanque.

Estas disposiciones se basan en los principios siguientes:

1. División del buque en zonas principales y verticales mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.
2. Separación entre los espacios de alojamiento y el resto del buque mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.
3. Uso restringido de materiales combustibles.
4. Detección de cualquier incendio en la zona en que se origine.
5. Contención y extinción de cualquier incendio en el espacio en que se origine.
6. Protección de los medios de evacuación y de los de acceso a posiciones para combatir los incendios.
7. Pronta disponibilidad de los dispositivos extintores de incendios.
8. Reducción al mínimo del riesgo de inflamación de los gases de la carga.

Capítulo III: Dispositivos de salvamento

El capítulo III del original se dividía en tres partes.

La parte A, que es aplicable a todos los buques, describe los dispositivos según su tipo, su equipo, las especificaciones de construcción, los métodos para determinar su capacidad y las disposiciones relativas a mantenimiento y disponibilidad. Describe también los procedimientos de emergencia y los ejercicios periódicos. Las Partes B y C contienen prescripciones complementarias aplicables a los buques de pasaje y a los de carga, respectivamente.

Capítulo IV: Radiotelegrafía y radiotelefonía

Este capítulo se divide en cuatro partes.

La parte A prescribe el tipo de instalaciones radioeléctricas que han de llevarse a bordo, y la parte B las prescripciones operacionales relativas a los servicios de escucha; en la parte C se detallan las prescripciones técnicas. Esta última parte incluye disposiciones técnicas relativas a los radiogoniómetros y a las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor, junto con las correspondientes al aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia.

Las obligaciones del oficial radiotelegrafista respecto de las anotaciones obligatorias en el registro radioeléctrico quedan consignadas en la parte D.

Este capítulo está estrechamente relacionado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Capítulo V: Seguridad de la navegación

Las disposiciones de este capítulo son principalmente de carácter operacional y aplicables a todos los buques en la realización de cualquier viaje. Esto contrasta con el Convenio considerado en su totalidad, que sólo es aplicable a los buques de cierto tamaño dedicados a viajes internacionales.

Los temas de que se ocupa este capítulo incluyen el mantenimiento de servicios meteorológicos para todos los buques, el servicio de vigilancia de hielos, la organización del tráfico marítimo y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.

En este capítulo se estipula asimismo la obligación general de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que, desde el punto de vista de la seguridad, todos los buques lleven dotación suficiente y competente.

Figuran también en él prescripciones relativas a la instalación de radar y de otras ayudas a la navegación.

Capítulo VI: Transporte de grano

El transporte de grano tiene como característica inherente el corrimiento de este tipo de carga, y su efecto en la estabilidad del buque puede ser desastroso. Por consiguiente, el Convenio SOLAS contiene disposiciones sobre estiba, enrasado y sujeción de la carga.

En el Convenio de 1974 este capítulo fue objeto de enmiendas radicales, a raíz de amplios estudios y pruebas realizados después de que apareciera la versión de 1960. Este capítulo fue aprobado también por la Asamblea de la OMI como resolución A.264(VIII) en 1973, instándose a los gobiernos a que aplicaran sus disposiciones en sustitución del capítulo de la versión de 1960.

En dicho Convenio se consideran los buques construidos especialmente para el transporte de grano, y se especifica un método para calcular el momento de escora desfavorable debido al corrimiento de la carga en los buques que transportan grano a granel. Cada buque debe llevar un documento de autorización, datos de estabilidad de la carga de grano y los planos de carga correspondientes.

Capítulo VII: Transporte de mercancías peligrosas

Este capítulo prescribe la clasificación, embalaje/envase, marcado y estiba de las sustancias peligrosas transportadas en bultos. El capítulo no es aplicable a las sustancias transportadas a granel en buques construidos especialmente al efecto.

Las disposiciones sobre clasificación se ajustan al método utilizado por las Naciones Unidas para todas las modalidades de transporte, aunque las disposiciones de la OMI son más rigurosas.

Se exige a los Gobiernos Contratantes que publiquen o hagan publicar instrucciones detalladas relativas al transporte de mercancías peligrosas y, a este efecto, la OMI aprobó en 1965 el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas. Desde hace muchos años se viene actualizando periódicamente para incluir nuevas sustancias y complementar o revisar las disposiciones existentes a fin de mantenerse al compás de los adelantos.

Capítulo VIII: Buques nucleares

Sólo se especifican prescripciones básicas complementadas por diversas recomendaciones que figuran en un documento adjunto al Acta final de la Conferencia de 1974 sobre el Convenio SOLAS. Estas recomendaciones han sido ahora sustituidas por el Código de seguridad para buques mercantes nucleares y por las Recomendaciones sobre la utilización de puertos por los buques mercantes nucleares.

Reglamento de Abordajes

Un tema que no se discutió en la Conferencia SOLAS 1974 fue la revisión del Reglamento de Abordajes, que había figurado en el orden del día de todas las conferencias de seguridad marítima anteriores. La razón de ello fue la decisión tomada algunos años antes, en el sentido de que el Reglamento de Abordajes no figurase ya como apéndice del Convenio SOLAS, sino que pasara a ser un instrumento internacional separado.

El Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes fue adoptado por una conferencia de la OMI en 1972, y entró en vigor en 1977. Es significativo que este Convenio, al igual que el SOLAS, también incorpore un procedimiento de "aceptación tácita".

PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL SOLAS

Las prescripciones para la entrada en vigor del Convenio SOLAS -aceptación por 25 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial- significaban que habrían de transcurrir varios años antes de que el Convenio entrase en vigor, lo cual sucedió finalmente el 25 de mayo de 1980.

Entretanto, una serie de accidentes sufridos por buques petroleros en el invierno de 1976-77 hizo que se insistiera todavía más en la adopción de otras medidas a nivel internacional. Como consecuencia de ello, a principios de 1978 la OMI convocó una conferencia internacional sobre la seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, en la cual se aprobaron modificaciones importantes al SOLAS, así como al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973.

Dado que el Convenio SOLAS 1974 no había entrado en vigor, resultó imposible enmendarlo. En lugar de ello, la Conferencia decidió adoptar un protocolo que entrase en

vigor seis meses después de que lo ratificaran 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representaran al menos el 50% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial (pero no antes de que lo hiciera el Convenio SOLAS 1974 principal). El Protocolo entró en vigor el 1 de mayo de 1981.

Los puntos principales de este Protocolo son los siguientes:

- .1 Se exige que los petroleros nuevos para el transporte de crudos y para el transporte de productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, vayan dotados de un sistema de gas inerte (capítulo II-2).
- .2 Es obligatoria la instalación, a partir del 1 de mayo de 1983, de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para el transporte de crudos de 70 000 toneladas de peso muerto, y en buques de 20 000 a 70 000 toneladas de peso muerto a partir del 1 de mayo de 1985 (capítulo II-2).
- .3 En el caso de los petroleros para crudos de 20 000 a 40 000 toneladas de peso muerto existe una disposición en virtud de la cual los Estados de abanderamiento pueden conceder una exención cuando se estime que no es razonable ni posible instalar un sistema de gas inerte y no se utilicen máquinas de lavado fijas de gran capacidad. No obstante, se exige que haya siempre un sistema de gas inerte cuando se utilice un procedimiento de lavado con crudos (capítulo II-2).
- .4 A partir del 1 de mayo de 1983 se exige la instalación de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para productos petrolíferos y, a partir del 1 de mayo de 1985, en los buques de 40 000 a 70 000 toneladas de peso muerto, así como en los buques de 20 000 toneladas de peso muerto cuando vayan dotados de máquinas de lavado de gran capacidad (capítulo II-2).
- .5 Se prescribe que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 pero inferior a 10 000 toneladas vayan dotados de radar, y que los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas lleven dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. También se introdujeron prescripciones relativas al funcionamiento y la comprobación del aparato de gobierno (capítulo V).
- .6 Todos los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas deben ir provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, y cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de gobierno (capítulo II-1).
- .7 El aparato de gobierno principal de los buques tanque nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas deberá estar provisto de dos o más servomotores idénticos y poder accionar el timón con uno o más servomotores (capítulo II-1).

- 8 Se aprobó igualmente una serie de importantes reglas destinadas a mejorar el reconocimiento y la certificación de los buques. Éstas incluyen modificaciones a las disposiciones relativas a los intervalos de los reconocimientos y las inspecciones, y la introducción de reconocimientos intermedios de los dispositivos salvavidas y demás equipo de los buques de carga, e igualmente, en lo que respecta al casco, la maquinaria y el equipo, reconocimientos periódicos para los buques de carga y reconocimientos intermedios para los buques tanque de diez años o más de edad. También se introdujeron inspecciones fuera de programa y reconocimientos anuales obligatorios. Además, se redactaron de nuevo las disposiciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto (capítulo I).

Enmiendas de 1981

Como se hacía observar anteriormente, el Convenio de 1974 consiste básicamente en la versión de 1960, junto con las enmiendas aprobadas entre 1966 y 1973 y el nuevo procedimiento de "aceptación tácita".

Durante la década de 1970, la Organización elaboró un número de modificaciones importantes del Convenio, algunas de las cuales se incorporaron en el Protocolo de 1978. Otras quedaron incluidas en las enmiendas aprobadas en noviembre de 1981 y, en virtud del procedimiento de aceptación tácita, entraron en vigor el 1 de septiembre de 1984.

Las más importantes se refieren al capítulo II-1 (Construcción - compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas) y al capítulo II-2 (Construcción - prevención, detección y extinción de incendios). En ambos casos, los capítulos prácticamente se han vuelto a redactar y se han actualizado.

Las modificaciones del capítulo II-1 incluyen las disposiciones de la resolución A.325(IX), aprobada en 1975, sobre prescripciones relativas a las instalaciones de máquinas y a las instalaciones eléctricas. Incluyen asimismo otras modificaciones a las reglas 29 y 30 del Protocolo de 1978 relativo al SOLAS respecto del aparato de gobierno. Estas prescripciones introducen el concepto de la duplicación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno en los buques tanque, y fueron elaboradas para evitar una repetición de los defectos que ocasionaron la varada del buque tanque Amoco Cadiz en 1978.

Otras enmiendas al capítulo II-1 se refieren a los siguientes aspectos: mamparos de colisión en los buques de carga, buques de pasaje destinados al transporte de vehículos de mercancías y el personal de éstos, y disposición del circuito de achique en los buques de carga.

Las enmiendas del capítulo II-2 incluyen las prescripciones de las resoluciones A.327(IX) y A.372(X), aprobadas en 1975 y 1977, respectivamente, las disposiciones relativas a sistemas de extinción que utilizan hidrocarburos halogenados y una nueva regla 62 sobre sistemas de gas inerte. Las amplias enmiendas que hubo que incorporar hicieron necesaria una reordenación completa de ese capítulo.

El capítulo III (Dispositivos de salvamento) fue ligeramente enmendado a fin de ofrecer una referencia cruzada a las enmiendas al capítulo II-1, y se hicieron pequeñas modificaciones también en varias reglas del capítulo IV (Radiotelegrafía y radiotelefonía).

Se introdujeron importantes modificaciones en el capítulo V (Seguridad de la navegación), incluida la adición de nuevas prescripciones relativas a los aparatos náuticos de a bordo (regla 12). Las prescripciones revisadas comprenden cuestiones como: girocompás y compás magnético; instalaciones de radar; ayudas de punteo radar automáticas; ecosondas; dispositivos indicadores de la velocidad y la distancia; indicadores del ángulo de medida del timón; indicadores de la velocidad rotacional de las hélices; indicadores de la velocidad angular de evolución, radiogoniómetros, y equipo para operaciones de radiorrecalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

La aplicación del capítulo VI (Transporte de grano) se hizo extensiva a los buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas dedicados a viajes internacionales.

Enmiendas de 1983

La segunda serie de enmiendas al Convenio SOLAS fue aprobada en noviembre de 1983, y entró en vigor el 1 de julio de 1986.

Incluye unas cuantas modificaciones de forma en el capítulo II-1 y otras del capítulo II-2, entre las que figuran varias enmiendas a las reglas que habían sufrido cambios en 1981. El Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI estimó que las modificaciones eran necesarias debido a su importancia para la seguridad de los graneleros y, en particular, de los buques de pasaje.

Uno de los cambios más importantes afecta a la regla 56 (Ubicación y separación de los espacios en los buques tanque), que se volvió a redactar completamente. Una de las secciones de la nueva regla se refiere concretamente a los buques de carga combinada.

El capítulo III revisado se amplió de 38 reglas a 53, y lleva el nuevo rótulo de "Dispositivos y medios de salvamento". Los cambios principales estaban destinados a garantizar la disponibilidad operacional de los buques, así como el abandono del buque, la supervivencia de las personas, la detección y el rescate de los supervivientes, en condiciones de seguridad.

Las prescripciones del capítulo revisado se aplicaban a los buques nuevos cuya quilla haya sido colocada el 1 de julio de 1986 o posteriormente (fecha de entrada en vigor de las enmiendas de 1983). Unas cuantas prescripciones, que tratan principalmente de las operaciones y los ejercicios periódicos en relación con los dispositivos de salvamento, se aplicaban también a los buques existentes desde el 1 de julio de 1986. Otras prescripciones, incluidas las relativas a balsas salvavidas adicionales que es necesario llevar, el equipo radioeléctrico de salvamento, las luces de los chalecos salvavidas y otras ayudas para facilitar la detección, trajes de inmersión y ayudas térmicas de protección, eran aplicables también a los buques existentes desde el 1 de julio de 1991.

El propósito de las enmiendas no era sólo tomar en consideración los nuevos adelantos técnicos, sino también estipular lo necesario para la evaluación e introducción de dispositivos o medios de salvamento de carácter innovador.

Siguiendo el capítulo original, el nuevo estaba constituido también por tres partes, pero dispuesto de modo muy diferente. La parte A trata de cuestiones generales tales como ámbito de aplicación, exenciones, definiciones, evaluación y prueba, y realización de ensayos durante la fabricación. La parte B se refiere a las prescripciones relativas al buque, y contiene tres secciones: la sección I (reglas 6 a 19) trata de los buques de pasaje y de los buques de carga; la sección II (reglas 20 a 25) contiene prescripciones complementarias aplicables a los

buques de pasaje y en la sección III, (reglas 26 a 29), figuran prescripciones complementarias para los buques de carga.

La parte C trata de las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento. Contiene 24 reglas divididas en ocho secciones.

Entre las modificaciones más importantes que introduce el capítulo III revisado destacan las que se refieren a los botes y a las balsas salvavidas.

En términos generales, los botes salvavidas prescritos por el capítulo III inicial del Convenio SOLAS 1974 responden al proyecto tradicional abierto, la mayoría de ellos sin motor. El capítulo revisado prescribía que todos los botes salvavidas parcial o totalmente cerrados vayan dotados de motor (regla 41). Todos los botes salvavidas totalmente cerrados han de ser autoadrizables. Los buques de carga deben llevar suficientes botes salvavidas totalmente cerrados a cada banda para el número total de personas a bordo. Los buques de carga deben llevar también balsas salvavidas que puedan ponerse a flote por una u otra banda y cuya capacidad conjunta dé cabida al número total de personas a bordo. Los buques tanque quimiqueros y petroleros habrán de llevar botes salvavidas totalmente cerrados, provistos de un sistema autónomo de abastecimiento de aire (si la carga desprende gases tóxicos). Además, estos botes salvavidas deben ofrecer protección contra incendios durante un periodo mínimo de ocho minutos (cuando la carga es inflamable).

También han de llevarse a bordo botes de rescate, es decir, botes proyectados para salvar a personas en peligro y concentrar la actuación de embarcaciones de supervivencia.

