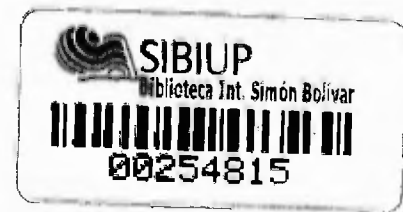


DIC: 17 1999
DEPTO. DE COMPUTO
SIBIUP



UNIVERSIDAD DE PANAMA
VICERRECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO
PROGRAMA DE MAESTRIA EN DESARROLLO
DEL SECTOR MARITIMO

PROPUESTA PARA LA REGLAMENTACION DEL
SISTEMA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO
EN LAS AGUAS TERRITORIALES PANAMEÑAS

POR:
EDWING ANTONIO DIXON

TESIS PRESENTADA COMO UNO DE LOS REQUISITOS
PARA OPTAR AL GRADO DE MAESTRIA EN
DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

1999



**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO**

**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN**

DESARROLLO DEL SECTOR MARTIMO

Título del trabajo de tesis: "PROPUESTA PARA LA REGLAMENTACION DEL SISTEMA DE
BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES PANAMEÑAS".

Nombre del estudiante: Edwing Antonio Dixón Montero Cédula: 8-236-1245

Miembros del Jurado:

Calificaciones que otorgan:

- a: Dr. Calixto Malcolm (Director)
- b: Prof. Ernesto Botello
- c: Prof. Rodolfo Díaz

97-A

97-A

97 A

Nota final promedio: _____

Observaciones generales del jurado:

Reconocemos como de alto interés como proyección de la Maestría en
Desarrollo del Sector Marítimo, el desarrollo de la investigación que
aporta elementos básicos para la reglamentación del sistema de búsqueda y
salvamento en las aguas territoriales panameñas. Destaca como prioridad el
informe de asignar oficialmente al Servicio Marítimo Nacional como el

Firma de los miembros del jurado:

a:

c:

Firma del coordinador del programa

Firma del representante de la
Vicerrectoría de Inv. y Postgrado

Firma del estudiante

Firma del decano
Facultad de Derecho y Ciencias
Políticas

Fecha: 23 de marzo de 1999

T. H

Continúa Informe de Tesis de Maestría
Lialo. Edwin A. Dixón Montero

16 JUN 1999

organismo responsable y promotor de las medidas para cumplir a corto plazo normas internacionales y sobre todo el aporte final de una norma de ley por parte de la Autoridad Marítima de Panamá que garantice el soporte económico y logística al SMN y el SAN en materia de Salvamento.

Ed. del autor

314764

DEDICATORIA

Con mucho cariño, deseo dedicar este humilde pero significativo esfuerzo, a mis padres, a mi esposa y aunque pequeñas aún a mis dos hijas, todos ellos con el apoyo de Dios nuestro señor me dan esa fuerza interior para afrontar este paso de mi vida y muchos, Dios mediante por deparar.

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer en primera instancia a los señores Profesores, quienes con paciencia y confianza han contribuido a culminar esta mi obra y a todos aquellos compañeros que a lo largo de mi carrera me dieron el apoyo para así culminar.

INDICE GENERAL

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iv
INDICE GENERAL	vi
RESUMEN	x
SUMMARY	xi
INTRODUCCION	xii

CAPITULO I

GENERALIDADES

A. RESEÑA HISTORICA	2
1. Nacional	2
2. Internacional	8
B. MARCO LEGAL	17
C. INSTITUCIONES RELACIONADAS A LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO	33
D. SITUACION ACTUAL DE LAS FUNCIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO	38

CAPITULO II

METODOLOGIA Y ANTECEDENTES

A. METODOLOGIA	44
B. ANTECEDENTES METODOLOGICOS	47
1. Desastres Ocurridos de Connotaciones Nacionales e Internacionales	47

- 2. Eventos (Hundimientos y Varadas) que han
Afectado a la Humanidad Tanto por Reacciones
SAR como por la Contaminación Marina Causada . 48
- 3. Hundimientos o Colisiones en Aguas Nacionales . . 50

CAPITULO III

ANALISIS DE MODELOS

- A. LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES
ESPAÑOLAS 62
- B. BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES DE LA
REPUBLICA DEL PERU 77
- C. BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS DE LA REPUBLICA DE
ARGENTINA 85

CAPITULO IV

MEDIOS TECNOLOGICOS

- A. MEDIOS INTERNACIONALES 99
- B. MEDIOS NACIONALES 106
- C. COORDINACIONES A NIVEL INTERNACIONAL EXISTENTES . 110
- D. CAPACIDAD DE ALERTA EXISTENTE EN AGUAS PANAMEÑAS . 112

CAPITULO V

PASOS PARA LA REGLAMENTACION SAR EN AGUAS TERRITORIALES DE LA REPUBLICA DE PANAMA

A.	RECONOCIMIENTO DEL FUNDAMENTO LEGAL QUE A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL COMPROMETE AL ESTADO EN LA REGLAMENTACION DE LAS ACTIVIDADES SAR EN NUESTRAS AGUAS TERRITORIALES	122
B.	PUNTOS GEOGRAFICOS DE ESCUCHA EXISTENTES Y DE REACCION ANTE EMERGENCIAS MARITIMAS O DE DESASTRES	122
C.	ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR Y DE LA REGLAMENTACION DE SERVICIOS SAR MARITIMO EN AGUAS PANAMEÑAS . . .	130
D.	FORMACION Y ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL SAR . . .	139

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

	CONCLUSIONES	148
	RECOMENDACIONES	151
	BIBLIOGRAFIA	153
	GLOSARIO	156
	ANEXOS	

RESUMEN

El mundo se encuentra en las cercanías de un nuevo milenio; el desarrollo para algunos de sus actuales habitantes ha sido grande; para otros, ha sido menos alentador. Dentro de esta realidad, los mares han sido y son en la actualidad, la piedra angular de ese poco o gran desarrollo mundial. El examen histórico de los últimos años, nos enfrenta con espacios acuáticos que han sido el elemento circunstancial por el cual se definió la libertad de pueblos, o el auge económico de otros. Desde tiempos remotos, los mares ejercieron influencia en el desarrollo y progreso económico de muchos pueblos. También fueron escenario de acontecimientos que dejaron una secuela de luto y dolor; prueba de ello fue la pérdida del Titanic en 1912, donde perecieron mil quinientas (1,500) personas. Más recientemente, la pérdida del Herald of Free Enterprise en el año 1987 que costó la vida a ciento noventa y tres (193) personas. Estas situaciones nos ponen a reflexionar sobre las capacidades reales de alerta y socorro en casos de emergencias, dentro de los mares. En el caso de nuestro país, por cuyas aguas territoriales transitan un número considerable de naves, aprovechando entre otras ventajas que para el comercio marítimo representa el Canal de Panamá, se hace necesario la adopción de la reglamentación para el establecimiento de "los servicios de búsqueda y salvamento" que permitan dar cumplimiento a convenios como el "SOLAS" este último ratificado por nuestro país en el año 1977. En este sentido sometemos, a consideración del jurado de tesis, nuestras evaluaciones, conclusiones y recomendaciones del trabajo de investigación que bajo el título de "Propuesta para la reglamentación del sistema de búsqueda y salvamento en las aguas territoriales panameñas" hemos elaborado para optar al título de maestría en desarrollo del sector marítimo.

SUMMARY

Our world is approaching another century; some of its actual inhabitants have developed greatly. To another people, it has not been very enhancing within this reality, the seas have been and actually are the founding stone of this little or progressive world development. The historic exam on recent years, face us with aquatic spaces which has been instrumental to the freedom of our countries or the economic bonanza of others. Since ancient time, the seas has influenced on the development and economic progress of many countries. They have also been the scenery of events that caused tragedies and sadness. One of these sad moments was the loss of the Titanic on 1912. 1500 people died on this occasion. Recently, on 1987, the loss of the Herald of Free Enterprise where one hundred ninety three (193) people disappeared. These events make us think about real alert and aid capacities in case of emergencies on the seas. In our country, Panama, wherein a big number of vessels cross our territorial waters, taking advantage of the many benefits that the canal represents to the maritime commerce, it is necessary for us to adopt a regulation the establishment of "search and rescue services" which permit us comply to agreements such as the "SOLAS", ratified by our country on 1977. Herein we sustain to the consideration of the thesis jury, our evaluations, conclusions and recommendations of the investigation paper work titled "PROPOSAL FOR A REGULATION OF SEARCH AND RESCUE SYSTEM ON PANAMANIAN TERRITORIALS WATERS" that we have developed to aim the title of Master on the Development of the Maritime area".

INTRODUCCION

Nuestro país próximo a la consolidación de sus funciones soberanas en el ámbito marítimo en el nuevo milenio, recibe paralelamente responsabilidades del orden internacional enmarcadas en ser puente de dos masas de agua, masas de agua que cumplen una función muy importante en el costo de vida de decenas de millones de seres humanos, cuando de transporte marítimo nos referimos.

El presente compendio ha sido dividido en cinco (5) capítulos, capítulos que en forma detallada ha sido intentado exponer con el máximo de empeño, como para el fácil entendimiento de versados o no en el tema, ello por medio de objetivos claros a través del desarrollo de la exposición de cada uno de dichos capítulos.

Es así que en nuestro primer capítulo, brindamos una reseña histórica, reseña histórica que nos permite caracterizar a países con una estructura naval y aeronáutica que los ubica como garantes de un desarrollo marítimo, ello armónicamente a los normales controles y previsiones que todo Estado imprime en la actividad marítima, dentro de sus espacios acuáticos. Es descrita la creación de instituciones a nivel nacional en los años 70-80, creadas por la preocupación existente en ese momento y por la necesidad de poseer un cuerpo administrativo, que diese frente al ya pujante desarrollo marítimo que para esa época se daba en nuestro país.

Como complemento dentro de nuestro primer capítulo, es brindada una cronología de cada uno de los eventos más trascendentales ocurridos en el orden internacional a través del cuerpo regulador de la materia, esta es la Organización Marítima Internacional (OMI) cuerpo internacional que en representación de las Naciones Unidas (ONU) contiene en sus archivos todo un compendio de información que certifica la importancia de cada uno de los temas por ella propuestos a la humanidad, a través de Acuerdos o Convenios.

Paralelamente en el primer capítulo, es detallado el marco legal que ampara la propuesta del tema, que parte por indicar los documentos de mayores repercusiones internacionales, ello en materia de fundamentos técnicos científicas, como lo es el Convenio del Derecho del Mar y como de seguridad propiamente se tiene al Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar conocido como SOLAS. Arribando al marco local como lo es el artículo No. 17 de la Carta Magna de 1972 de nuestra República.

Dentro de nuestro segundo capítulo es presentada toda la fase metodológica que ha sido implementada, partiéndose desde la descripción del interés del tema, describiendo ello a través de conceptos como: el interés social, económico y político, luego de lo anterior son descritas hipótesis que luego de analizadas posibilitan arribar a los antecedentes metodológicos, para luego ingresar en forma práctica a la

descripción de los objetivos, estos últimos piedra angular del enfoque de nuestra propuesta.

En el tercer capítulo de nuestra tesis es presentado un resumen de modelos internacionales, modelos que nos brindan a conocedores o no de la materia, en forma muy práctica, el poder interpretar la bondad y practicidad de ella, claro esta que elementos como la voluntad y el empeño de los sectores de responsabilidad en la materia, son determinantes para enfocar muy técnicamente las etapas del proceso, etapas como por ejemplo se expondrá en este capítulo donde fueron enfocadas alternativas por parte de las autoridades españolas, quienes desde un punto de vista amplio llegaron a consolidar un actual pujante Plan Nacional de Salvamento, ello dentro del contexto europeo.

En nuestro capítulo cuarto es expuesto los medios tecnológicos con que cuenta la materia propuesta, para ello ha sido planteada esta en dos enfoques; los medios internacionales y por otro parte los medios locales, dando esto la oportunidad de ver las bondades tecnológicas como las limitaciones locales, como posibilitando ello distinguir el nivel de desarrollo en el que nos encontramos y donde por razones de orden jurídico, técnico y profesional deberíamos estar.

Como antesala final tenemos nuestro capítulo quinto, en este se ha planteado por un procedimiento analítico los puntos

más importantes de los cuatro capítulos anteriores, pasando ello por: el reconocimiento del fundamento legal que a nivel nacional e internacional nos compromete en el tema, los puntos de escucha o de reacción con que contamos y que requieren de una repotenciación, la realidad existente en las instituciones ejecutoras del tema actualmente, la formación y adiestramiento de personal, etapa esta última que requiere de un empeño especial dado los estándares básicos ya existentes y por último se brindan recomendaciones de autofinanciamiento del tema, que primero según nuestra propuesta debe pasar por la unificación de un ente específico y que por medio de instituciones como el Servicio Marítimo Nacional, pueda brindar los requerimientos mínimos que la comunidad local e internacional exigen.

Como último punto de nuestro trabajo de tesis, brindamos nuestras conclusiones y recomendaciones, la primera subraya la importancia del pronunciamiento oficial por parte de la autoridad del ramo (Autoridad Marítima de Panamá), para una vez pronunciada la asignación oficial del ente competente, proponer y planificar proyectos por medio de los Servicios Marítimos y Aéreos Nacionales, a corto plazo, brindando así ellos las pautas básicas que requieran, como el sustento de los fondos para que antes del 1 de enero del año 2000, se logre estar acorde con los mínimos que se exige internacionalmente (SMSSM), dando así el tiempo requerido esto

a su vez para que estas autoridades de conjunto con la Autoridad Marítima de Panamá, logren después a mediano plazo, integrar por medio de los mecanismos legales que existen, un ente que responda técnica y profesionalmente por la materia propuesta a corto, mediano y largo plazo.

Luego de nuestras conclusiones llegamos a las recomendaciones, que no son más que decisiones importantes que nacen luego de evaluaciones previas y que por orden cronológico requieren del previo desarrollo de las que sí están a la mano de las autoridades de los ramos involucrados, para luego pasar a las de un tanto de más complejidad por su esencia política y económica como lo es la creación legal de un ente específico, la aprobación del Convenio de Búsqueda y Salvamento de 1979 y la implementación de medidas fiscales, que en busca de captar recursos por la labor que ya se está haciendo, permitiendo el desarrollo ininterrumpido de lo que se hace en forma dispersa actualmente y como sólo supeditado a labores eficaces de tipo administrativo.

CAPITULO I
GENERALIDADES

A. RESEÑA HISTORICA

1. Nacional

"La República de Panamá, a diferencia de países marítimos como el Perú, España, Argentina, o los Estados Unidos de Norte América, carece de una tradición naval"¹ estructurada que lo identifique como país gestor, de funciones propias de Estado abocado a su territorio marítimo como polo de desarrollo económico (Ver Anexo A), estando entre las funciones propias y como ejemplo de un Estado supervisor de sus espacios acuáticos; el Control del Tráfico, la Búsqueda y Salvamento, los Servicios de Información, el readiestramiento, el control de la contaminación, el control de la pesca, la lucha contra la piratería y otros, siendo todas estas funciones decisivas para el desarrollo del sector marítimo de todo Estado.

Es en el año 1964, cuando son creadas "instituciones como las Operaciones Marinas de la Guardia Nacional"² hoy día Servicio Marítimo Nacional y la Fuerza Aérea Panameña, hoy día Servicio Aéreo Nacional; por otra parte la Autoridad de Marina Mercante ó Dirección de Consular y Navas, la Autoridad Portuaria Nacional son creadas entre los años 70-80, siendo esto un indicativo de los esfuerzos que iniciaba a dar nuestro

¹ MORRIS, Charles. Security and Defense of the Panama Canal, 1903-2000, pág. 41, 42.

² MEDITZ, Sandra W. Panama a Country Study, 1987, pág. 233.

Estado, para lograr integrar administrativa y operativamente su recurso humano al Sector Marítimo, y poder afrontar una realidad que ya en ese momento exigía de una coordinación Estatal, "siendo esta la realidad pasada del actual Sector Marítimo Panameño".³

Investigando las memorias de Instituciones conexas ó relacionadas con las actividades marítimas y en específico las de nuestro tema de investigación; la Búsqueda y Salvamento, nos encontramos que según las de principal orden y de acuerdo al fundamento por la cual fueron creadas, se adquiere una reseña del funcionamiento que en este tema específico deben brindar estas instituciones, y que por razones "múltiples" no han podido ser desarrolladas, distinguible al no existir por ejemplo acuerdos regionales o con países fronterizos, o el establecimiento de Planes de contingencia y de entrenamiento en la materia a nivel nacional.

El panorama nos permite ilustrar el concepto de una endeble tradición naval, que a la fecha ha afectado el desarrollo de los servicios hoy en estudio.

El hoy día Servicio Marítimo Nacional como el Servicio Aéreo Nacional, dependencias de Seguridad Pública adscritas al Ministerio de Gobierno y Justicia, antiguos (1964-1969)⁴ Servicios de Operaciones Marinas y Fuerza Aérea Panameña,

³ COMISION MARITINA NACIONAL (COMAR). Primer Encuentro Marítimo Nacional, Julio 1997, pág. 5, 6.

⁴ MORGAN & MARINETTI. Fuerzas de Defensa de Panamá. Editorial Sipimex Ltda. 1987. pág.53, 57.

nacen al servicio público como estructuras internas (1969) dentro de, la en ese momento, Guardia Nacional de la República, creándose precisamente por la necesidad urgente de servicios de emergencia humanitaria dentro de sus normales funciones de seguridad pública, con equipo y personal capacitado en materia de actividad costera y aeronáutica.

Adquiere así, el Estado panameño, equipos como los actuales Helicópteros UH-1H, construidos en los Estados Unidos de Norte América y Naves tipo Patrulleras, estas últimas las actuales Panquiaco P-301 y Ligia Elena P-302, ambas embarcaciones entregadas en 1970 en Inglaterra y que arriban al país, ese mismo año.

Es importante destacar que ya en el año 1963, al emitirse el Reglamento Nacional en materia de aviación civil (Decreto Ley No. 19 de 1963), en su artículo No. 55 dice:

"Las funciones u operaciones de Búsqueda y salvamento aeronáutico, serán cubiertas por la Dirección de Aeronáutica Civil panameña"

La Dirección de Aeronáutica Civil es creada en 1969 y diez años después (1979) confecciona y emite públicamente su Manual de Búsqueda y Salvamento. Se establece paralelamente de acuerdo a el Plan de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional que de ahora en adelante llamaremos OACI, para las Regiones Sudamérica y Caribe (SAM/CAR). (Ver anexo B).

Se estableció el servicio de Búsqueda y Salvamento en la Región de Información de Vuelo (FIR) de Panamá y Estados Unidos de Norte América, "se expone que esta será suministrada por la Fuerza Aérea de este último país"⁵, se añade que "el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) estará localizado en la Base de la Fuerza Aérea de Howard".⁶

Algo muy importante se observa en las coordinaciones; ello lo es la delegación a un segundo Estado del cumplimiento de funciones de responsabilidad interna; esto se dió, a nuestro juicio, por la seriedad que se tuvo del tema y la aceptación de una endeble estructuración que se mantenía, aún en nuestras organizaciones marítimas.

Luego de la conformación aeronáutica antes descrita se da otro paso, esto fue la reestructuración de la Autoridad en materia Aeronáutica (Dirección de Normas de Vuelo) con el nuevo nombre de Dirección de Seguridad Aérea, dando así la oportunidad las autoridades en materia aeronáutica, al desarrollo del departamento específico para efectuar las labores de Búsqueda y Salvamento aeronáutico, lo último bajo La Resolución No. 98-J.D. del 31 de octubre de 1984. (Ver Anexo C).

Desde otro elemento constitutivo de la situación actual tanto administrativa como en lo operacional de nuestro tema de

⁵ DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL. Manual de Búsqueda y Salvamento. Panamá, 1979 pág. 1

⁶ Op. cit. pág. 4

estudio, es en el año 1979 que la República de Panamá tiene pleno control y soberanía de los principales terminales portuarios del país, siendo estos Cristóbal en el Mar Caribe y Balboa en el Océano Pacífico, terminales que en función de los Tratados Torrijos-Carter pasan a la administración soberana del país, recibiendo así el Estado plenas responsabilidades de vigilia por la seguridad de ellos, en virtud de Convenios ya aprobados previamente como el de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) aprobado en nuestro país en el año 1977.

En el año 1978, es inaugurado el terminal pesquero de Vacamonte, bajo la administración de la Autoridad Portuaria Nacional, con la intención de concentrar allí, la actividad pesquera del país (Camarón principalmente), en forma permanente y a nivel nacional (Ver Anexo D).

Se observa pues en forma casi simultánea como nuestro Estado fue adquiriendo responsabilidades en los principales centros portuarios del país y paralelamente compromisos internacionales como el y enunciado SOLAS en 1977. Los anteriores elementos brindaron al Estado controles, pero a su vez le entregaban responsabilidades en materia preventiva de seguridad y de asistencia humanitaria, dada las múltiples probabilidades de emergencias como casos de desastres que pudiesen darse, tanto a las naves que en estos terminales atracasen como las que hubiesen zarpado de estos, sin mencionar las naves en tránsito o en paso inocente en nuestras

aguas territoriales.

Por otra parte, en referencia a las naves que transitan El Canal de Panamá y la seguridad de estas, observamos que dicha entidad (Comisión del Canal de Panamá) dentro de sus límites de responsabilidad tiene establecidas funciones no sólo preventivas sino posteriores, ante la resultante de accidentes, este punto queda establecido en el Anexo del Tratado Torrijos-Carter del Canal de Panamá de 1977, que dice:

"Los Procedimientos para la Cesación o Transferencia de las actividades llevadas a cabo por la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal brinda una Lista Ilustrativa de Funciones que podrá desempeñar el nuevo ente administrador que se crea con el Tratado Torrijos Carter, o sea La Comisión Del Canal de Panamá, brindará según su Artículo No. 3 acápite "Y" del Anexo: Salvamento Marino en Aguas del Canal".⁷

Como otro elemento constitutivo de nuestro análisis, hacemos referencia al Convenio Internacional de Aviación Civil aprobado desde el año 1952 y reconocido formalmente en el año 1979, el cual se da a conocer a través de su **Manual de Búsqueda y Salvamento aeronáutico ante la OACI**, y el resto del mundo, con lo cual se constituye una organización SAR que con el apoyo de una fuerza extranjera, estará 24 horas pendiente de la actividad aérea internacional que se realiza en nuestro espacio aéreo.

⁷ TRATADOS TORRIJOS CARTER. Anexo. Panamá, 1977.

Por otra parte y como otro elemento de apoyo a nuestra investigación, señalamos que el país es parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) "desde el año 1959, y en el año 1977 aprueba por Ley uno de los Convenios más trascendentales que en materia de seguridad a la vida ha creado la humanidad; este es el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar conocido como SOLAS, pero que ha diferencia del sector aéreo y el sector marítimo panameño, no se ha dado por uno u otro motivo un formal pronunciamiento en los servicios SAR, y por otra parte, paradójicamente, desde el año 1995 nuestro país aprueba en forma íntegra la Convención Sobre El Derecho del Mar ó Convención de Montego Bay".^o

Como otro elemento de apoyo hemos resumido de las actuales estadísticas del Servicio Marítimo Nacional una reseña de las operaciones humanitarias de búsqueda, como de rescate efectuadas en el año 1998 (Ver Anexo E), siendo importante recalcar que la no existencia del ente específico, con su debida reglamentación, ha dificultado la obtención a nivel nacional de información detallada y precisa, salvo las estadísticas de entidades como el Servicio Marítimo Nacional (SMN) y el Servicio Aéreo Nacional (SAN) que aunque de manera informal se registra en sus memorias.

^o CABRERA, Magela. Diario la Prensa. Viernes 9 de junio de 1995. pág. 41A.

2. Internacional

La Revolución industrial del siglo XIX y el resultante auge del comercio internacional, dieron base a la adopción de una serie de tratados internacionales relativos al transporte marítimo, en particular a la seguridad del mismo. Entre los temas que abarcan esos instrumentos están el arqueo, la prevención de abordajes, la señalización, SAR y otros.

Ya a finales del siglo XIX se había propuesto la creación de un órgano marítimo permanente que se encargase de esas medidas y otras que pudieran adoptarse en el futuro. El plan no se llevó a cabo, pero la cooperación internacional prosiguió en el siglo XX, con la adopción de más tratados de ámbito internacional.

Al nacer OMI en 1958, ya se habían elaborado varios convenios internacionales importantes, en particular el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1948 (SOLAS), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (MARPOL), 1954, así como tratados relativos a las líneas de carga y a la prevención de los abordajes en el mar (RIPAM).

La OMI recibió el mandato de garantizar la actualización de la mayoría de esos convenios. También se le confió la tarea de elaborar nuevos convenios a medida que las circunstancias lo exigieran.

La creación de la OMI coincidió con un período de profundos cambios en el transporte marítimo mundial, por lo que, desde un principio, la Organización tuvo que desarrollar una gran labor para elaborar nuevos convenios y garantizar que los instrumentos existentes se mantuvieran al mismo ritmo que evolucionaba la tecnología del transporte marítimo. Actualmente, tiene a su cargo 35 Convenios y acuerdos internacionales y ha adoptado numerosos protocolos y enmiendas.

El 26 de mayo de 1965 entró en vigor el Convenio Internacional para La Seguridad De La Vida Humana en el Mar (1960) Convenio que sufrirá modificaciones en 1974 para entrar estas en vigencia el 25 de Mayo de 1980.

El Convenio SOLAS, en sus dos formas sucesivas, está considerado el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión fue adoptada en 1914, la segunda en 1929 y la tercera en 1948.

El Convenio de 1960 fue la primera tarea importante que emprendió la OMI después de su creación y representó un considerable avance en lo que se refiere a modernizar los reglamentos y mantenerse al nivel de las novedades técnicas surgidas en la industria moderna.

Se tenía la intención de mantener al día el Convenio mediante la introducción periódica de enmiendas, pero en la práctica el procedimiento de enmienda previsto resultó

demasiado lento. Se vio claramente que sería imposible conseguir la entrada en vigor de las enmiendas dentro de un período de tiempo razonable.