Los buques de pasaje deben llevar a cada banda botes salvavidas parcial o totalmente cerrados, cuya capacidad conjunta baste para dar cabida al 50% por lo menos de todas las personas a bordo. Ahora bien, en los buques de pasaje que realizan viajes internacionales cortos (transbordadores) algunos de los botes salvavidas pueden sustituirse por balsas salvavidas.

Las prescripciones en cuanto a balsas salvavidas inflables y rígidas se volvieron a redactar y se ampliaron. El nuevo capítulo incorporaba varias reglas destinadas a asegurar que todos los dispositivos de salvamento se mantengan en buen estado y puedan utilizarse rápidamente en caso de emergencia.

El capítulo III prescribía (regla 13) que las embarcaciones de supervivencia pudiesen ponerse a flote aun con una escora de hasta 20° a una u otra banda. El capítulo III inicial del Convenio SOLAS 1974 sólo prescribe que la puesta a flote pueda realizarse con una escora de 15°.

El capítulo III revisado incluía también una prescripción (regla 28) que dice que los botes salvavidas de los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 20 000 toneladas podrán ponerse a flote llevando el buque una arrancada de hasta 5 nudos. Esta era una nueva prescripción que respondía al hecho de que los buques habían aumentado mucho de tamaño desde que se redactó el capítulo original y necesitaban mucho más tiempo para detenerse.

El riesgo más grande de un accidente en el mar no es el de ahogarse sino la hipotermia, y el nuevo capítulo incluía una serie de prescripciones destinadas a reducir este peligro. Eran prescripciones que exigían dispositivos individuales de salvamento más perfeccionados, como trajes de inmersión (destinados a reducir la pérdida de calor del cuerpo de una persona en aguas frías) y ayudas térmicas de protección (un saco o traje hecho de material impermeable de baja conductividad térmica).

El capítulo III revisado facilitaba también la localización de los supervivientes. Los chalecos salvavidas debían llevar luces y un silbato, y se estipulaba el empleo de materiales reflectantes.

Las enmiendas al capítulo VII del Convenio (Transporte de mercancías peligrosas) revistían gran importancia, toda vez que hacían extensiva su aplicación a los buques tanque quimiqueros y a los buques para el transporte de gas licuado. El capítulo original era aplicable solamente a las mercancías peligrosas transportadas en bultos.

El capítulo revisado lograba esto haciendo referencia a dos nuevos códigos elaborados por la OMI. Éstos son el Código Internacional de Quimiqueros (CIQ) y el Código Internacional de Gaseros (CIG).

La regla 10 del nuevo capítulo dice que "Todo buque tanque quimiquero cumplirá con lo prescrito en el Código Internacional de Quimiqueros y... será objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo dispuesto en ese Código. A los efectos de la presente regla, las prescripciones del Código serán consideradas como obligatorias".

La regla 13 se refiere en parecidos términos a los buques gaseros y al Código Internacional de Gaseros.

Ambos códigos son aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, y fueron ultimados y aprobados por el CSM durante el periodo de sesiones en el que se aprobaron las enmiendas.

Enmiendas de abril de 1988

En marzo de 1987 zozobró y se hundió el transbordador de pasajeros y vehículos **Herald of Free Enterprise** poco después de zarpar del puerto belga de Zeebrugge. El accidente causó la muerte de 193 personas, entre pasajeros y miembros de la dotación, y provocó la exigencia de medidas llamadas a mejorar la seguridad de un tipo de buque que ha tenido un notable éxito desde el punto de vista comercial.

Poco tiempo después del accidente, el Reino Unido propuso en la OMI la adopción de una serie de medidas de urgencia. Las propuestas formuladas por el Reino Unido, muchas de las cuales se basaban en los resultados de la investigación llevada a cabo sobre el citado desastre, fueron presentadas a la OMI en tres bloques separados, el primero de los cuales fue aprobado por el CSM en abril de 1988.

Las enmiendas afectan a las nuevas reglas 23-2 y 42-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS. La regla 23-2 trata de la integridad del casco y de la superestructura, de la prevención y contención de los daños y exige la provisión de indicadores en el puente de navegación para todas las puertas que, caso de quedar abiertas, podrían originar una inundación importante de una zona de categoría especial o en un espacio de carga rodada.

La misma regla también estipula que se dispongan medios, como son un sistema de vigilancia por televisión o un sistema detector de entradas de agua, con los cuales dar aviso en el puente de navegación del buque de cualquier entrada de agua a través de las puertas, que pudiera dar lugar a una inundación de importancia. Los buques ya existentes podían quedar exentos de estas prescripciones durante un periodo de tres años tras la entrada en vigor de las enmiendas (esto es, hasta el 22 de octubre de 1992).

Los espacios de categoría especial y los destinados al transporte de vehículos deben también ser patrullados o vigilados con medios eficaces, por televisión por ejemplo, de forma que se pueda observar, mientras el buque se encuentra navegando, cualquier desplazamiento indebido de vehículos a causa de condiciones meteorológicas adversas o el acceso no autorizado a tales espacios de los pasajeros.

Una nueva regla 42-1 trata del alumbrado suplementario de emergencia en los buques de pasaje de transbordo rodado. Todos los espacios públicos y también los pasillos deben ir dotados de alumbrado suplementario capaz de funcionar por lo menos durante tres horas cuando hayan fallado todas las demás fuentes de energía eléctrica, y cualquiera que sea la escora del buque.

Debe instalarse una lámpara portátil de pilas recargables en todos los pasillos de los espacios destinados a la tripulación, en los espacios de recreo y en todo espacio de trabajo habitualmente ocupado, a menos que se disponga ya de alumbrado suplementario de emergencia. Los buques ya existentes podían quedar exentos de tal prescripción hasta el 22 de octubre de 1990.

Las enmiendas entraron en vigor el 22 de octubre de 1989 mediante el procedimiento de aceptación tácita. Por regla general las enmiendas entran en vigor en un plazo de dos años y medio contado a partir de la fecha de aprobación por el CSM, aunque el artículo VIII faculta al Comité para elegir un plazo de tiempo diferente, que no sea inferior a un año y medio, ésta fue la primera vez que el procedimiento había sido utilizado para reducir el periodo previo a la entrada en vigor a menos de dos años. Las enmiendas entraron en vigor sólo 18 meses después de ser aprobadas, lo cual indica la gran importancia que los Estados Miembros de la OMI atribuyen a la seguridad de los buques de transbordo rodado.

Enmiendas de octubre de 1988

En octubre de 1988 el CSM se reunió nuevamente en periodo especial de sesiones solicitado y sufragado por el Reino Unido para estudiar un segundo grupo de enmiendas motivadas por el trágico naufragio del **Herald of Free Enterprise**.

Las enmiendas adoptadas entraron en vigor el 29 de abril de 1990.

Una de las enmiendas más importantes se refiere a la regla 8 del capítulo II-1 y ha sido concebida para mejorar la estabilidad de los buques de pasaje después de avería. El trabajo relacionado con esta enmienda comenzó antes del hundimiento del **Herald of Free Enterprise**, aunque su aprobación se adelantó dada su pertinencia para la seguridad de los buques de transbordo rodado. Esta enmienda era aplicable a los buques construidos después del 29 de abril de 1990.

La enmienda amplía considerablemente la regla existente introduciendo una gama mínima de 15° para la curva de brazos residuales positivos y un valor de 0.015 m.rad para el área comprendida bajo la curva de brazos adrizantes en la condición final de avería. A efectos del cálculo de los momentos de escora, tiene en cuenta factores tales como la aglomeración de pasajeros a una banda del buque, la puesta a flote de embarcaciones de supervivencia por una banda del buque y la presión del viento. La enmienda estipula que el ángulo máximo de escora después de la inundación pero antes de iniciarse la inundación compensatoria no habrá de exceder de los 15°.

El Reino Unido propuso la aprobación de una enmienda adicional a la regla 8. Se refiera ésta a la estabilidad sin avería, más que con avería. Exige que a los capitanes de los

buques se les faciliten los datos necesarios para mantener la suficiente estabilidad sin avería y la enmienda amplía esta sección exigiendo que la información facilitada revele la influencia de varios asientos, teniendo en cuenta los límites operacionales.

Los buques deberán también tener escalas de calados marcadas claramente en la proa y en la popa. Cuando éstas no sean fácilmente legibles, el buque deberá ir provisto además de un sistema indicador de calados fiable. Tras el embarque de la carga y antes de la partida, el capitán deberá determinar el asiento y la estabilidad del buque.

La siguiente enmienda consiste en una nueva regla 20-1, la cual prescribe que las puertas de embarque de carga quedarán cerradas y enclavadas antes de que el buque inicie cualquier viaje y permanecerán así hasta que el buque haya sido amarrado en su próximo puesto de atraque.

La tercera enmienda afecta a la regla 22 y dispone que a intervalos periódicos que no excedan de cinco años se llevará a cabo un reconocimiento para determinar el peso en rosca de los buques de pasaje y comprobar si se han producido cambios en el desplazamiento en rosca o en la posición longitudinal del centro de gravedad. El peso en rosca de un buque viene dado por el casco, las máquinas, la tripulación y los accesorios, sin combustible ni efectos de consumo. Cualquier elemento que se añada a la estructura puede aumentar notablemente el peso en rosca e influir en la estabilidad del buque.

Protocolos de noviembre de 1988 (armonización)

Las enmiendas de abril y octubre fueron aprobadas como respuesta a una situación de emergencia. Sin embargo, las otras modificaciones efectuadas en el SOLAS durante 1988 fueron todas ellas resultado de muchos años de cuidadosas deliberaciones. Respondían a dos temas: la introducción del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) y la de un sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

Este último fue recomendado por la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, celebrada en 1978, y respondía a las dificultades planteadas por las prescripciones sobre reconocimientos y certificación de los buques regidos por el Convenio SOLAS, el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978.

Los tres instrumentos citados prescriben la expedición de certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones correspondientes y esto ha de ser llevado a cabo mediante un reconocimiento que puede suponer incluso dejar al buque fuera de servicio durante varios días. Sin embargo, las fechas de los reconocimientos y los intervalos entre los reconocimientos no siempre coinciden. En consecuencia, un buque puede tener que entrar en puerto o en un astillero de reparaciones para ser objeto de un reconocimiento exigido por un convenio poco tiempo después de haber pasado por igual proceso respondiendo a las exigencias de otro instrumento. La Conferencia de 1978 instó a la OMI a que elaborara un sistema armonizado que hiciera posible la realización simultánea de los reconocimientos.

Si bien el MARPOL puede ser enmendado por medio del procedimiento de aceptación tácita, este procedimiento no puede aplicarse en el caso del Convenio SOLAS ni del Convenio de Líneas de Carga en lo que se refiere a reconocimientos y certificación. Por tanto, se acordó introducir el sistema armonizado por medio de sendos protocolos de ambos instrumentos, que entrarían en vigor 12 meses después de ser aceptados por no menos de 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje mundial. Ninguno de

los protocolos podía entrar en vigor antes que el otro y aún no se han reunido las condiciones para su entrada en vigor.

El sistema armonizado estipula un periodo máximo de validez de cinco años para todos los certificados de los buques de carga, y de 12 meses respecto del Certificado de seguridad de los buques de pasaje. Se han hecho obligatorias las inspecciones anuales para buques de carga y han quedado anuladas fuera de programa, habiéndose efectuado también otros cambios en lo concerniente a las prescripciones y la periodicidad de los reconocimientos.

Enmiendas de 1988 (SMSSM)

El trabajo relacionado con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) se inició en la década de 1970 y las correspondientes enmiendas entraron en vigor el 1 de febrero de 1992. El sistema entrará en vigor gradualmente entre esa fecha y el 1 de febrero de 1999.

La idea fundamental del sistema es que tanto las autoridades de búsqueda y salvamento (SAR) radicadas en tierra como los buques que naveguen en las inmediaciones de un buque en situación de peligro sean alertados rápidamente sobre el caso, de manera que puedan ayudar en una operación coordinada de búsqueda y salvamento con el mínimo de dilación.

El sistema también proporcionaba comunicaciones de urgencia y de seguridad, así como la difusión de información sobre seguridad marítima, incluyendo radioavisos náuticos y meteorológicos e información urgente para los buques.

Si bien los satélites que utiliza la Organización internacional de telecomunicaciones móviles por satélite (Inmarsat) desempeñan un importante papel en el SMSSM, no sustituirán por completo a las radioestaciones costeras, y las prescripciones sobre los equipos varían según la zona marítima en que un buque opere. Por ejemplo, los buques que naveguen dentro de la zona de cobertura de una estación costera de ondas métricas equipada con LSD (llamada selectiva digital) sólo tienen que llevar a bordo equipo radioeléctrico de ondas métricas para LSD.

El nuevo sistema exige que los buques lleven a bordo otro equipo destinado a mejorar las posibilidades de salvamento tras un accidente, como radiobalizas de localización de siniestro (RLS) y respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) para la localización de los buques o de las embarcaciones de supervivencia.

La implantación del SMSSM está contribuyendo a activar mucho las operaciones de búsqueda y salvamento, garantizando que los mensajes de socorro sean recibidos con rapidez y fiabilidad. Se está eliminando gradualmente el código Morse, que ha constituido la base de las comunicaciones de socorro en el mar desde principios de siglo.

Enmiendas de abril de 1989

En abril de 1989 el CSM aprobó nuevas enmiendas al Convenio SOLAS, las cuales entraron en vigor el 1 de febrero de 1992.

Fueron enmendadas varias reglas del capítulo II-1, siendo la más importante la regla 15, que trata de aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje. Desde el 1 de febrero de 1992 ha tenido que equiparse a los buques nuevos, excepto en casos específicos, con puertas de corredera motorizadas, que se deben poder cerrar desde una consola en el

puente de navegación en no más de 60 segundos. Las enmiendas especifican claramente que todas las puertas estancas han de mantenerse cerradas excepto en circunstancias excepcionales. Otras enmiendas afectan a los capítulos II-2, III, IV, V y VI.

Enmiendas de mayo de 1990

Se han llevado a cabo importantes cambios en el sistema de cálculo del compartimentado y la estabilidad con avería de los buques de carga. Esos cambios son aplicables a buques de eslora igual o superior a 100 m construidos después del 1 de febrero de 1992.

Las enmiendas figuran en una nueva parte B-1 del capítulo II-1, con prescripciones de compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga, basadas en el concepto llamado "probabilista" de conservación de la flotabilidad que se elaboró inicialmente partiendo del estudio de los datos relativos a abordajes compilados por la OMI. Dicho estudio arrojó un cuadro de accidentes que podía utilizarse para mejorar el proyecto de los buques. Del estudio se desprende, por ejemplo, que la mayor parte de los daños o averías se producen en la parte de proa de los buques y, por consiguiente, parecía lógico mejorar el compartimentado en esa zona de un buque más bien que en la de popa. Dado que está basado en pruebas estadísticas de lo que efectivamente ocurre cuando los buques sufren un abordaje, el concepto probabilista proporciona medios de trabajo mucho mejor fundados que el método "determinista" anterior, cuyos principios respecto al compartimentado de los buques de pasaje son teóricos antes que prácticos en su concepción.

En la misma reunión se aprobaron enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG).

Enmiendas de mayo de 1991

El cambio más importante introducido con estas enmiendas, que entraron en vigor el 1 de enero de 1994, fue tal vez la revisión completa del capítulo VI, que anteriormente sólo abarcaba el transporte de grano. Tras las enmiendas, el ámbito de aplicación del capítulo se amplió a otros tipos de carga, incluidas las cargas a granel.

Otras enmiendas se refieren al capítulo II-2, que trata de las medidas de seguridad contra incendios, al capítulo III (Dispositivos de salvamento), al capítulo V (Seguridad de la navegación) y al capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas).

El nuevo capítulo VI se titula ahora "Transporte de carga" y se aplica a todos los tipos de carga salvo a los líquidos y gases a granel, para los que existen otros instrumentos de la OMI. El capítulo consta de tres secciones. La parte A contiene las disposiciones generales. En su regla 2 se exige a los cargadores que faciliten al capitán del buque información apropiada sobre la carga. La regla 3 se refiere al equipo analizador de oxígeno y detector de gas, y la regla 4 trata de la utilización de plaguicidas: se remite a las **Recomendaciones de la OMI sobre la utilización sin riesgos de plaguicidas en los buques**. La regla 5 se refiere a la estiba y sujeción de la carga y, de modo especial, a las unidades de transporte y los contenedores.

La parte B del capítulo VI está dedicada a las cargas a granel que no sean grano. Sólo contiene dos reglas. La primera de ellas (la regla 6) trata de la aceptabilidad de las cargas para el embarque, y remite a dos recomendaciones de la OMI: una sobre la estabilidad sin avería, y

la otra sobre un criterio de viento y balance intensos. La regla 7 se refiere a la estiba de la carga a granel.

La parte C también contiene sólo dos reglas, y tiene por objetivo principal definir el ámbito de aplicación del Código internacional para el transporte de grano.

Las disposiciones del capítulo VI están respaldadas por varios códigos.

Sólo el Código Internacional para el Transporte de Grano es de obligado cumplimiento en su totalidad. Todos los demás tienen carácter de recomendación. Se trata del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (algunas partes son de obligado cumplimiento desde el 1 de julio de 1996), el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) y el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera. La regla 1 del capítulo revisado dice que las Partes Contratantes del Convenio SOLAS deben asegurarse de que "se facilita la información adecuada sobre las cargas y la estiba y sujeción de las mismas". Mediante un asterisco al final del párrafo se remite a los distintos códigos.

Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga

La finalidad del Código es establecer una norma internacional para la seguridad de la estiba y sujeción de la carga. En él se da asesoramiento sobre las distintas formas de estibar y sujetar la carga, y también ofrece orientaciones completas sobre las cargas que presentan dificultades o riesgos. Se indican asimismo las medidas que cabe tomar con mal tiempo y en caso de corrimiento de la carga.

El Código está dividido en siete capítulos y varios anexos que tratan de cargas "problemáticas", como las cisternas y receptáculos portátiles, las cargas sobre ruedas, cargas pesadas como locomotoras y transformadores, rollos de chapa y de acero, productos metálicos pesados, cadenas de ancla, chatarra a granel, recipientes intermedios flexibles para graneles (RIFG), la estiba de troncos bajo cubierta, y las unidades de carga.

Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, 1991

Este Código sustituye a una versión que se distribuyó por primera vez en 1972. La revisión era necesaria debido al número constante de siniestros ocasionados por corrimiento y pérdida de cubiertas de madera, la utilización de buques mayores y más perfeccionados, las nuevas técnicas y la conveniencia de contar con recomendaciones más completas.

En el Código se abordan cuestiones tales como la estabilidad, la estiba, la protección del personal y los dispositivos de seguridad, y las medidas que se deben tomar durante el viaje. En uno de sus apéndices se dan recomendaciones sobre los procedimientos de estiba, y otro contiene directrices de carácter general para la estiba de troncos bajo cubierta.

Código internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel

El Código se aplica a todos los buques, incluidos los de arqueo bruto inferior a 500 toneladas.

El transporte marítimo de grano tiene una tradición de miles de años, pero siempre ha planteado problemas por la facilidad con que se producen corrimientos de la carga cuando el grano se transporta a granel. En la versión del Convenio SOLAS 1960 ya se incluyeron medidas para contrarrestar ese problema y también en las disposiciones equivalentes aprobadas en 1969.

Las reglas de 1969 constituyeron la base del capítulo VI del Convenio SOLAS 1974, y eran conocidas como Reglas de la OMI para el transporte de grano. Están basadas en el hecho reconocido de que, en un compartimiento lleno de grano hasta el nivel prescrito, queda un espacio vacío entre la superficie del grano y el techo del compartimiento. Las reglas exigen que se demuestre mediante cálculos que durante un viaje el buque dispondrá en todo momento de suficiente estabilidad sin avería para que quede una estabilidad dinámica residual adecuada después de tener en cuenta los efectos negativos de la escora causada por un supuesto movimiento del grano.

Las instalaciones temporales para reducir el corrimiento del grano, como los tabloneros anovibles, dependen por completo de que se consiga la relación correcta entre las características de estabilidad sin avería del buque y los efectos de escora de un posible corrimiento del grano en los distintos compartimientos.

Las reglas exigen un nivel mínimo de estabilidad aceptable para el transporte de grano por lo que se refiere al ángulo de escora debido a un supuesto corrimiento del grano, la energía adrizante residual y la altura metacéntrica inicial.

En el nuevo capítulo VI hay dos reglas de carácter general dedicadas al transporte de grano, habiéndose trasladado la reglamentación pormenorizada al Código, que es de obligado cumplimiento.

Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel)

El Código de Cargas a Granel es el instrumento básico de la OMI para el transporte de cargas a granel. Este Código fue aprobado en su primera versión por la Asamblea de la OMI en 1979 y desde entonces se ha revisado varias veces.

Capítulo II-2: Construcción - Prevención, detección y extinción de incendios

Dos de las enmiendas son de aplicación a todos los buques. Se trata de las enmiendas que afectan a las reglas 20 y 21, que tratan respectivamente de los planos de lucha contra incendios y de la disponibilidad inmediata de los dispositivos extintores de incendios. Las enmiendas restantes se aplican a los buques de pasaje construidos el 1 de enero de 1994 o posteriormente, y se refieren en particular a las medidas de seguridad contra incendios a bordo de buques tales como los modernos buques dedicados a cruceros, en los que son frecuentes grandes espacios abiertos como los atrios.

Los atrios se definen como espacios públicos que abarcan tres o más cubiertas y contienen materiales combustibles, como mobiliario, y espacios cerrados, como tiendas, despachos y restaurantes. La regla 28 se ha revisado con el fin de prescribir que tales espacios

tengan dos medios de evacuación, uno de ellos con acceso directo a un medio de evacuación vertical cerrado.

La regla 32 exige que ese tipo de espacios estén equipados con un sistema de extracción de humo que pueda accionarse manualmente y también ser activado por el sistema de detección de humo que prescribe la regla 40 enmendada. La regla 36 se ha modificado con objeto de que sea obligatorio que dichos espacios estén protegidos con un sistema automático de rociadores.

Capítulo III: Dispositivos y medios de salvamento

La regla 18, que trata de la formación y los ejercicios periódicos relativos al abandono del buque, fue enmendada para que incluya la formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia. Los cambios se refieren a los ejercicios periódicos y a la formación e instrucciones impartidas a bordo.

Capítulo V: Seguridad de la navegación

Las enmiendas se refieren a los medios para el transbordo de prácticos. La nueva regla 17 se aplica a todos los medios para el transbordo de prácticos instalados el 1 de enero de 1994 o posteriormente. Para los buques existentes seguirá rigiendo el texto original pero "se tendrán debidamente en cuenta las normas aprobadas por la Organización". La regla remite igualmente a la resolución A.667(16) de la Asamblea, que contiene una recomendación sobre medios para el transbordo de prácticos aprobada por la Asamblea de la OMI en 1989, y a la cual se han trasladado las prescripciones técnicas que figuraban antes en el Convenio.

Capítulo VII: Transporte de mercancías peligrosas

La regla 5, que trata de los documentos, se ha revisado a fin de exigir el correspondiente certificado respecto de las mercancías peligrosas arrunadas en contenedores. Los buques deben llevar asimismo una lista de las mercancías peligrosas que transportan, con indicación de su emplazamiento a bordo.

Se ha añadido una nueva regla 7-1, según la cual es obligatorio notificar al Estado ribereño más próximo la pérdida en el mar de mercancías peligrosas. Se remite a una resolución de la OMI en la que se describen los procedimientos que deben seguirse para ello.

Enmiendas de abril de 1992

Las medidas destinadas a mejorar la estabilidad con avería de los buques de pasaje entraron en vigor el 29 de abril de 1990, y las enmiendas de abril de 1992 a la regla 8 del capítulo II-1 suponen la introducción gradual de una norma "SOLAS 90" ligeramente modificada para los buques de pasaje de transbordo rodado construidos con anterioridad a la citada fecha durante un periodo de 11 años a partir del 1 de octubre de 1994. El periodo permitido para su introducción depende del valor de la relación A/A_{max} , determinado de conformidad con un procedimiento de cálculo elaborado por el Comité de Seguridad Marítima para evaluar las características de conservación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado existentes.

Los buques en los que el valor de A/A_{max} sea inferior al 70%, por ejemplo, tenían que hacerlo plenamente para el 1 de octubre de 1994, fecha en la que entraron en vigor las enmiendas. A continuación se ofrece el periodo completo de aplicación en fases y el grado de cumplimiento:

Cumplimiento	
Valor de A/A_{max}	Fecha
inferior al 70%	1 de octubre de 1994
70% o más, pero inferior al 75%	1 de octubre de 1996
75% o más, pero inferior al 85%	1 de octubre de 1998
85% o más, pero inferior al 90%	1 de octubre del 2000
90% o más, pero inferior al 95%	1 de octubre del 2005

La aplicación a los buques existentes de la norma SOLAS 90 modificada significa que una gran parte de la flota mundial de transbordadores tendrá que ser objeto de reformas. En determinados casos, esas reformas podrían ser amplias y el elevado coste de las mismas podría traducirse en el desguace de algunas de esas unidades y su sustitución con buques nuevos.

Las medidas de seguridad contra incendios más rigurosas para los buques de pasaje existentes, introducidas mediante las enmiendas al capítulo II-2, incluyen prescripciones obligatorias para la detección de humo y sistemas de alarma y rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio, troncos de escalera y pasillos. Entre otras mejoras cabe citar la instalación de alumbrado de emergencia, sistemas generales de alarma para casos de emergencia y otros medios de comunicación. Las nuevas medidas se están introduciendo por fases entre 1994 y el año 2000.

Las enmiendas revisten particular importancia porque son de aplicación a los buques existentes. Anteriormente, los cambios importantes introducidos en el Convenio SOLAS se limitaban a su aplicación a los buques nuevos mediante las llamadas "cláusulas de exención". La razón de ello estriba en que los cambios importantes suponen costosas modificaciones en la mayoría de los buques. Teniendo presente el coste que ello impone para el sector, la OMI, en años anteriores, estaba poco inclinada a conceder efecto retroactivo a tales medidas.

En esta ocasión el CSM decidió que las nuevas normas de estabilidad y seguridad contra incendios eran tan importantes que no deberían limitarse a los buques nuevos. El desastre del **Herald of Free Enterprise** en 1987 y el incendio del **Scandinavian Star** en 1988 influyeron en la decisión del Comité.

Enmiendas de diciembre de 1992

Estas enmiendas se refieren principalmente a las prescripciones sobre construcción aplicables a los buques tanque nuevos y a las normas de seguridad contra incendios aplicables a los buques de pasaje nuevos construidos el 1 de octubre de 1994 o con posterioridad a esa fecha, en la que entraron en vigor las enmiendas en virtud de lo dispuesto en el Convenio sobre la "aceptación tácita" de enmiendas.

Las enmiendas aplicables a los buques tanque afectan a dos reglas del capítulo II-1, que trata de la construcción de los buques.

Se añadió una nueva regla 12-2, que contiene prescripciones relativas al acceso a los espacios situados en la zona de la carga de los petroleros. También se ha añadido una nueva disposición a la regla 37, que trata de la comunicación entre el puente de navegación y el espacio de máquinas.

En el capítulo II-2 se introdujeron importantes enmiendas en relación con la prevención de incendios en los buques de pasaje nuevos. Las enmiendas afectan a varias reglas, que tratan de cuestiones tales como el dimensionamiento de las bombas contraincendios, el mecanismo de descarga de los sistemas de extinción de incendios a base de dióxido de carbono, la prohibición de instalar nuevos sistemas a base de halones, y los sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios.

Se añadió una nueva regla 20-4, por la que se obliga a los buques que transporten más de 36 pasajeros a llevar planos que contengan información sobre las medidas de seguridad contra incendios. Esa información se basa en las directrices elaboradas por la OMI y que están contenidas en la resolución de la Asamblea A.756(18). También se notificaron las reglas relativas a la integridad al fuego de los mamparos y cubiertas. La regla 28 (medios de evacuación) ha sido objeto de una importante enmienda: en los buques nuevos construidos después del 1 de octubre de 1994 están prohibidos los pasillos en los que sólo exista una vía de evacuación. Todos los medios de evacuación deben estar indicados mediante alumbrado o franjas fotoluminiscentes que no se encuentren a más de 0,3 m por encima de la cubierta. Las vías y salidas de evacuación deben estar indicadas con luces.

También se han mejorado las prescripciones relativas a las puertas contraincendios (regla 30).

Los buques de pasaje que transporten más de 36 pasajeros tienen que estar equipados con un sistema automático de rociadores, detección de incendios y alarma contraincendios.

Las enmiendas obligan a los buques de pasaje nuevos que transporten más de 36 pasajeros a llevar un sistema de alarma de detección de incendios centralizado en un puesto de control que ha de tener dotación permanente y desde el que sea posible controlar el sistema de detección de incendios, las puertas contraincendios, las puertas estancas, los ventiladores, las alarmas, el sistema de comunicaciones y el micrófono del sistema de altavoces.

También se enmendaron dos códigos que son obligatorios en virtud del Convenio SOLAS y del MARPOL. Se trata del Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ), que son ambos aplicables a los buques construidos después de 1986 en virtud del Convenio SOLAS. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 1994.

También se introdujeron cambios en el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CGrQ), que es aplicable a los buques construidos antes de 1986. Las enmiendas también entraron en vigor el 1 de julio de 1994.

Los cambios más importantes introducidos en el código CIQ son los referidos al capítulo 8 (medios de respiración y desgaseificación de los tanques de carga), al capítulo 17

(resumen de prescripciones mínimas) y al capítulo 18, (lista de productos químicos a los cuales no se aplica el Código). En cada uno de esos casos se sustituye en su totalidad el texto existente.

Muchas de las enmiendas introducidas en el código CGrQ tienen por finalidad la armonización de éste con el código CIQ. Entre ellas se encuentran un nuevo texto del capítulo VI (resumen de prescripciones mínimas) y un nuevo capítulo VIII que trata del transporte de desechos químicos líquidos.

Aunque algunos de los cambios introducidos en el código CIG son sólo de redacción, otros tienen por finalidad actualizar el texto de acuerdo con los cambios técnicos que se han producido desde que se aprobó en 1983.

Enmiendas de mayo de 1994: la Conferencia sobre el SOLAS

Si bien algunas de las modificaciones de 1994 fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima ampliado de modo que estuvieran representados todos los Gobiernos Contratantes del Convenio (ver más abajo) por razones jurídicas, otras modificaciones se adoptaron en una conferencia especial. Los cambios introducidos por dicha conferencia consistieron en la adición de tres nuevos capítulos al Convenio.

Los pormenores de los mismos son los siguientes:

Capítulo IX: Gestión de la seguridad operacional de los buques: el objetivo principal del nuevo capítulo es hacer obligatorio el Código internacional de gestión de la seguridad (IGS). El Código IGS fue aprobado por la decimoctava Asamblea en 1993 mediante la resolución A.741(18). Esto ya le da fuerza considerable, al haber sido aprobado por unanimidad y poder, por tanto, considerarse que cuenta con el pleno apoyo de los 155 Estados Miembros de la OMI, pero como tal sólo tiene carácter de recomendación. Al incorporarlo en el Convenio SOLAS, lo que se pretende es que sirva de norma internacional para la gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

En el Código IGS se definen los siguientes objetivos de la gestión de la seguridad:

- establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
- tomar precauciones contra todos los riesgos señalados;
- mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal sobre gestión de la seguridad, así como su grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia.