En vista de lo anterior, se adopta en 1974 un convenio totalmente nuevo, que incluía no sólo las enmiendas convenidas hasta aquella fecha, sino también un nuevo procedimiento de enmienda encaminado a garantizar la introducción de modificaciones dentro de un período específico de tiempo y aceptablemente breve.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es especificar normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamientos son responsables de garantizar que los buques que enarboles su pabellón cumplen las disposiciones del Convenio, y en este se prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así.

Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes Inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las procripciones del Convenio.

Las disposiciones generales figuran en el capítulo I, y la más importante de ellas se refiere al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acreditan que el buque cumple las procripciones del Convenio.

Ese capítulo incluye también disposiciones para la supervisión de los buques en puertos de otros Gobiernos Contratantes.

En cuanto al Protocolo de 1978 es aprobado este Convenio el 17 de febrero de 1978 y entra en vigor el 1 de mayo de 1981, es adoptado en la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanques y prevención de la contaminación e introdujo una serie de cambios importantes al Capítulo I, en Particular las inspecciones fuera de programa y los reconocimientos anuales obligatorios, así como el fortalecimiento de las procripciones relativas a la supervisión por parte del Estado rector del puerto.

Fueron mejorados los capítulos II-I, el capítulo II-2 y el Capítulo V. Los puntos principales del Protocolo son los siguientes:

1. Se les exige a 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.
2. Se hace 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 crudo de peso muerto igual o superior a 70,000 toneladas, y en buques de 20,000 a 70,000 toneladas de peso muerto a partir del 1 de Mayo de 1985.

Entre otras mejoras, se llega a la prescripción de que

todos los buques de un arqueo igual o superior a 1,600 toneladas de arqueo bruto vayan dotados de radar, el protocolo exige que todos los buques de 10,000 o más toneladas de arqueo bruto lleven dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente entre sí.

Pasamos a editar las enmiendas que dicho convenio (SOLAS) ha sufrido desde el año 1980 y que son las más importantes y de básica atención en función de la propuesta que estamos planteando, ellas han sido:

Las Enmiendas de 1981, fueron aprobadas el 20 de noviembre de 1981 y con entrada en vigor el 1 de septiembre de 1984, esta es tal vez la enmienda más importante sean las que se refieran a los capítulos II-1 y II-2, ya que ambos capítulos han sido objeto de nueva redacción y actualización.

Las modificaciones introducidas en el capítulo II-1 incluyen las disposiciones actualizadas de la resolución A.325 (IX) sobre proscripciones relativas a las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas. Además se acordaron nuevas enmiendas a las reglas 29 y 30, a raíz del desastre del Amoco Cadiz y teniendo en cuenta el Protocolo de 1978 referente al Convenio SOLAS respecto al aparato de gobierno. se introduce el concepto de la duplicación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno en los buques tanques.

Las enmiendas de 1983, fueron aprobadas el 17 de Junio de 1983 y entrando en vigor el 1 de julio de 1986. Estas enmiendas incluyen modificaciones mejores en el Capítulo II-2

(incluidas mejoras de las enmiendas de 1981), encaminadas particularmente a incrementar la seguridad de los graneleros y los buques de pasaje.

Los cambios más extensos se refieren al Capítulo III, que ha sido objeto de nueva redacción. El Capítulo del Convenio de 1974 se diferencia poco de los textos que aparecían en Los Convenios SOLAS 1948 y 1960; las enmiendas están encaminadas, no sólo a tener en cuenta las muchas novedades técnicas ocurridas desde entonces, sino también a agilizar la evaluación e introducción de nuevas mejoras.

Las enmiendas de abril de 1988, son aprobadas el 21 de abril de 1988 y entran en vigor el 22 de octubre de 1989. En Marzo de 1987, el buque transbordador de automóviles Herald of Free Enterprise zozobró y se hundió con la pérdida de 193 vidas. El Reino Unido propuso una serie de medidas orientadas a impedir una repetición de tal suceso, y el primer conjunto de medidas fue aprobado en el mes de abril.

Tales medidas afectaron a las reglas 23 y 42 del capítulo II-1 y están llamadas a mejorar la vigilancia de puertos y zonas de carga, así como a mejorar la iluminación de emergencia.

Las enmiendas de octubre de 1988, aprobadas el 28 de octubre de 1988 y puestas en vigor el 29 de abril de 1990. Algunas de esas enmiendas fueron adoptadas como consecuencia del desastre del Herald of Free Enterprise.

Las enmiendas de 1988, aprobadas el 11 de noviembre de 1988 y entran en vigor doce (12) meses después de haber sido aceptados al menos por quince (15) Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del 50 % del tonelaje mundial (pero no antes del 1 de febrero de 1992). Este entro en vigor el 1 de febrero de 1992.

Las enmiendas de 1988 (SMSSM), aprobadas el 11 de noviembre de 1988 y puestas en vigor el 1 de febrero de 1992. La OMI inició los trabajos sobre el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima en la década de 1970, y su aplicación constituye el cambio más trascendental en las comunicaciones marítimas desde la invención de la radio.

El SMSSM ha sido implantado por etapas, entre 1993 y 1999. El concepto básico del sistema radica en que las autoridades de búsqueda y salvamento basadas en tierra, así como los buques que se encuentren en las proximidades de una emergencia, son rápidamente alertados.

El SNSSM utilizará extensamente las comunicaciones por satélite proporcionadas por INMARSAT (Convenio Internacional sobre Comunicaciones Vía Satélite), si bien hace un amplio uso de las comunicaciones radiofónicas terrestre, los equipos que se exigen a los buques variaran según la Zona en que operen. Además de las comunicaciones de socorro, el SMSSM dispone de difusión de información general sobre seguridad marítima (avisos náuticos, avisos meteorológicos e información urgente para los buques).

En cuanto a las enmiendas de 1989, estas son aprobadas el 11 de abril de 1989 y entran en vigor el 1 de febrero de 1992. Los cambios principales se refieren a los capítulos II-1 y II-2 del Convenio, que tratan respectivamente de la construcción de los buques y de la prevención, detección, y extinción de incendios.

Las enmiendas de 1990, son aprobadas en mayo de 1990 y entran en vigor el 1 de febrero de 1992. Se introdujeron cambios importantes en la manera de calcular el compartimentado y la estabilidad de los buques que transportan cargas secas. Dichos cambios son aplicables a buques de 100 o más metros de eslora construidos después del 1 de febrero de 1992.

Las enmiendas de 1991, son aprobadas el 24 de mayo de 1991 y con entrada en vigor el 1 de enero de 1994. El aspecto más importante de estas enmiendas es la total revisión del Capítulo Nro. VI (transporte de grano), que se ha ampliado para incluir otras cargas. El texto es más breve, aunque el capítulo está reforzado por dos nuevos códigos: el Código internacional sobre transporte de grano que será un instrumento de obligado cumplimiento, y el Código de prácticas de seguridad relativas a la estiba y sujeción de la carga, que solo tiene rango de recomendación. El nuevo capítulo se refiere igualmente al Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera y al Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas

sólidas a granel.

B. MARCO LEGAL

La República de Panamá adopta como Ley la Convención por la cual se creó el 6 de Marzo de 1948 a la OMI, esto bajo la Ley No. 8 del 26 de enero de 1959 (Ver Anexo E1), entrando así La República de Panamá oficialmente al conjunto de comunidades marítimas que deseosas de dar formalidad a la administración, operación y explotación de sus mares, dan un valioso paso a través de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para el logro de los Objetivos buscados.

Por medio de la Ley Nro. 62 del 4 de febrero de 1963, y la Ley Nro. 7 del 27 de Octubre de 1977 (Ver Anexo E1), la República de Panamá ratifica primero el Acta de la Conferencia y luego El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), Convenio este que nace a la Humanidad el 17 de Junio de 1960 en su primera versión y la segunda versión el 1 de Noviembre de 1974, a su vez entrando estos en vigor, la primera el 26 de mayo 1965 y la segunda el versión 25 de mayo de 1980.

Se dan así los primeros pasos oficiales del mundo y consecuentemente del Estado Panameño, para brindar el Ambiente Jurídico necesario, a fin de la Salvaguarda de la Vida Humana en nuestros mares, como en las Naves que con Bandera Panameña operan a nivel mundial.

El 27 de abril de 1979 es aprobado en Hamburgo en la entonces Alemania Federal, el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo, documento que entra en vigor el 22 de junio de 1985, la República de Panamá no es signataria de este Convenio actualmente, pero paradójicamente ratifica en forma íntegra por medio de la Ley No. 38 del 4 de Junio de 1995 "el Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar" Convención hecha en Montego Bay (Jamaica), el 10 de diciembre de 1982, quedando el Estado comprometido en la materia SAR al observar que el Convenio en su Sección 1, Artículo 98, inciso No. 2 el cual dice:

"Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de equipos de búsqueda y salvamento adecuados y eficaz, para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales".

Como indicamos la República de Panamá no es signataria del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, conocido internacionalmente como SAR, pero se presentan dos situaciones muy interesantes en materia de responsabilidad Estatal, estas son: en primer lugar Panamá es un país integrante de la OACI, esto en base a la Ley No. 52 de 1959, como al igual que se aprueba la adhesión ad referéndum de la República de Panamá, a la Convención de Aviación Civil

Internacional del 7 de diciembre de 1944 "Convención de Chicago", y en segundo lugar la República de Panamá ser integrante de la OMI y que de acuerdo a los Artículo Nro. 25 del Convenio Chicago-OACI como el 98 de la Convención de Montego Bay, se requiere que los Estados contratantes proporcionen todos los medios de ayuda que sea posible, a las aeronaves y naves que se hallen en peligro dentro de su territorio y aguas jurisdiccionales.

Las normas contenidas en el Anexo 12 al Convenio de la OACI, extiende estas obligaciones a los territorios, a las aguas jurisdiccionales de los Estados vecinos, en alta mar y áreas de soberanía indeterminada y las obligaciones por acuerdos regionales, asignando a los Estados correspondientes responsabilidades en cuanto a proporcionar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas. (Ver Anexo G).

Por otra parte respecto a la OMI, al ser Panamá signataria del SOLAS esta comprometida en función de su Capítulo V, Regulación Nro. 15 "Búsqueda y salvamento" y esta comprometida tomando en cuenta el Artículo 98 de la Ley Nro. 38 de 1995 a brindar MEDIOS ORGANIZADOS QUE VELEN POR LA VIDA DE QUIENES EN SUS AGUAS OPERAN , cuanto que cada Gobierno Contratante de este Convenio según SOLAS debe contar con señales costeras para la búsqueda de personas en peligro en la mar o cerca de la costa, aquellas colocaciones podrían incluir el establecimiento, operación y mantenimiento de tales facilidades marítimas como debe considerar en su

establecimiento la densidad del tráfico, los peligros a la navegación, pronto como lejos existan estos peligros, proporcionando adecuados medios de posicionamiento y salvamento de personas, y en cuanto a la Ley 38 de 1995 se afirma el compromiso a MEDIOS ORGANIZADOS PARA SALVAGUARDA de la vida en nuestros mares, específicamente en la materia de búsqueda y salvamento.

Actualmente el Estado Panameño en materia marítima no cuenta con dispositivos que cumplan con SAR para las labores de búsqueda y salvamento marítimo, por otro lado cuenta con medios organizados para situaciones de búsqueda y salvamento por situaciones aéreas, medios que son brindados de acuerdo a el Plan de Navegación Aérea de la OACI para las Regiones Sudamérica y Caribe (SAM/CAR) según acuerdos entre los Gobiernos de Panamá y Estados Unidos de América, por la Fuerza Aérea de este último país, con la colaboración de la Dirección de Aeronáutica Civil de la República de Panamá. El Centro coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) esta localizado en la base de la Fuerza Aérea de Howard y opera las 24 horas del día.

Contando pues con el instrumento Jurídico (Ley Nro. 38 del 4 de Junio de 1995 "Artículo Nro 98") se propone La Reglamentación de El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo en aguas Territoriales Panameñas, reglamentación que cuenta con el apoyo de el actual Sistema de Búsqueda y Salvamento aeronáutico (SAR), como la estructura de modelos

internacionales que en forma paulatina, han ido desarrollando la doctrina y nomenclatura de organización, necesaria para los arribos de Planes Nacionales en la materia.

Ofrecer asistencia a alguna nave o persona peligrando en la mar observando la historia, siempre ha sido esto reconocido por la gente de mar como una normal práctica y tradicionalmente como una obligación moral. Esta obligación le es dado su estatus legal, al quedar incorporado en la Convención del Derecho del Mar. Hoy día, dando seguimiento al teatro internacional el tema contiene todos los requerimientos legales y bibliográficos para que la gente de mar brinde esa asistencia, a naves, aeronaves y personas en peligro en la mar dando fe de ello están los siguientes documentos:

- a. La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en base a Leyes referentes a la asistencia y el salvamento en el mar (Bruselas 1910).
- b. La Convención Internacional para La Seguridad a la Vida Humana en la Mar (SOLAS, desde 1914).
- c. La Convención Internacional de Búsqueda y Salvamento marítimo (Hamburgo, 1979).
- d. La Convención de Naciones Unidas (ONU) para El Derecho del Mar. (Montego Bay, Jamaica 1982).

En referencia a la Convención de Bruselas, "Todo Capitán esta comprometido, sin poner en situación de peligro su tripulación y pasajeros a rendir asistencia a toda nave, aun cuando este sea enemigo, encontrándose en el mar en peligro o

cerca a la perdida".

Las disposiciones en la Convención de Bruselas ha estado apoyada por la Convención SOLAS desde 1914. La Regulación No.10 de el capítulo V detalla la obligación sobre el Capitán quien recibe la señal de peligro de alguna fuente, sea esta de un Buque, Aeronave o nave que este en peligro y como también especifica el procedimiento el cual debe ejecutarse para el seguimiento y control del hecho.

La Regulación No. 15 de este mismo Capítulo desde 1948 a requerido que cada Estado contratante, establezca la operación y el mantenimiento de facilidades de seguridad como la demanda de practicas y la proporción de medios adecuados, como la ubicación de personas para la búsqueda. Los Gobiernos contratantes a la Convención SOLAS están sujetos a crear información asequible concerniente a la existencia de facilidades para el salvamento y cambios planificados.

El Convenio SAR, expone los medios que la Convención SOLAS provee para el cumplimiento de el Artículo No. 98 de La Convención del Derecho Del Mar, la cual dice:

- "1. Todo Estado exigirá al Capitán de un buque el que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros.
 - a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

- b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;
 - c) En caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.
2. Todo Estado ribereño fomentara la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de Búsqueda y Salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales."

Pasamos a exponer detalladamente, los elementos Jurídicos por los cuales nuestro Estado esta comprometido desde el inicio de la República (1903) a nuestra fecha, para la prestación de servicios de salvamento marítimo; es así que por medio del Artículo No. 17 de nuestra Constitución Política de 1972, se tiene que:

"Las Autoridades de la República están instituidas para proteger en su vida, honra y bienes a los nacionales donde

quiera se encuentren y a los extranjeros que estén bajo su jurisdicción asegurar la efectividad de los derechos y deberes individuales y sociales, y cumplir la Constitución y la Ley."⁹

Hacemos virtual referencia a los extranjeros en el citado artículo de nuestra Constitución Política por el hecho de que en función del gran volumen de ciudadanos nacionales y extranjeros que cruzan el Canal Interoceánico, y que según el Reporte Anual 1997 de la Comisión del Canal de Panamá, alcanzó un total de trece mil ciento cincuenta y ocho cruces "(13,158)"¹⁰ por la vía acuática en dicho año.

La referencia expuesta anteriormente nos indica que "un cuarto de millón de seres humanos transitan nuestras costas"¹¹, ellos están obligados a cumplir con nuestras Leyes, y en función del fundamento jurídico antes descrito (Constitución Política), que coincide ampliamente con el Tratado del Canal de Panamá, existen responsabilidades de la salvaguarda de sus vidas.

"El análisis antes descrito lo efectuamos con el firme interés de sustentar un deber histórico de nuestro Estado, a dar pasos en el desarrollo del tema de tesis, hablamos de un cuarto de millón de seres humanos surcando nuestro espacio

⁹ FABREGA, Jorge. Constitución Política de la República de Panamá. Editorial Alvarez. Panamá, 1995, Pág. 6

¹⁰ COMISION DEL CANAL DE PANAMA. Annual Report, 1997, pág.80

¹¹ Ibidem. pág. 87

acuático territorial, esto no incluyendo nuestro pequeño pero muy importante servicio de cabotaje y pesquero, recordando que este último generó anualmente en divisas al Estado, dentro del orden de los 50 a 80 millones de dólares durante los últimos cinco años."¹²

Otro punto en nuestro marco legal es la Ley No. 8 del 26 de Enero de 1959, por medio de esta se aprueba el ingreso de nuestro Estado a la Organización Marítima Internacional (OMI), Convenio que es Firmado en Ginebra (Suiza) el 6 de Marzo de 1948 y que en forma casi consecutiva, la República por medio de la Ley No. 52 del 30 de Noviembre de ese año, se ratifica como signatario del Convenio de Aviación Civil Internacional, Convenio Firmado en Chicago (Estados Unidos de Norte América) el 7 de Diciembre de 1944, entrando en Vigencia en la República de Panamá el 18 de Enero de 1960.

Se hace referencia a la OACI en nuestro estudio, por el hecho de ser una entidad que paralelamente a la OMI han mantenido y mantienen desde la II Guerra Mundial, una preocupación total por velar plenamente en la garantías de la vida humana, que utiliza sea cual sea el motivo los medios aéreos ó marítimos en el mundo, teniendo la oportunidad de desarrollarse ampliamente en nuestro país desde el punto aeronáutico, por el empeño de autoridades y el apoyo de una Fuerza extranjera.

¹² CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA DE PANAMA. Panamá en Cifras. 1997, pág. 69.

Son así ratificados por Ley los primeros Acuerdos Internacionales por parte del Estado panameño, respecto al conjunto de naciones del mundo, que interesadas en la búsqueda de la estandarización de normas y procedimientos, se vela por la Seguridad de la Vida Humana, tanto en el aire como en la mar.

Luego del ambiente Jurídico en aras de la seguridad de la vida en el campo marítimo, ambiente que se vive oficialmente desde la década de los cincuenta, se dá internacionalmente otro evento con repercusiones marinas, la VI Conferencia de Comandantes y Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas, que reunidas en Lima (Perú) en el mes de Mayo de 1966, al debatir el tema referente al "Rol de las Fuerzas Aéreas Americanas en las Operaciones de Búsqueda y Salvamento", se concluye que era altamente deseable que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establecida por el Convenio de Aviación Civil Internacional convocase a una reunión, y proceder a la pronta adopción de un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, entre los Estados Americanos.

Se considera lo anterior y luego de un análisis interno en dicha Conferencia, se concluyó que tomando en cuenta que todos los Estados Americanos eran Estados Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, y cuyo Artículo 25, 37, 38 y 44, tratan sobre aeronaves en peligro; y puesto que debe haber amplia cooperación entre los Estados Americanos

para la provisión del Servicio de Búsqueda y Salvamento en América, sea esta cooperación, bien ofrecida o solicitada, debe planearse de conformidad con las disposiciones pertinentes en los Anexos 9, 11 y 12, al Convenio de Aviación Civil Internacional, a los Procedimientos para los servicios de Navegación Aérea, Reglamentación del Aire y servicios de Tránsito Aéreo.

Se llega, luego de los análisis descritos a un Acuerdo Multilateral de Búsqueda y Salvamento, acuerdo que abocaba a cada Estado parte, a tomar las medidas necesarias para realizar las Operaciones de Búsqueda Y Salvamento en su respectivo Territorio y aguas jurisdiccionales, incluyendo el espacio aéreo, como establecer los detalles para facilitar su participación en la realización de operaciones combinadas de Búsqueda y Salvamento, en la medida de lo practicable.

El acuerdo antes descrito (SAR) es abierto a la firma el 10 de Mayo de 1973 en Lima Perú, y entra en vigencia el 11 de agosto de 1973, pasando a ser Ley de nuestra República por medio de la Ley No. 14 del 27 de Octubre de 1983, con entrada en vigencia nacional a partir del 18 de febrero de 1985.

Por medio de la Ley No. 7 del 27 de octubre de 1977, nuestro Estado se compromete con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS, 1974), dándose otra muestra formal Internacional del interés Estatal en la materia, intención que se le dá el marco Reglamentario desde el Sector Aéreo como se indica en páginas anteriores en

el año 1979 (con el primer Reglamento de Búsqueda y Salvamento) por medio del cual se declara como representante de esta labor (SAR-AEREO) a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica ubicada en nuestro país, y que hasta el 31 de diciembre del año 1999 según los Tratados Torrijos-Carter, estarán presentes en este, con un Sub-centro de búsqueda y salvamento en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert, a cargo de la Dirección de Aeronáutica Civil (DAC).

En el campo marítimo nuestro país aún no es signatario de la Convención de Búsqueda y Salvamento Marítimo SAR (1979) de la OMI, pero este compromiso se adquiere formalmente en el año 1995, con el Artículo No. 98 Parágrafo No. 2 de la Convención del Derecho del Mar o Montego-Bay de 1982, el cual dice:

"Todo Estado ribereño fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz para garantizar la seguridad marítima y aérea y, cuando las circunstancias lo exijan, cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales."¹³

Esta Convención hoy es Ley de nuestra República a partir del año 1995 a través de la Ley 38 del 4 de Junio de 1995 previamente descrita.

¹³ COMISION MARITIMA NACIONAL. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Edición Junio 1997, pág. 50.

En la actualidad los servicios de Búsqueda y Salvamento marítimo (SAR), son brindados sin regulación específica y apoyo económico directo "dada su importancia" por el Servicio Marítimo Nacional y con el apoyo irrestricto, si las razones lo exigen y como de contar con el equipo operativo en ese momento específico por el Servicio Aéreo Nacional, entidad que según sus actuales funciones tiene deberes también para con este tipo de operaciones, importante es describir que ambas entidades fueron Oficialmente organizadas por la "Ley 20 del 29 de septiembre de 1983"¹⁴ cuando se creó las Fuerzas de Defensa de la República, ambos estamentos se creaban como un cuerpo de apoyo a las Fuerzas terrestres de esta institución y bajo la Jefatura o Dirección del G-3 de la Comandancia General de esa institución.

La mencionada Ley 20 de 1983 por la cual se creó Las Fuerzas de Defensa de la República, en su fundamento de Ley "La Fuerza Pública", fue reorganizada por El Decreto No. 38 del 10 de febrero de 1990 bajo algunas de las siguientes consideraciones, consideraciones que son importante mencionar y resaltar, por ser fundamento en nuestras Conclusiones, lo cual dice:

"Que es clamor de la mayoría del pueblo panameño la exigencia de que no exista ejército nacional y que desaparezcan los vestigios de militarismo con su secuencia

¹⁴ MORGAN & MARINETTI. Fuerzas de Defensa de Panamá. Editorial Sipimex Ltda. 1987. pág. 29

de violaciones a los derechos humanos, de represión a la población de irrespeto a la voluntad popular y a las instituciones democráticas previstas en nuestra constitución y sobrecarga el erario público. Que es obligación del Estado Panameño proteger la vida, honra, de los nacionales donde quiera que se encuentren y de los extranjeros que estén bajo su jurisdicción, al igual que garantizar la Seguridad Pública como la Defensa Nacional."¹⁵

Subrayado el concepto jurídico honra de los nacionales donde quiera que se encuentren y de los extranjeros, que como indicamos anteriormente son el fundamento del tema de estudio, estos elementos son la herramienta con la cual se sustenta, que con el elemento humano existente, el equipo mecánico que se tiene y la temática jurídica que posee el Estado, se tiene así los elementos básicos para brindar en nuestro territorio marítimo, un foro estratégico controlador, supervisor y protector de la vida humana, en nuestras aguas.

Pasamos a describir la responsabilidad de estos dos entes públicos (SMN y SAN) en función de su actual fundamento legal de operaciones, los Artículos No. 9 y No. 10 del citado Decreto No. 38 de 1990, dice:

"ARTICULO NOVENO: El Servicio Aéreo Nacional tendrá funciones específicas de transportar por aire, en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socio económico

¹⁵ GACETA OFICIAL No.21479, Martes 20 de Febrero de 1990, págs. 11, 12 y 13.

del Gobierno Nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación por razón de desastre aéreo, marítimo ó natural."

"ARTICULO DECIMO: El Servicio Marítimo Nacional tendrá las funciones específicas de transportar por mar en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socio económico del Gobierno Nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación por razones de desastre aéreo, marítimo o natural. También tendrá las funciones de policía marítima, especialmente en prevención de la piratería, la pesca ilegal, el contrabando, y la inmigración ilegal, en apoyo a las dependencias correspondientes."

Los servicios SAR marítimos de nuestra República, como se ha indicado son brindados jurídicamente por el Servicio Marítimo Nacional y el Servicio Aéreo Nacional, desde el punto de vista Jurídico esta es la realidad, pero en materia operativa la realidad es otra, actualmente los dos servicios Marítimo y Aéreo no cuentan con el equipo adecuado de acuerdo al "Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM)"¹⁶ su personal mantiene un nivel de entrenamiento medio y sus problemas fundamentales, luego de encuestar a funcionarios de mando administrativo y operativo, pueden ser resumidos en los siguientes puntos:

¹⁶ Entrevista al Lic. René Zapata (Asesor SAR Unit Rescue USAF), Octubre 1995, pág. 2

- a) Escasez económica y aumento de su flota en los últimos años, esto en función de su presupuesto actual.
- b) "Un no estable y programado mantenimiento preventivo a las naves".¹⁷
- c) Un nivel de Entrenamiento a su personal, que no goza de programación adecuada dada la importancia de sus funciones y las limitantes antes descritas.