El Código IGS exige que se establezca un sistema de gestión de la seguridad (SGS) por la "compañía", la cual se define como el propietario del buque o cualquier otra persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque. Ese sistema deberá garantizar el cumplimiento de todas las reglas obligatorias y que se tengan presentes los códigos, directrices y normas recomendadas por la OMI y otras organizaciones.

El SGS incluirá, por su parte, las siguientes prescripciones de orden funcional:

- principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;
- instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad del buque y la protección del medio ambiente;
- niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;
- procedimientos para notificar accidentes, etc.;
- procedimientos para hacer frente a situaciones de emergencia; y
- procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

A continuación, se exige a la compañía que establezca y aplique principios para la consecución de esos objetivos. Para ello ha de habilitar los recursos necesarios y apoyo en tierra. Se espera que cada compañía designe "a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección".

Se habla después de la responsabilidad y la autoridad del capitán del buque, señalándose que en el SGS debe constar claramente que "compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas ...". Se trata a continuación del resto del personal de a bordo y se subraya la importancia de la formación.

Las compañías han de preparar los planes e instrucciones aplicables a las operaciones más importantes y tomar las precauciones necesarias para hacer frente a cualquier situación de emergencia que pueda presentarse. Se subraya la importancia del mantenimiento del buque y del equipo, exigiéndose a las compañías que se aseguren de que se efectúan inspecciones con la debida periodicidad y se toman medidas correctivas cuando son necesarias.

Los procedimientos prescritos por el Código han de consignarse en la documentación pertinente, que se reunirá en un manual de gestión de la seguridad, del que se llevará a bordo un ejemplar. La compañía efectuará verificaciones y auditorías periódicas para asegurarse de que se cumple el SGS, y el propio sistema deberá examinarse periódicamente para evaluar su eficacia.

Tras describir las responsabilidades de la compañía, el Código subraya que la responsabilidad de velar por su cumplimiento incumbe a las autoridades estatales. A las compañías que cumplan lo prescrito en el Código se les expedirá un documento demostrativo de cumplimiento, que deberá llevarse a bordo. Las administraciones expedirán asimismo un certificado de gestión de la seguridad como prueba de que la compañía opera de acuerdo con el SGS. También se llevarán a cabo comprobaciones periódicas para cerciorarse de que el SGS del buque funciona adecuadamente.

Este capítulo entra en vigor el 1 de julio de 1998 por el procedimiento de aceptación tácita. Se aplicará a los buques de pasaje, petroleros y quimiqueros, graneleros, gaseros y naves de gran velocidad de arqueado bruto igual o superior a 500 a más tardar en dicha fecha, y a otros buques de carga y unidades móviles de perforación mar adentro de arqueado bruto igual o superior a 500 a más tardar el 1 de julio del 2002.

Capítulo X: Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad: son numerosos los nuevos tipos de naves de gran velocidad que se están construyendo, y lo que se pretende con este nuevo capítulo es que haya una reglamentación internacional de obligado cumplimiento en la que se tengan en cuenta las necesidades especiales de este tipo de nave.

El Código de naves de gran velocidad (Código NGV) se aplica a las naves de gran velocidad que realicen viajes internacionales e incluye las naves de pasaje que en el curso de su viaje a plena carga no estén a más de cuatro horas de un lugar de refugio a la velocidad normal del servicio y las naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que en el curso de su viaje no estén a más de ocho horas de un puerto de refugio.

En el proyecto de código se han incluido, entre otras naves, los aerodeslizadores y los hidroalas. Se pretende que el Código sea un conjunto completo de prescripciones detalladas para las naves de gran velocidad, incluidas las relativas a su equipo y a las condiciones de utilización y mantenimiento. Es objetivo fundamental del Código establecer niveles de seguridad que sean equivalentes a los prescritos en el Convenio SOLAS y en el Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.

El capítulo X entró en vigor el 1 de enero de 1996.

Capítulo XI: Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima: este capítulo entró en vigor el 1 de enero de 1996, y consta de cuatro reglas.

La **regla 1** dispone que las organizaciones a las que las administraciones confíen los reconocimientos e inspecciones cumplirán las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1993 mediante la resolución A.739(18).

A menudo esas organizaciones se encargan de realizar los reconocimientos e inspecciones prescritos en el Convenio SOLAS; el Convenio de Líneas de Carga, 1966; el MARPOL 73/78 y el Convenio de Arqueo, 1969. El objetivo es garantizar que las organizaciones empleadas para esa tarea se ajustan a las normas enumeradas en un apéndice de las directrices.

La **regla 2** estipula que los graneleros y los petroleros serán objeto de un programa mejorado de inspecciones de conformidad con las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en 1993 mediante la resolución A.744(18).

Las inspecciones del programa mejorado deben realizarse durante los reconocimientos periódicos, anuales e intermedios prescritos por el Convenio SOLAS.

Las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones han sido elaboradas por la OMI como consecuencia del elevado número de siniestros ocurridos en los últimos años y de la creciente preocupación por el envejecimiento de la flota mercante mundial, hecho que es particularmente notorio en el caso de los buques tanque y de los buques graneleros, que en su mayoría tienen ahora entre 15 y 20 años. Un accidente sufrido por un buque tanque puede tener consecuencias ecológicas desastrosas, y los accidentes sufridos por graneleros pueden provocar el hundimiento o destrucción repentinos del buque. A principios de los años noventa hubo muchos casos de graneleros que se hundieron de forma tan repentina que no hubo tiempo para enviar un mensaje de socorro o evacuar a la dotación en condiciones de seguridad.

En las directrices se presta especial atención a la corrosión. Los revestimientos y los sistemas de prevención de la corrosión de los tanques deben ser objeto de comprobaciones exhaustivas, y también han de efectuarse mediciones del espesor de las planchas. Esas mediciones se van ampliando según aumenta la edad del buque. En las directrices se explican minuciosamente las comprobaciones adicionales que han de realizarse durante los reconocimientos mejorados. Una sección se ocupa de los preparativos de los reconocimientos y otra de la documentación que ha de llevar a bordo cada buque y que se pondrá a disposición de los inspectores. Esa documentación incluirá los informes completos de todos los reconocimientos de que ha sido objeto el buque.

En los anexos de las directrices, cuya finalidad es facilitar la aplicación de las mismas, se dan aún mas pormenores. En ellos se especifican los miembros estructurales que han de examinarse, por ejemplo, en las zonas donde está extendida la corrosión; se describen los procedimientos para la certificación de las compañías que efectúen las mediciones de espesores de las estructuras del casco; se recomiendan procedimientos para las mediciones de espesores y los reconocimientos minuciosos; y se dan orientaciones sobre la forma de elaborar la documentación requerida.

La regla 3 estipula que todos los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 recibirán un número de identificación que se ajuste al sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, aprobado en 1987 mediante la resolución A.600(15).

La regla 4 permite, a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que inspeccionan buques extranjeros, verificar las prescripciones operacionales "cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la seguridad de los buques".

Se remite a los procedimientos que figuran en el anexo de la resolución A.742(18), aprobada por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1993. En dicha resolución se hace referencia a varias resoluciones anteriores que tratan de los procedimientos de supervisión de los buques, responsabilidades de gestión y principios relativos a la dotación de seguridad, pero se señala que ninguna de ellas se refiere expresamente ni a la influencia del factor humano en la seguridad marítima ni a la prevención de la contaminación.

Se reconoce la necesidad de que los Estados rectores de puertos puedan no sólo supervisar el cumplimiento de las normas de la OMI por los buques extranjeros, sino también evaluar "la capacidad de la tripulación para cumplir las prescripciones operacionales correspondientes a sus funciones, particularmente en los buques de pasaje y en los buques que puedan entrañar riesgos especiales".

En ella se acuerda que, cuando haya claros indicios para sospechar que los oficiales y la tripulación de un buque no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de a bordo, la supervisión por el Estado rector del puerto incluya también las prescripciones operacionales.

Los "claros indicios" a que se hace referencia se definen en el anexo de la resolución. Se trata de factores tales como la existencia de deficiencias operacionales, el hecho de que las operaciones de carga no se realicen adecuadamente, la participación del buque en sucesos ocasionados por errores operacionales, la ausencia de un cuadro de obligaciones actualizado y la presunción de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre sí.

Se hace referencia a los procedimientos de supervisión prescritos en tres convenios de la OMI. Se trata en concreto de la regla 19 del capítulo I del Convenio SOLAS, los artículos 5 y 6 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78); y el artículo X del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio de Formación).

En los procedimientos se dice que los accidentes relacionados con buques de pasaje y buques que transportan sustancias perjudiciales han puesto de relieve la necesidad de contar con normas operacionales adecuadas. Tales normas son primordialmente responsabilidad de los Estados de abanderamiento pero, según se señala en la introducción, "puede resultar difícil para una Administración ejercer en ciertas circunstancias una completa y continua supervisión de los buques que tienen derecho a enarbolar su pabellón, según la carga que transporte el buque o la medida en que la tripulación esté familiarizada con él, teniendo en cuenta que pueden cambiar totalmente entre dos inspecciones consecutivas realizadas por un Estado de abanderamiento y que algunos buques no hacen regularmente escala en los puertos nacionales del Estado de abanderamiento".

Las inspecciones que se realizan en el marco de la supervisión por el Estado rector del puerto se limitan normalmente a la comprobación de los certificados y documentos. En la introducción se dice que si los certificados no son válidos o si existen indicios claros para sospechar que el estado del buque, de su equipo o su tripulación no se ajusta en lo esencial a las prescripciones de un instrumento pertinente, se podrá realizar una inspección más detallada.

Acto seguido, se dan directrices para la supervisión de las prescripciones operacionales con arreglo a los tres convenios. La intención no es que se comprueben todos los procedimientos operacionales en una sola inspección.

Entre las operaciones y procedimientos que requieren especial atención se incluyen los siguientes: comprobar que los tripulantes conocen las responsabilidades que tienen asignadas en el cuadro de obligaciones; comunicaciones; ejercicios de lucha contra incendios y abandono del buque; conocimiento de los planes de contención de averías y de lucha contra incendios; operaciones de puente, de carga y de máquinas; y capacidad para entender los manuales y otro tipo de instrucciones. A continuación se habla de las prescripciones operacionales relativas a las actividades de lucha contra la contaminación.

En el apéndice de las directrices se dan pormenores sobre la forma de evaluar esos factores.

Este nuevo capítulo XI fue aprobado tras amplios debates y en una resolución de la Conferencia se señala que "en vista de su carácter especial, no conviene que las disposiciones de ese capítulo se modifiquen con frecuencia".

Enmiendas de mayo de 1994: el CSM ampliado

Estas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 1996 y pueden resumirse como sigue:

Capítulo II-2: Se han introducido mejoras en la regla 15, que trata de las medidas de prevención de incendios relativas al combustible líquido, el aceite lubricante y otros aceites inflamables.

Capítulo V: Se ha añadido una nueva regla 8-1, la cual permite introducir sistemas de notificación obligatoria para los buques.

Según el primer párrafo de la regla, un sistema de notificación para buques será utilizado por todos los buques o ciertas clases de buques, o por los buques que transporten ciertas cargas, de acuerdo con las disposiciones de cada sistema cuando se apruebe e implante siguiendo las directrices y criterios elaborados por la OMI.

El inicio de medidas para el establecimiento de un sistema de notificación para buques es responsabilidad del gobierno o de los gobiernos interesados. Se ha acordado que todo sistema que se establezca habrá de tener capacidad de intercomunicación y medios para facilitar información a los buques siempre que sea necesario.

En 1989, la OMI aprobó, en forma de recomendación, unos principios generales aplicables a los sistemas de notificación para buques. Esos sistemas se utilizan para facilitar, obtener o intercambiar información mediante notificaciones transmitidas por radio. Los datos así obtenidos se aplican a fines tales como la búsqueda y el salvamento, los servicios de tráfico marítimo, los pronósticos meteorológicos y la prevención de la contaminación del mar.

Al hacer obligatorios los sistemas de notificación para buques aprobados por la OMI, estas enmiendas del Convenio SOLAS obligarán a los buques que entren en un sistema de notificación, o que lo utilicen, a identificarse y a comunicar su situación y otro tipo de información. Con ello podrá seguirse su recorrido dentro del sistema.

Todos los sistemas de notificación para buques estarán de acuerdo con el derecho internacional, incluidas las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. La participación de los buques interesados será gratuita.

Se han introducido otros dos cambios en el capítulo V, a saber:

La nueva regla 15-1 exige instalar un dispositivo de remolque de emergencia a proa y popa en todos los buques tanque de peso muerto no inferior a 20 000 toneladas que se construyan a partir del 1 de enero de 1996. En el caso de los buques existentes dicho dispositivo se instalará en su primera entrada en dique seco, a partir del 1 de enero de 1996 y a más tardar el 1 de enero de 1999.

Se ha agregado una nueva regla 22 para mejorar la visibilidad desde el puente de navegación. Se aplicará a los buques de eslora no inferior a 45 m, construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente.

Código CIG: también se han enmendado el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) y el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de Gaseros). Los cambios se refieren a los límites de llenado de los tanques de carga. El código CIG es de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS y sus disposiciones se aplican a los buques construidos después del 1 de julio de 1986. El Código de Gaseros tiene carácter de recomendación y se aplica a los buques construidos con anterioridad a esa fecha.

Enmiendas de diciembre de 1994

Estas enmiendas, que entraron en vigor el 1 de julio de 1996, afectan a varias reglas de los capítulos VI y VII y hacen obligatorio el cumplimiento de algunas partes del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.

Enmiendas de mayo de 1995

Mediante estas enmiendas se sustituye la regla 8 del capítulo V por un nuevo texto. En él se reconoce a la OMI como única Organización responsable de la formulación de criterios relativos a los sistemas de organización del tráfico y se precisa la forma de elaborarlos y presentarlos. La enmienda entró en vigor el 1 de enero de 1997.

Enmiendas de noviembre de 1995

En una conferencia celebrada para examinar las propuestas de un Panel de expertos que la OMI constituyó en diciembre de 1994 a raíz del siniestro del *Estonia*, ocurrido en septiembre del mismo año, y en el cual perdieron la vida más de 850 personas, se aprobaron importantes modificaciones de las normas internacionales destinadas a mejorar la seguridad de los buques de transbordo rodado.

Las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 1997, por el procedimiento de aceptación tácita.

Las modificaciones más importantes se refieren a la estabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado. El *Estonia*, al igual que el *Herald of Free Enterprise* en 1987, se hundió debido a que se había acumulado tanta agua en las cubiertas de carga que resultó afectada su estabilidad y el buque zozobró.

La incorporación de una nueva regla 8-1 en el capítulo II-1 significará que los buques de pasaje de transbordo rodado existentes deberán cumplir plenamente con la norma SOLAS 90, aprobada para los buques nuevos en 1988. Los buques que sólo respondan al 85% de la norma habrán de cumplir cabalmente con ella a partir del 1 de octubre de 1998 y los que respondan al 97,5%, o un porcentaje superior, a partir del 1 de octubre del 2005.

El Panel de expertos propuso que se modifique el Convenio SOLAS de modo que quepa satisfacer a la norma SOLAS 90 con cierta cantidad de agua en la cubierta para vehículos. Esta propuesta no recibió el apoyo de un número suficiente de países y, en su lugar, la Conferencia aprobó una resolución que autoriza a los Gobiernos Contratantes a establecer mediante acuerdos regionales prescripciones sobre estabilidad específicas para los buques de pasaje de transbordo rodado.