En visita a los diferentes puestos de dicha entidad se encuentra una realidad, esta es la existencia del apoyo Ministerial y Directivo para el mantenimiento del equipo, "pero esto no ha podido vencer una realidad administrativa que afecta el rendimiento de las instituciones que como esta requieren de acceso inmediato a recursos económicos cuando la situación lo exige, esto por una parte; por otra parte, los largos procedimientos administrativos de pago a bienes y servicios recibidos por dichas instituciones de la empresa privada y otro punto los ajustados recursos con que se mantienen, en función del compromiso que tienen en nuestros dos océanos".¹⁸

Es merecedor subrayar que en base al proceso actual de desarrollo Estatal, se ha puesto en ejecución la "reglamentación del proceso de contratación directa,

¹⁷ MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA. Memorias. 1995, pág.68.

¹⁸ THE PANAMA NEWS, Diciembre 17-3, 1991, págs. 3.

implementado desde Enero de 1996¹⁹, esto ha mejorado el rendimiento operativo de sus naves, pero a su vez se siñe otra problemática, esta es la fuga de personal ó rotación a otros puntos del sector (marítimo o aéreo) en busca de mejores beneficios sociales.

Todos los puntos antes descritos, serán analizados en otros capítulos, pero es importante que sean enfocados como la razón parte del problema. Desde el inicio de nuestra presentación, como desde un concepto positivo, se a buscado brindar un ambiente de reflexión que interceda en la visualización de las razones anexas, que han imposibilitado a la fecha, que entre las instituciones mencionadas no se cuente con servicios de búsqueda y salvamento, ello con todo el apoyo y soporte reglamentario y logístico, que permita su desarrollo en beneficio del país y la comunidad marítima internacional.

C. INSTITUCIONES RELACIONADAS A LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO

Pasamos a enunciar las instituciones relacionadas con la búsqueda y el salvamento marítimo, como a la vez enunciar el fundamento por la cual fueron creadas, logrando definir ampliamente así, la función que juegan cada una dentro de los elementos comparativos que estaremos utilizando para la

¹⁹ CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA, Dirección Nacional de Control Fiscal, Ley No. 56 de 27 de Diciembre de 1995. pág. 1

proposición de la reglamentación del tema en estudio, pasamos a citarlas:

1. El Servicio Marítimo Nacional. Institución creada por el Decreto 38 del 10 de febrero de 1990, la cual en su Artículo No. 10 define las funciones que la comprometen en la materia de estudio.

2. El Servicio Aéreo Nacional: Institución creada por el Decreto 38 del 10 de Febrero de 1990, la cual en su Artículo No. 9, define las funciones que la comprometen ampliamente en la materia de estudio.

3. Dirección General Consular y de Naves: Institución creada por medio de la Ley No. 2 del 17 de enero de 1980, que es derogada en cuanto de la existencia del ente la anterior, por el Decreto Ley No. 7 de 1998, pasando a ser parte de la Autoridad Marítima Nacional como la Dirección de Marina Mercante, en su esencia mantiene sus funciones de responsabilidad ante la actividad mercante a nivel nacional, claramente identificable en su artículo 30, Acápito 7, que dice:

"Hacer cumplir sobre los buques de registro panameño, las normas legales nacionales y aquéllas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad de la navegación, la seguridad marítima y la prevención y el control de la contaminación del mar."

Es importante señalar que el artículo 3, Acápites 3 de la Autoridad Marítima Nacional textualmente dice:

"Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes".

4. La Dirección de Aeronáutica Civil: Institución autónoma que es creada por el Decreto No. 13 del 22 de enero de 1969, declarándola como una entidad autónoma, derogando los Artículos No. 4, 5, 6 y 36 del Decreto Ley No. 19 del 8 de agosto de 1963, que luego por medio de La Ley 27 del 28 de febrero de 1973 es reformado el acápite L del Artículo No. 14, del Artículo No. 15 y se adiciona un Artículo al Decreto No.13, y por último, en base a la Ley No. 9 del 7 de Junio de 1991 se modifican los Artículos 9 y 21 del Decreto No. 13 del 22 de enero de 1969, con el objetivo de:

"Desarrollar y Regular el Sistema de Aviación Civil en Panamá en beneficio del transporte aéreo, nacional e internacional para responder eficazmente a las necesidades que regula la aviación Civil Internacional."

5. Comisión del Canal de Panamá: Agencia Federal de los Estados Unidos de Norte América encargada de la Administración

del Canal de Panamá, esta nace por medio del Tratado del Canal de Panamá "Tratados Torrijos-Carter" firmados el 7 de Septiembre de 1977, estipulando en su Artículo III sobre el Funcionamiento y Dirección, parágrafo 3ro. del Tratado, que dicha entidad pasará a ser la Autoridad del Canal de Panamá el 1 de Enero del año 2000, esto según Título Constitucional No. XIV creado en 1996, Autoridad Organizada por la Ley No. 19 del 11 de Junio de 1997.

6. **Centro de Búsqueda Y Salvamento (Base Aérea de Howard):** Organización de la Fuerza Aérea De los Estados Unidos de Norte América, ubicada en la Actual Base Aérea Howard, en las riberas del Canal de Panamá, aquí se mantiene el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC), centro que en función de el Tratado Torrijos-Carter, es una de las Agencias Federales del Gobierno de Los Estados Unidos de Norte América que brinda soporte y apoyo entre otras agencias a la operatividad de la vía acuática y apoyo humanitario a solicitud de la República de Panamá, esta unidad brinda los Servicios SAR en la Región de Información de Vuelo Panamá, de acuerdo con el Plan de Navegación Aérea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

7. **Sistema Nacional de Protección Civil:** Entidad estatal que con carácter humanitario se crea por medio de la Ley No.22 del 15 de noviembre de 1982, y en su Artículo No. 1, dice:

"Crease el Sistema Nacional de Protección Civil como un Organismo estrictamente

humanitario, con personería Jurídica propia, adscrito al Ministerio de Gobierno y Justicia".

Las siete entidades que acabamos de enumerar, al igual que describir el fundamento por el cual participan en el cumplimiento de la actividad en estudio, juegan un papel importante para nuestra propuesta (la reglamentación de los Servicios SAR), en el análisis de su función, ya que cada una de ellas en la actualidad participa del tema, y es importante definir su grado de participación, dado los pasos que utilizaremos para nuestro sustento en las conclusiones.

En el Capítulo III tendremos la oportunidad de ver ampliamente como el Estado Español, organiza sus controles marítimos y establece un Plan Nacional de Salvamento, lográndose conformar una determinada organización SAR y reglamentar esta, partiendo de medios dispersos, caso similar a nuestra realidad.

De las anteriores puntualizaciones, es por lo cual fundamentamos que estas instituciones juegan un papel determinante en la reglamentación del tema de estudio, y al darse en la realidad una interacción constante entre ellas, como la participación en eventos de orden nacional e internacional en forma conjunta (Seminarios y Congresos) se sustenta el análisis detallado de sus limitaciones, sus potenciales y requerimientos para la efectiva participación en un programa o propuesta como la de estudio.

D. SITUACION ACTUAL DE LAS FUNCIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Como elemento de referencia y para poder analizar la situación actual de nuestros servicios SAR marítimos, es básico recordar, que nuestro país no es signatario de la Convención SAR de 1979, pero como anteriormente fue expuesto, la República de Panamá ratifica en forma íntegra la Convención de Montego Bay o de Derecho del Mar en Junio de 1995, y en su artículo No. 98, Acápito 2 es expuesto el compromiso que hemos adquirido en materia SAR (SEARCH AND RESCUE).

Las funciones propiamente de Búsqueda y Salvamento Marítimo, en nuestro país actualmente no gozan pues de una planificación o reglamentación establecida, sí bien hay la evidencia jurídica de la responsabilidad que se le ha dado al tema, como es el Decreto No. 38 de 1990 que crea los Servicios Marítimos y Aéreo previo esto, a la ratificación del Convención del Derecho del Mar como compromiso internacional del Estado, es real también que no existe una coordinación (reglamento) que garantice un esfuerzo que cumpla con los estándares que exige la OMI, como materia en sí.

Actualmente no se cuenta con la información pública de las acciones a tomar ante un evento en nuestras aguas, esto por una parte nos preocupa y conlleva a identificar cuales son los reales dispositivos que se mantiene, y se logra constatar que efectivamente las dos instituciones que mantienen la

alerta en el tema son el S.M.N. y S.A.N., con el apoyo irrestricto de Intelmar-radio, pero por otra parte llama poderosamente la atención que dichas instituciones pese a sus limitaciones y carencia de un procedimiento acorde internacional, prestan la labor con medios dispersos y si las condiciones del mismo son óptimas, pero ello no garantiza el cumplimiento de respuesta del Estado ante la ocurrencia de un evento desastroso en nuestras costas.

Deseamos así dar una muestra de la expectativa que nos lleva a sustentar nuestro tema, pero de caras a presentar la realidad existente y que el Estado a reconocido a través de entidades como la Comisión Marítima Nacional ampliamente expuesto en sus resúmenes (1997), actualmente tanto el soporte logístico como el soporte reglamentario de las instituciones señaladas como las ejecutoras en el tema, las mantienen carentes de una capacidad de respuesta real y efectiva, tanto a la actual actividad mercante y de cabotaje con la salvedad de que se reconoce el esfuerzo que brindan entidades como el Servicio Marítimo Nacional y El Servicio Aéreo Nacional, brazos ejecutores de esta actividad.

Pasamos a exponer una serie de interrogantes que sintetizan nuestra evaluación de la situación actual en funciones SAR, con la definición de existir toda la infraestructura técnica naval y aérea de la unidad de rescate de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norte América, pero ello; primero esta supeditado al Tratado del Canal de

Panamá y segundo nuestro país como soberano ha aceptado compromisos marítimos (Convenios) y hasta tanto no sea legislada o reglamentada la materia (como si lo ha efectuado en materia aeronáutica), no puede sustentarse como responsables de esta función dentro de nuestro país a los Estados Unidos de Norte América, el 1 de enero del año 2000.

Las Interrogantes que mantenemos darán claramente a definir, por una parte la situación en que nos encontramos tomando como referencia o base sustentatoria los medios existentes, y los compromisos actuales, tanto con El Convenio del Derecho Del Mar, como Las enmiendas al SOLAS o SMSSM que entraron, en vigor el 1 de febrero de 1999, siendo los medios existentes los siguientes:

2.1. Puestos de escucha existentes a nivel nacional.

Oficialmente sólo Intelmar-radio, empresa del grupo Cable & Wireless pero a la fecha no cuenta con el equipo de acuerdo al SMSSM, y su posición oficial referente al tema no goza de publicidad o conocimiento público.

2.2 Naves de Largo Alcance (patrulleras).

El S.M.N. mantiene naves en Puerto Cristóbal, Puerto de Rodman, Puerto Pedregal y Puerto Mutis, pero su autonomía, velocidad y operatividad restringen su capacidad de respuesta segura y constante ante una emergencia.

2.3. Aeronaves de ala rotativa (helicópteros).

Capaces de cumplir con operaciones de salvamento marítimo. Cuenta el Servicio Aéreo con el equipo, pero ante una emergencia se señan elementos internos que limitan su capacidad de respuesta inmediata como lo son: grúa de rescate, salvavidas, balsas, autonomía de vuelo y capacidad de carga.

Es importante definir que el tema ha sido visto con anterioridad en diferentes eventos a nivel nacional, pero al no existir un resumen u obra previa que es hoy lo que exponemos a las autoridades y al público, ha sido infructuosa una referencia bibliográfica nacional, la forma de poder censar ello fue tanto con el apoyo o anuencia de las autoridades de las entidades antes descritas (SMN, SAN), como por visitas de campo y entrevistas a sus funcionarios.

Por una parte hablar de los Servicios SAR existentes, es hablar de los Servicios que el Estado panameño ha brindado y brinda en concepto de apoyo humanitario, al igual que por otra parte a brindado la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica y quienes oficialmente desde el año 1979, han puesto a la disposición los servicios de su Unidad de Rescate, siendo digno e importante subrayar que a esta unidad (Unit Rescue), al inicio de la exposición fue evitada su mención, por el hecho de buscar la separación de deberes del Estado panameño, de servicios que el recibe en concepto humanitario por un Estado extranjero.

Los servicios prestados por La Unidad de Rescate de

Howard de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norte América, han sido y son definitivamente un engranaje que como agencia de apoyo al Canal de Panamá, ha impulsado al desarrollo de la actividad marítima, recordemos que esta Unidad forma parte del Plan SAR aeronáutico Norte Americano y que cumple con las exigencias internacionales de la OACI, y que al estar integrado a una red internacional, goza de autorización a suplir las necesidades panameñas de SAR aeronáutico, que apoya formalmente a los servicios panameños de SAR aeronáuticos, pero a su vez sirve a los servicios de SAR marítimos cuando esto es solicitado. Lo anterior generalmente se practica a través de los Servicios Marítimo o Aéreo de darse la no tenencia de equipo en condiciones.

Hacer frente a la realidad, implica estudiar a fondo la situación y en forma muy responsable contemplar que a escasos 9 meses, esta unidad saldrá de nuestro territorio y de querer suplir este servicio de apoyo "que aún actualmente brindan nacionales con el apoyo de Fuerzas de los Estados Unidos", entonces se requiere de la activación de un Plan que a alto nivel y en forma profunda e inmediata, analice el beneficio social que se cubre actualmente en forma separada y paralelamente cuando las limitaciones lo exigen, requiriéndose la reglamentación propuesta para la conformación de un ente unilateral o bilateral por parte del Estado, pero no descuidando responsabilidades importantes como Estado marítimo.

CAPITULO II
METODOLOGIA Y ANTECEDENTES

A. METODOLOGIA

Generar una propuesta dentro del campo marítimo, ha implicado el estudio de todas y cada una de las cualidades que un contexto cosmopolita puede presentar, es así que luego de planteada una supuesta problemática, hemos tenido que ir despejando todas y cada una de las múltiples preguntas o cuestionamientos, que implica analizar un planteamiento hasta convertirlo en un proyecto y por último darle los recursos constitutivos (sociales, jurídicos, políticos y económicos), para que así luego pase a ser una Propuesta Pública de Tesis.

Nuestro tema hoy propuesto, nace con el interés de que el Estado en su vía al desarrollo, y como un polo futuro de desarrollo marítimo mundial, cuente en forma paralela con herramientas técnicas y prácticas que proteja su principal recurso, el humano, recurso que se desenvuelve en nuestras aguas ya sea esto por trabajo, por turismo u en otra actividad de las múltiples que se dan en la vida marítima.

A la vez de un compromiso y una responsabilidad siendo ineludible que el mundo contemporáneo cada día exige más y mejores estándares a los Estados marítimos, ello a través de Convenios como lo son el SOLAS, SAR y el de Derecho del Mar, Estados que de estar interesados en la explotación tanto de estos recursos, como en explotar a los múltiples recursos que participan en sus espacios acuáticos, deben de brindar las

condiciones mínimas de seguridad, consecuentemente minimizando los perjuicios y riesgos a la comunidad marítima nacional e internacional.

Ha sido planteado que el tema cuenta con importancia del orden económico, lo anterior observable en las divisas que han registrado los indicadores económicos del tema servicios portuarios, cruces en la vía acuática y exportaciones, en la década de los 80 es cuando se da la creación de entidades para el apoyo del Sector Marítimo en nuestro país, al igual que se dió la reversión según los tratados Torrijos-Carter de los Puertos Internacionales en los extremos Sur y Norte de la vía interoceánica (Cristóbal y Balboa) con la consecuente formalización de una actividad económica pujante en beneficio de las divisas que hacia el Estado se generan.

Referente al efecto social de nuestro tema en estudio, es determinante como será someramente expuesto en capítulos posteriores, que la labor desarrollada desde el punto de vista humanitario por el Servicio Marítimo Nacional, Servicio Aéreo Nacional y el apoyo determinante de la Dirección de Aeronáutica Civil a través de la Unidad de Rescate de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América apostada en la Base Aérea de Howard, ha tenido un valor sin precedentes para las comunidades que habitan el sector costero, sin mencionar los soportes de emergencia a la actividad de cabotaje y mercante cuando la situación lo ha exigido.

Para el análisis de las funciones fue utilizado el método de encuestas, encuestas que nos llevaron a apoyar nuestras conclusiones, ello con un aproximado de cien (100) ciudadanos que pueblan las áreas de Chimán, Gonzalo Vasques, Brujas (Distrito de Chimán), La Esmeralda, y Pedro González (Distrito de Balboa). Al ser encuestados dieron su confianza a las dos instituciones nacionales descritas, pero a su vez reconocieron que de el Servicio Aéreo o Marítimo no poder dar respuesta a una evacuación por la carencia de equipo operativo en el momento específico o condiciones del tiempo, acudirían a llamar a la Unidad de Rescate de Howard, esta respuesta se da por en primer lugar, el excelente prestigio de la unidad extranjera y en segundo lugar, por la excelente labor efectuada a través de los años por este componente de la Fuerza Aérea de Los Estados de Norteamérica, apostados en nuestro territorio.

El anterior análisis lo hemos efectuado solamente ~~trando~~ referencia de un componente de los servicios ellas son las evacuaciones aeromédicas (MEDEVAC) que actualmente se efectúan, otro servicio determinante lo han sido los servicios que prestan el SAN y SMN en coordinación con La Unidad de Rescate de Howard (USAF) al tránsito del Canal de Panamá y que se desplaza en nuestras aguas y por último en operaciones de búsqueda y Salvamento, punto que al ser el de estudio describiremos con modelos internacionales a exponer en

capítulos posteriores.

Otra característica metodológica utilizada en el desarrollo de nuestro tema de estudio, es la determinación de los objetivos, los cuales fueron clasificados de acuerdo a la necesidad básica imperante, estos objetivos fueron subdivididos en: generales, operacionales y específicos, ellos nos han permitido establecer las prioridades a desarrollar para la implementación de un marco reglamentario, que defina las necesidades reales, que exige nuestra propuesta.

Como etapa crítica hemos propuesto el planteamiento de hipótesis, que nos apoyen a describir los puntos prácticos a desarrollarse como a eliminar los que por análisis continuo, fueron verificados como de difícil cumplimiento o de insubsistencia económica y de ejecución, para el Estado panameño.

B. ANTECEDENTES METODOLOGICOS

1. Desastres Ocurridos de Connotaciones Nacionales e Internacionales

Pasamos a exponer un resumen de los accidentes o eventos más sobresalientes en el desarrollo de la historia marítima nacional como internacional, brindamos pues en forma práctica y sin entrar en detalles una panorámica de eventos que han

sacudido la opinión pública, como a las organizaciones de estudio y otras paralelas; las cuales siñen hoy día sus metas, en base a las experiencias vividas por otras organizaciones que mencionaremos, estas son:

	Nombre de la Nave	Año del Evento	Pérdida de Vidas
1.	Titanic	1912	1500
2.	Herald Free Enterprise	1987	193
3.	La Fierte Gonaviene (Ver Anexo H)	1997	500

Aeronaves Caídas al Océano

1.	"757-200 Aeroperú (Perú)" ²⁰ (Ver Anexo I)	1996	70
2.	"Tupolev-154 Starlifyner C-141 (Ciudad del Cabo Africa del Sur)" ²¹	1997 1997	24 9
3.	"Super Puma AS 332 (Oslo, Noruega)" ²²	1997 1997	12

2. Eventos (Hundimientos y Varadas) que han Afectado a la Humanidad Tanto por Reacciones SAR como por la Contaminación Marina Causada

	Nombre de la Nave	Año del Evento	Pérdida de Combustible en
1.	Torrey Canyon	1967	119.000 Tnls.
2.	Wafra	1971	65.000 Tnls.

²⁰ DIARIO CRITICA LIBRE, 3 de octubre de 1996. pág. 40

²¹ DIARIO LA PRENSA, 15 de septiembre de 1997. pág. 1

²² DIARIO LA PRENSA, Martes 9 de septiembre de 1997. pág. 12

3.	Metula	1974	53.000 Tnls.
4.	Jacob Maersk	1975	80.000 Tnls.
5.	Urquiola	1976	108.000 Tnls.
6.	Hawaiian Patriot	1977	99.000 Tnls.
7.	Amoco Cadiz	1978	227.000 Tnls.
8.	Independenta	1979	93.000 Tnls.
9.	Atlantic Empress	1979	280.000 Tnls.
10.	Castillo de Beliver	1983	257.000 Tnls.
11.	Assimi	1983	53.000 Tnls.
12.	Nova	1985	70.000 Tnls.
13.	Odyssey	1988	132.000 Tnls.
14.	Shark 5	1989	80.000 Tnls.
15.	Exxon Valdez	1989	37.000 Tnls.
16.	ABT Summer	1991	260.000 Tnls.
17.	Haven	1991	140.000 Tnls.
18.	Aegean Sea	1992	72.000 Tnls.
19.	Katina P	1992	72.000 Tnls.
20.	Braer	1993	85.000 Tnls.

21.	North Island (San Antonio, Chile) (Ver Anexo J)	1997	6.000 Fertilizante
22.	Evoikos (Chipre) (Singapur) (Ver Anexo J)	1997	1.200.000 litros (Petróleo)
23.	Orapin global (Singapur) (Ver Anexo J)	1997	250.000 litros (Petróleo)

3. Hundimientos o Colisiones en Aguas Nacionales

Nombre de la Nave	Año del Evento	Tipo/Vidas
1. Moto Nave San Antonio	1991	*/19s/2r
2. Shelby Star	14/12/94	*/ 9s/2d
3. Colón III	106/01/94	*/16s/
4. Moto Nave Orinoco/Neat Yoy	1994	**/25s
5. Esmeralda Express	1994	*/ 4s/3d
6. Strike Force II	1995	*
7. Moto Nave Almirante	1996	*
8. Moto Nave Niño Mauricio	1996	*/25s/3d
9. Velero Dragon Wind	1997	*/ 3s
10. Moto Nave Alejandrina	1997	*/ 3s/2d

Descripción:

- * Hundimiento
- ** Colisión
- s Vidas Salvadas
- r Cuerpos rescatados
- d Desaparecidos²³

²³ CENTRO DE OPERACIONES NAVALES. Estadística. 1997. págs.1, 2.

Luego de haber expuesto en el último párrafo, diez (10) de los casos de Búsqueda y Salvamento (SAR) más sobresalientes atendidos por los entes descritos S.M.N.y S.A.N., queda establecido que las labores en una forma no reglamentada a nivel estatal se están desarrollando, motivo por el cual sustentamos la necesidad de un análisis en forma específica y comparativa, primero lo efectuaremos con un caso nacional y luego con dos casos internacionales, uno ocurrido en la República de Haití y el otro ocurrido en el Sur de Africa (Suráfrica), permitiéndonos reflexionar ello en función de la tragedia y el dolor que puede vivir un Estado, de no contar con elementos que disminuyan la posibilidad de situaciones incontrolables, al no tenerse las previsiones nacionales.

Pasamos a citar pues tres hundimientos que con características muy particulares, han ocurridos uno en aguas nacionales, el segundo como se enunció en Haití y el otro en aguas de Africa del Sur, ocurriendo todos en la presente década y siendo la situación ocurrida la siguiente:

"Día Domingo 4 de diciembre de 1994, el mal tiempo azota las costas del Caribe Panameño, la nave SHELLBY STAR nave Hondureña de 82,27mtrs. de eslora, manga de 12.60 mts. navegaba de Puerto Cristóbal con rumbo a Puerto Cartagena (Colombia), transportando 2,900 toneladas de yeso desde Africa del Sur, el Capitán de la Nave Gregorio E. Moreno, de nacionalidad peruano y con 49 años de edad, indica que una vez

zarpa del Rompeolas de Colón es afectado en la madrugada siguiente al 4 de Diciembre y ordena cambio de rumbo, al mantenerse la situación la mañana y tarde de ese día a las 04:30 hrs. ya la nave había sufrido los efectos del mal tiempo, a esa hora decide alertar a los puestos de radio su decisión de abandonar la nave, en horas antes a nivel estatal se había efectuado las coordinaciones básicas en primera instancia una Nave del Ejército Sur apostado en Fuerte Sherman se destaca al lugar del hundimiento, la nave indicada rescató a seis (6) náufragos, ya en primera línea habían sido rescatado a seis (6) náufragos por la Nave Star Penbrake y entregados en el Puerto de Bahía las Minas (Colón).

Esfuerzos posteriores fueron efectuados por naves del Servicio Marítimo y el Ejército Sur como sobrevuelos de reconocimiento del Servicio Aéreo Nacional pero del total de catorce (14) tripulantes, dos (2) fueron dados como desaparecidos.

Fueron reunidos todos los náufragos en la Arena Panamá Al Brown de la provincia de Colón y allí entregados por el SMN (previo a su recepción en Fuerte Sherman y Puerto Bahía Las Minas) a el Servicio de Protección Civil (SINAPROC). Fue lograda luego de la atención humanitaria del SINAPROC, que la Agencia STEAMSHIP AGENT en representación la Cámara Marítima Panameña coordinara la documentación pertinente de toda la tripulación, para efecto de hospedaje alimentación y

repatriación de sobrevivientes.

Pasamos a editar un hecho sin precedentes ocurrido en el año 1997, este hecho fue el hundimiento en aguas de la República de Haití del transbordador La Fierste Gonavienne, dicho evento ocurrió el lunes 8 de septiembre cuando, a poca distancia de la costa (a 50 metros según los diarios) se dió vuelta de la nave descrita, con quinientos (500) seres humanos entre pasajeros y tripulantes, logrando sobrevivir solo los que se encontraban en la superestructura de la nave, el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de Norte América apoyó a la Operación, "y según su vocero autorizado ellos solo habían encontrado a doce (12) sobrevivientes"²⁴.

Pasamos a mencionar las palabras de los hechos, por parte del portavoz de la Policía de St. Marc. Haití, Sr. Herald Enock, dicho funcionario expresó:

"El transbordador salió de la Gonave a las 04:35 de la mañana (08:35 GMT) transportando alrededor de 800 a 900 personas.

Estaba sólo a 50 metros del muelle de Montrouis, cuando se hundió. La única gente que sobrevivió es la que estaba sentada en la parte alta. El resto estaba en tres compartimientos dentro del bote y no habrían podido salir, agregó Enock."²⁵ (Ver Anexo H).

²⁴ DIARIO EL SIGLO. 9 Septiembre de 1997. pág. 61.