Esas prescripciones incluyen disposiciones destinadas a garantizar que pueda cumplirse con la norma de estabilidad SOLAS 90 aunque en la cubierta para vehículos se hayan acumulado hasta 50 cm de agua.

En virtud de un nuevo acuerdo regional, que se conoce como Acuerdo de Estocolmo, ahora los buques de pasaje de transporte rodado que naveguen en aguas del noroeste de Europa deben cumplir lo dispuesto en el SOLAS 90 aunque en la cubierta para vehículos se hayan acumulado 0,50 m de agua.

También se aprobó una nueva regla 8-2 mediante la cual se exige que los buques de pasaje de transbordo rodado que transporten 400 o más personas deben estar proyectados para

conservar la flotabilidad aún con dos compartimientos inundados como consecuencia de una avería. Esta regla también tiene por finalidad lograr que se retiren gradualmente del servicio los buques que transporten 400 o más personas construidos de acuerdo con la norma de un compartimiento.

La Conferencia aprobó asimismo enmiendas a otros capítulos del Convenio SOLAS.

Las modificaciones del capítulo III, relativo a los dispositivos y medios de salvamento, incluyen la adición de una nueva sección en la que se estipula que los buques de pasaje de transbordo rodado estén dotados de sistemas de megafonía, una nueva regla mediante la cual se establecen prescripciones mejoradas para los dispositivos y medios de salvamento, la prescripción de que todos los buques de pasaje dispongan de información completa sobre los pasajeros que haya a bordo y prescripciones sobre la instalación de una zona de aterrizaje o de evacuación para helicópteros.

Enmiendas de junio de 1996

Como parte de estas enmiendas se ha sustituido todo el texto actual del capítulo III, que trata de los dispositivos y medios de salvamento. En el nuevo texto se han tenido en cuenta las innovaciones tecnológicas que ha habido desde que este capítulo se revisó por última vez en 1983.

Muchas de las prescripciones de carácter técnico se han trasladado al nuevo Código internacional de dispositivos de salvamento (Código IDS), que se aplicará a todos los buques construidos el 1 de julio de 1998 o posteriormente. Algunas de las enmiendas al capítulo III se aplican tanto a los buques existentes como a los buques nuevos.

Otras enmiendas afectan al capítulo II-1 (que ahora lleva el nuevo título "Construcción - Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas") y entre ellas se encuentra una nueva parte A-1, que trata de la estructura de los buques. La nueva regla 3-1 exige que los buques se proyecten, construyan y mantengan cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación reconocida o las normas nacionales aplicables de la Administración. La nueva regla 3-2 trata de la protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar. Las otras enmiendas al capítulo II-1 se refieren a la estabilidad de los buques de pasaje y buques de carga después de avería.

También se introdujeron enmiendas en el capítulo VI (Transporte de cargas). El texto de la regla 7 se ha sustituido por otro nuevo que trata del embarque, desembarque y estiba de las cargas a granel. Lo que se pretende con esta nueva regla es evitar que el buque sufra esfuerzos excesivos durante esas operaciones. Para ello, el buque ha de llevar un cuadernillo con información sobre las operaciones de manipulación de la carga, y el capitán y el representante de la terminal han de convenir un plan para que las operaciones de carga y descarga se realicen en condiciones de seguridad.

También se introdujo un cambio en el capítulo XI en relación con la autorización de organizaciones reconocidas, y se enmendaron asimismo el Código Internacional de Químicos (código CIQ) y el Código de Graneleros Químicos (código CGrQ). El código CIQ es de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS y se aplica a los buques que transportan productos químicos peligrosos a granel y que han sido construidos después del 1 de julio de 1986. El código CGrQ tiene carácter de recomendación y se aplica a los buques construidos antes de esa fecha.

Enmiendas de diciembre de 1996

Estas enmiendas afectan a tres capítulos del Convenio, así como al Código Internacional de Quimiqueros (código CIQ) y al Código Internacional de Gaseros (código CIG), ambos de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS.

Entre los cambios introducidos en el capítulo II-1 (Construcción - Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas) se encuentran las prescripciones sobre medios de remolque de emergencia que se han trasladado del capítulo V y prescripciones sobre el acceso sin riesgos a la proa de los buques tanque. Se ha añadido asimismo la prescripción de que los buques estén dotados de un sistema que permita que la fuente de energía eléctrica del equipo necesario para la propulsión y el gobierno del buque se mantenga o restablezca inmediatamente en el caso de que falle cualquiera de los generadores en servicio.

El capítulo II-2 (Construcción - Prevención, detección y extinción de incendios) se modificó considerablemente con enmiendas en la introducción general, la parte B (Medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje), la parte C (Medidas de seguridad contra incendios en buques de carga) y la parte D (Medidas de seguridad contra incendios en buques tanque).

El Comité aprobó el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, cuyas disposiciones serán de obligado cumplimiento el 1 de julio de 1998 o posteriormente en virtud del capítulo II-2 revisado. Este nuevo Código está destinado a que las administraciones lo utilicen al aprobar productos que vayan a instalarse en buques que enarboles su pabellón. También se han introducido enmiendas en dos reglas del capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas).

Enmiendas de junio de 1997

Se aprobó una nueva resolución concerniente a los Servicios de Tráfico Marítimo (STM) que deberá entrar en vigor el 1 de julio de 1999. Los STM son sistemas de regulación del tráfico tales como, por ejemplo, los utilizados en estrechos con gran densidad de tráfico.

La nueva regla 8-2 del Capítulo V del Convenio SOLAS (Seguridad de la Navegación) determina en qué circunstancias deben implantarse los STM. La regla señala que los Servicios de Tráfico Marítimo deben proyectarse con el objeto de que contribuyan a la seguridad de la vida en el mar, a la seguridad y la eficiencia de la navegación y a la protección del medio marino, las áreas costeras adyacentes, los lugares de trabajo y las instalaciones mar adentro, protegiéndolos de los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo. La regla añade que los gobiernos pueden establecer los STM cuando, a su criterio, el volumen de tráfico o el grado de riesgo justifique el empleo de dichos servicios. Pero ningún ETM debe prejuzgar los "derechos y deberes de los gobiernos en virtud del derecho internacional" y un STM únicamente puede ser obligatorio en zonas marítimas situadas dentro de las aguas territoriales de un Estado.

También se modificó el capítulo II-1, relativo a las prescripciones de estabilidad para buques de pasaje. La nueva regla 8-3, referente a "Prescripciones especiales para los buques de pasaje que no sean de transbordo rodado y que transporten 400 o más pasajeros" obliga efectivamente a estos buques a cumplir las prescripciones especiales aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado señaladas en la regla 8-2, que fueron aprobadas en noviembre de 1995, con base en las propuestas del grupo de expertos establecido a raíz del desastre del

transbordador Estonia. Las prescripciones especiales tienen por objetivo tener la seguridad de que los buques puedan conservar la flotabilidad sin zozobrar teniendo dos compartimientos principales inundados a raíz de sufrir averías.

Enmiendas de noviembre de 1997 (Conferencia)

Estas enmiendas añaden un nuevo capítulo XII al Convenio y se denominan Medidas de Seguridad Adicionales Aplicables a los Graneleros. Se prevé que las enmiendas entren en vigor el 1 de julio de 1999 en conformidad con el procedimiento de aceptación tácita.

Las nuevas reglas estipulan que todos los graneleros nuevos de 150 m o más de eslora (construidos con posterioridad a esa fecha) que transporten carga de una densidad de 1000 kg/m^3 o más deben poseer resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga, tomando en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia del agua en la bodega y tomando asimismo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI.

En cuanto a los buques existentes (construidos antes del 1 de julio de 1999) que transporten carga a granel de una densidad de 1780 kg/m^3 o más, el mamparo estanco transversal entre las dos bodegas más cercanas a proa y el doble fondo de la bodega más cercana a proa, debe poseer suficiente resistencia para soportar la inundación y los efectos dinámicos concomitantes en la bodega más cercana a proa.

Las cargas de una densidad de 1780 kg/m^3 o más (cargas pesadas) comprenden mineral de hierro, hierro en lingotes, acero, bauxita y cemento. Cargas más ligeras, pero de una densidad superior a 1000 kg/m^3 , incluyen granos tales como trigo y arroz, y madera.

Las enmiendas toman en consideración un estudio de la conservación de la flotabilidad de los graneleros realizado por la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) a solicitud de la OMI. La IACS determinó que, si un buque tiene inundada la bodega de proa, es posible que el mamparo situado entre las dos bodegas más cercanas a proa no pueda soportar la presión resultante de la agitación de la mezcla de la carga y el agua, sobre todo si el buque lleva en bodegas alternas cargas de gran densidad (como mineral de hierro). Si el mamparo entre una bodega y la siguiente llega a ceder, se puede producir una inundación progresiva a lo largo de toda la eslora del buque y éste podría hundirse en cosa de minutos.

La IACS llegó a la conclusión de que las zonas más vulnerables son el mamparo entre las bodegas número uno y número dos en el extremo de proa del buque y el doble fondo del buque en este punto, y propuso que, durante los reconocimientos especiales de los buques, se conceda atención particular a estas zonas y, si resultare necesario, se lleven a cabo refuerzos.

Los criterios y las fórmulas empleados para determinar si un buque satisface en la actualidad las nuevas prescripciones, por ejemplo en términos del espesor del acero utilizado en las estructuras de los mamparos, o si es preciso aplicar refuerzos, se encuentran pormenorizados en las normas de la OMI aprobadas por la Conferencia de 1997.

De acuerdo con el nuevo capítulo XII, los inspectores técnicos pueden tener en cuenta las restricciones aplicadas a la carga transportada al considerar la necesidad y el grado de reforzamiento del mamparo estanco transversal o el doble fondo. Cuando se imponen restricciones a la carga, el granelero debe marcarse permanentemente con un triángulo sólido en el forro exterior de su costado.

La fecha en que el nuevo capítulo entra en vigor para los graneleros existentes depende de su edad. Los graneleros de 20 o más años de edad el 1 de julio de 1999 tendrán que cumplirlo para la fecha del primer reconocimiento intermedio, o del periódico, posterior a dicha fecha, si esto ocurre antes. Los graneleros de entre 15 y 20 años deben cumplirlo para la fecha del primer reconocimiento periódico posterior al 1 de julio de 1999 pero no después del 1 de julio del 2002. Los graneleros de menos de 15 años deben cumplirlo para la fecha de su primer reconocimiento periódico después que el buque alcance sus 15 años pero no con posterioridad a la fecha en la que el buque alcance los 17 años de edad.

Enmiendas de mayo de 1998

Estas enmiendas deberán entrar en vigor el 1 de julio de 2002 con arreglo al procedimiento de aceptación tácita.

Las enmiendas al **Capítulo II-1 - Construcción - Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas** se relacionan con la regla 14 sobre *Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga*. Se sustituye el párrafo 3 con objeto de permitir el examen visual de las conexiones soldadas, cuando no sea practicable proceder a llenar los compartimientos de agua o aplicar la prueba de manguera.

En el **Capítulo IV - Radiocomunicaciones**, las enmiendas incluyen:

- una nueva regla 5-1 por la que se exige a los Gobiernos Contratantes que garanticen los medios oportunos para registrar las identidades para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (incluido el distintivo de llamada del buque y las identidades de Inmarsat) y poner a disposición de los Centros coordinadores de salvamento dicha información durante las 24 horas del día;
- un nuevo párrafo 9 de la regla 15 - *Prescripciones relativas a mantenimiento*, que incluye los intervalos de prueba de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).
- una nueva regla 18 sobre *Actualización de la situación* que exige la provisión automática de información acerca de la situación del buque cuando el equipo de comunicaciones bidireccionales esté en condiciones de proporcionar automáticamente la situación del buque en el contexto del alerta de socorro. Cuando sea necesario actualizar manualmente la información sobre la situación del buque, esto deberá hacerse como mínimo cada cuatro horas de navegación.

Una enmienda al **Capítulo VI - Transporte de carga**, deja en claro en el párrafo 6 de la regla 5 *Estiba y sujeción*, que "todas las cargas, distintas de las cargas sólidas y líquidas a granel," se cargarán, estibarán y sujetarán conforme a lo estipulado en el Manual de sujeción de la carga. Una enmienda similar se adoptó con respecto a la regla 6 del **Capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas** también en relación con la *Estiba y sujeción*.

El Futuro del Convenio SOLAS

El Convenio SOLAS ha tenido una aceptación tan amplia que, por lo menos en alguna medida, prácticamente todo buque en el mundo cumple con sus disposiciones.

Gracias al procedimiento de enmienda de aceptación tácita ha sido posible mantener actualizado el Convenio.

El Convenio SOLAS continuará evolucionando en el futuro como lo ha hecho hasta ahora. La totalidad del capítulo V, que trata de la seguridad de la navegación, está siendo actualizado, especialmente para tener en cuenta el factor humano.

Sin embargo, se espera que en los próximos años se frene el ritmo de las enmiendas, pues si bien es importante mantener actualizados instrumentos como el Convenio SOLAS, muchos países han tenido dificultades para hacer frente a las modificaciones introducidas en los últimos años.

En mayo de 1991, el Comité de Seguridad Marítima acordó que en el futuro las enmiendas sólo entrarían en vigor una vez cada cuatro años. La fecha normal de entrada en vigor (según el procedimiento de aceptación tácita) es ahora el 1 de julio. Si bien el plazo de cuatro años es la norma, la OMI podrá aprobar enmiendas a intervalos más cortos en circunstancias excepcionales.

ANEXOS

D

LEY 57
De 6 de agosto de 2008

General de Marina Mercante

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Título I
Abanderamiento

Capítulo I
Registro de Naves

Sección 1ª
Disposiciones Generales

Artículo 1. El abanderamiento, la inscripción o el registro de una nave es el acto jurídico mediante el cual la República de Panamá admite dicha nave como parte de la Marina Mercante Nacional y le permite enarbolar su pabellón nacional, a solicitud de su propietario, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente Ley.

Todo buque inscrito en la Marina Mercante Nacional está sometido al cumplimiento de la ley panameña, dondequiera que se encuentre.

La ciudad de Panamá será reconocida como el puerto de registro al que pertenece toda nave inscrita en la Marina Mercante de Panamá.

Artículo 2. La Marina Mercante estará integrada por naves de servicio internacional y naves de servicio interior. La Dirección General de Marina Mercante podrá categorizar las naves inscritas en la Marina Mercante, atendiendo a los parámetros que estime convenientes y establecer requisitos distintos para determinadas categorías.

El Estado panameño, sus dependencias y sus funcionarios no tendrán responsabilidad legal por los actos de registro, documentación de los buques y de la gente de mar, y demás actos que realicen en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 3. Cualquier persona, natural o jurídica, sin requerimiento especial de nacionalidad o domicilio, podrá registrar una o más naves de su propiedad en la Marina Mercante, cumpliendo con los requisitos y formalidades establecidos para tal fin.

Artículo 4. Para registrar una nave en la Marina Mercante, su propietario deberá presentar solicitud formal, pagar los derechos, las tasas y los impuestos aplicables y aportar los documentos exigidos por la Dirección General de Marina Mercante. La Autoridad Marítima de Panamá podrá adoptar medios electrónicos para tal fin, de acuerdo con las innovaciones del mercado.

Artículo 5. Sin perjuicio de que el propietario cumpla con los requisitos mencionados en el artículo anterior, la Dirección General de Marina Mercante podrá negar el registro de cualquier

Artículo 112. Los funcionarios de los Consulados Privativos de Marina Mercante, las Oficinas Económicas y Comerciales de Panamá en el exterior y de cualquiera otra representación autorizada solo podrán detener, arrestar o demorar el zarpe de una nave panameña previa autorización expresa de la Dirección General de Marina Mercante.