²⁵ DIARIO LA PRENSA, 9 de Septiembre de 1997, pág. 1B.

Luego de la exposición anterior, vemos fundamentalmente que un Estado con escasa organización naval pasó por el dolor de una tragedia, sumado a la incapacidad de no poder brindar información precisa de datos básicos para la reconstrucción de un hecho ocurrido.

La Revista especializada en materia de seguridad AMVER, publicación del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de Norteamérica, cuya emisión la dirige el AMVER Maritime Relations, ubicado en Isla Gobernadora en Nueva York edita un hecho sin precedentes y que al igual que alerta a todos los Estados con compromisos marítimos, ampliado ello por las experiencias de otros Estados, brinda la posibilidad de salvaguardar la vida en sus costas con el estudio de casos, hoy de ejemplo como el siguiente:

"A las 11:16 p.m. (Tiempo de Africa del Sur) el Buque OCEANOS por radio Cape Town de Africa del sur emite una alerta. La estación retransmite el mensaje al Comando Sur Aéreo en Silvermine Cape Town, casi inmediatamente es activado el Centro Marítimo de Coordinación de Salvamento (RCC).

El mensaje era que el OCEANOS, había sido inundado en su cuarto de máquinas y la nave se estaba escorando, a 80 millas náuticas al nordeste (NE) de London East y acerca de dos millas de South African Shore; en un lugar conocido como Wild Coast.

El Sistema SAR fue activado inmediatamente, la emisora de la Armada advirtió a todas las naves cercanas al OCEANOS, para que procedieran al lugar de los hechos.

La Fuerza Aérea de Sur Africa asignó 16 aeronaves con un equipo de Operaciones Aeromóviles, la Armada inmediatamente desplazó cuatro (4) naves capaces de encallar.

Una aeronave C-160 arriba al área a las 06:00 a.m. pero era muy limitada la visibilidad afectando la operación, ya previamente un tripulante que tomo el radio al abandonar la tripulación, había reportado a Durban radio que un grupo tenía problemas para lanzar las balsas por el escoramiento que mantenía la nave, a las 06:15 la primera nave mercante arriba e inicia a subir a su nave los sobrevivientes que estaban en las balsas, helicópteros arriban e inician a elevar los sobrevivientes de la cubierta del OCEANOS. (Ver Anexo K).

Fuerte oleada, y vientos de fuerza seis (6) mantenían a la nave mercante cerrada a la posibilidad de asistir a las desamparadas victimas por el OCEANOS, tener 30 grados de escora y dificultosa la operación de los helicópteros.

La nave continuaba haciendo agua en forma alarmante para los 225 pasajeros que permanecían en la cubierta. Una persona iniciaba a ser elevada desde el helicóptero y se deslizo de la canasta de rescate y callo al mar, sin embargo fue salvado por buzo que estaba en el lugar.

La Radiocostera de Sur Africa solicitó a todos los pequeños botes del área que apoyaran a asistir al OCEANOS.

Tripulantes de un C-130 lanzaron balsas, salvavidas con marcas de humo manuales desde la rampa de carga.

Antes del hundimiento del OCEANOS, buzos nadaron hasta la nave a verificar la tranquilidad y control de los pasajeros antes del hundimiento de la nave todos las 220 personas fueron verificadas, sin embargo 15 pasajeros permanecían desaparecidos, estos fueron confirmados minutos después, que una nave mercante los había rescatado."²⁶

Pese a que a la evaluación internacional fue de que había sido una excelente operación dado que todas las personas incluyendo Tripulantes fueron salvados, de acuerdo a la Oficina Naval de Sur Africa en Norte América, reconoce existieron elementos que afectaron un mejor desenvolvimiento de sus servicios SAR, limitantes que han servido a los más altos niveles de ese país a distinguir la importancia de evitar, indistintamente de los motivos que causaron el hundimiento, una catástrofe en aguas de este territorio y de que sus sistemas de SAR sean vulnerables al hecho.

El Coronel George Hallows de la Fuerza Aérea de Africa del Sur, durante su visita a el Centro AMVER expuso todo lo referente a la Operación espectacular de Salvamento del

²⁶ REVISTA AMVER, Bolletín 3-1991. pág. 4.

OCEANOS.

Retornando a nuestra metodología, como hemos expuesto se ha dado como elemento básico ejemplos prácticos tanto en aguas nacionales, como internacionales dando así la oportunidad de ponderar, la necesidad económica, social y política del tema hoy en sustento.

Por otra parte los intereses; concepto determinante dentro de la metodología han sido precisamente los que se mantienen en juego (vidas humanas), ello puede afectar a un determinado número de instituciones que en este momento participan del tema en forma dispersa, siendo precisamente la intención de nuestra investigación .

Nuestro país mantiene intereses en los sectores pesqueros, canaleros y bananeros, como en un sector que día a día nuestro Estado plantea como una alternativa pujante al apoyo del desarrollo económico del país, esta es la empresa turística, vemos como en el trascendental salvamento de pasajeros y tripulantes de la nave OCEANOS, un Estado que reconoce sus limitaciones en la materia de estudio, incentiva su compromiso, basado en el concepto profundo de la responsabilidad internacional por parte de Africa del Sur, llevando este concepto a evitar la perdida de 571 seres humanos, labor aplaudible y sin precedentes que llegó a designar a esta organización en la portada de la principal revista en materia de seguridad y salvamento de Los Estados

Unidos de Norteamérica, a la vez apoyó a elevar la dinámica operacional en la materia de los dispositivos de Búsqueda y Salvamento de Africa del Sur.

Las 571 almas que sobrevivieron, serán por el resto de su vida, fervientes admiradores de los servicios navales y aéreos africanos y en especial a sus mecanismos SAR.

"Por el Canal de Panamá se dieron un total de 273 cruces de naves de pasajeros en el año 1997, entendiéndose de manera tácita que estas naves transitaron por nuestras aguas territoriales previo a entrar o al salir de la vía acuática y nos preguntaremos pero si aquí en nuestro territorio nunca ha ocurrido algo de tan gran magnitud, como el caso OCEANOS en Africa del sur y tan poco algo como el caso de Haití, adicional a esto la mayor parte de estas naves de pasajeros que cruzan nuestro canal gozan de altos niveles de seguridad, ¿cuál es el problema?, es importante recordar entonces de que en la historia de la actividad marítima, las naves de los Estados hermanos del primer mundo han sido las más afectados por hundimientos trayendo aparejado luto y dolor".²⁷

En cuanto al Marco Teórico; básico para del desarrollo de la metodología, en el que ningún fenómeno o hecho puede ser abordado sin una adecuada conceptualización y lograr hacer evidente que el proceso se irá desenvolviendo a medida que se

²⁷ Revista OMI NEWS, pag. 14

avanza, en la naturaleza del propio objeto a estudiarse.

Por otra parte, es determinante el hecho de que la base de las medidas de los Servicios de Búsqueda y Salvamento en aguas panameñas tiene sus objetivos internos y externos, desarrollándose ampliamente en el campo donde se desenvuelve nuestra tarea en estudio.

"Actualmente nuestro Estado mantiene compromisos con catorce (14) Convenios de materia marítima Internacional, es uno de estos Convenios la III Conferencia de las Naciones Unidas del Derecho del Mar"²⁸, obra internacional que según El Instituto de Publicaciones Navales de la República Argentina, expone de la siguiente forma:

"Conferencia omnicomprensiva. En ella se tratan todos los aspectos relacionados con los espacios marítimos, pretendiéndose obtener un orden jurídico internacional integral.

Así vemos que la III CNUDM trata desde las delimitaciones de los espacios oceánicos o sea mar territorial, zona contigua, ZEE, alta mar y plataformas continentales, estableciendo los derechos y obligaciones de los estados en los mismos; el régimen de navegación dentro de las jurisdicciones nacionales y en la alta mar; el acceso de los países mediterráneos al mar y a sus recursos; los estrechos utilizados para la navegación internacional; la protección

²⁸ MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. Resumen Ministerial de Relaciones Exteriores, Depto. de Tratado, Noviembre 1997.

del ambiente marino; la investigación científica, hasta el régimen de exploración y explotación de los fondos marinos más allá de las jurisdicciones nacionales"

Una vez citado el análisis de la IIIra. Convención del Derecho del Mar, según el Instituto de Publicaciones Navales (1984), se da la oportunidad de ver parte de la rica profundidad teórica que envuelve el tema de estudio, esto sin entrar en el análisis del articulado que compone la Convención citada.

En cuanto a los Objetivos, luego de evaluado los intereses que se mantienen para el tema de estudio, al igual que luego de haber dado un enfoque de los conceptos teóricos que enriquecen el tema, pasamos a analizar los objetivos que buscamos, ello al fin y al cabo es realmente lo más importante, puesto que es allí donde se encuentran en una sola vía los esfuerzos que han sido efectuados, en busca pues de brindar el elemento práctico, real, sustentable y factible. Lo anterior a fin de que a los medios a que compete, les sea funcional la toma de las decisiones trascendentales que deben adquirirse, en la materia de estudio.

CAPITULO III
ANALISIS DE MODELOS

A. LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES ESPAÑOLAS

En esta etapa de nuestro estudio pasamos a exponer con fuentes oficiales, el enfoque que luego de muchos proyectos, ha dado el gobierno español en este tema, luego de una previa historia en la cual existe todo un sin número de eventos, que son precisamente los que han llevado a este Estado a dar una estructuración formal a sus servicios SAR entre otros, para este análisis, hemos extraído de la Obra Plan de Salvamento español, el enfoque de sus creadores a fin de dar la oportunidad a nuestro estudio de observar la posición de un Estado abocado al mar como polo de su desarrollo económico.

"El día 20 de Octubre de 1989, es oficialmente presentado el Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la contaminación en la sede del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Es el Acto, presidido por el entonces Ministro del Departamento, Don José Barrionuevo, estuvo presente una nutrida representación del mundo marítimo español y todos los organismos estatales que tenían alguna relación con la seguridad en el mar. La Dirección General de Marina Mercante como organismo rector del Plan, se daba el corto plazo de seis años para organizar y desarrollar el ambicioso proyecto.

La sociedad española, representada en el Parlamento a través de sus diputados y senadores, comprendió el alcance del

plan y la urgencia de su puesta en marcha. La unanimidad de todos los grupos políticos en el apoyo al Plan, concedió al mismo la categoría de Asunto de Estado, drenándose de los presupuestos Generales Del Estado, los medios económicos necesarios para su materialización. La reordenación ministerial en el año 1991 significó la creación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Marina Mercante, Aviación Civil y Transporte Terrestre)".²⁹

Observamos la política adoptada para la definición de uno de los muchos servicios que compromete un Estado Marítimo, esta es la reordenación de un ministerio y dió por resultado la creación de un nuevo ente ministerial aglutinador de fuerzas, observamos una similitud en intenciones actuales del Estado, observable en los eventos que La Comisión Marítima Nacional ha promovido en el año 1997, con el apoyo de las Naciones Unidas (PNUD), conocido como el Proyecto PAN/97/011 01/99 -" Unificación del Sector Marítimo de Panamá. Lo anterior lo podemos ampliar en su visión, por lo siguiente: (Ver el Anexo L).

"La llegada de la Marina Mercante y del Plan Nacional de Salvamento, al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, no supuso mayor inconveniente en el desarrollo de las rápidas actuaciones. Antes bien, el ministro Don José Borrel Fontelles asumió el Plan

²⁹ ARBEX, Juan Carlos. Salvamento en la Mar Marítimo. 1992, pág. 133.

Nacional dándole nuevos bríos y acelerando su puesta en marcha. En un Año, el de 1991, adornado por importantes recortes presupuestarios en materia de infraestructura, el Plan Nacional recibiría un tratamiento prioritario, que no sólo mantuvo las previsiones de gasto sino que las incrementó sensiblemente. Buena prueba de férrea voluntad de la Administración en llevar adelante el Plan".³⁰

Sucitamente esbozado, el Plan Nacional de Salvamento que fue presentado partía de unas claras premisas e iba a actuar en cuatro direcciones fundamentales:

"Construir una cadena de Centros Coordinadores de Salvamento (MRCC), similares al ya existente en las cercanías de Tarifa, y que cubrirían bajo su radio de acción, la totalidad de la costa española.

Potenciar y ampliar considerablemente los medios de salvamento existentes.

Coordinar de forma eficaz a todos los diferentes organismos nacionales que poseían medios capaces de realizar tareas de salvamento marítimo.

Formar al personal necesario para responsabilizarse de la coordinación y dirección de las operaciones de salvamento."

³⁰ Op. Cit. pág. 134.

Y todavía es añadida una directriz más complementaria pero imprescindible:

"Aumentar la formación de todos nuestros hombres de mar en materia de seguridad."

De la síntesis del Plan puede deducirse rápidamente que su principal hilo conductor reside en la coordinación. La creación de un entramado, a la vez complejo y diáfano, de medios y de personas dedicadas al salvamento, bajo el mando de la Dirección de Marina Mercante, es algo que podremos ver en detalle al pormenorizar el despliegue del Plan Nacional de Salvamento español.

Los Centros Coordinadores de Salvamento;

Pilares de todo el sistema y especialmente preconizados en el Convenio SAR 79, los Centros Coordinadores pueden ser considerados como los "cerebros" del dispositivo. Estos Centros, conocidos internacionalmente con las siglas RCC (Centro de Coordinación y Salvamento) y MRCC (Centro Marino de Coordinación y Salvamento), se levantan ya en la mayoría de los países de su entorno.

Los RCC representan la coordinación en los salvamentos aéreos, pero el Convenio SAR 79 prevé una íntima conexión entre ellos y los MRCC.

Observamos como el Plan Nacional de Salvamento proyectó en España instalar una cadena de MRCC en la costa dividiéndose en tres grandes categorías:

- Centro Nacional de Coordinación del Salvamento (CNCS).

El centro nacional (CNCS) funciona a pleno rendimiento, las 24 horas durante todos los días del año, teniendo como sede la propia DGMM, en Madrid. Está dotado con dos radiotelex en constante exploración, dos telex comerciales, un telex de la red SEVIMAR, un equipo de comunicaciones satélite, servicios de fax y teléfonos de alerta, además de soporte informático.

La misión de este centro es, momentáneamente, fundamental pues dirige y coordina las operaciones de salvamento en todo el país, a la espera de la puesta en marcha de la proyectada red de Centros Regionales (CRCS).

- Centros Regionales de Coordinación del Salvamento (CRCS).

Los Centros Regionales, actúan en sus correspondientes distritos marítimos de la misma forma en que lo viene haciendo el CRCS de Tarifa. El Plan Nacional contempló la construcción

de otros nueve centros, localizados en el País Vasco, Cabo de Finisterre (La Coruña), Gijón (Asturias), Cabo de Gata (Almería), Cabo de San Antonio (Alicante), Barcelona, Cabo Bagur (Girona), los centros de Tenerife, Las Palmas (Islas Canarias), y el centro de las islas Baleares. (Ver Anexo M).

Todos estos centros cuentan con torres para soporte de antenas y vigilancia visual además de instalaciones para albergar los equipos. Este acopamiento consistió en radares de máxima resolución, con un alcance de 50 millas , trabajando en las bandas "S" y "X"; consolas completas de procesamiento de datos; radiogoniómetros; redes de comunicaciones en VHF, HF y MF; equipos de registro de voz, gráficos y datos; líneas telefónicas, telefax, líneas de telex de la red SEVIMAR y sus equipos informáticos.

También contaron con las frecuencias de llamada selectiva digital en VHF y MF, además de los transmisores NAVTEX previstos en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

El CRCS que entró en funcionamiento en mínimo plazo de tiempo fue el de Finisterre que, con su torre levantada en la cima del monte Enxa y sus ocho instalaciones esclavas de radar, dará cobertura a todo el litoral de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Una de sus misiones básicas es el control el nuevo Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo que se extiende

entre el cabo de Finisterre y cabo Villano y cuyos pasillos transcurren entre las 21 y las 34 millas de distancia del litoral.

Podemos distinguir la infraestructura que goza este Plan, podemos visualizar el Porque la misión de un CRCS, no quedó y generalmente no está limitada a coordinar las alarmas de salvamento, sino que se extendió a una constante vigilancia del tráfico y de la pesca, informando a los navegantes de las condiciones de esa navegación y prestando ayudas a quien lo necesite.

Otra de las labores de los CRCS en muchos Estados y coincidiendo en España, es la detección de la contaminación marina, coordinando los medios empleados para combatirla.

Los Centros Regionales de Coordinación de Salvamento están operados por titulados superiores de Marina Civil, y unas plantillas integradas por un jefe del centro, un subjefe, doce operadores en turnos de doce por cada guardia, administrativos y personal subalterno. Las previsiones del Plan indican que el programa de construcción y acopamiento de todos los CRCS estuvieron completados en el año 1994.

Vemos de esta forma, al termino del período como los CRCS españoles, junto a los CROSS franceses y los MRCC británicos, belgas, holandeses y alemanes, forman una cadena de seguridad a lo largo de toda la costa occidental europea, que se prolongará hacia el sur, con los MRCC de Lisboa y de Azores

(Punta Delgada), distinguible gráficamente en el Anexo M.

- **Centros Locales de Coordinación del Salvamento (CLCS).**

Por último los Centros Locales de Coordinación del Salvamento (CLCS), son una parte importante de las nuevas disposiciones emanadas de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta Ley modifica sustancialmente las responsabilidades en materia de "Autoridad Marítima".

Hasta en ese momento esta autoridad venia siendo ejercida por la Armada española y sus representaciones en la costa: Comandancias Militares de Marina y Ayudantías Militares de Marina. Competencia de esta autoridad eran las Fuerzas Armadas que operaban en la mar, vigilancia del litoral y de las actividades de pesca, el despacho e inscripción de buques, la policía de navegación, los remolques y el Auxilio, el buen orden de los puertos, etc. En muchas de estas actividades, que concernían a la Marina Civil, las autoridades de la Armada estaban actuando como "delegados" de la Marina Mercante. A partir de la creación de las llamadas "Capitanías Marítimas" dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante, pasando a ser estas funciones competencias exclusivamente civiles.

Es distinguible en los párrafos que estamos citando de la

Obra Salvamento En La Mar, del Ministerio de Obras Públicas y Transporte Español, como una organización militar va progresivamente transformándose en un ente u organización civil con toda la mística y dinamismo de un ente castrense.

La Armada española reordena su presencia en el litoral mediante la implantación de las "Comandancias Navales" que, en número de 37, cubren las capitales de las provincias marítimas. A tenor de la nueva situación, desaparecen la practica totalidad de las 75 ayudantías de Marina cubriendo esta ausencia, las "Capitanías Marítimas" civiles.

Los Centros Locales de Coordinación del Salvamento coincidieron con las capitanías Marítimas y dependerán de su correspondiente CRCS y por extensión, del CNCS de Madrid.

Pasamos a distinguir en el siguiente párrafo la capacidad de convocatoria que se practica en El Plan De Salvamento Español, elemento determinante en un medio de corte disperso internacionalmente.

"El responsable del centro local, tiene la suficiente autoridad para dirigir y coordinar el salvamento, dentro de los límites de su demarcación, si el accidente no tiene la suficiente entidad como para ser abordado por el Centro Regional. Para ello puede contar con medios propios, de los de la Cruz Roja del Mar, Policía Municipal, Guardia Civil, Bomberos, voluntarios, etc. Finalmente, es importante destacar la trascendental función de los Capitanes Marítimos en todo lo concerniente a las

normativas de seguridad marítima y su cumplimiento abordo de los buques y embarcaciones dependientes de su distrito. Como ejemplo de esto, basta citar que las infracciones a fallas a las normas de seguridad del buque y de su tripulación son contempladas, en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, como casos "Muy Graves", y las sanciones previstas son de una enorme cuantía económica y profesional. Una infracción y una multa de muchos millones de pesetas."

La administración, con tan severas normas reconoce que la prevención es el mejor camino para los trágicos accidentes del mar, hecho que requiere supervisión en las costas o patrullajes.

"Las Unidades de Salvamento:

En paralelo a la construcción de los CRCS, la Dirección General de Marina Mercante inició un programa de adquisición y contratación de unidades navales que fueron destinadas al salvamento y a la lucha contra contaminación.

En España no existía el formidable despliegue exhibido por sociedades de Salvamento como La Royal National Lifeboat, Institution (RNLI) o la Societe Nationale francesa, aunque sí una cobertura proporcionada por la Cruz Roja Del Mar y, en menor medida, por algunas instituciones locales que debían ser rápidamente potenciada y ampliada por la Dirección General de la Marina Mercante. El Plan Nacional preveía tres tipos de

medios navales en servicio: Buques de Salvamento (BS), Embarcaciones de Salvamento (ES), y Lanchas de Limpieza (LL).

"Buques de Salvamento:

El Objetivo perseguido contempla la puesta a flote de once unidades pesadas, polivalentes, capaces de hacer frente a las contingencias de un rescate marítimo, de un incendio o de una actuación contra la polución del mar.

Aquí es necesario hacer una reflexión acerca de la filosofía utilizada por España en el Plan Nacional de Salvamento y comprender el fundamento económico y el porque de la inclusión de la lucha contra la contaminación, dentro de las áreas de actuación del Plan, recordemos que ha sido y es un tema internacional La Contaminación por las colisiones Navales.

Por otra parte, la seguridad y la protección de la vida humana en la mar no puede ni debe resumirse en la búsqueda y el rescate de naufragos tras un accidente marítimo. El Plan buscó ir más allá y considerar la seguridad con mayores y más amplios horizontes. Cuando un Superpetrolero ve su casco desgarrado por una roca costera o sufre un voraz incendio, dejando escapar por sus heridas un torrente de petróleo, no sólo se esta poniendo en peligro la vida marina, la subsistencia de los pescadores que faenan en esa zona afectará, el equilibrio ecológico y las actividades económicas

de los habitantes del litoral cercano.

Las instalaciones de acuicultura que puede alcanzar la polución, como las playas pueden ser ennegrecidas por una marea de crudos siendo ellas afectadas, proporcionando un severo quebranto a quienes gestionan las "granjas acuáticas" y a quienes viven de la explotación del negocio turístico.

La incontrolada polución de las aguas marinas supone un riesgo para la vida humana, aunque consideremos dicho riesgo actuando a un largo plazo.

En el caso español, el modelo de buque fue concretado a un remolcador oceánico de gran tonelaje, potente y versátil similar al utilizado en las exploraciones petroleras "off shore". No les fue difícil obtener buques "supply" que, convenientemente fueron adaptados, se transformarían en interesantes y útiles embarcaciones multiuso.

Las máquinas de estos buques superaron los 7.000 CV de potencia, estando equipados con sistemas de lucha contra incendios, siendo remolcadores de altura capaces de sacar de un apuro a casi cualquier tipo de buque.

A continuación brindamos las características Generales de uno de estos Buques:

Buque de Salvamento Y Lucha contra la contaminación;

"ALONSO DE CHAVES". Construido en Astilleros de Santander. Entrada en servicio, 1987 y de los siguientes datos:

Eslora: 63.9 mtrs. Manga: 13.30 mtrs.
Calado 5 mtrs.
Equipado con dos motores de 4.370 CV cada uno.
Velocidad: 16 nudos. Autonomía 18.000 millas náuticas.
Tripulación: 10 hombres.
Distintivo de llamada: **EDWM"**

Embarcaciones de Salvamento:

Al inicio del Plan Nacional de Salvamento, las costas españolas estaban asistidas por la flotilla de lanchas de la Cruz Roja del Mar con una antigüedad superior a los quince años en sus cascos rojos y blancos. El Plan Nacional de Salvamento previó la adquisición de una partida de embarcaciones nuevas "todo tiempo", capaces de efectuar salvamentos en una zona litoral de hasta 50 millas de profundidad. Las primeras unidades fueron adquiridas en Francia, recibiendo el apelativo de SALVAMAR, y quedaron a Disposición de la Dirección de la Marina Mercante.

A continuación Características de las Embarcaciones de Salvamento:

Eslora: 10.5 metros.

Desplazamiento: 7 TRB.

Propulsión: Dos motores de 270 cv cada uno.

Autonomía: 135 Millas Náuticas.

Velocidad max.: 23 Nudos / autorizables.

Medios Aéreos:

La experiencia en salvamento marítimo, acumulada por diferentes organizaciones mundiales en los últimos años, indica claramente que la velocidad de actuación es un factor de suma importancia en la resolución de una emergencia. Ya a finales del siglo XIX se intuía esta norma fundamental cuando se valoraba la eficacia de los primeros botes salvavidas puestos en servicio por las sociedades humanitarias europeas.

Actualmente se buscan embarcaciones cada vez más rápidas que, a pesar de todo, no pueden competir en celeridad de respuesta a un helicóptero especialmente preparado para misiones SAR.

"A principios de 1991 llega a Alvedro el "Helimer-Galicia" (Ver Anexo N) en medio de una cierta expectación. Se trataba de un Sikorsky, modelo S 61 N, pertrechado para misiones SAR y tripulado por un piloto, copiloto, mecánico de la grúa de izado y un rescatador. La capacidad del nuevo helicóptero era juzgada como la idónea para rescatar de una sola vez, a la tripulación de un buque convencional: mínimo de diecinueve personas y máximo de treinta. Con una autonomía de 400 millas, el "Helimer" cubría toda la fachada gallega llegando su radio de acción hasta más arriba del paralelo 45 o N, dentro ya de las aguas de responsabilidad SAR francesas.

Los helicópteros S 61 N son capaces de amerizar gracias a la forma de su fuselaje y a la existencia de grandes

flotadores.

Está preparados para efectuar rescates nocturnos y han probado ya su alta eficacia en las escuadrillas SAR del Reino Unido y de los Estados Unidos de Norteamérica. Las características del Sikorsky S 61 N son:

Marca :Sikorsky. Equipo Médico de Auxilio

Modelo:S61 N. Señales Fumigenas

Capacidad total: 19 pasajeros Equipos de Respiración, (máximo 26), Equipo para Tratar Hipotermia.

Peso en vacío: 6.078 Kg. Equipo para vuelo nocturno

Capacidad de carga: 3.220 Kg. Comunicaciones Aéreas

Capacidad de Fuel: 654 US gallons. Comunicaciones Marítimas.

Velocidad máxima: 131 nudos.

Velocidad de crucero:121 nudos. Doble turbina.

Velocidad motor principal: 203 r.p.m.

Grúa de rescate: capacidad 280 Kg.

Longitud de cable: 80 mtrs.

Gancho Baricentrico: Capacidad 2.800 Kg.

Balsas de rescate."

**B. BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES DE LA
REPUBLICA DEL PERU**

En la exposición ilustrativa de los Servicios de Búsqueda y Salvamento de la República del Perú, haremos referencia a su estructuración, en esto principalmente haremos referencia paralelamente a toda una estructura de Controles al sector marítimo que sólo es signo de un Estado que mantiene un total interés actual como futuro en su espacios acuáticos, claro está que es muy importante reconocer que la República del Perú es un Estado Navalmente organizado dentro del entorno Latinoamericano, y de reconocido prestigio mundial, razón que nos mueve a comprender la Organización en Operaciones SAR de la República del Perú.

"Las Operaciones las ilustraremos con una operación de búsqueda a Aeronave de la Empresa Aeroperú, caída el 2 de octubre de 1996 como lo planteó el Diario Panamá América en su portada el día 3 de octubre de 1996, hecho donde a pesar de haberse sospechado en la pérdida de las vidas de sus setenta ocupantes accionó, los mecanismos SAR en todos sus niveles" (aéreos y marítimos), observándose la capacidad de reacción como cohesión de los servicios SAR de este país. (Anexo I).

La República del Perú, cuenta con la Marina de Guerra del Perú, institución que tiene como misión:

"Garantizar la independencia, soberanía e integridad Territorial de la República, en el ámbito de su competencia.

Participar en el control y desarrollo de las actividades marítimas fluviales y lacustres que contribuyan al desarrollo económico y social del país."²¹

Pasaremos a mencionar los componentes de la organización de los controles marítimos que conforman o mantiene este Estado, es el siguiente:

"Con un Decreto Ley se crea el Cuerpo de Capitanías de Guardacostas como cuerpo Auxiliar de la Marina de Guerra del Perú, bajo la Autoridad del Director General de Capitanías y Guardacostas, para ejercer sus funciones de Policía Marítima Fluvial y Lacustre, Control y Vigilancia del Litoral del Tráfico Acuático en las aguas jurisdiccionales, de seguridad, vigilancia de puertos, así como de control y protección de recursos y riquezas naturales."

La Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, establece que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es el órgano que planea, norma, dirige y controla las actividades en los ámbitos marítimos, fluvial y lacustre

²¹ ARMADA DE CHILE. Primera Conferencia Naval Interamericana Especializada en Control Naval de Tráfico Marítimo. (Documento Consolidado). Valparaíso - Chile, 1994. pág. 160.

del territorio de la República.

El Director General de Capitanías y Guardacostas es la Autoridad Marítima, Fluvial y Lacustre a nivel nacional.

El Reglamento de Capitanías y de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustre, tiene como finalidad normar la Organización Jurisdicción y Atribuciones de la Autoridad Marítima para el cumplimiento de sus funciones establecidas así, como reglamentar los procedimientos administrativos del caso.

A manera de reseña enumeramos las funciones que ella tiene, siendo estas:

- 1.- Efectuar labores de Policía Marítima , Fluvial y Lacustre en el Mar Hasta las 200 millas, Ríos y Lagos navegables del Territorio de la República del Perú.
- 2.- Ejercer el control de tráfico acuático, así como el sistema de información sobre posición y seguridad de naves.
- 3.- Velar por la seguridad de la vida humana en el mar, ríos y lagos navegables.
- 4.- Velar por la seguridad y vigilancia de los puertos y terminales en los aspectos de su competencia.
- 5.- Ejercer control para prevenir y mitigar los efectos de la contaminación del mar, ríos y lagos navegables.

- 6.- Autorizar y fiscalizar las actividades de investigación científica de naves de bandera nacional y extranjera que se lleven a cabo en el ámbito acuático.
- 7.- Exigir el cumplimiento de las disposiciones que dicten en materia de pesca y la extracción de otros recursos naturales del medio acuático.
- 8.- Controlar las actividades relacionadas con la enseñanza profesional, capacitación y entrenamiento del personal de la Marina Mercante, Pesca y Náutica Deportiva.
- 9.- Establecer las dotaciones de buques y embarcaciones de la Marina Mercante, Pesca y otras actividades acuáticas.
- 10.- Llevar el Registro de personal y material en o concerniente a la Marina Mercante, Pesca y otras actividades acuáticas.

Organización:

Organos Competentes:

- a) Organos de Dirección:
 1. Dirección General
- b) Organos de Control:
 1. Oficina de Inspectoría Interna
- c) Organos de Asesoría:

1. Oficinas de Planes, Programas y Presupuestos.
 2. Oficina de Asesoría Jurídica.
 3. Oficina de sistemas.
 4. Secretaría de Asuntos internacionales y RR.PP.
 5. Comites De Asesoramiento.
- d) Organos de Supervisión
1. Oficina de Servicios General
 2. Oficina de Administración
 3. Secretaria General
- e) Organos Línea :
1. Dirección de Control de Intereses Acuáticos:
 - Dpto. de Marina Mercante.
 - Dpto. de Pesca.
 - Dpto. de Riberas y Zócalo Continental
 - Dpto. de Inspecciones Técnicas
 2. Direcciones de Seguridad y Vigilancia Marítima, Fluvial y Lacustre.
 - Dpto. de Operaciones
 - Dpto. de Operaciones Marinas.
 - Dpto. de Búsqueda y Salvamento.
 - Dpto. de Comunicaciones Marinas.
 - Dpto. de Trafico Marítimo.
 - Dpto. de Planes Y Directivas.
 3. Dirección de Personal.

4. Dirección de Material.

A su vez la Dirección General cuenta con los siguientes órganos desconcertados:

1. Capitanías de Puerto.
2. Comandancia de la División de Patrulleras de Costa.
3. Destacamento Aéreo.
4. Cuartel de Guardacostas.

De acuerdo al Organigrama presentado podemos ver que la Dirección de Seguridad y vigilancia Marítima, Fluvial y Lacustre, es la encargada de llevar la parte operativa de la Organización ya que es el órgano de ejecución que efectúa el planeamiento, conducción y control de las operaciones acuáticas en los aspectos de seguridad, Búsqueda y Salvamento, control de tráfico marítimo, fluvial y lacustre así como la vida humana en el ámbito de su competencia, debido a lo cual detallaremos la forma y los medios con que contamos para efectuar el control del tráfico marítimo.

**Dirección de Seguridad y Vigilancia Marítima,
Fluvial y Lacustre (DISEVIA)**

El DICAPI cuenta con un organismo de ejecución este es el DISEVIA, que efectúa el planeamiento, conducción y control de las operaciones acuáticas en los aspectos de seguridad, Inteligencia, Policía, Búsqueda y Salvamento, Control del

Trafico Marítimo y Comunicaciones con el fin de proteger el patrimonio marítimo, fluvial y lacustre así como la vida humana en el ámbito de su competencia.

Los cuatro departamentos que intervienen directamente en el control de trafico marítimo son:

- Departamento de Operaciones
- Departamento de Trafico Marítimo
- Departamento de Comunicaciones Marítimas
- Departamento de Policía Marítima

Debido a lo cual detallamos sus funciones:

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE OPERACIONES

Sus funciones entre otras son:

1. Verificar el cumplimiento de las leyes vigentes en ámbito acuático.
2. Ejecutar las acciones correspondientes al rol de la Autoridad Marítima.
3. Optimizar el sistema de control de tráfico marítimo.
4. Mantener programa de instrucción sobre control de tráfico a nivel de Capitanías.
5. Formular Planes de operación de control de tráfico marítimo a nivel nacional.

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE TRAFICO MARITIMO

1. Efectuar control sobre ingreso y salida de aguas jurisdiccionales.
2. Seguimiento de infracciones sobre control de tráfico marítimo.
3. Mantener reportes actualizados relacionados al control.

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE COMUNICACIONES MARITIMAS

1. Operar los sistemas de comunicaciones asignados a la Dirección General.
2. Supervisar el cumplimiento de los Reglamentos, Publicaciones y Doctrinas que afecten el sistema de comunicaciones navales.
3. Supervisar el correcto funcionamiento, operación y mantenimiento de las estaciones de radio costeras del servicio móvil marítimo; así como su modernización en concordancia con el sistema de socorro y seguridad marítima (SMSSM).

FUNCIONES DEL DEPARTAMENTO DE POLICIA MARITIMA

1. Hacer cumplir las disposiciones referentes a la

- navegación mercante, de pesca y náutica deportiva.
2. Mantener actualizado alistamiento de unidades guardacostas.
 3. Formular directivas para la seguridad de puertos y vías navegables.
 4. Formular directivas para la seguridad de puertos y vías navegables. (Ver Anexo O).

C. BUSQUEDA Y SALVAMENTO AGUAS DE LA REPUBLICA DE ARGENTINA

Para el análisis de los sistemas de Búsqueda y Salvamento en aguas de la República de Argentina es ponderante resaltar que esta es otra nación que cuenta con una estructura organizada, fundamentada en una tradición naval que se remonta al siglo XIX, "tradición que ha dado los elementos básicos para el apoyo al desarrollo de otra con raíces amplias, que afectan a las decisiones del entorno ejecutivo de los componentes de su sector marítimo, a su vez a los implicados en las políticas estatales interactuando funcionalmente, como se ha planteado."²² Enumeramos el Marco Legal que da la creación oficial de los servicios SAR en la República de Argentina, es muy curioso observar que en el año 1979 nace

²² SABONGE, Rodolfo. Incidencia que tienen el funcionamiento el Canal de Panamá, el Respaldo Institucional que recibe del gobierno de Estados Unidos de Norte América. 1997, pág. 106.

a la humanidad el Convenio Internacional SAR y a escasos cuatro (4) años ya la República de Argentina oficializa sus servicios SAR, pero es importante el hecho de que esta nación es signatario de la Ira. convención aprobada en Hamburgo.

Pasamos a enunciar el citado marco Legal extraída de la publicación De La Armada Argentina, este es el siguiente:

1. LEY 22.250 - (TEXTO ORDENADO 1983) - LEY DE MINISTERIOS
2. LEY 18.398 -LEY DE PREFECTURA NAVAL ARGENTINA OCTUBRE 69.
3. LEY 20.645 -TRATADO DEL RIO URUGUAY.
4. LEY 22.445 -APROBACION CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO (HAMBURGO 27-ABRIL-1979).
5. LEY 23.172 -TRATADO DE PAZ Y AMISTAD CON LA REPUBLICA DE CHILE.
6. DECRETO Nro.3399/84 -DEPENDENCIA DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA DEL MINISTERIO DE DEFENSA.
7. DOCUMENTOS DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL
8. CIRCULAR 3/REV.1 -ORGANIZACION Y FACILIDADES DE LOS ESTADOS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO S.A.R.
9. PUBLICACION R.O.2.021 -MANUAL DEL SERVICIO DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO 2a. EDICION 1985

(S.A.R.)

10. MANUAL O.M.I.-DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO. EDICION 1987.
11. III ra. CONFERENCIA -CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR.

ORGANIZACION:

Pasamos a detallar la Organización actual de los Servicios SAR marítimos de La República Argentina:

- 1.1. Autoridad Nacional S.A.R. Armada Argentina
- 1.2. Agencia Nacional S.A.R. Comandante de Operaciones Navales.
- 1.3. Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Buenos Aires. Jefe del Estado Mayor Del Comando de Operaciones Navales.

Este anterior a su vez, esta subdividido en siete (7)

Subcentros de Búsqueda Y Salvamento a saber:

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| Río De La Plata | Posadas (Alto Parana) |
| Prefecto Río de La Plata | Prefecto Zona Alto Parana |
| Buenos Aires (Tigre) | Paso de Los Libres |
| Prefecto Zona Delta | Prefecto Zona Alto Uruguay |
| Rosario | Concepción Del Uruguay |
| Prefecto Zona Bajo Parana | Prefecto Zona Bajo Uruguay. |
| Corrientes | |
| Prefecto Zona Parana | Superior y Paraguay. |

1.4. Centro Coordinador de Comandante Del Area
 Búsqueda y Salvamento Naval
 Puerto Belgrano

Este anterior a su vez, esta subdividido en once (11)
 Subcentros de Búsqueda y Salvamento (S.C.B.S.) a Saber:

S.C.B.S.Mar Del Plata S.C.B.S.San Carlos De Bariloche

Jefe de Prefectura Mar Del Plata.

Jefe De Prefectura San Carlos de Bariloche.

S.C.B.S.Bahía Blanca

S.C.B.S.Neuquen

Jefe de Prefectura Bahía
 Blanca.

Jefe De Prefectura
 Neuquen.

S.C.B.S.San Antonio Oeste

S.C.B.S.Puerto Argentino

Jefe De Prefectura San
 Antonio Oeste.

Jefe en Su Momento del
 Apostadero Naval Puerto
 Argentino.

S.C.B.S.Puerto Madryn

S.C.B.S.Islas Orcadas Del
 Sur

Jefe De Prefectura Puerto
 Madryn.

Jefe Destacamento Naval
 Orcadas

S.C.B.S.Comodoro Rivadavia

S.C.B.S.Georgias del Sur

Jefe De Prefectura Comodoro
 Rivadavia.

Jefe en su Momento del
 Apostadero Naval Georgias
 Del Sur.

S.C.B.S.Puerto Deseado

Jefe De Prefectura Puerto

Deseado.

1.5. Centro Coordinador de Comandante Del area
Búsqueda y Salvamento Ushuaia. Austral.

Este anterior a su vez, está subdividido en tres (3)

Subcentros De Búsqueda Y Salvamento (S.C.B.S.) a saber:

S.C.B.S.Río Gallegos	S.C.B.S.Ushuaia
Jefe De Prefectura Río Gallegos.	Jefe De Prefectura Ushuaia e Islas Del Atlántico Sur.
S.C.B.S.Lago Argentino.	
Jefe del Destacamento Lago Argentino.	

SITUACION:

La Armada Argentina como autoridad nacional de aplicación del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, tiene como responsabilidad la protección de la vida humana en el mar y la asistencia y salvamento marítimo en el area asignada por la Organización Marítima Internacional. Las Tareas derivadas del cumplimiento de esta responsabilidad serán ejecutadas por los Centros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento y los correspondientes Subcentros.

MISION:

Ejecutar la Búsqueda y Salvamento de, Buques, Artefactos Navales, Embarcaciones menores e Instalaciones costa afuera,

nacionales y extranjeras, en el area marítima, fluvial y lacustre bajo jurisdicción SAR. Argentina, a fin de auxiliar a las personas en peligro contribuyendo a preservar la vida humana en el mar, que por Ley nacional 22445 le compete a la Armada Argentina.

EJECUCION:

Esta agencia nacional S.A.R., a través de los centros coordinadores de Búsqueda y Salvamento, asistirá al salvamento de Buques, artefactos navales, embarcaciones menores, instalaciones costa afuera, nacionales y extranjeras, en el area marítima, fluvial y lacustre bajo jurisdicción S.A.R. Argentina.

Tareas comunes para todos los centros y subcentros Coordinadores de Búsqueda y Salvamento marítimo:

- Planearán y conducirán las operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) de Buques, Artefactos navales, Embarcaciones menores, Instalaciones costa afuera, nacionales y extranjeras, dentro de su area de responsabilidad con los medios asignados y los que especialmente les puedan ser asignados.

- Organizarán los centros y subcentros coordinadores de Búsqueda y Salvamento.

- Deberán estar en condiciones de dar apoyo con sus medios a otro centro coordinador de Búsqueda y Salvamento

cuando se les ordene.

- Coordinarán con otros organismos públicos, Fuerzas Armadas e instituciones privadas las acciones conjuntas S.A.R. en el area de su responsabilidad.

- Los subcentros coordinadores de Búsqueda y Salvamento -RSC- mantendrán informados a sus respectivos centros coordinadores de Búsqueda y Salvamento -RCC- y estos a la agencia nacional SAR marítimo.

- En toda oportunidad en que un RCC requiera el empleo de medios pertenecientes a la Prefectura Naval Argentina, deberá encaminar su intervención a través del prefecto nacional naval.

Cuando en el lugar del siniestro se encuentren unidades S.A.R. se designara a una de ellas para que asuma el "mando en el teatro de operaciones". El comandante de dicha unidad se denomina "Jefe en el lugar del siniestro "(OSC)".

Si solo hay presente en el lugar del siniestro Buques no especializados en SAR, será necesario que uno de ellos asuma la función de "coordinador de la Búsqueda Superficie (CSS)".

Tanto el (OSC) como el (CSS) dependerán del centro o subcentro coordinador de Búsqueda Y Salvamento que haya asumido la conducción de las operaciones.

INSTRUCCIONES DE COORDINACION:

El Comando naval de tránsito marítimo (CONATRAM), provee

la Información sobre el movimiento y características de Buques Mercantes a requerimiento de los Centros y Subcentros de Búsqueda y Salvamento de acuerdo con las instrucciones que figuran para ese fin.

El RCC o RSC con la información sobre los Buques Mercantes y Pesqueros que se encuentren en posición favorable para apoyar las operaciones, podrá requerir a los mismos que se destaquen al area del siniestro.

Cuando un Submarino sea Declarado en Emergencia dentro del Area marítima de responsabilidad SAR Argentina. El Centro coordinador de Búsqueda Y Salvamento de Puerto Belgrano, asumirá la conducción de las operaciones designando un coordinador de misión SAR de submarinos a la autoridad de Control operativo de Submarinos (ACOSUB).

Cuando en el area marítima de responsabilidad SAR Argentina se produzca un incidente SAR de aeronaves nacionales o extranjeras, comerciales, privadas, o militares no cumpliendo tareas militares especificadas, la agencia nacional SAR marítimo entenderá en la realización de las operaciones navales de Búsqueda y Salvamento bajo control general del SAR aeronáutico Fuerza Aérea Argentina.

Si el incidente SAR involucrara aeronaves militares nacionales, ejecutando operaciones, la responsabilidad de la Búsqueda y Salvamento corresponderá a la Fuerza Armada que se encuentre efectuando el control operativo.

EN VIGOR:

A Partir del 31 de Marzo de 1990, esta vigente dicho plan en la República de Argentina.

EN EJECUCION:

Se ordenará por mensaje naval y la difusión pública en todos los casos será centralizada en la agencia nacional SAR, en aquellos casos que la necesidad de un mayor detalle, precisión y premura informativas lo exijan, los RCC en cuya jurisdicción dichos casos se desarrollen, estarán facultados, previa consulta con la agencia nacional SAR, a emitir los comunicados pertinentes, que serán puestos, a la brevedad, en conocimiento de la mencionada autoridad y de la Secretaría General Naval (Departamento Información Pública).

ADMINISTRACION Y LOGISTICA:

Al finalizar una operación SAR y cuando la importancia del acaecimiento lo justifique los RCC elevaran a la agencia nacional SAR. un informe detallado sobre el desarrollo de la misma, el que deberá contener como mínimo:

- Registro de todas las fases de la operación SAR.
- Medios empleados.
- Tipo y cantidad de métodos de búsquedas efectuadas y representación gráfica de las áreas barridas.
- A fin de Complementar la información precedente, se

agregaran al informe los formularios Nro. 1,2,3 y 4 del manual del servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Armada Argentina, Publicación R.O.-2-021.

- Costo de la Operación y conclusiones.

Información que permita evaluar los errores cometidos a fin de introducir las mejoras correspondientes

Las enseñanzas y conclusiones que se desprenden del análisis final de las operaciones y que a criterio de la agencia nacional SAR constituyen elementos de valor a ser tenidos en cuenta, serán elevados a la Organización Marítima Internacional.

COMANDO Y COMUNICACIONES

Las Instrucciones de comunicación del presente plan se plantea referente a las dos primeras de las tres etapas que resultan de las fechas de vigencia inicial y plena del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), a saber:

ETAPA 1: Desde la puesta en vigor del presente plan hasta la fecha inicial del (SMSSM); lro. de febrero de 1992.

ETAPA 2: Corresponde al período de transición, desde el lro de febrero de 1992 hasta la plena vigencia del citado sistema:

1ro. de febrero de 1999.

ETAPA 3: A partir del 1ro. de febrero de 1999.

Las instrucciones correspondientes a la ETAPA 3 se agregaran oportunamente, formuladas de acuerdo con los compromisos internacionales contraídos por el país y el grado de desarrollo que, para ese entonces se ha ya alcanzado en el funcionamiento interno del sistema.

- Las frecuencias y horarios de los servicios de las estaciones costeras deben verificarse en las respectivas publicaciones internacionales y nacionales. (NOMENCLATOR ARGENTINO "código de comunicaciones vía radio", LISTA IV-UIT "Unión Internacional de Comunicaciones).

- Mensajes Sitrep; cada autoridad que coordine operaciones SAR (RCC o RSC), deberá informar mediante mensajes SITREP la apertura, el desarrollo y el cierre de los casos SAR. Los SITREP SAR iniciales deberán transmitirse a la brevedad, incluir Día, Hora, y medio por el cual se obtuvo el aviso de socorro.

- Destinatarios; Ejecutivos; El RCC correspondiente en caso de ser un RSC el promotor del SITREP y la agencia nacional SAR marítimo en caso de ser el promotor un RCC.

Informativo: La agencia nacional S.A.R. en caso de ser el promotor un RSC.

- Formato; Se respetará el formato establecido en la Publicación "Manual del Servicio de Búsqueda y Salvamento

Marítimo" RO-2-021-Edición 1985, Página A-34. Los SITREP relativos a un mismo siniestro se numeran consecutivamente, aún en el caso que la conducción se transfiera a otro RCC/RSC.

- Periodicidad: Se producirá un SITREP, además de la apertura y cierre, para transmitir información ampliada o actualizada durante las operaciones SAR. En operaciones de larga duración, si corresponde, se difundirán SITREP a intervalos de doce (12) horas aproximadamente para indicar que no hubo cambio, a fin de confirmarle el destinatario que no le falta ninguna información.

- La Autoridad Nacional SAR marítimo tiene su asiento en el Comando de Operaciones Navales, Edificio Libertad Comodoro PY 2055 (1104) Buenos Aires, Argentina, Teléfono 054-1-3113682/054-1-3129553, TELEX: RACEL 21338 AR., INMARSAT: Teléfono: 01-00-871-1540104, Telex: 01-581-1540104

"En materia aeronáutica los servicios SAR de la República de Argentina están bajo la responsabilidad de La Dirección de Tránsito Aéreo (DTA), organismo dependiente del Comando de Regiones Aéreas. La DTA administra los recursos auxiliares, menos aeronaves y establece entrenamiento del personal afectado a las tareas SAR."³³

³³ D'ODORICO, J.C. Revista Aérea, Preservación de la Vida Humana. Servicios SAR en Sudamérica. Junio/Julio 1992. Págs. 26-27.

Expuesta la organizaición marítima y aeronátucia de las funciones SAR de la República de Argentina, lograremos así enfocar otra perspectiva de como un Estado marítimo con un Reglamento de intermedio, establece en su medio los servicios de búsqueda y salvamento aprovechando el equipo y la tecnología que ya tiene, como lo es el caso de la prefectura naval Argentina y de su armada. Todo ello en beneficio de la comunidad nacional e internacional.

CAPITULO IV
MEDIOS TECNOLOGICOS

Exponer sobre los medios tecnológicos existentes, es entrar en un mundo complejo por el desarrollo alcanzado, pero a su vez práctico por la disponibilidad de manuales de operación de estos sistemas, claro esta que partiendo del hecho de contar con personal identificado técnicamente en el Sector Marítimo de un determinado Estado, para nuestro enfoque hemos clasificado el desarrollo de este capítulo en dos áreas específicas, estos son; los medios internacionales y el otro son los medios nacionales o con los que cuenta el Estado Panameño.

A. MEDIOS INTERNACIONALES

"Hablar de los medios internacionales es dar una vista panorámica actual de la planificación con la cual cuenta la Organización Marítima para la lucha o mitigación de eventos ó desastres marítimos, que conlleven a la reacción de los dispositivos de auxilio de los países más cercanos al hecho, que cuenten con estos sistemas, para tal fin previo a exponer los medios con los que cuenta la comunidad marítima internacional es determinante resaltar primero, que la OMI está dando los pasos para la implementación de Planes Regionales de Búsqueda y Salvamento que permitan contar con los elementos constitutivos de un Plan Mundial de Búsqueda y

Salvamento."³⁴

Con referencia a los Planes regionales de Búsqueda y Salvamento marítimo la ONI ha y está implementando los Seminarios talleres "WORKSHOP", "uno de mucho interés para nuestra región se dio entre el 19 y el 22 de Agosto de 1996 en San Juan de Puerto Rico", seminario que contó con la representación de los países de la región del Caribe, que exceptuando la no participación de representación de nuestro país, llegaron a trascendentales conclusiones, las cuales anexamos (Ver Anexo P).

Hablar pues, de medios tecnológicos internacionales disponibles, es involucrarnos en un tema, al cual Estados como España, Francia, Reino Unido, Estados Unidos de Norte América y Perú entre otros, han dado a través del pasar de las décadas, una importancia amplia traducida a una historia de esfuerzos, tanto estatales, como privados, por medio de Organizaciones Civiles de Salvamento como el Instituto Real de Salvavidas "Royal National Lifeboat Institution"³⁵, la Fundación caritativa de Búsqueda y Salvamento con base actual en Fort Laudardale (Florida) o la Sociedad Central de Náufragos "Societe Centrale de Naufrages" (Francia).

Como elemento marco de los procedimientos modernos y de

³⁴ REVISTA IMO NEWS, 1996, pág. 8

³⁵ PLAN DE SALVAMENTO ESPAÑOL, Pág. 39

apoyo a los Sistemas de Búsqueda y Salvamento, están las Enmiendas del año 1988 al Convenio Internacional para La Seguridad De La Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), enmiendas conocidas como El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), sistema que entró en funcionamiento en primera etapa en 1993 y la segunda etapa entró en vigencia en febrero de 1999, el concepto básico del sistema radica en que las autoridades de búsqueda y salvamento basadas en tierra, así como los buques que se encuentren en las proximidades de una emergencia, serán rápidamente alertados. (Ver Anexo Q).