Artículo 113. Los Cónsules Privativos de Marina Mercante, los Directores de las Oficinas Económicas y Comerciales de Panamá en el exterior y los responsables de cualquiera otra representación autorizada por la Autoridad Marítima de Panamá serán responsables por los daños y perjuicios que causen con sus actos y omisiones en el cumplimiento de sus funciones, así como indemnizar a Panamá por cualquier perjuicio que pueda emanar directa o indirectamente de sus actuaciones.

Las infracciones cometidas por estos funcionarios serán sancionadas por la Dirección General de Marina Mercante dependiendo de la gravedad de la falta, conforme al reglamento emitido por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá.

Capítulo VII Seguridad Marítima

Sección 1ª Disposiciones Generales

Artículo 114. La Dirección General de Marina Mercante podrá ejecutar e implementar las medidas y los controles que estime necesarios, con el objeto de velar por el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad marítima, a naves de registro panameño dondequiera que se encuentren y de cualquier nacionalidad en aguas jurisdiccionales de Panamá. En ejercicio de esta facultad será obligatorio el suministro de información para el cumplimiento de la normativa marítima y de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá.

Toda nave dedicada al transporte comercial de pasajeros en aguas jurisdiccionales o en el exterior, con más de doce pasajeros, deberá poseer una póliza de seguro contra accidentes, que cubra la pérdida de vidas humanas y de bienes, así como el riesgo de contaminación al medio ambiente marino. Los requisitos mínimos de cobertura y la presentación o no de esta póliza al momento de registro de la nave serán determinados por la Dirección General de Marina Mercante.

Esta Dirección podrá requerir similar cobertura financiera a otros tipos de buques que presten servicio en las aguas jurisdiccionales panameñas o en el exterior, con el propósito de cubrir los daños previstos en los convenios internacionales, en especial, sobre contaminación, daños y pérdida de la vida humana en el mar.

Artículo 115. Cuando existan indicios de incumplimiento grave de normas de seguridad por naves registradas en la Marina Mercante, la Dirección General de Marina Mercante podrá ordenar restricciones, condicionar la navegación o detener dichas naves hasta tanto reciba evidencia satisfactoria de que las deficiencias que dieron lugar a la medida han sido subsanadas. Contra la medida que se adopte no procederá recurso alguno.

Artículo 116. Cuando una nave registrada en la Marina Mercante no pueda acreditar a la Dirección General de Marina Mercante que cumple con la normativa aplicable para su operación o que cuenta con los certificados técnicos que proveen tal acreditación, la Dirección General de Marina Mercante podrá asignarle a la nave un número de patente y emitir constancia de su registro en la Marina Mercante, sin expedir una patente de navegación, hasta tanto cumpla con los requisitos necesarios para obtener la patente correspondiente al número asignado.

Sección 2ª Inspecciones de Seguridad

Artículo 117. Salvo por las excepciones que la Dirección General de Marina Mercante pudiera establecer, toda nave inscrita en la Marina Mercante estará sujeta a una inspección anual de seguridad, a fin de verificar el cumplimiento de las normas internacionales y nacionales vigentes. Dichas naves quedarán sujetas a inspecciones ordinarias, extraordinarias o reinspecciones cuando la Dirección General de Marina Mercante lo considere conveniente.

Artículo 118. La Dirección General de Marina Mercante tendrá a su cargo, además, la inspección de las naves de cualquier nacionalidad que se encuentren en aguas territoriales panameñas, y podrá ordenar su detención por incumplimiento de las normas nacionales e internacionales en materia de seguridad y protección marítima y de prevención de la contaminación, así como de convenios internacionales.

Artículo 119. La Dirección General de Marina Mercante podrá contratar dentro o fuera de Panamá el servicio de inspectores navales u otro personal técnico idóneo de cualquier nacionalidad que sea necesario para realizar las inspecciones señaladas en los artículos anteriores y los servicios especializados, así como las investigaciones por incidentes en los que se haya involucrado un buque de registro panameño o uno extranjero en aguas nacionales de Panamá, en cuyo caso el reporte de inspección o investigación deberá ser evaluado por la Dirección General de Marina Mercante. Esta Dirección podrá autorizar y/o contratar a otros entes nacionales y/o particulares para realizar estas inspecciones e investigaciones.

Artículo 120. Los propietarios de naves inscritas en la Marina Mercante, sus capitanes y sus operadores están obligados a permitir y colaborar con la inspección de seguridad de las naves.

El propietario, capitán u operador de la nave que rehúse permitir el servicio de inspección a que se refiere esta Ley será sancionado por la Dirección General de Marina Mercante.

Artículo 121. La Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá fijará las tasas que deberán pagar anualmente las naves por las inspecciones y/o investigaciones señaladas en los artículos anteriores, así como la remuneración de los que ejecutan dichas inspecciones e investigaciones.

Artículo 122. Los recaudos de las tasas de inspección ingresarán a un fondo especial de la Dirección General de Marina Mercante, el cual será administrado por dicha entidad para sufragar los gastos necesarios para realizar las inspecciones.

Artículo 123. La Dirección General de Marina Mercante dictará la reglamentación necesaria para realizar en forma efectiva el servicio de inspección a que se refiere la presente Ley.

Artículo 124. Tan pronto como la inspección de una nave sea completada, los inspectores enviarán a la Dirección General de Marina Mercante, por cualquier medio idóneo aprobado por esta Dirección, una copia del reporte de la inspección y le entregarán copia al capitán de la nave quien deberá mantenerla a bordo.

Artículo 125. El propietario u operador tendrá la obligación de subsanar oportunamente las deficiencias reportadas por los inspectores de bandera o de Estado Rector de Puerto.

Una vez subsanadas las deficiencias encontradas durante una inspección de bandera o de Estado Rector de Puerto, el propietario u operador deberá notificar por escrito a la Dirección General de Marina Mercante las medidas correctivas adoptadas. Esta Dirección se reserva el derecho de solicitar la reinspección de la nave o de solicitar a una entidad auxiliar que acredite que las deficiencias han sido corregidas o de solicitar información adicional sobre las correcciones realizadas.

Sección 3ª

Accidentes y Siniestros Marítimos

Artículo 126. El propietario u operador de naves inscritas en la Marina Mercante tendrá la obligación de reportar a la Dirección General de Marina Mercante la ocurrencia de accidentes o siniestros marítimos de sus naves. El incumplimiento de esta obligación podrá ser sancionado por la Dirección General de Marina Mercante.

Artículo 127. La Dirección General de Marina Mercante realizará las investigaciones sobre los accidentes ocurridos a naves de registro panameño donde quiera que se encuentren o de cualquier nacionalidad en aguas jurisdiccionales panameñas, y se reserva el derecho de exigir a los propietarios, operadores o entidades auxiliares involucrados directa o indirectamente en la operación, el mantenimiento y la explotación de la nave, cualquier información que considere conveniente sobre el siniestro, así como las circunstancias anteriores o posteriores que tengan relación con este.

Capítulo VIII

Entidades Auxiliares del Registro

Artículo 128. La Dirección General de Marina Mercante podrá delegar en otras entidades sus facultades de verificar y certificar el cumplimiento de las normas de navegación, de seguridad, laboral, de protección y prevención de la contaminación a las naves de la Marina Mercante

Nacional, pudiendo limitar las facultades o cantidades de las entidades auxiliares que realicen dichas funciones, por motivos de control y mejoramiento de los estándares de seguridad de su flota.

La delegación es un acto administrativo, privativo y soberano del Estado panameño ejecutado por la Dirección General de Marina Mercante para el cumplimiento de una función específica asignada por el Estado, sometido a las leyes de la República de Panamá y a sus tribunales competentes.

Estas entidades auxiliares estarán sujetas a la ley laboral competente de su domicilio.

Artículo 129. La Dirección General de Marina Mercante emitirá resolución motivada en la cual se establecerán las facultades de las entidades auxiliares, así como sus derechos y obligaciones y, de ser necesario, suscribirá los contratos que estime convenientes para establecer los términos y las condiciones de su relación con las entidades auxiliares.

Artículo 130. La Dirección General de Marina Mercante es el ente administrativo con competencia privativa para fiscalizar, supervisar y auditar a las entidades auxiliares, a fin de garantizar el estricto cumplimiento de sus obligaciones, así como para solicitarles cualquier reporte e información que estime necesarios sobre la prestación de sus servicios. La Dirección General de Marina Mercante tendrá la facultad para solicitar información relacionada con la ejecución de la normativa marítima y el cumplimiento de los convenios internacionales.

La entidad auxiliar del registro que rehúse suministrar la información solicitada por la Dirección será sancionada de acuerdo con la ley.

Artículo 131. Las entidades auxiliares que violen las normas sobre la materia delegada serán sancionadas por la Dirección General de Marina Mercante.

Artículo 132. Las entidades auxiliares indemnizarán a Panamá por los daños y perjuicios sufridos, así como por las costas, gastos y otras erogaciones en que deba incurrir como consecuencia de actos u omisiones en el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 133. Las entidades auxiliares serán responsables por los daños y perjuicios ocasionados a terceros por negligencia probada en el cumplimiento de sus obligaciones.

Para ello, estarán sujetas a las normas internacionales, a las leyes de la República de Panamá y a sus tribunales competentes.

Capítulo IX Comunicaciones Marítimas

Artículo 134. La Autoridad Marítima de Panamá, a través de la Dirección General de Marina Mercante, tendrá competencia privativa sobre aspectos relativos a las telecomunicaciones marítimas vinculadas a las naves de registro panameño, a fin de garantizar que estas tengan la debida comunicación y cumplan con la normativa nacional y las normas recomendadas

internacionalmente por la Unión Telegráfica Internacional que regula las telecomunicaciones marítimas.

En el ejercicio de esta competencia privativa, la Autoridad Marítima de Panamá podrá realizar convenios o acuerdos con otras entidades estatales.

Capítulo X Sanciones

Sección 1ª Normas Generales

Artículo 135. La Dirección General de Marina Mercante podrá sancionar a las naves, a sus propietarios, operadores y capitanes, así como a las entidades auxiliares, los inspectores, los Cónsules Privativos de Marina Mercante, los Directores de Oficinas Económicas y Comerciales de Panamá en el exterior y los jefes de cualquiera otra representación autorizadas, por las infracciones a las normas que rigen la Marina Mercante.

Cuando la sanción impuesta por la Dirección General de Marina Mercante consista en una multa a los propietarios, a los operadores o al capitán de una nave inscrita en la Marina Mercante dicha nave será solidariamente responsable por el pago de la multa.

Artículo 136. La Dirección General de Marina Mercante impondrá sanciones administrativas según la gravedad de la falta, su reincidencia, sus atenuantes y los daños que causen a terceros.

Las infracciones para las cuales no se establece una sanción específica serán sancionadas por la Dirección General de Marina Mercante mediante amonestación escrita y multa.

La Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá reglamentará el monto de las multas correspondientes a las infracciones cometidas atendiendo a los parámetros establecidos en este Capítulo.

Artículo 137. La amonestación escrita será aplicable en los casos de infracciones que no revistan carácter de gravedad.

Artículo 138. La multa procederá siempre que la infracción sea grave o que siendo faltas consideradas como leves se haya incurrido en reincidencia.

Para efectos de este artículo serán consideradas circunstancias atenuantes la oportuna corrección de las deficiencias y los antecedentes de la nave mientras ha estado registrada en la Marina Mercante.

Para efectos de determinar la existencia de reincidencia se tomará en cuenta si la nave ha sido sancionada previamente por deficiencia de la misma naturaleza.

Sección 2ª Sanciones a las Naves y a las Entidades Auxiliares

Artículo 139. Además de las sanciones previstas en los artículos anteriores, la Dirección General de Marina Mercante podrá sancionar a las naves inscritas en su Marina Mercante con la

cancelación de su registro cuando estas incurran en cualquiera de las causales de cancelación establecidas en la presente Ley.

Artículo 140. La Dirección General de Marina Mercante podrá sancionar a las entidades auxiliares con la suspensión o revocatoria parcial o total de su autorización para prestar servicios a la Marina Mercante o con multa.

La entidad auxiliar sancionada solo podrá interponer recurso de apelación, el cual será concedido en el efecto devolutivo.

Artículo 141. Cuando existan indicios de incumplimiento grave de las obligaciones de cualquier entidad auxiliar, la Dirección General de Marina Mercante podrá incluir en el pliego de cargos, establecido en la Sección 4ª de este Capítulo, la orden de suspensión de cualquier acto ejecutado por esta o las restricciones o condiciones para la prestación de sus servicios a la Marina Mercante hasta que la resolución final del procedimiento sancionador quede debidamente ejecutoriada. Contra la orden contenida en el pliego de cargos no procederá recurso alguno.

Artículo 142. La Dirección General de Marina Mercante cancelará las autorizaciones otorgadas bajo el presente régimen a empresas auxiliares, por cualquiera de las siguientes causales:

1. Cuando incumplan con las funciones, obligaciones y finalidades para las que fueron autorizadas.
2. Cuando hayan incurrido en falsedad o hayan suministrado información que no sea real al momento de solicitar la autorización o después de otorgada esta.
3. Cuando sus actividades se desarrollen en detrimento de intereses de la Marina Mercante o afecten el interés público.
4. Cuando incumplan las normas establecidas por la Autoridad Marítima de Panamá o la Dirección General de Marina Mercante.
5. Cuando sea recomendado por el comité de evaluación técnica que sea designado a fin de evaluar su desempeño.

Sección 3ª

Sanciones a los Inspectores de Seguridad

Artículo 143. La Dirección General de Marina Mercante podrá sancionar a los inspectores de seguridad con la suspensión o revocatoria de su autorización para prestar servicios a la Marina Mercante. Cuando la sanción descrita en el presente artículo sea aplicada, el inspector sancionado podrá interponer el recurso de apelación, el cual será concedido en el efecto devolutivo.

Artículo 144. Cuando existan indicios de incumplimiento grave de las obligaciones de cualquier inspector de seguridad, la Dirección General de Marina Mercante podrá incluir en el pliego de cargos, contemplado en la Sección 4ª de este Capítulo, la orden de suspensión de cualquier acto ejecutado por este o las restricciones o condiciones para la prestación de sus servicios a la

Marina Mercante hasta que la resolución final del procedimiento sancionador quede debidamente ejecutoriada. Contra la orden contenida en el pliego de cargos no procederá recurso alguno.

Artículo 145. La Dirección General de Marina Mercante cancelará las autorizaciones otorgadas bajo el presente régimen a los inspectores de seguridad por cualquiera de las siguientes causales:

1. Cuando incumplan con sus obligaciones o las funciones para las que fueron autorizados.
2. Cuando hayan incurrido en falsedad o hayan suministrado información que no sea real al momento de solicitar la autorización o después de otorgada.
3. Cuando sus actividades se desarrollen en detrimento de intereses de la Marina Mercante o se afecte el interés público.
4. Cuando incumplan las normas establecidas por la Autoridad Marítima de Panamá o la Dirección General de Marina Mercante.
5. Cuando sea recomendado por el comité de evaluación técnica que sea designado a fin de evaluar su desempeño.

Sección 4ª Procedimiento para las Sanciones

Artículo 146. La Dirección General de Marina Mercante impondrá las sanciones correspondientes previo cumplimiento del siguiente procedimiento:

1. El procedimiento administrativo se iniciará mediante reporte de autoridad del Estado Rector del Puerto, reportes de inspección, reportes de investigación de accidentes, denuncia, acusación de parte o de oficio, ajustándose a los principios de economía procesal, celeridad, eficacia, simplificación de trámites, ausencia de formalismos, publicidad e imparcialidad, todo ello con pleno respeto al derecho de iniciativa y defensa del interesado.