"Los equipos que se exigen a los buques variarán según la zona en que operen. Además de las comunicaciones de socorro, el SMSSM dispondrá lo necesario para la difusión de información general sobre seguridad marítima (como avisos náuticos y meteorológicos, e información urgente para los buques)"²⁶

Es muy importante recalcar que el actual y transitorio sistema (1993-febrero de 1999) se basa en el principio de que es posible obtener un grado suficiente de seguridad marítima por medio del auxilio que presten otros buques situados cerca del que se halle en peligro, este sistema (actual) para buques sujetos al SOLAS 1974 consta de dos subsistemas de

²⁶ Op. Cit. REVISTA IMO. Pág. 15

funcionamiento:

1. El sistema de radiotelegrafía MORSE, para todos los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 1.600 toneladas y para buques de pasaje.
2. El sistema de radiotelefonía en las frecuencias de 2.182 Khz y 156,8 Mhz para todos los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas y a los buques de pasaje. Este sistema establece comunicaciones de socorro comunes a todos los buques sujetos al Convenio SOLAS 1974.

En vista de limitaciones que presentaba el actual sistema como: su corto alcance, necesidad de envío de señales de socorro por medios manuales, la escucha por medios auditivos, la existencia de sendos servicios SAR que tenían necesidad de largo alcance, llega la OMI luego de esto a fines de los años 70 Según la Resolución A.420 (XI) a:

1. Definir las necesidades del mencionado Sistema De Socorro y Seguridad Marítima.
2. Reconoció que, aunque se incorporaran mejoras al actual sistema este necesitaba de un soporte de largo alcance que completara las necesidades generales
3. Se decide la adopción de satélites de comunicación marítima y se elabora un sistema de llamada digital y un sistema automatizado de impresión directa para

la impresión directa, para la transmisión de radioavisos náuticos, meteorológicos y de información urgente dirigida a los buques, llegando en el año 1979 ha estar disponibles estas técnicas.

La planificación del SMSSM tiene como objetivo principal, brindar una integración que comprenda las técnicas de comunicaciones, los métodos operacionales, los procedimientos, y los servicios de tierra más adecuados.

Entrando al detalle y la descripción de la actual tecnología con la cual cuenta la actividad marítima, es entrar a ampliar en las Comunicaciones vía satélite, que sin desear hacer de este punto un tratado tecnológico, si es importante que se analice las ventajas con las cuales cuenta actualmente la administración del futuro servicio SAR marítimo panameño como la autoridad marítima panameña, esta última responsable de la implementación a nivel nacional e internacional, de que en el año 1999 la Flota mercante panameña, cumpla con el nuevo Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

Es importante mencionar que según la ley No. 4 del 16 de Junio de 1987 La República de Panamá ratifica El Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y el Gobierno Panameño designó como entidad competente el 26 de octubre de 1987 a el INTEL en aquel entonces, hoy día INTEL, S.A. .

El concepto básico del sistema a implementarse plenamente en 1999 descansa en el Sistema Global de Alerta y Seguridad Marítima que no es más que el ya descrito SMSSM, sistema que se apoya para su operación en cuatro (4) áreas de cubrimiento a nivel mundial, estas son:

- a.) Zona A1 : zona, que cubre el ámbito de la radiotelefonía, debe contar el gobierno con una estación costera de muy alta frecuencia (VHF), al igual que el mantenimiento de atención y alertas a Llamadas Selectiva Digital (DSC).
- b.) Zona A2; zona, que queda determinada con el cubrimiento de estaciones costeras con capacidad radiotelefónica, Frecuencia Modulada (MF), al igual que atención a Llamadas Selectivas Digital (DSC).
- c.) Zona A3; zona, excluida las zonas A1 y A2 con cubrimiento a satélites geostacionarios (INMARSAT, banda 1.6 GHz) en las que constantemente cabe disponer del alerta.
- d.) Zona A4; zona, incluye cualquier otra zona marítima fuera de las zonas marítimas A1, A2, y A3. (Ver Anexo M).

Pasamos a citar un resumen ejecutivo, editado por Inmarsat División Marítima (Inmarsat Maritime Division) ubicada en el Reino Unido. Dicho resumen indica lo siguiente:

***Que Naves están sujetas a los requerimientos del GMDSS? Todo buque de pasajeros, buque de carga de 300 toneladas brutas y más. Cual es la fecha crítica para el cumplimiento de el GMDSS? Buques construidos antes del 1 de Febrero de 1995, deben, uno u otro: Cumplir con el GMDSS; ó Cumplir con el antiguo capitulo IV de el SOLAS 74. Buques construidos en, ó después, al 1 de Febrero de 1995 deben cumplir con el GMDSS. Todo buque debe cumplir con los requerimientos del NAVTEX y sistema satelital EPIRB no más tardar al 1ro. de Agosto de 1993.**

Después del 1ro. de Febrero de 1999 todo Buque deberá cumplir con el GMDSS.

- Cuales son las comunicaciones que son necesarias?

Satélites geostacionarios de INMARSAT en el servicio móvil marítimo.

Satélites polares COSPAS-SARSAT orbitando en el servicio móvil satélite.

Servicio Móvil Marítimo en Bandas entre 156 MHz y 174 MHz (VHF)

Servicios Móviles Marítimos en Bandas entre 4,000 y 27,500 KHz (HF)

Servicio Móvil Marítimo en bandas entre 415 KHz y 535 KHz (FM)

- Cuales son los requerimientos funcionales para el GMDSS?

Buque transmite cortos llamados de alerta por dos medios separados e independientes.

Recibimiento inmediato a Buques enviando alertas Transmisión y Envío de Comunicaciones de Coordinación SAR.

Transmitir y recibir señales de posición Transmitir y Recibir Información de Seguridad Marítima.

Transmitir y Recibir comunicaciones de radio en general.

Transmitir y Recibir comunicaciones puente a puente.

- ¿Como debe mantenerse la escucha?

La escucha debe mantenerse en: VHF DSC canal 70 Alertas de Peligro DSC y frecuencia 2,187.5 KHz. Estaciones barco tierra INMARSAT y acrecentar las facilidades de los grupos de Llamadas y 8,414.5 KHz y al menos uno de 6,312 KHz, 12,577 KHz ó 16,804.5 KHz."³⁷

Como elemento complementario a los medios tecnológicos internacionales con se que cuentan se tiene la disposición de la emisión de revistas especializadas de fácil adquisición y que proveen el soporte literario a la vida marítima, a la vez le permiten a los navegantes actualizarse en todos los componentes que coadyuvan a garantizar su seguridad, como de los métodos de activación de los dispositivos de emergencia ante situaciones de riesgo o emergencia, siendo una de estas revistas especializadas: Seguridad Marítima Internacional (INTERNATIONAL MARITIME SAFETY), Directorio de Buques Inmarsat (INMARSAT SHIP DIRECTORY), Boletín Amver (AMVER BULLETIN). Revista OMI (IMO NEWS) entre otras a nivel mundial.

B. MEDIOS NACIONALES

A nivel nacional, los mecanismos tecnológicos de escucha existentes, son brindados por el actual Intel, S.A. y Cable and Wireless, S.A., estos cuentan con una estación principal

³⁷ REVISTA INMARSATI, 1991.

en el sector Pacífico en el Corregimiento de Ancón (Diablo) próxima a el Puerto de Balboa, con capacidad de atender al sector del Caribe y Pacífico panameño y las proximidades del territorio marítimo (Zona económica exclusiva).

Intelmar Radio como se identifica a la estación responsable de este servicio, es actualmente de utilidad a toda nave que este equipada para efectuar comunicaciones en muy Alta Frecuencia (VHF) ó Alta Frecuencia (HF), Radiotelefonía y Radiotelegrafía, hasta el momento no cuenta con equipos para llamadas digitales selectivas, y no cuenta con equipos de transmisión o recepción INMARSAT, igualmente a la fecha no es público las reestructuración que dará la empresa a este servicio, que a partir del 1 de febrero de 1999 requiere de la definición del Estado como parte del Convenio INMARSAT y SOLAS, de en que zona declararán se acoge la nación, en función de el análisis que de la autoridad marítima local, al tráfico que circule y prevea circulará en sus espacios acuáticos territoriales y de las medidas básicas, medianas o extremas de seguridad que en su territorio marítimo de a la vida humana.

Es importante resaltar que la República de Panamá cuenta con organizaciones que por razones de ser un tema considerado sensible, brindan los servicios de Búsqueda y Salvamento en coordinación entre uno y otro sin reglamentación, es así como por ser un Sector Marítimo disperso es imperante la

coordinación entre uno y otro para esta materia, y razón por la cual las políticas en este campo, no han dado los resultados al no contarse en la actualidad con un Plan Nacional SAR marítimo, pese a tener dos años de vigencia local el Convenio sobre el Derecho Del Mar.

Convenio que en su Artículo 98, parágrafo No. 2 compromete a sus signatarios a brindar la materia hoy de tesis.

En Julio del año 1997 se da el primer encuentro Marítimo Nacional, encuentro auspiciado por la Comisión Marítima Nacional (COMAR), encuentro marítimo que según sus memorias, fue expuesto lo siguiente:

"Dar cumplimiento estricto y también la progresiva puesta en vigor de complejos nuevos convenios internacionales y/o enmiendas a convenios existentes de la Organización Marítima Internacional (OMI), tales como:

a)

b)

c) las enmiendas de 1988 al Convenio Internacional para La Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM)."

En el mes de Agosto de 1997, se da el Segundo Encuentro marítimo Nacional, evento auspiciado por COMAR, cabe destacar que en las memorias de este evento podemos encontrar donde es expuesta formalmente y ante la comunidad política, social, y

económica del país, la problemática del sector y el interés del Estado a afrontar los retos presentes y muy próximos por cumplir, quedando establecido en la DECLARACION oficial de dicho evento, lo siguiente:

"Asimismo hemos coincidido en que es necesario que el país cumpla con los compromisos adquiridos con la comunidad marítima internacional, enmarcados por la "Convención de las Naciones unidas sobre el derecho del Mar". En ese sentido, sabemos que se deben dictar normas relativas al sector marítimo que evidencien la certidumbre y la seriedad con la que el país enfrenta sus responsabilidades"

Análogo a el Intel s.a, se cuenta con medios tecnológicos dispersos como La Comisión del Canal y sus estaciones de señales de Isla Flamenco en el Sector Pacífico y la estación de Cristóbal en el sector Atlántico, estaciones equipadas en los extremos de la vía acuática, el Servicio Marítimo Nacional y sus naves de Patrullaje al igual que sus estaciones de escucha de Punta Cocos (Isla del Rey), Quebrada de Piedra (Chiriquí), Largo Remo (Colón) y el Servicio Aéreo Nacional, con sus aeronaves y puestos de alerta en Santiago (Veraguas), David (Chiriquí), y otras.

"Importante es aclarar que a excepción de la Comisión del Canal, las últimas dependencias descritas presentan las limitaciones económicas normales de la administración local

con el agravante de no contarse con un Plan de Salvamento que comprometa fondos específicos a estos fines, y que en coordinación interinstitucional, permitan dar respuestas concretas a las interrogantes descritas actualmente por Convenciones como la del Derecho del Mar y como al 1 de febrero de 1999 respecto a los compromisos con el SMSSM y su puesta en vigencia".³⁶

C. COORDINACIONES A NIVEL INTERNACIONAL EXISTENTES

Nuestro Estado al no ser signatario actualmente del Convenio SAR firmado en Hamburgo en 1979, se ha mantenido distante de una serie de eventos internacionales como de programas regionales en materia de SAR marítima, es así que los seminarios en materia de SAR que ha y está brindando la OMI "WORKSHOP" y que aún de haber participado el Estado a dichos eventos, al no ser signatario SAR quedaría nuestra posición al margen del objetivo de dichos seminarios talleres, estos han sido:

"1980,	Barbados, Seminario y Taller para países en la región del gran Caribe.
1984,	Caracas, Continua Conferencia para países de la región del Gran Caribe.
1984,	Jakarta, Seminario y Taller para países en la región de

³⁶ REVISTA PANAMA NEWS, febrero 1992, pág. 3

- Asia y el Pacífico.
- 1986, Tokyo, Continua conferencia para países en la región del Asia y el Pacífico.
- 1988, Lagos (Nigeria), Seminario y taller para países de la región del oeste de Africa.
- 1991, Lagos (Nigeria), Continua seminario para países de la región del oeste de Africa.
- 1992, Sharjah (Emiratos Arabes Unidos) seminario y taller para países en el Golfo Pérsico, Golfo de Oman, de Aden, y región del mar rojo.
- 1992, Mombasa (Kenya) Seminario y taller para países en la región Oeste del océano Indico.
- 1994, Verna (Bulgaria) Seminario y taller para países en la región del mar negro 1994, Lisboa(Portugal) Conferencia de SAR en el Océano Atlántico.
- 1995, Toulon (Francia) Seminario y taller para países en la región del mar mediterráneo.
- 1996, Ciudad del Cabo (Sur Africa) Conferencia para países en el Oeste del Océano Indico, Golfo Pérsico, golfo de Omán, Golfo de Aden, y región del Mar Negro.
- 1996, Puerto Rico, Taller para región del Caribe
- 1997, Seúl (Corea) Conferencia para países en el Asia y región del Pacífico.
- 1997, Barcelona, Conferencia para el Mediterráneo y mar negro."

Es importante resaltar que el éxito de el establecimiento de coordinaciones internacionales esta íntimamente ligado a la organización interna que mantenga el Estado, se hace necesaria la conjugación de las instituciones locales relacionadas, la

definición de necesidades, como la definición de los soportes económicos anualmente necesarios, para su real funcionamiento, ambos anteriores conceptos con el apoyo jurídico local como se expone en el Capítulo No. 1.

Nuestra representación oficial a nivel internacional en materia SAR marítima la brinda en ese sentido sin reglamentación básica el SMN, el SAN y la Unidad de Búsqueda y Salvamento de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos por medio de la Dirección de Aeronáutica Civil, esta última ubicada (Unit Rescue) en la Base Aérea de Howard, ello bajo la plataforma legal de los Tratados Torrijos Carter del Canal de Panamá, Tratados que finalizan el 31 de diciembre de 1999.

Es importante definir que esta Unidad (Unit Rescue) cuenta con la infraestructura Tecnológica para la recepción de señales de alerta tanto en los sistemas morses como los exigidos por el SMSSM, y el apoyo a los servicios locales es total.

D. CAPACIDAD DE ALERTA EXISTENTE EN AGUAS PANAMEÑAS

Para la definición de los medios de alerta existentes en la República de Panamá, se tiene que dar la enumeración de cada una de los componentes del sector marítimo panameño,

involucrados por sus funciones a las operaciones SAR, teniendo presente que la administración marítima en este tema (SAR) es del tipo dispersa, lo que nos lleva a evaluar por separado la capacidad de alerta de cada una de sus componentes, y dar una presentación tanto de su personal básico, como del equipo que mantienen este, presto a efectuar las operaciones en estudio, esto último analizando la capacidad operativa las 24 horas del día, 365 días del año.

El Servicio Marítimo Nacional entidad que es creada por el Decreto 38 del 10 de febrero de 1990, no cuenta con personal especializado en materia SAR, lo cual no ha evitado que con los conocimientos básicos que se mantiene, cuente con unidades y equipo básico para la activación de una operación de búsqueda en aguas territoriales, pero condicionado a la no tenencia de recursos específicos para este fin y que de tenerse limitaciones que afecten la respuesta inmediata, conllevan a efectuar coordinaciones con la Unidad de Rescate de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la base Aérea de Howard, procedimiento que se efectúa en estos momentos.

Luego de las anteriores exposiciones es determinante describir que dicha institución no cuenta con un Manual SAR que rija los mecanismos a implementarse de acuerdo al grado de la situación, y que sea de aceptación oficial como de conocimiento público, lo anterior trae como efecto consecuente que en publicaciones de ayuda a la navegación internacional

(PILOTS, SAILING DIRECTIONS), no aparezca inserta las funciones de apoyo que brinda esta institución, este concepto afectado también por la aún no ratificación del Estado, del Convenio marítimo SAR de la OMI.

El SMN como actualmente se le conoce a la marina panameña, cuenta con una Flota de naves Patrulleras de 48, 65, 80, 102 y 103 pies respectivamente, pasamos a mencionar las características de las naves que mantiene dicho servicio de naves tipo patrullero básicas para operaciones SAR, estas son las siguientes:

1. NAVE	P-301	P-302	P-303	P-304	P-305
Eslora	: 103	103	105	105	105
Manga	: 18.9	18.9	22	22	24
Puntal	: 11.8	11.8	12	11	13
Calado	: 5.8	5.8	6	6.0	6
Tripulantes	: 12	12	14	11	12
Desplazamiento (en toneladas)	: 102	102	96	220	120
S. Propulsión	: 2-16V	2-16V	2 CAT.	2 G.M.	
Máquinas	149 TI	71	D-353E	12V	
		DETROIT	CAT.	DETROIT	
Velocidad					
Crucero en nudos.	: 12	12	9	8	12

Autonomía en
Gls. Diesel : 5000 5000 5560 30,000 5000

Sistema de
Comunicaciones : Radar y Radios VHF Y HF
Convencional a todas las Naves.

2. <u>NAVE</u>	P-201	P-203	P-204	P-205
Eslora :	65	65	82.1	84
Manga :	18.6	15	17.7	20
Puntal :	16	22	12	8
Calado :	6	6	4.8	6
Tripulantes :	6	8	10	12
Desplazamiento				
en Toneladas :	45	60	68.7	80
S. Propulsión :	2 Detroit 12V		2Cummins	2Detroit
			V12 900M	8V92
 Velocidad				
Crucero en nudos:	10	10	12	10
 Autonomía				
Gls. Diesel :	2000	2250	1840	4500
 Sistema de				
Comunicaciones :	Radar y Radios VHF y HF			
	Convencionales			

(Ver Anexo S)

Se desenvuelve dicha institución con severas retos como
lo son:

- 1.- "Un Presupuesto de 5.3 millones de dólares, que sólo en salarios a sus funcionarios, corresponde un 55% del mismo".³⁹
2. Territorio marítimo en dos (2) océanos.
3. Compromisos de supervisión migratoria, ambiental, tráfico ilícito, control de la contaminación, apoyo a entidades del Estado sin mencionar la materia en estudio, y sin la asignación presupuestaria especial para dichos temas.
4. "Carencia de un sistema propio de mantenimiento a sus naves, dicha institución mantiene aún restos de un sistema de Grúa móvil (Trave-Lift), la cual en conjunto con una red de equipos móviles y estructuras, brindaron hasta 1993, los servicios de astillero a su flota de naves, en este sentido se cuenta con un globo de terreno asignado en 1996 por la A.R.I. al SMN, ubicado en Isla Largo Remo (Cativá, Colón), para este fin, se programa la ejecución de los estudios de factibilidad, para la reconstrucción del astillero antes descrito".⁴⁰

El SAN como se le conoce a el actual Servicio Aéreo Panameño, institución que cuenta con el siguiente equipo

³⁹ GACETA OFICIAL No. 23,191, del 26 de diciembre de 1996.

⁴⁰ MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA. Memorias, pag. #67

aéreo:

- a.) 2 Helicópteros de 2 turbinas (BELL-212)
- b.) 1 Helicóptero civil 1 Turbina (BELL-205)
- c.) 1 Helicóptero militar de dos (2) turbinas
- d.) 13 Helicópteros militares de 1 turbina (UH-1H)
- e.) 7 Pillanes (naves de reconocimiento)
- f.) 4 Aviocar (casa 212)
- g.) 2 Islander BN-2
- h.) 1 Piper Seneca

"En la actualidad la dependencia se desenvuelve eficientemente con el reto que impone la tecnología moderna de soporte a las aeronaves, brinda las evacuaciones aeromédicas que en el año 1997 alcanzaron un total de doscientos dos (202) y la constante capacitación de su personal"⁴¹ dentro de los retos que mantiene esta institución están:

- a.) El mantener personal y aeronaves en estado operativo para el apoyo a las entidades gubernamentales.
- b.) Mantener personal y equipo operativo para atender situaciones de SAR aéreas y marítimas.
- c.) Optimizar la distribución de sus recursos asignados, recursos que para el año 1997 fueron del orden de los 9,316.972. millones de dólares, y de

⁴¹ MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA. Memorias, pag. #65

estos 2,559.924 millones fueron designados en concepto de salarios al personal, al igual que de este presupuesto 2 millones están comprometidos en el mantenimiento de cinco Helicópteros UH-1H donados por los Estados Unidos de América en el año 1996. Esta dependencia como se indica tiene al igual que el SMN de acuerdo a su fundamento legal (Artículo 9 del Decreto 38 del 10 de febrero de 1990) compromisos con la materia hoy de estudio, una de las limitantes actuales que prevalece en esta vital dependencia, es el no contar el equipo de Ala Rotativa (Helicópteros) y fija con las actuales exigencias del Anexo 12, Al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional sobre Búsqueda y Salvamento".⁴² (Ver Anexo T).

Pasamos a exponer en el Anexo T vistas de las Aeronaves que mantiene el Servicio Aéreo Nacional, como en detalle de las característica de dichas naves, es importante resaltar que al igual que el SMN esta institución no mantiene en su sistema operativo ó manuales de procedimiento un Plan de Salvamento Marítimo, manual que indique los pasos a tomarse internamente y las acciones en caso de darse las diferentes situaciones que involucren acciones SAR marítimo, no antes sin recordar que

⁴² OACI. Anexo 12. Parágrafo No. 2.6.4. pág. 12

actualmente asisten a todas las alertas, sean estas alertas aeromédicas, SAR ó de reconocimiento en la medida de las posibilidades, que se de al momento de la situación.

"En el Anexo W, brindamos vistas de la heroica labor de esta dependencia (SAN) al caer el ala rotativa (SAN 120) en acto de servicio, precisamente en apoyo a otras dependencias del Estado"⁴³.

El Intel, S.A. y Cable & Wireless mantienen la unidad de servicios costeros de radio (Intelmar Radio), en la actualidad es la unidad que paralela a su servicio comercial en VHF y HF, está a la escucha 24 horas, presta a copiar mensajes de auxilio sea en Telefonía, Telegrafía y Telex que una vez captada es retransmitida a las entidades con capacidad de brindar respuestas de socorro (SMN, SAN, Unidad de Salvamento de Howard "UNIT RESCUE"), dicho centro mantiene antenas transmisoras receptoras en Volcán Barú (Chiriquí), Cerro Jefe (Cerro Azul-Panamá).

Luego de presentar la situación de la capacidad de alerta en nuestras costas es importante resaltar tanto sus valores actuales como sus retos, retos que están próximos a ser exigidos por la comunidad marítima ante lo siguiente:

- a.) Privatización del 51 % de las acciones de la empresa que hasta la fecha a apoyado

⁴³ DAIRIO CRITICA LIBRE, Noviembre 1997. Pág. 1.

irrestrictamente en las labores de escucha permanente y no haber un pronunciamiento oficial de las proyecciones de Intelmar-radio, se esta a la espera de la proyección al respecto, luego de entrevistas a funcionarios de mando de la asociada al Intel, Cable and Wireless, S.A.

- b.) La estandarización de las comunicaciones marítimas el 1 de febrero de 1999. (Sistema SMSSM).
- c.) Plenas responsabilidades de nuestro territorio el 31 de diciembre de 1999, al asumir nuestro Estado la responsabilidad total del Canal De Panamá.

Al exponer la tesis de la conjugación de esfuerzos se intenta definir formalmente los conceptos aplicables ya internacionalmente y que definen la política internacional en la materia, conceptos claramente establecidos como lo han sido los Seminarios Regionales, que ya hoy día son brindados con la integración de La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a los medios locales, es así que cuando se analizan las acciones actuales del; Servicio Marítimo Nacional y Servicio Aéreo Nacional es tema de profundo interés la integración operacional de estas, bajo la tendencia internacional del funcionamiento SAR, paso que a la fecha formalmente y con las exigencias del caso no ha sido implementado.

CAPITULO V
PASOS PARA LA REGLAMENTACION
SAR EN AGUAS TERRITORIALES DE
LA REPUBLICA DE PANAMA

A. RECONOCIMIENTO DEL FUNDAMENTO LEGAL QUE A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL COMPROMETE AL ESTADO EN LA REGLAMENTACION DE LAS ACTIVIDADES SAR EN NUESTRAS AGUAS TERRITORIALES

Este punto lo consideramos fundamental para la sustentación de la reglamentación de las actividades en mención, el Estado panameño al ratificar en forma íntegra la Convención del Derecho del Mar acepta en forma total sus compromisos, esto se deja ver en el artículo 98, Acápito 2 descrito en el Capítulo I.

Lo anterior brinda la oportunidad de interpretar el alcance del compromiso que se mantiene, al ser este tema hoy día ley de la República, por lo cual subrayamos la importancia y trascendental etapa histórica de nuestro país, que está próximo a recibir en forma soberana una de las principales vías acuáticas del comercio marítimo mundial.

B. PUNTOS GEOGRAFICOS DE ESCUCHA EXISTENTES Y DE REACCION ANTE EMERGENCIAS MARITIMAS O DE DESASTRES

Una vez expuesto los medios tecnológicos con que se cuenta tanto a nivel internacional como localmente, pasamos a detallar una de las herramientas determinantes en la asistencia a emergencias, estos son los puestos de escucha.

Antes de describir los puntos geográficos de escucha con

que cuenta nuestro Estado ante Emergencias marítimas efectuaremos el análisis de sustento, que conllevara a partir del 1 de febrero de 1999, tanto a mejorar los actuales puestos de escucha que mantienen El S.M.N., El S.A.N., El Intel, S.A. ó Cable and Wireless, Comisión del Canal de Panamá, y otros si no también por el contrario, a la construcción oficial de una cadena de ellos de acuerdo a los estudios de seguridad para ese fin, cumpliendo con el Sistema Móvil de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Nuestro Estado desde un concepto responsable y ante su situación económica, deberá tomar la decisión y definición de que tipo de Zona de escucha se declara, tiene el reto de definir de acuerdo al SMSSM que Zona podría sustentar para el efecto paralelo de la responsabilidad que ello conlleva. Panamá como Zona A3 ó Zona de escucha vía satélite ó Inmarsat, ó Panamá como Zona A1/A2 o de servicios de coordinación en todos los sistemas."

"Opinamos que la decisión de Zona, en función de la actual tendencia del Estado a convertir el territorio en un Centro Marítimo"⁴⁵, conlleva a prestar servicios de ayuda al tráfico, servicios que son determinantes para la prevención de desastres, dada la densidad de tráfico que en determinado

⁴⁴ REVISTA MARITIME SECURITYTIES, Mayo 1992. Pág. #10

⁴⁵ WALL STREET JOURNAL. Artículo publicado el 11 de Noviembre de 1997, pág. 41A

momento lo requiera, como al exigir coordinaciones técnicas de soporte vía radio en operaciones SAR.

Nuestro planteamiento luego de lo expuesto, conlleva a sustentar nuestro territorio marítimo como Zona A2, lo cual coincidiría con las intenciones de desarrollo del Estado, que en los últimos años a inaugurado a través de entidades como el Servicio Marítimo Nacional; los Puestos Navales en Punta Cocos (Isla Del Rey del Archipiélago de las Perlas), Quebrada de Piedra en la provincia de Chiriquí (en construcción), Puerto Escoces (Archipiélago de San Blas) e "Isla Largo Remo"⁴⁶ en la provincia de Colón, intenciones plenamente identificables como una dinámica local del Estado con proyecciones internacionales.

El SMN está en la confección de estudios que ayuden en la sustentación del impacto socio económico de sus proyectos tanto a la comunidad local como marítima internacional (INTERLAND), y ello viabilice la consecución de fondos en los niveles de decisión respectivos. Logrando se agilice la finalización de los que ya están en construcción, como se logre el acondicionamiento de algunos de los mencionados puestos ya existentes, enfocando dichos estudios como un elemento de apoyo imprescindible, a el desarrollo de la pujante actividad marítima panameña.

⁴⁶ MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA, Memorias. 1996, pág.66

Por otra parte se da la intención a la ejecución de las metas redactados en encuentros nacionales, como los desarrollados el 5 y 6 de agosto de 1997, encuentros que por medio de la Comisión Marítima Nacional (CO.MAR.) del Ministerio de la Presidencia, en ese momento indicaron en la en la Declaración de sus Memorias y de consenso con representantes de Gobierno, Empresa privada, Banca, sectores Políticos y Organizaciones profesionales, su empeño al desarrollo del sector, en ese sentido planteando lo siguiente:

"Esta "Visión" sobre el País Marítimo a la que nos acercamos, consolida la vocación de servicio en beneficio de la humanidad y del progreso del comercio internacional y nos coloca como centro estratégico, facilitador del desarrollo de los pueblos. Estamos seguros que la elaboración de esta "Estrategia Marítima" nos conducirá, por primera vez, a actuar bajo objetivos nacionales que integren los intereses de todos los sectores de la Nación Panameña, al tiempo que constituirá un elemento ordenador para el progreso y bienestar del país."

Expuesto lo anterior, pasamos a enunciar otro de los actuales puestos de escucha que sirven a la navegación marítima en aguas panameñas es así que encontramos a los Coordinadores de Puerto de la Comisión del Canal, entidad actualmente bajo el tutelaje Federal del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, que mantienen puestos de

escucha tanto en Cristóbal (Sector Caribe), como en Isla Flamenco (Sector Pacífico), ambas estaciones han sido y son elementos importantes en casos Emergencia, pero su misión es específica, "esta es la Coordinación de entrada al Canal de Panamá"⁴⁷, por lo cual su servicio depende del alcance de sus equipos, por lo cual es un apoyo a la comunidad, y un ideal complemento "dentro de una estrategia y luego de revertir su tutelaje a nuestro Estado en el año 2000" formando parte de la reglamentación planteada.

Otro punto de escucha, a la actividad marítima panameña es en este momento la estación costera Intelmar-radio, dicha estación es creada al final de la década de los 70, con la finalidad de dar servicios a la actividad marítima local e internacional.

Actualmente luego de las reestructuraciones que a nivel internacional han sufrido las comunicaciones marítimas según el Sistema Móvil de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), como al igual de darse la privatización del 51% de las acciones del INTEL, esta última pese al momento crítico enunciado por el SMSSM, no ha dado sus proyecciones oficiales al respecto, pero es subrayable que este centro, ha dado y brinda un servicio vital a la seguridad de las naves que atraviesan nuestras aguas. Intelmar-radio cuenta con una central en Diablo

⁴⁷ Regulaciones del Canal de Panamá, CFR 35, pág. 69

(Corregimiento de Ancón), no se logró obtener la posición oficial de La Empresa, que como indicamos hoy día es una empresa mixta, pero se espera que esta empresa motivada por el Estado a través de la Autoridad Marítima Nacional, responsablemente tome las acciones oportunas en función de adecuar sus equipos a la realidad internacional, mandatoria a partir del 1 de febrero de 1999, pero igualmente es un ente de apoyo a un sistema, ella requerirá de la coordinación de un proyecto superior, que sin atentar contra su razón de ser "razón comercial", y por medio de una reglamentación le sean asignados compromisos, de consenso con la empresa en sí, como actualmente lo efectúa.

Se denota pues, como es de imperante de la definición de las bases de escucha por parte del Estado y que en coordinación con las ya existentes como se describió en párrafos anteriores, apoye a preparar una estrategia local para el cumplimiento de los compromisos ya establecidos.

Según nuestro enfoque surge la necesidad de la adecuación de los servicios SAR, dentro de las exigencias económicas reales que esto conlleva, y consecuentemente se de el sostén económico a los puestos de escucha que existen previamente dando un servicio, brindando ello la oportunidad a la operación de estos como centros, como partes del sistema informativo de toda organización SAR.

Podemos citar, que los centros de escucha dependientes

del presupuesto del Estado para un reglamento SAR marítimo y la conexión a los centros de escucha privados ó autónomos (Intel S.A., La Comisión Del Canal de Panamá, estaciones privadas), requiere de una armonización económica y jurídica (reglamentación) de forma de poder actuar todos de acuerdo a un papel y cumplir con el SMSSM a partir del 1 de febrero de 1999, o con Postulados básicos que exige la Organización Marítima Internacional.

Es importante concluir en referencia a las bases de escucha, como resaltar, que actualmente se cuenta con un sistema de escucha operando pero operando en forma dispersa, es entonces determinante la adecuación de lo ya existente como la integración de estos, sean estatales ó privados, cumpliendo con las normas y exigencias de el Convenio SAR y el SMSSM. Cabe añadir que los actuales Servicios Aéreos y Marítimos, como brazos ejecutores de las operaciones en estudio, "son dependencias que exigen en la adecuación de sus presupuestos, para el cumplimiento de las labores históricas que hoy exponemos".⁴⁸

En referencia a los puestos de reacción, la comunidad marítima que surca nuestras aguas, depende en primera línea de los Servicios Marítimos y Aéreos del Estado, estas entidades a pesar de su estrecha asignación estatal, como expondremos en

⁴⁸ PANAMA NEWS 1991 Pág. 3

nuestro análisis económico, mantienen personal, equipo y naves las 24 horas del día, 365 días del año, identificando como punto de reacción a aquellos donde físicamente se conjugan los elementos personal, equipo y Naves u Aeronaves, siendo así los puntos cubiertos son los siguientes:

- a. Puerto Obaldía (Comarca De San Blas)
- b. Largo Remo (Cativá, Colón)
- c. Muelle 3 de Rodman (Cocolí)
- d. Aeropuerto de Tocumen (Tocumen)
- e. Punta Cocos (Isla Del Rey, Golfo de Panamá)
- f. Puerto Pedregal (Provincia de Chiriquí)
- g. Puerto Mutis (Provincia de Veraguas)
- h. La Palma (Provincia de Darién)

Pero nos preguntaríamos, si todos estos elementos coinciden en estos diferentes puntos del país, ¿Cuál es el problema?.

"Responderíamos honestamente que el problema es soporte reglamentario, económico y por ende logístico".

Los puestos antes descritos son los más completos de ambas entidades y ellos mantienen actuales carencias básicas siendo esto las comunicaciones vía satélite y detección radar, se mantienen otros puestos menores, pero en visita a ellos se observa que las limitaciones son más amplias, por lo cual

catalogamos como heróico y abnegable su labor, buscando diferenciar nuestra apreciación como una positiva intención de sus directivos, pero un no eficaz rendimiento ante una realidad tan amenazante como lo es la actividad en estudio (desastres).

En visita a las administraciones de estas entidades del estado (SMN y SAN), logramos obtener un listado de las operaciones de evacuación médica efectuada por dichas instituciones hasta Agosto de 1998 (Ver Anexo X), es distinguible que entre la problemática que mantienen nuestros ejecutores de misiones de emergencia marítima o SAR están; la fuga de personal altamente capacitado, como una "flota de naves antiguas y un presupuesto que no a aumentado en los últimos 10 años o escaso para sus responsabilidades".⁵⁰

C. ANALISIS ECONOMICO DEL SECTOR Y DE LA REGLAMENTACION DE SERVICIOS SAR MARITIMO EN AGUAS PANAMEÑAS

Pasaremos a dar un análisis práctico de la situación económica por la que actualmente atraviesa nuestro Estado, de plantearse la Reglamentación a los Servicios de Búsqueda y Salvamento en nuestras aguas territoriales, para este fin hemos establecido como pertinente el siguiente orden:

⁵⁰ PANAMA NEWS. Heroics services

- a. Citar a las instituciones que ejecutan la acción operativa en estas tareas (SMN, SAN);
- b. Citar los recursos que ellas administran para su operación anual (1999), y el cumplimiento de sus funciones;
- c. Los ingresos que son generados por la actividad marítima panameña;
 - c.1 Registro de Naves.
 - c.2 Cruces por el Canal de Panamá.
 - c.3 Industria Pesquera y de Navegación de Cabotaje.
 - c.4 Ingresos específicos en concepto de los Tratados del Canal de Panamá, que adquiere el Estado por concepto de servicios públicos y los porcentajes de los peajes cobrados por año. (Reporte Anual, 1997)
- d. Los Costos estimados de la activación de Centros de coordinación de Rescate (RCC), como la activación de Sub Centros de Coordinación de Rescate (SRCC).
 - d.1 Costos de inversión.
 - d.2 Costos de operación.
 - d.3 Costos de Mantenimiento.
- e. Planeamiento de experiencias económicas en estados marítimos, y del aprovechamiento de sus sistemas de SAR paralelamente a programas de Vigilancia Costera

ante la violación de las zonas territoriales por pesca ilegal, contaminación, narcotráfico o trasiegos de armas ilícitas.

- f. Planteamiento de los Costos de mantenimiento de las Naves y aeronaves con las cuales operan Los Servicios Aéreos y Marítimos, al igual que los servicios de Apoyo en casos de desastres (Sistema Nacional de Protección Civil, Cruz roja, Cuerpo de Bomberos, Ministerio de Salud "Cuerpo Hospitalario" y Comisión del Canal de Panamá).

Para iniciar el desarrollo de nuestra exposición tomaremos como punto base que las instituciones relacionadas a las actividades de SAR marítimas son todas aquellas que en un momento determinado, deben velar por el cumplimiento de la preservación de vida, honra y bienes de todos los ciudadanos nacionales o no dentro de nuestro territorio.

Estas dependencias desde el concepto de campo o práctico, con referencia internacional, son las siguientes:

- a. El Servicio Marítimo Nacional, Institución con un presupuesto de 5.442.126.00 millones de dólares (1998) y del cual se asignan 3.016.308.00 millones de dólares a compromisos por pagos salariales.
- b. El Servicio Aéreo Nacional, institución con un presupuesto de 9,316.977 millones de dólares año 1997, de los cuales 2,559.924 millones de dólares

corresponden a pagos salariales, a la vez de este presupuesto, el SAN debe asignar:

- b.1 "Dos (2) millones de dólares son asignados por contrato para la compra de repuestos anuales a seis (6) helicópteros UH-1H facilitados por el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América en el período fiscal 1996-1997".⁵¹
- b.2 Un monto aproximado de 3,480.000 millones de dólares en Servicios básicos y de estos un 30% es utilizado en; alimentación, Combustible, Materiales de construcción, seguros, viáticos etc,.
- c. Mantenimiento a cinco (5) helicópteros donados en noviembre de 1997 por La República de Taiwan a la República de Panamá.
- d. Mantenimiento de la Base Operacional en Tocumen, como mantenimiento a sus bases de apoyo en Santiago, Tonosí, David, Bocas del Toro y Metetí.
- e. Mantenimiento a la Flota de Aviones T-35 Pillanes, C-212 AVIOCAR, Helicópteros Bell-212.

Luego de expuesta la realidad con la que se desenvuelven las dos instituciones que en la práctica ejecutan las operaciones SAR marítima en nuestras costas, pasamos a

describir las instituciones que juegan un papel determinante de complemento para la reglamentación de los Sistemas SAR dentro de nuestras aguas, papel que es importante sea expuesto por separado dado que los dos primeros son entes operativos y los a seguir son administrativos desde nuestro análisis.

La autoridad marítima panameña creada por el Decreto Ley No. 7 del 10 de febrero de 1998 la cual en su artículo 4, Acápito 9 textualmente dice:

"Coordinar con el Servicio Marítimo Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá."

Dicha institución goza del presupuesto segregado de cada uno de sus componentes previos de conformación (SECNAVES, COMAR, Autoridad Portuaria Nacional y la Dirección General de Recursos Marinos), y según su artículo No. 4 "Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector marítimo".

Luego de expuesta la función fundamental de la Autoridad Marítima Nacional en la reglamentación de los servicio hoy de estudio, pasamos a citar a otra institución, que ya en la actualidad ha dado sus pasos a nivel nacional en la programación de asistencia inmediata al desamparado, con la

inclusive edición de un Manual para Desastres, esto para eventos catalogables como desastres naturales o no.

"Es así que el Sistema Nacional de Protección Civil entra a jugar un papel importante como componente del sistema nacional propuesto, institución que goza de un presupuesto asignado y que en aras de una eficiente atención en tierra firme inmediata y experimentada al desamparado mantiene coordinaciones efectivas y de Conjunto con instituciones de asistencia Social como: La Cruz Roja Panameña, Cuerpo de Bomberos y Centros Hospitalarios".⁵²

Luego del Estudio anterior, con que se administran las instituciones relacionadas al SAR marítimo, pasamos a exponer los recursos que produce la actividad marítima panameña, esto a nuestra evaluación nos brinda una visión de la realidad económica que se genera directamente en nuestro Estado, ello sin lugar a duda creará la expectativa básica y en nuestras conclusiones ser sustentada la solvencia económica existente para la actividad y el sufragio de estos servicios vitales, estos son los siguientes:

- a. "104.594 millones de dólares en concepto de aportes a la República de Panamá por parte de la Comisión del Canal por servicios Públicos y porcentaje de

⁵² SINAPROC. Manual de Desastres. Parágrafo 2, pág. 125

peaje recolectado año 1997".⁵³

- b. "106 millones de dólares en concepto de exportaciones de productos marinos".⁵⁴
- c. "50 millones de dólares en concepto de registro de naves, con un registro de 111,846,417 millones de toneladas de registro bruto"⁵⁵.

Pasamos a otro punto, ello lo es el Costo de la implementación de los puestos de escucha y alerta.

Como se indicara previamente para el cumplimiento de los Servicios de escucha y asistencia, como lo exige el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), estamos plenamente seguros que Intel, S.A. y Cable & Wireless, de darse la motivación por parte del Estado hacia ellos, logrará adecuar sus sistemas de radio costera para brindar un servicio de calidad y acorde a la exigencia mundial, para esto citamos el párrafo No. 9 y 11, en donde se le da respuesta a ROCRAM por medio del Memorándum OMI/016 de la Delegación Permanente de la República en la OMI, con fecha del 25 de Marzo de 1996, ella dice:

"Panamá a través de SECNAVES deberá

⁵³ PCC. Annual Report. 1997, Pág. 60

⁵⁴ CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA. Panamá en Cifras 1997. pág. 119

⁵⁵ DIARIO LA PRENSA. Martes 3 de junio de 1997, pág. 21A

coordinar con INTELMAR el cumplimiento de las disposiciones OMI relativas al SMSSM."

En relación a este punto paso a indicar con fuentes comerciales, los costos de los equipos para cumplir con el SMSSM, estos costos son los siguientes:

- "a. Buques en Areas A1 8900.00 \$
Equipo VHF / VHF DSC
DSC clase B controlador y procesador. Recibidor
NAVTEX/EPIRB SAR transponder / VHF portátil.
- b. Buques en Areas A1 y A2 17350.00 \$
Equipos Area A1/ Equipo FM
FM DSC receptor / DSC clase B
Controlador y Procesador
- c. Buques en Areas A1, A2, A3..... 29800.00 \$
Buques pueden ser equipados con un Inmarsat SES ó
con equipos FM / HF .
- d. Buques en Areas A1, A2, A3 y A4 .. 29.800.00 \$
Para Buques que operan en todas las areas, el
equipo GMDSS podría ser idéntico a el que se
requiere en MF / HF".⁶⁶

Luego de lo descrito anteriormente es importante acotar que para el fin de compra e instalación como activación de

dicho sistema se requerirá de los estudios técnicos y propuestas por parte de las empresas especializadas en el tema como lo es la empresa Transas Marine International empresas que entre otras brindan plena asesoría sin costos previos a la compra.

Una vez expuesto los costos de los equipos por parte de las empresas que califiquen para ello, como de la posición de la Representación Permanente de Panamá ante la OMI, podemos definir a Intelmar-radio como un potencial Centro de Apoyo al Futuro Centro Coordinador de Salvamento SCS, dada la actual y futura capacidad de escucha, y a la vez es identificable como potenciales Sub-Centros de salvamento, SCS a los Puestos del Servicio Marítimo Nacional, que actualmente están en:

- a. Quebrada de Piedra,
- b. Punta Cocos,
- c. Largo Remo,
- d. Bocas Del Toro (En planificación),
- e. Puerto Escoces (En planificación).

De igual forma (luego de cumplido los tratados Torrijos Carter) pueden definirse como apoyo a los SCS, a las Estaciones de señales del Canal De Panamá en Puerto Cristóbal e Isla Flamenco. La configuración del análisis económico tomando en referencia la información que hemos brindado, da la oportunidad de censar lo que recibe el Estado, lo que invierte y lo que podría percibir de presentar y ejecutar propuestas de

autofinanciamiento a la comunidad marítima mundial como:

- a. Un (1) centésimo de dólar por cada tonelada registro bruto, de naves que cruzan el Canal de Panamá.
- b. Un (1) centésimo de dólar por cada tonelada de registro bruto, de naves con bandera panameña.

Luego de lo anterior, es observable las bondades que daría el tema planteado una vez concertado un ente específico previo al apoyo de las que ya ejercen la función. Hoy día nuestro territorio es proyectado como un "Centro de Servicios Marítimos"⁵⁷, instintivamente como observamos en los modelos de servicios SAR en aguas españolas, como en la República del Perú, estos servicios son parte integral de un control del Estado, y sustentan su financiamiento en la autogestión de sus servicios múltiples, en beneficio del Estado, brindando apoyo al desarrollo del sector (Captura de naves en pesca prohibida, captura de naves por violaciones a la contaminación, y otras), en base a las leyes existentes.

D. FORMACION Y ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL SAR

La OMI brinda un constante asesoramiento a todas las naciones partes de sus Convenios, es así que se están dando a

⁵⁷ REVISTA PRO PANAMA, 1996, pág. 17

nivel mundial los **Seminarios Regionales o WORKSHOP**, cabiendo destacar que este asesoramiento se brinda a todos los niveles jerárquicos de la administración marítima internacional, incluyendo SAR.

En este sentido si bien no ha habido un pronunciamiento público dado lo particular del caso, centros oficiales, como la Escuela Náutica de Panamá y centros privados como la Universidad Columbus y el Istmo, han iniciado a dar los primeros esfuerzos en la materia, por la preocupación que se percibe en actualizar al personal de marina nacional por medio de Seminarios, Talleres de Adiestramiento en aras de lograr la especialización marítima y la capacitación constante, tales eventos lo han sido:

- a. Sistema Mundial De Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS). Dictado en Septiembre de 1997 por el Columbus University.
- b. Código de Gestión y Seguridad Marítima (CGS CODE). Dictado en Agosto de 1997, por La Universidad Del Istmo.
- c. Calificación a Estudiantes en formación, en el Sistema De Seguridad Móvil Marítimo (SMSSM).
- d. Seminarios por parte de la Autoridad Marítima Nacional de conjunto con la futura Universidad del Saber en materia aduanera y de transporte intermodal, Febrero 1999.

Actualmente La Escuela Náutica de Panamá, luego de la Donación de los equipos básicos por parte del Programa de Apoyo y cooperación del Japón (JICA), capacita a sus alumnos en estos sistemas, al ser el medio de acceso a las comunicaciones internacionales.

En cuanto al entrenamiento de las entidades ejecutoras de brindar respuestas a emergencias de este tipo en aguas territoriales (SMN, SAN), como de otros entes participantes en Operaciones SAR marítimas, se tiene lo siguiente:

Tanto el Servicio Marítimo Nacional, el Servicio Aéreo Nacional, la Dirección de Aeronáutica Civil, la Dirección de Marina Mercante, el Sistema Nacional de Protección Civil, el Cuerpo de Bomberos, la Cruz Roja Panameña y los Centros Hospitalarios, podemos citar luego de las investigaciones efectuadas que en forma dispersa todos y cada uno han efectuado y efectúan esfuerzos en capacitar a su personal en diferentes áreas de responsabilidad, pero al no haber un elemento coordinador (Reglamento) que cuente con el poder de convocatoria, que les brinde una orientación clara de reacción ante una emergencia (Ver Anexo L), ante la actual realidad de la actividad marítima dentro de nuestro entorno territorial oceánico. Teniendo por resultado una respuesta un tanto carente de seguridad operacional y que no cumple con las exigencias del Convenio marco, el SAR de 1979 y del SMSSM, consecuentemente no cumpliendo con el SOLAS.

Es importante resaltar como indicamos anteriormente que en este sentido nuestro país estuvo en mora participativa en los eventos como San Juan Puerto Rico 1996, Seminario Taller ó WORKSHOP que en busca de un Plan Mundial de Socorro, han convocado a administraciones de diferentes regiones para la integración de esfuerzos en beneficio de la comunidad marítima y la "Ejecución de Un Plan Mundial de Salvamento".⁵⁴

Paso a citar las conclusiones más importantes obtenidas, en el Seminario taller efectuado en San Juan Puerto Rico en 1996, como las conclusiones de la Segunda Sesión de la OMI referentes a Radiocomunicaciones de Búsqueda y Salvamento del 27 al 31 de Enero de 1997 como lo importante que de ellas resultan de su conocimiento en la capacitación de nuestro personal, con conocimientos SAR y el futuro adiestramiento dado los estándares internacionales, ellos fueron:

1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como depositaria de la Convención de Aviación Civil Internacional de 1944, y la Organización Marítima Internacional depositaria de la Convención para La Seguridad De La Vida Humana en el Mar (1974) y depositaria de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, apoyaron y convinieron para la realización

⁵⁴ REVISTA IMO NEWS No.1, 1997, pág. 10.

del Mayor Taller sobre Búsqueda Y Salvamento en San Juan de Puerto Rico, del 19 al 22 de Agosto de 1996.

2. El encuentro ha marcado la primera (OACI, OMI) reunión de fomento regional para dar un sólo enfoque a los Planes SAR aeronáutico y marítimos, todo lo anterior resumido en:

- 2.1 Efectivos RCC o RSC

- 2.2 Conocimiento de Convenciones SAR OACI/OMI.

- 2.2.0 Suscribirse a las Revistas OMI y OACI.

- 2.2.1 La tenencia de Adecuados equipos con Computadoras (Fax, Teletipo, Inmarsat, Direction Finder, Radios VHF/HF/UHF)

- 2.2.2 Conocimiento de Varias herramientas SAR (SARSAT, AMVER, Organizaciones Militares SAR, Agencias SAR).

- 2.3 Adecuado Manejo.

- 2.4 Apropriados Programas de entrenamiento.

- 2.5 Estructuración de Planes SAR.

- 2.6 Periódicos ejercicios del Sistema SAR utilizando varios escenarios, análisis de casos.

- 2.7 Intercambio de Información con otros RCCs

2.8 Ejercicios SAR en conjunto con otros RCCs

2.9 Participar en todas las Conferencias SAR de la OMI y OACI.

En cuanto a las conclusiones más importantes de la Segunda sesión de Radiocomunicaciones, Búsqueda y Salvamento efectuada por la OMI del 27 al 31 de Enero tenemos:

1. La preparación de un borrador de anexo a La Internacional Convención de Búsqueda y Salvamento Marítimo. El texto revisado ha sido enviado a el Comite de Seguridad Marítima para ser aprobado en la 68 sesión con una vista para adopción en la 69 sesión.
2. Una importante característica de la revisión de La Convención SAR, es el énfasis actual en las coordinaciones de operaciones SAR marítimas y aeronáuticas.
3. Luego del IV encuentro de Brisbane Australia en octubre de 1996, es preparado el primer borrador de un Manual SAR de la OMI Y LA OACI, siendo su principal propósito:
 - 3.1 Ayudar a los Estados a encontrar sus obligaciones bajo la Convención Internacional de Aviación Civil, la Convención Para La Seguridad de La Vida Humana en la Mar y La Convención SAR. Es de esperarse que el manual

podría ser publicado en tres volúmenes procediendo respectivamente con; Organización y Administración, Misión y Coordinación y Facilidades Móviles.