El Director General de Marina Mercante podrá ordenar cuantas pruebas y actuaciones conduzcan al esclarecimiento de los hechos y a la determinación de las responsabilidades correspondientes, y podrá delegar estas facultades en funcionarios subalternos.

2. Con vista en las diligencias practicadas, la Dirección General de Marina Mercante formulará un pliego de cargos en el que se expondrán los hechos imputados, el cual será notificado mediante edicto fijado por cinco días hábiles al agente residente de la nave, a quien se le concederá un término de treinta días hábiles para que conteste y, en el mismo escrito de contestación, proponga y aduzca las pruebas que estime convenientes y demás descargos.

En el caso de las notificaciones a ser efectuadas a los propietarios y a los capitanes de las naves, el pliego de cargos les será notificado mediante el procedimiento de notificación seguido para las sanciones a las naves.

En el caso de las notificaciones a ser efectuadas a las entidades auxiliares e inspectores designados por la Dirección General de Marina Mercante, el pliego de cargos les será notificado mediante correo certificado a la dirección que conste en los registros de la Dirección General de Marina Mercante. A las entidades auxiliares y a los

inspectores se les concederá un término de treinta días hábiles para que contesten y, en el mismo escrito de contestación, propongan y aduzcan las pruebas que estimen convenientes y demás descargos.

En el caso de las notificaciones a ser efectuadas a los cónsules, el pliego de cargos les será notificado mediante correo certificado a la dirección del consulado en el cual presten sus funciones. Los cónsules tendrán un término de treinta días hábiles para que contesten y, en el mismo escrito de contestación, propongan y aduzcan las pruebas que estimen convenientes y demás descargos.

En caso de que no contesten, el proceso seguirá su curso y la Dirección General de Marina Mercante fijará la sanción que corresponda.

3. La Dirección General de Marina Mercante podrá señalar un periodo probatorio de diez días hábiles, con el fin de que se practiquen las pruebas aducidas en la contestación.
4. Cumplido el periodo probatorio, si lo hubiera, la Dirección General de Marina Mercante deberá resolver el caso dentro de los treinta días hábiles siguientes haciendo una exposición sucinta de los hechos comprobados, de las pruebas relativas a la responsabilidad del investigado, de las disposiciones legales infringidas o de la exoneración de responsabilidad, de ser el caso. Esta resolución deberá ser notificada por edicto al agente residente de la nave.
5. Contra las resoluciones que dicte la Dirección General de Marina Mercante se podrá interponer solamente el recurso de apelación ante el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá.

Cuando el interesado decida apelar, deberá presentar el recurso de apelación dentro de los diez días hábiles siguientes a la desfijación del edicto. En los casos en que se ha impuesto una multa, el interesado deberá consignar o pagar el monto de esta dentro del mismo término, como requisito para presentar la apelación. Si la consignación de la multa no se efectúa dentro del término de ejecutoria de la resolución, el recurso de apelación se considerará desierto y la Dirección General de Marina Mercante denegará la concesión del recurso.

El recurso de apelación deberá ser presentado en la Dirección General de Marina Mercante que deberá resolver si el recurso interpuesto es viable, para lo cual deberá determinar si el apelante está legitimado legalmente para recurrir, si la resolución o acto impugnado es susceptible de recurso, si este fue interpuesto en término oportuno y si la cuantía de la multa fue garantizada o pagada, si fuera el caso.

Artículo 147. Una vez que la Autoridad Marítima de Panamá haya tenido conocimiento de la infracción, el interesado en el cambio de propietario o cancelación del registro podrá solicitar que se fije anticipadamente la sanción en base a la evidencia *prima facie* que esté a disposición de la Dirección General de Marina Mercante que, en caso de ser una multa, deberá ser consignada o pagada antes de autorizar el cambio solicitado.

Artículo 148. Las notificaciones del proceso serán hechas por edicto, fijado por cinco días hábiles en mural público de la Dirección General de Marina Mercante, y el término de la ejecutoria comienza a partir de la desfijación del edicto correspondiente. No obstante, la

Dirección General de Marina Mercante enviará a la dirección postal registrada del agente residente la correspondiente notificación, trámite que será necesario en el evento de que el buque no posea agente residente.

Los términos comenzarán a correr a partir de la fecha de la desfijación del edicto. En el caso en que el interesado se notifique personalmente, el término comenzará a correr a partir de la fecha de la notificación.

Capítulo XI

Medidas de Optimización y Mantenimiento de la Flota

Artículo 149. La Autoridad Marítima de Panamá, por intermedio de la Dirección General de Marina Mercante, aplicará las siguientes tarifas especiales a las naves que al momento de su inscripción en la Marina Mercante reúnan las siguientes condiciones previstas:

1. Tratándose de naves de nueva construcción, si la nave tiene un tonelaje bruto inferior a 30,000 TRB, se le otorgará un treinta por ciento (30%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al primer año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de veinte por ciento (20%) en el impuesto anual y la tasa anual consular en el segundo año, y diez por ciento (10%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.
2. Tratándose de naves de nueva construcción, si la nave tiene un tonelaje bruto igual o superior a 30,000 TRB, pero inferior a 100,000 TRB, se le otorgará un cuarenta por ciento (40%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al primer año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de veinticinco por ciento (25%) en el impuesto anual y tasa anual consular en el segundo año, y quince por ciento (15%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.
3. Tratándose de naves de nueva construcción, si la nave tiene un tonelaje bruto igual o superior a 100,000 TRB, se le otorgará un cincuenta por ciento (50%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de treinta y cinco por ciento (35%) en el impuesto anual y tasa anual consular en el segundo año, y veinte por ciento (20%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.
4. Tratándose de naves inscritas en la Marina Mercante dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que fue puesta su quilla, si la nave tiene un tonelaje bruto inferior a 30,000 TRB, se le otorgará un veinte por ciento (20%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de diez por ciento (10%) en el impuesto anual y tasa anual consular en el segundo año, y cinco por ciento (5%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.
5. Tratándose de naves inscritas en la Marina Mercante dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que fue fijada su quilla, si la nave tiene un tonelaje bruto igual o superior a 30,000 TRB, pero inferior a 100,000 TRB, se le otorgará un treinta por ciento (30%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de quince por ciento (15%) en el

impuesto anual y tasa anual consular en el segundo año, y diez por ciento (10%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.

6. Tratándose de naves inscritas en la Marina Mercante dentro de los cinco años siguientes a la fecha en que fue fijada su quilla, si la nave tiene un tonelaje bruto igual o superior a 100.000 TRB, se le otorgará un cuarenta por ciento (40%) de descuento en la tasa de registro, impuesto anual y tasa anual consular aplicable al año de su registro en la Marina Mercante; un descuento de veinticinco por ciento (25%) en el impuesto anual y tasa anual consular en el segundo año, y quince por ciento (15%) de descuento en el impuesto anual y consular del tercer año.
7. Todos aquellos MODUS que demuestren haber estado inscritos en la Marina Mercante y soliciten nuevamente su inscripción dentro de los dos primeros años de la vigencia de esta Ley, pagarán una Tasa Única de Registro de dos mil quinientos balboas (B./2,500.00) y estarán exentos de cualquier contribución fiscal por dos años, con excepción de la tasa anual de inspección.
8. Tratándose de naves inscritas en la Marina Mercante Nacional, independientemente de su tonelaje, tipo o año de construcción, que demuestren no haber sido detenidas por una inspección de Estado Rector de Puerto en un lapso de veinticuatro meses se les otorgará un quince por ciento (15%) de descuento en el impuesto anual y tasa anual consular aplicable al año siguiente, siempre que dichas naves no tengan derecho a ningún otro descuento superior bajo la presente Ley.

El Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, a solicitud de la Dirección General de Marina Mercante, tendrá la facultad de variar los porcentajes antes mencionados atendiendo a la competitividad del registro en la industria marítima internacional.

Igualmente, la Junta Directiva con aprobación previa del Administrador podrá establecer tarifas especiales para naves inscritas en la Marina Mercante Nacional que embarquen oficiales en entrenamiento u otro tipo de personal de nacionalidad panameña, así como incentivos con respecto a programas de responsabilidad social corporativa, que permitan disminuir la contaminación de la atmósfera o del mar, de los buques de bandera panameña en aguas internacionales y los de cualquier nacionalidad en la República de Panamá.

Artículo 150. La Autoridad Marítima de Panamá, por intermedio de la Dirección de Marina Mercante, otorgará los descuentos previstos en el presente artículo a las naves que, al momento de su inscripción en la Marina Mercante Panameña, reúnan las siguientes condiciones previstas:

1. Tratándose de naves de grupos económicos que, a la fecha de promulgación de la presente Ley, mantengan registradas en la Marina Mercante de cinco a quince naves, las nuevas naves que registren en la Marina Mercante gozarán de un descuento de veinte por ciento (20%) en las tasas de registro, impuesto anual y tasa anual consular de su año de registro, siempre que dichas naves no tengan derecho a ningún otro descuento superior bajo la presente Ley.
2. Tratándose de naves de grupos económicos que, a la fecha de promulgación de la presente Ley, mantengan registradas en la Marina Mercante de dieciséis a cincuenta naves, las nuevas naves que registren en la Marina Mercante gozarán de un descuento de

ANEXO

F

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Los Estados Partes en el presente Convenio,

TENIENDO PRESENTES los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas relativos al mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales y al fomento de las relaciones de amistad y cooperación entre los Estados,

RECONOCIENDO en particular que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, como se establece en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el Pacto Internacional de Derechos Cíviles y Políticos,

PROFUNDAMENTE PREOCUPADOS por la escalada mundial de los actos de terrorismo en todas sus formas, que ponen en peligro vidas humanas inocentes o causan su pérdida, comprometen las libertades fundamentales y atentan gravemente contra la dignidad del ser humano,

CONSIDERANDO que los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima comprometen la seguridad de las personas y de los bienes, afectan gravemente a la explotación de los servicios marítimos y socaban la confianza de los pueblos del mundo en la seguridad de la navegación marítima,

CONSIDERANDO que la realización de tales actos preocupa gravemente a toda la comunidad internacional,

CONVENCIDOS de la necesidad urgente de fomentar la cooperación internacional entre los Estados con miras a elaborar y adoptar medidas eficaces y prácticas para la prevención de todos los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima y para el enjuiciamiento y castigo de sus perpetradores,

RECORDANDO la resolución 40/51 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, del 9 de diciembre de 1985, en la que, entre otras cosas, se insta a todos los Estados, unilateralmente y en cooperación con otros Estados, y con los órganos competentes de las Naciones Unidas, a que contribuyan a la eliminación gradual de las causas subyacentes del terrorismo internacional y a

que presten especial atención a todas las situaciones, incluidos el colonialismo y el racismo, así como aquellas en que haya violaciones masivas y patentes de los derechos humanos y las libertades fundamentales, o las de ocupación extranjera, que puedan dar origen al terrorismo internacional y poner en peligro la paz y la seguridad internacionales”.

RECORDANDO ASIMISMO que la resolución 40/61 “condena inequívocamente y califica de criminales todos los actos, métodos y prácticas de terrorismo, dondequiera y por quienquiera sean cometidos, incluidos los que ponen en peligro las relaciones de amistad entre los Estados y su seguridad”.

RECORDANDO TAMBIEN que mediante la resolución 40/61 se invitó a la Organización Marítima Internacional a que estudiara “el problema del terrorismo a bordo de barcos o contra éstos con miras a formular recomendaciones sobre la adopción de medidas apropiadas”.

TENIENDO EN CUENTA la resolución A.584(14) de 20 de noviembre de 1985, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, que insta a que se elaboren medidas para prevenir los actos ilícitos que amenazan la seguridad del buque y la salvaguardia de su pasaje y tripulación,

OBSERVANDO que los actos de la tripulación, que están sujetos a la disciplina normal de a bordo, quedan fuera del ámbito del presente Convenio,

AFIRMANDO la conveniencia de someter a revisión constante las reglas y normas relativas a la prevención y sanción de los actos ilícitos contra los buques y las personas a bordo de éstos, de manera que tales reglas y normas puedan actualizarse cuando sea necesario y, en tal sentido, tomando nota con satisfacción de las medidas para prevenir los actos ilícitos contra los pasajeros y tripulantes a bordo de los buques, recomendadas por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional,

AFIRMANDO ADEMÁS que las materias no reguladas por el presente Convenio seguirán rigiéndose por las normas y principios de derecho internacional general,

RECONOCIENDO la necesidad de que todos los Estados, al combatir los actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, se ajusten estrictamente a las normas y principios de derecho internacional general.

CONVIENEN:

ARTICULO 1

A los efectos del presente Convenio, por "buque" se entenderá toda nave del tipo que sea, no sujeta de manera permanente al fondo marino, incluidos vehículos de sustentación dinámica, sumergibles o cualquier otro artefacto flotante.

ARTICULO 2

1 El presente Convenio no se aplica:

- a) a los buques de guerra; ni
- b) a los buques propiedad de un Estado, o utilizados por éste, cuando estén destinados a servir como unidades navales auxiliares o a fines de índole aduanera o policial; ni
- c) a los buques que hayan sido retirados de la navegación o desarmados.

2 Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afecta a las inmunidades de los buques de guerra y otros buques de Estado destinados a fines no comerciales.

ARTICULO 3

1 Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente:

- a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o
- b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o
- c) destruya un buque o cause daños a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o
- d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque; o

- e) destruya o cause daños importantes en las instalaciones y servicios de navegación marítima o entorpezca gravemente su funcionamiento, si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura de un buque; o
- f) difunda información a sabiendas de que es falsa, poniendo así en peligro la navegación segura de un buque; o
- g) lesione o mate a cualquier persona, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a f).

2 También comete delito toda persona que:

- a) intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o
- b) induzca a cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o
- c) amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con lo dispuesto en la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o a abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en los apartados b), c) y e) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la navegación segura del buque de que se trate.

ARTICULO 4

1 El presente Convenio se aplicará si el buque está navegando, o su plan de navegación prevé navegar, hacia aguas situadas más allá del límite exterior del mar territorial de un solo Estado, o más allá de los límites laterales de su mar territorial con Estados adyacentes, a través de ellas o procedente de las mismas.

2 En los casos en que el Convenio no sea aplicable de conformidad con el [párrafo] 1, lo será no obstante si el delincuente o el presunto delincuente es hallado en el territorio de un Estado Parte distinto del Estado a que se hace referencia en el párrafo 1.

¹ Text between brackets reflects corrections effected by procès-verbal of 21 December 1989 — Le texte entre crochets reflète les corrections effectuées par procès-verbal du 21 décembre 1989.

ARTICULO 5

Cada Estado se obliga a establecer para los delitos enunciados en el artículo 3 penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de dichos delitos.

ARTICULO 6

1 Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3 cuando el delito sea cometido:

- a) contra un buque o a bordo de un buque que en el momento en que se cometa el delito enarbole el pabellón de ese Estado; o
- b) en el territorio de ese Estado, incluido su mar territorial; o
- c) por un nacional de dicho Estado.

2 Un Estado Parte podrá también establecer su jurisdicción respecto de cualquiera de tales delitos cuando:

- a) sea cometido por una persona apátrida cuya residencia habitual se halle en ese Estado; o
- b) un nacional de ese Estado resulte aprehendido, amenazado, lesionado o muerto durante la comisión del delito; o
- c) sea cometido en un intento de obligar a ese Estado a hacer o no hacer alguna cosa.

3 Todo Estado Parte que haya establecido la jurisdicción indicada en el párrafo 2 lo notificará al Secretario General de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamado "el Secretario General"). Si ese Estado Parte deroga con posterioridad tal jurisdicción lo notificará al Secretario General.

4 Cada Estado Parte tomará las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos enunciados en el artículo 3, en los casos en que el presunto delincuente se halle en su territorio y dicho Estado no conceda la extradición a ninguno de los Estados Partes que hayan establecido jurisdicción de conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente artículo.

5 El presente Convenio no excluye ninguna jurisdicción penal ejercida de conformidad con la legislación interna.

ARTICULO 7

1 Todo Estado Parte en cuyo territorio se encuentre el delincuente o el presunto delincuente, si estima que las circunstancias lo justifican, procederá, de conformidad con su legislación, a la detención de éste o tomará otras medidas para asegurar su presencia durante el tiempo que sea necesario a fin de permitir la tramitación de un procedimiento penal o de extradición.

2 Tal Estado procederá inmediatamente a una investigación preliminar de los hechos, con arreglo a su propia legislación.

3 Toda persona respecto de la cual se adopten las medidas mencionadas en el párrafo 1 tendrá derecho a:

a) ponerse sin demora en comunicación con el representante competente más próximo del Estado del que sea nacional o al que competa por otras razones establecer dicha comunicación o, si se trata de una persona apátrida, del Estado en cuyo territorio tenga su residencia habitual;

b) ser visitada por un representante de dicho Estado.

4 Los derechos a que se hace referencia en el párrafo 3 se ejercerán de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado en cuyo territorio se halle el delincuente o presunto delincuente, a condición, no obstante, de que las leyes y reglamentos mencionados permitan que se cumpla plenamente el propósito de los derechos enunciados en el párrafo 3.

5 Cuando un Estado Parte, en virtud del presente artículo, detenga a una persona, notificará inmediatamente tal detención y las circunstancias que la justifican a los Estados que hayan establecido jurisdicción de conformidad con el párrafo 1 del artículo 6 y, si lo considera conveniente, a todos los demás Estados interesados. El Estado que proceda a la investigación preliminar prevista en el párrafo 2 del presente artículo comunicará sin dilación los resultados de ésta a los Estados antes mencionados e indicará si se propone ejercer su jurisdicción.

ARTICULO 8

1 El capitán de un buque de un Estado Parte (el "Estado del pabellón") podrá entregar a las autoridades de cualquier otro Estado Parte (el "Estado

receptor") a cualquier persona respecto de la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido alguno de los delitos enunciados en el artículo 3.

2 El Estado del pabellón se asegurará de que el capitán de un buque de su pabellón tenga, siempre que sea factible y a ser posible antes de entrar en el mar territorial del Estado receptor llevando a bordo a cualquier persona a la que el capitán se disponga a entregar de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, la obligación de comunicar a las autoridades del Estado receptor su propósito de entregar a esa persona y las razones para ello.

3 El Estado receptor aceptará la entrega, salvo cuando tenga razones para estimar que el Convenio no es aplicable a los hechos que motivan la entrega, y procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7. Toda negativa de aceptar una entrega deberá ir acompañada de una exposición de las razones de tal negativa.

4 El Estado del pabellón se asegurará de que el capitán de un buque de su pabellón tenga la obligación de suministrar a las autoridades del Estado receptor las pruebas relacionadas con el presunto delito que obren en poder del capitán.

5 El Estado receptor que haya aceptado la entrega de una persona de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 3, podrá a su vez pedir al Estado del pabellón que acepte la entrega de esa persona. El Estado del pabellón examinará cualquier petición de esa índole y si la acepta procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7. Si el Estado del pabellón rechaza la petición, entregará al Estado receptor una exposición de sus razones para tal rechazo.

ARTICULO 9

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a las reglas de derecho internacional relativas a la competencia que tienen los Estados para investigar o ejercer su jurisdicción a bordo de buques que no enarbolen su pabellón.

ARTICULO 10

1 El Estado Parte en cuyo territorio sea hallado el delincuente o presunto delincuente, en los casos a los que es aplicable el artículo 6, si no procede a la extradición del mismo, someterá sin dilación el caso a sus autoridades competentes a efectos de enjuiciamiento, mediante el procedimiento judicial acorde con la legislación de dicho Estado, sin excepción alguna y con independencia de que el delito haya sido o no cometido en su territorio.

Dichas autoridades tomarán su decisión en las mismas condiciones que las aplicables a cualquier otro delito de naturaleza grave, de acuerdo con la legislación de dicho Estado.

2 Toda persona encausada en relación con cualquiera de los delitos enunciados en el artículo 3 recibirá garantías de un trato justo en todas las fases del procedimiento, incluido el disfrute de todos los derechos y garantías estipulados para dicho procedimiento en la legislación del Estado del territorio en que se halla.

ARTICULO 11

1 Los delitos enunciados en el artículo 3 se considerarán incluidos entre los delitos que dan lugar a extradición en todo tratado de extradición celebrado entre Estados Partes. Los Estados Partes se comprometen a incluir tales delitos como casos de extradición en todo tratado de extradición que celebren entre sí.

2 Si un Estado Parte que subordine la extradición a la existencia de un tratado recibe de otro Estado Parte, con el que no tiene tratado, una solicitud de extradición, el Estado Parte requerido podrá, a su elección, considerar el presente Convenio como la base jurídica para la extradición referente a los delitos enunciados en el artículo 3. La extradición estará sujeta a las demás condiciones exigidas por la legislación del Estado Parte requerido.

3 Los Estados Partes que no subordinen la extradición a la existencia de un tratado reconocerán los delitos enunciados en el artículo 3 como casos de extradición entre ellos, con sujeción a las condiciones exigidas por la legislación del Estado requerido.

4 En caso necesario, los delitos enunciados en el artículo 3, a fines de extradición entre los Estados Partes, se considerarán como si se hubiesen cometido no sólo en el lugar en que fueron perpetrados sino también en un lugar dentro de la jurisdicción del Estado Parte que requiera la extradición.

5 Un Estado Parte que reciba más de una solicitud de extradición de parte de Estados que hayan establecido su jurisdicción de conformidad con el artículo 7¹ y que resuelva no enjuiciar, tendrá debidamente en cuenta, al seleccionar el Estado al cual concede la extradición del delincuente o del presunto delincuente, los intereses y responsabilidades del Estado Parte cuyo pabellón enarbolaba el buque en el momento de la comisión del delito.

¹ Reads "article 6" in authentic Arabic, Chinese, English, French and Russian texts — Se lit « article 6 » dans les textes authentiques arabe, chinois, anglais, français et russe.

6 Al estudiar una solicitud de extradición de un presunto delincuente de conformidad con el presente Convenio, el Estado requerido tendrá debidamente en cuenta si los derechos de esa persona, tal como se enuncian en el párrafo 3 del artículo 7, pueden ser ejercidos en el Estado requirente.

7 Respecto de los delitos definidos en el presente Convenio, las disposiciones de todos los tratados y arreglos de extradición aplicables entre Estados Partes quedan modificadas entre los Estados Partes en la medida en que sean incompatibles con el presente Convenio.

ARTICULO 12

1 Los Estados Partes se prestarán todo el auxilio posible en lo que respecta a cualquier procedimiento penal relativo a los delitos enunciados en el artículo 3, incluyendo el auxilio para la obtención de pruebas necesarias para el proceso que obren en su poder.

2 Los Estados Partes cumplirán las obligaciones que les incumban en virtud del párrafo 1 de conformidad con los tratados de auxilio judicial recíproco que existan entre ellos. En ausencia de dichos tratados, los Estados Partes se prestarán dicho auxilio de conformidad con su legislación interna.

ARTICULO 13

1 Los Estados Partes cooperarán en la prevención de los delitos enunciados en el artículo 3, en particular:

- a) adoptando todas las medidas factibles a fin de impedir que se prepare en sus respectivos territorios la comisión de dichos delitos, tanto dentro como fuera de ellos;
- b) intercambiando información, de conformidad con su legislación interna, y coordinando medidas administrativas y de otra índole adoptadas, según proceda, para impedir que se cometan los delitos enunciados en el artículo 3.

2 Cuando, con motivo de haberse cometido un delito enunciado en el artículo 3, se produzca retraso o interrupción en la travesía de un buque, todo Estado Parte en cuyo territorio se encuentren el buque, los pasajeros o la tripulación, estará obligado a hacer todo lo posible para evitar que el buque, sus pasajeros, sus tripulantes o su carga sean objeto de inmovilización o demora indebidas.

ARTICULO 14

Todo Estado Parte que tenga razones para creer que se va a cometer uno de los delitos enunciados en el artículo 3, suministrará lo antes posible, de acuerdo con su legislación interna, toda la información pertinente de que disponga a los Estados que, a su juicio, puedan establecer jurisdicción de conformidad con el artículo 7¹.

ARTICULO 15

1 Cada Estado Parte comunicará lo antes posible al Secretario General, actuando de conformidad con su legislación interna, cualquier información pertinente que tenga en su poder referente a:

- a) las circunstancias del delito;
- b) las medidas tomadas conforme al párrafo 2 del artículo 13;
- c) las medidas tomadas en relación con el delincuente o el presunto delincuente y, especialmente, el resultado de todo procedimiento de extradición u otro procedimiento judicial.

2 El Estado Parte en que se entable una acción penal contra el presunto delincuente comunicará, de conformidad con su legislación interna, el resultado final de esa acción al Secretario General.

3 El Secretario General trasladará la información transmitida de conformidad con los párrafos 1 y 2 a todos los Estados Partes, a todos los Miembros de la Organización Marítima Internacional (en adelante llamada "la Organización"), a los demás Estados interesados y a las organizaciones intergubernamentales de carácter internacional pertinentes.

ARTICULO 16

1 Toda controversia que surja entre dos o más Estados Partes con respecto a la interpretación o aplicación del presente Convenio que no pueda ser resuelta mediante negociaciones dentro de un plazo razonable se someterá a arbitraje a petición de uno de ellos. Si en el plazo de seis meses contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de arbitraje las Partes no consiguen

¹ Reads "article 6" in authentic Arabic, Chinese, English, French and Russian texts — Se lit « article 6 » dans les textes authentiques arabe, chinois, anglais, français et russe.

ponerse de acuerdo sobre la forma de arbitraje, cualquiera de las Partes podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia, mediante una solicitud presentada de conformidad con el Estatuto de la Corte.

2 Cada Estado podrá, en el momento de la firma o ratificación, aceptación o aprobación del presente Convenio, o de su adhesión a él, declarar que no se considera obligado por una cualquiera o por ninguna de las disposiciones del párrafo 1. Los demás Estados Partes no quedarán obligados por tales disposiciones ante un Estado Parte que haya formulado tal reserva.

3 Todo Estado Parte que haya formulado una reserva de conformidad con el párrafo 2 podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

ARTICULO 17

1 El presente Convenio estará abierto el 10 de marzo de 1988, en Roma, a la firma de los Estados participantes en la Conferencia internacional sobre la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, y desde el 14 de marzo de 1988 hasta el 9 de marzo de 1989, en la sede de la Organización, a la firma de todos los Estados. Después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión.

2 Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación;
o
- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3 La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

ARTICULO 18

1 El presente Convenio entrará en vigor noventa días después de la fecha en que quince Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado el oportuno instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

- i) cada nueva firma y cada nuevo depósito de instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y de la fecha en que se produzca;
- ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio;
- iii) todo depósito de un instrumento de denuncia del presente Convenio y de la fecha en que se recibió dicho instrumento, así como de la fecha en que la denuncia surta efecto;
- iv) la recepción de toda declaración o notificación formulada en virtud del presente Convenio;

- b) remitirá ejemplares auténticos certificados del presente Convenio a todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido al mismo.

3 Tan pronto como el presente Convenio entre en vigor, el depositario remitirá un ejemplar auténtico certificado del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 22

El presente Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Convenio.

HECHO EN Roma el día diez de marzo de mil novecientos ochenta y ocho.

[For the signatures, see p. 275 of this volume — Pour les signatures, voir p. 275 du présent volume.]

ANEXO

G



GACETA OFICIAL

DIGITAL

Año CXI

Panamá, R. de Panamá miércoles 01 de abril de 2015

N° 27752

CONTENIDO

ASAMBLEA NACIONAL

Ley N° 10

(De martes 31 de marzo de 2015)

QUE MODIFICA Y ADICIONA ARTICULOS AL CÓDIGO PENAL.

ASAMBLEA NACIONAL

Ley N° 11

(De martes 31 de marzo de 2015)

QUE DICTA DISPOSICIONES SOBRE ASISTENCIA JURÍDICA INTERNACIONAL EN MATERIA PENAL.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Fallo N° S/N

(De jueves 18 de diciembre de 2014)

POR EL CUAL SE DECLARA QUE ES NULO, POR ILEGAL, EL ARTÍCULO 44 DEL DECRETO EJECUTIVO No. 28 DE 27 DE MARZO DE 2009, EMITIDO POR EL MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIAS.

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA

Fallo N° S/N

(De viernes 26 de diciembre de 2014)

POR EL CUAL SE DECLARA QUE ES NULA POR ILEGAL, LA RESOLUCIÓN NO. 06-2008 DE 18 DE MARZO DE 2008, EXPEDIDA POR EL COMITÉ EJECUTIVO DEL BANCO DE DESARROLLO AGROPECUARIO DEL MINISTERIO DE DESARROLLO AGROPECUARIO.

AVISOS / EDICTOS

LEY 10

De 31 de mayo de 2015

Que modifica y adiciona artículos al Código Penal

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. El artículo 51 del Código Penal queda así:

Artículo 51. Cuando una persona jurídica sea usada o creada para cometer delito, aunque no sea beneficiada por él, se le aplicará cualquiera de las sanciones siguientes:

1. Cancelación o suspensión de la licencia o registro por un término no superior a cinco años.
2. Multa no inferior a cinco mil balboas (B/ 5,000.00) ni superior al doble de la lesión o al beneficio patrimonial.
3. Pérdida total o parcial de los beneficios fiscales.
4. Inhabilitación para contratar con el Estado, directa o indirectamente, por un término no superior a cinco años, la cual será impuesta junto con cualquiera de las anteriores.
5. Disolución de la sociedad.
6. Multa no inferior a veinticinco mil balboas (B/ 25,000.00) ni superior al doble de la lesión o al beneficio patrimonial, en caso de que la persona jurídica sea prestadora del servicio de transporte mediante el cual se introduce droga al territorio nacional.

Artículo 2. El artículo 254 del Código Penal queda así:

Artículo 254. Quien, personalmente o por interpuesta persona, reciba, deposite, negocie, transfiera o convierta dineros, títulos, valores, bienes u otros recursos financieros, previendo razonablemente que proceden de actividades relacionadas con el soborno internacional, los delitos contra el Derecho de Autor y Derechos Conexos, delitos contra los Derechos de la Propiedad Industrial, Tráfico Ilícito de Migrantes, Trata de Personas, tráfico de órganos, delitos contra el Ambiente, delitos de Explotación Sexual Comercial, delitos contra la Personalidad Jurídica del Estado, delitos contra la Seguridad Jurídica de los Medios Electrónicos, estafa calificada, Robo, Delitos Financieros, secuestro, extorsión, homicidio por precio o recompensa, Peculado, Corrupción de Servidores Públicos, Enriquecimiento Injustificado, pornografía y Corrupción de Personas Menores de Edad, robo o tráfico internacional de vehículos, sus piezas y componentes, Falsificación de Documentos en General, omisión o falsedad de la declaración aduanera del viajero respecto a dineros, valores o documentos negociables, falsificación de moneda y otros valores, delitos contra el Patrimonio Histórico de la Nación, delitos contra la Seguridad