Luego de un breve resumen, observamos el desarrollo internacional que en materia de capacitación SAR se esta generando, desarrollo literario y documentario al cual estamos sujetos y que definitivamente ya afecta a nuestros centros de capacitación previamente enunciados, de tal forma que es de considerar y de apoyar los esfuerzos que en esta materia y otras se generen en dicha rama de capacitación marítima.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Redactar una propuesta a una reglamentación no ha sido fácil, nuestra primera palabra reglamentar que es la colección ordenada de reglas o preceptos, requirió ser profundamente analizada, dado que nos propusimos analizar una materia que para algunos es algo en que todo esta dicho, pero para otros (las víctimas de un desastre) no lo es así, ahunado a ser un sector marítimo que nace de una esencia dispersa y con algunas entidades de poca experiencia, llegándose hasta situaciones de repetición de funciones que unido a una endeble coordinación en el tema tratado, tanto administrativa como operacionalmente, no llega a brindar el mínimo de requerimientos, como lo es el caso actual de las exigencias internacionales del Sistema Móvil de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM).

Haciendo un análisis retrospectivo de las actividades SAR, hemos observado que actualmente en nuestro territorio no se cuenta con los elementos básicos, que garanticen pues la protección de la vida humana en el mar, siendo nuestras evaluaciones la necesidad de reconocer y ejecutar lo siguiente:

- a. La existencia oficial de los elementos legales expuestos en el capítulo No.1, como compromisos de prioridad para el desarrollo de la actividad SAR en

beneficio de la actividad marítima nacional.

- b. La asignación oficial del Servicio Marítimo Nacional como entidad responsable y promotora de las medidas básicas para cumplir a corto plazo, con normas internacionales existentes en la materia.
- c. La generación de una norma por parte de la Autoridad Marítima de Panamá, que en función de la bondad del decreto ley que la creó, garantice por medio de ella el soporte económico y logístico al SMN y el SAN en materia de búsqueda y salvamento a corto plazo.

Luego de lo anterior, como previamente se menciona en cada uno de los elementos básicos de nuestro estudio como de la descripción histórica a nivel nacional e internacional y de la descripción legal y jurídica que nos compromete en el tema, se sostiene formalmente que: en virtud de los acuerdos que actualmente están en vigencia en nuestra República, como lo son el del Derecho del Mar, el Sistema Mundial de Socorro de Seguridad Marítima (SMSSM) y lo estipulado en la Carta Magna o Constitución Política en referencia a la vida, honra y bienes de nacionales y extranjeros dentro de nuestro territorio se hace imperante, la convocación por parte de la autoridad del ramo, con las entidades ejecutoras en este momento de actividades de búsqueda y salvamento, para la conformación de propuestas que conlleven a la toma de medidas

por parte de dichas instituciones, logrando dar pautas para formalizar a mediano plazo un ente responsable de las actividades SAR propiamente, con el soporte administrativo y financiero en conjunto con la autoridad rectora (AMP).

La convocatoria a la cual hemos hecho mención, de darse en este siglo dará la oportunidad a nuestro Estado y a las instituciones involucradas, de sustentar una de las tantas actividades que propiamente han definido: la seriedad y la responsabilidad que el Estado se ha empeñado en demostrar desde su creación en 1903, distinguible esto en el concepto vida, honra y bienes de nacionales y extranjeros en el territorio panameño.

"Sólo el que construye sobre ideas,
construye para la Eternidad".

EMERSON

RECOMENDACIONES

Luego de nuestra exposición, sólo nos queda brindar responsablemente nuestras inquietudes ciudadanas, que en forma constructiva logren ser herramientas que le permitan al público y autoridades de turno, en el momento que ellos lo determinen y las circunstancias lo permitan imprimir su uso en beneficio del Sector Marítimo.

Es por ello que somos del convencimiento que la emisión de una norma legal es importante, a fin de convocar e instruir en la configuración o creación de un ente a nivel nacional en materia de Salvamento Marítimo, ello entre las dependencias ejecutoras y la autoridad del ramo, por otra parte es fundamental que ya existiendo el fundamento jurídico y de compromiso para nuestro tema, el elemento **coercitivo y de convocatoria** que ejerce una ley se hace importante de forma de dar la posibilidad a versados o no en el tema, a esgrimir ese interés existente en el desarrollo de nuestro país, por lo cual nuestras recomendaciones las podemos enumerar de la siguiente manera:

1. Promulgación de ley por la cual se cree el Sistema de Búsqueda y Salvamento en aguas territoriales panameñas (Ver anexo Z.2).
2. Ratificación del Convenio SAR de 1979.
3. Confección del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, por

parte del ente que cree dicha ley.

4. Firmas de acuerdos de apoyo mútuo en materia SAR con nuestros países limítrofes.
5. La activación de campañas publicitarias internacionalmente, en busca de la captación de incentivos de autofinanciamiento.

BIBLIOGRAFIA

1. ALVAREZ A., José, ALVAREZ M., Stella. Conceptos Básicos Sobre Manejo Costero. Sexagésimo quinto libro de las ediciones del Instituto De Publicaciones Navales. Noviembre de 1984. Págs. 174.
2. Armada Argentina. Plan Nacional De Búsqueda y Salvamento Marítimo y Lacustre. 1989. Págs. 30.
3. Armada de Chile. Primera Conferencia Naval Interamericana Especializada en el Control Naval de Tráfico Marítimo. 14-18 de Noviembre de 1994. Págs. 233.
4. BULL, J.W. Seafety At Sea. First Edition, 1966. Págs. 88.
5. Comisión Marítima Nacional (CO.MAR). Memoria Del Primer Encuentro Marítimo Nacional. Julio 1997. Págs. 22.
6. Comisión Marítima Nacional (CO.MAR). Memorias del Segundo Encuentro Marítimo Nacional. Agosto de 1997. Págs. 5.
7. Construcciones Aeronáuticas S.A.. Revista C-212 Patrullero para el Servicio Aéreo/Marítimo Nacional de Panamá. Abril de 1994. Págs.
8. Contraloría General de La República. Panamá en Cifras. 1996. Págs. 160.
9. Dillon R. Jorge. Meteorología Para Pilotos De Yates. Edición del Autor, 1977. Págs. 257.
10. Fabrega P. Jorge. Constitución Política De La República De Panamá. Editorial Alvarez, Panamá, 1996. Págs. 102.
11. Hartmann Frederick H. . Las Relaciones Internacionales. Instituto de Publicaciones Navales, Décimo Libro, Sexta Edición, 1986. Págs. 754.
12. Hydrographic and Topographic Center. Sailing Direction. Fifth Edition 1988. Págs. 155.
13. JUAN Carlos Arbex, Salvamento en La Mar. 1991. Págs.183.
14. Loyd's of London Press Ltd. Revista Inmarsat Ship Directory. Febrero de 1995. Págs. 108.

15. Maritime Information Technology & Electronics. Revista OCEAN VOICE. July 1995. Págs. 48.
16. Maritime Safety Rotterdam. Revista International Maritime Safety. May 1995. Págs.48.
17. Ministerio de Gobierno y Justicia. Memoria 1996. 1996.
18. MONTERO Francisco. Algunas Teorias Sobre Administración De Competencias Marítimas. 1992. Págs. 30.
19. MORRIS Charles. Security and Defense of The Panamá Canal. 1994. Págs. 148.
20. NACIONES UNIDAS. Convención De Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar Derecho del Mar, Edición Proyecto PAN/97/011/01/99. Págs. 223.
21. Organización Marítima Internacional. Folleto OMI al día de Resúmenes de los Convenios De La OMI. Enero de 1992. Págs. 47.
22. Organización Marítima Internacional. Revistas IMO News. Number 3-1995, 3-1996, 1-1997. Págs. 18, 13, 27.
23. Organización Marítima Internacional (OMI). Conferencia Internacional sobre Búsqueda Y Salvamento Marítimos. Edición 1979. Págs. 41.
24. Panama Canal. Code of Federal Regulations. U.S. Government Printing Office. 1990. Págs. 329.
25. Panama Canal Comision. Annual Report. Fiscal Year ended 30, 1996. Págs. 178.
26. Prefectura Naval Argentina. Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes. 2da. Edición 1984. Págs. 50.
27. Protección Civil. Manual para Desastres. Editorial Colina, S.A.. Págs. 143.
28. Serrano Enrique Chover. Estudio Sobre El Futuro Sistema Mundial De Socorro Y Seguridad. Marítimo. 1995. Págs. 120.
29. The Sea Trade Organization. Revista Seatrade Review. October 1996. Págs. 120.
30. TYRONE J., Barbery. Diario Ala Del Sicofaa. Año X, Número XVII. 1997. Págs. 11.

31. U.S. Department of transportation, Department of the Air Force AFM 64-2. Manual Nacional De Búsqueda y Salvamento. Primer Tomo. Noviembre de 1986. Págs. 200.

PERIODICOS

Crítica Libre, Panamá, 31 de Octubre de 1996.

La Prensa, Panamá, 3 de Junio de 1997.

El Bimestral, Año 1, Número 1, Enero - Febrero, Panamá, 1997.
pág. 5

La Prensa, Panamá, 11 de Septiembre de 1997.

La Prensa, Panamá, 16 de Septiembre de 1997.

La Prensa, Panamá, 19 de Octubre de 1997.

La Prensa, Panamá, 27 de Noviembre de 1997.

The Wall Street Journal, 11 de Noviembre de 1997.

GLOSARIO

Amaraje Forzoso: situación en la cual una aeronave, realiza sin descenso forzoso en el agua.

AMVER: Sistema automatizado de Asistencia Mutua y Salvamento a Naves.

Búsqueda (Search): Reconocimiento sistemático de una área determinada, de manera que toda el área sea barrida visual o electrónicamente.

Búsqueda y Salvamento (SAR): Empleo de personal y facilidades disponibles para suministrar ayuda a personas y prioridad en peligro.

Centro Coordinador de Salvamento: Centro encargado de promover la buena organización de Servicios de búsqueda y salvamento.

Convenio: Ajuste, concierto, pacto.

Coordinación (Coordination): La función de integrar los esfuerzos de las facilidades SAR para una ejecución concertada y armoniosa de la misión SAR en forma efectiva y económica.

Coordinador de búsqueda de Superficie: Buque que no sea una de las unidades de salvamento designado para coordinar operaciones de búsqueda y salvamento que se eleven a cabo en la superficie, dentro de un área de búsqueda especificada.

Emergencia: Evento repentino, imprevisto, que hace tomar medidas inmediatas para minimizar sus consecuencias.

ELT: Transmisor Localizador de Emergencia.

EPIRB: Señal de Radiofaro Indicador de posición de emergencia.

Fase de Emergencia: Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

Fase de Incertidumbre: Situación en la cual se teme por la seguridad de un buque y de las personas que lleven a bordo.

Fase de peligro: Situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediata.

FIR: Reglamentos de Vuelo por Instrumento.

HF: Alta Frecuencia

INMARSAT: Organización Internacional de Comunicaciones marítimas vía satélite.

IMOSAR: Manual De Búsqueda y Salvamento de la OMI.

Jefe en el Lugar de Siniestro: El jefe de una unidad de salvamento designado para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento dentro del aérea de búsqueda especificada.

MEDEVAC: Evacuación Médica por Helicóptero.

NOTAM: Noticias a los aviadores.

Notice To Mariners: Noticia a los Marineros.

OACI: Organización Internacional de Aviación Civil

OMI: Organización Marítima Internacional

Plan de Desastre: Definición de políticas, organización y procedimientos, que indican la manera de enfrentar los desastres, de lo general a lo particular en sus distintas fases.

Región de Búsqueda y Salvamento: Aérea de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan Servicios de Búsqueda y Salvamento.

SEVIMAR: Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el mar.

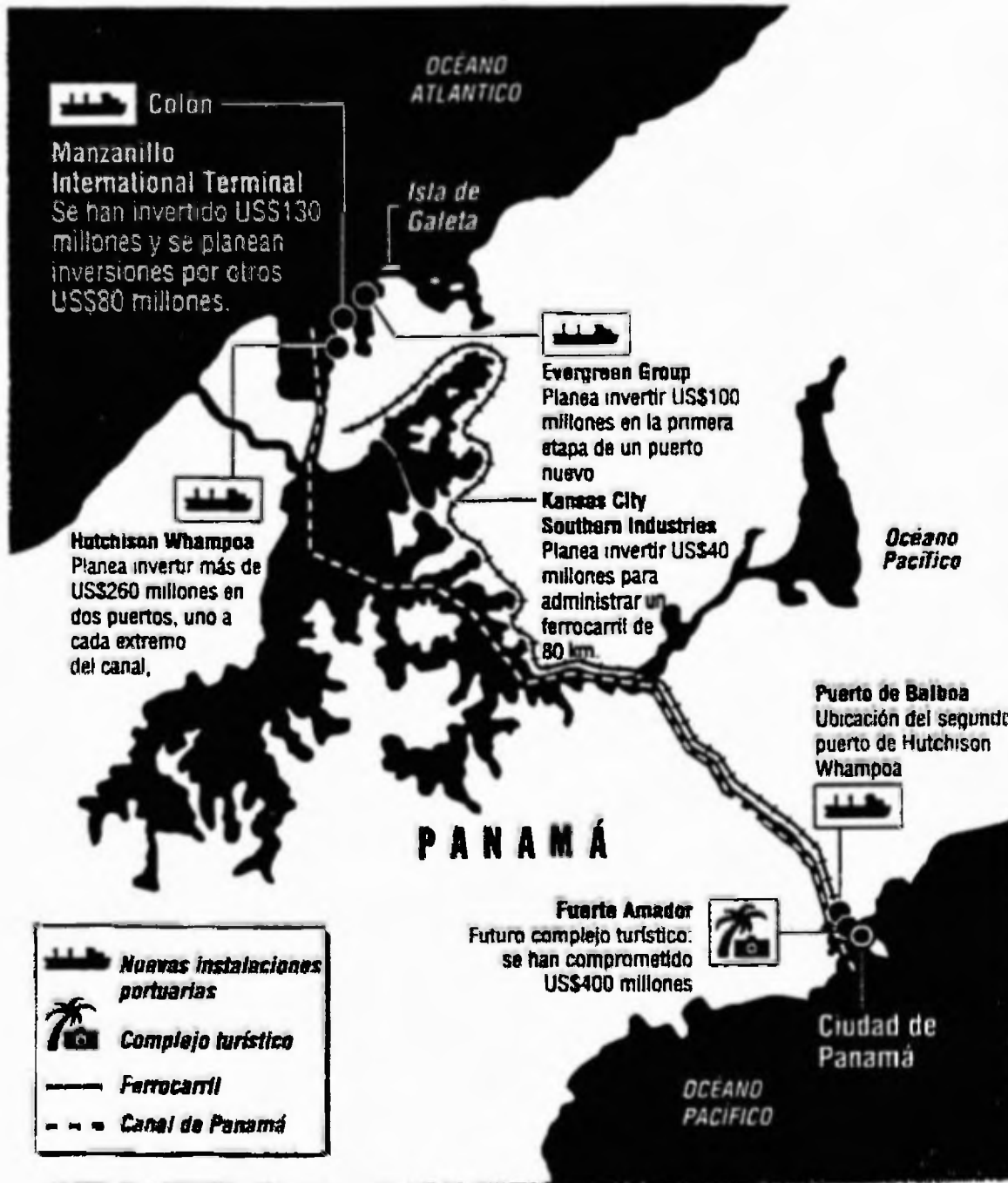
Subcentro de Salvamento: Centro subordinado a un centro coordinador de salvamento establecido para complementar la función de este último dentro de una parte especificada de una región de búsqueda y salvamento.

Unidad de Vigilancia de costas: Unidad compuesta por personal capacitado y dotado de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y Salvamento.

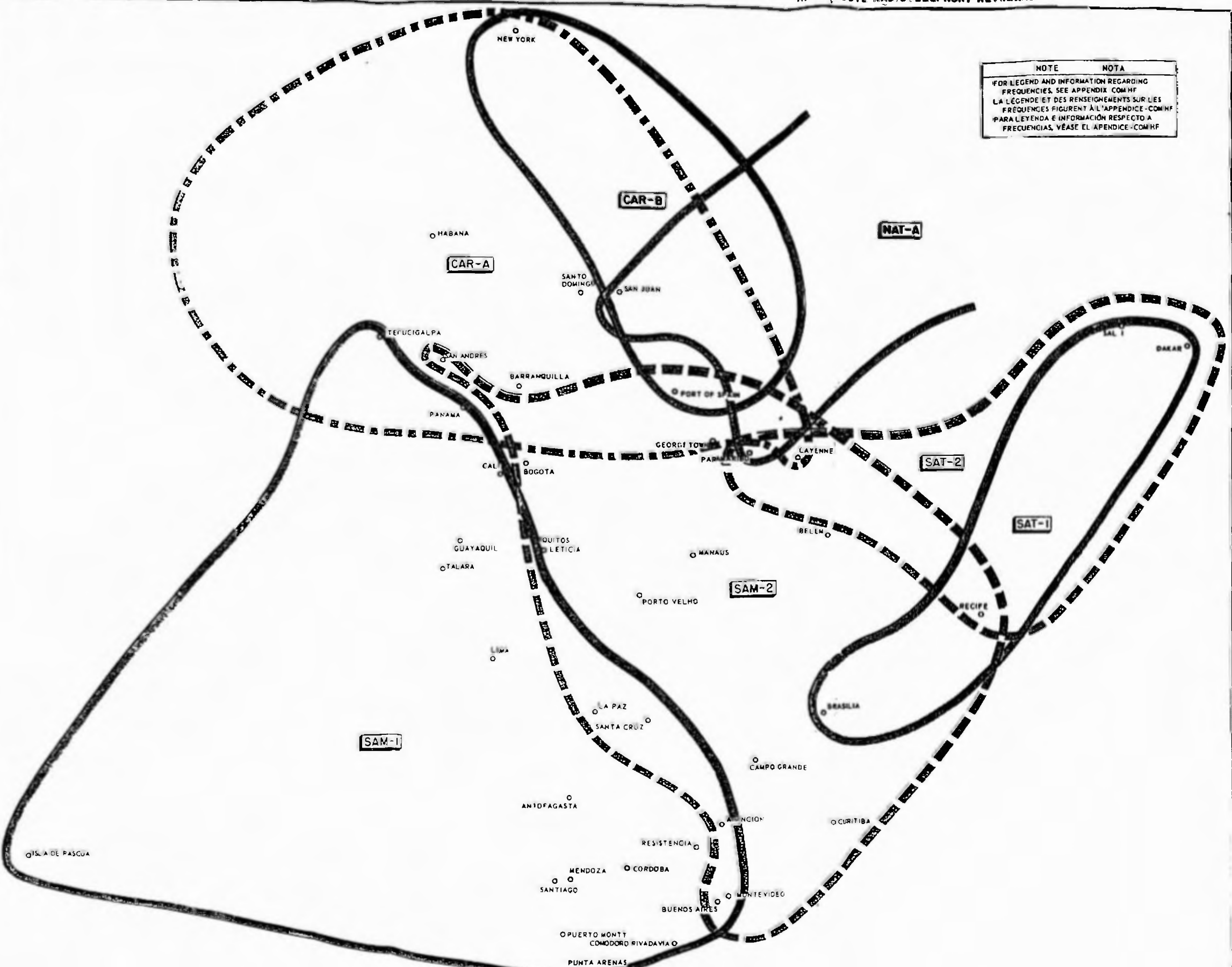
VHF: Muy Alta Frecuencia.

ANEXOS

Las ambiciosas metas



NOTE	NOTA
FOR LEGEND AND INFORMATION REGARDING FREQUENCIES, SEE APPENDIX COM/HF	LA LÉGENDE ET DES RENSEIGNEMENTS SUR LES FRÉQUENCES FIGURENT À L'APPENDICE -COM/HF
	PARA LÉYENDA E INFORMACIÓN RESPECTO A FRECUENCIAS, VÉASE EL APENDICE -COM/HF



ANEXO C

Dirección de Aeronáutica Civil

Apartado: 7501 y 7613
Panamá 5, Panamá

Panamá, 31 de octubre de 1984.

RESOLUCION No. 98-J.D.

LA JUNTA DIRECTIVA DE AERONAUTICA CIVIL

en uso de sus facultades legales y;

C O N S I D E R A N D O :

Que la Dirección de Normas de Vuelo anteriormente tenía como denominación la de Seguridad Aérea, término éste más apropiado e indicativo de las funciones que cumple en su área.

Que en efecto, la Dirección de Normas de Vuelo tiene como principal función velar por la seguridad de las operaciones aéreas, teniendo como base leyes y reglamentos nacionales e internacionales.


Que es conveniente darle a la actual Dirección de Normas de Vuelo una denominación que se ajuste realmente a sus funciones.

En consecuencia,

R E S U E L V E :

1º.- Denominar a partir de la fecha de aprobación de esta Resolución, como Dirección de SEGURIDAD AEREA, a la actual Dirección de Normas de Vuelo.

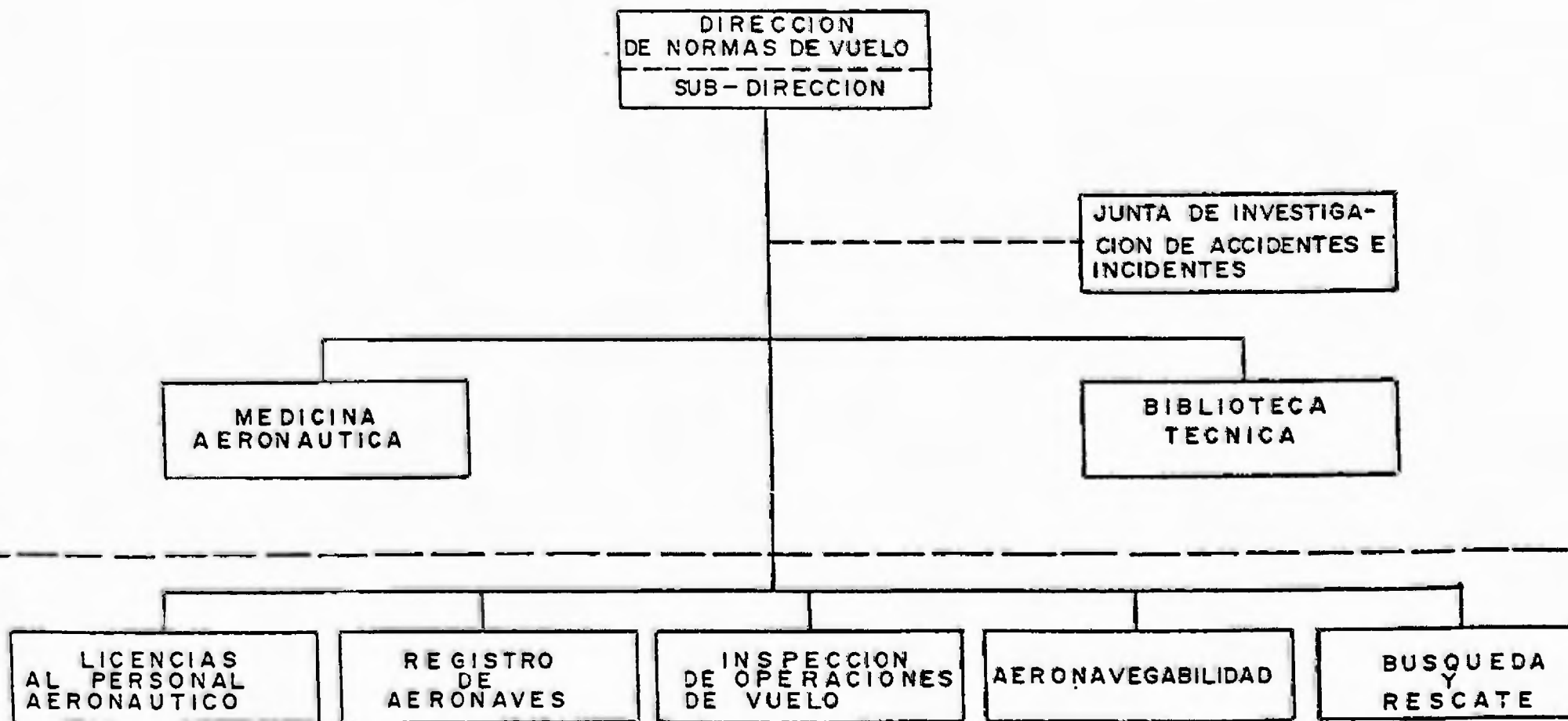
COMUNIQUESE, CUMPLASE.


CONTRALORIA GENERAL DE LA
REPUBLICA.-


PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA


FUERZA AEREA PANAMENA.-

DIRECCION DE NORMAS DE VUELO



- Asegurar la adecuada condición operacional de las aeronaves con matrícula las extranjeras, arrendadas a empresas nacionales.
- Inspeccionar el mantenimiento de aeronaves según los procedimientos de certificación.

DEPARTAMENTO DE BÚSQUEDA Y RESCATE:

FUNCIONES:

Brindar de manera inmediata y conforme a las normas y procedimientos establecidos, los servicios aéreos de rescate, a toda aeronave que así lo solicite o necesite.

Comunicar rápidamente la información a los organismos interesados, acerca de los servicios de búsqueda y rescate solicitados por una aeronave.

- Promover la capacitación del personal de la Sección de Rescate en primeros auxilios, tratamiento paramédico y sobrevivencia.
- Presentar a la Dirección el informe correspondiente una vez finalizado el procedimiento de búsqueda y salvamento.

SECCION DE COMUNICACIONES

FUNCIONES

- Operar la transmisión y recepción de todos los mensajes respecto a cualquier solicitud de ayuda a aeronaves que necesiten el apoyo de Búsqueda y Salvamento.
- Establecer y coordinar los mecanismos necesarios para que en el caso de una emergencia, se disponga de comunicación inmediata, rápida y segura.
- Establecer una comunicación rápida, inmediata y segura con el puesto central de la brigada de rescate, con la Sección de Búsqueda, con otros centros coordinadores de rescate adyacentes, con la oficina meteorológica que se designe y con los puestos de alertas.
- Mantener una comunicación inmediata con los servicios de Tránsito Aéreo, Cruz Roja, Bomberos de Panamá y otros.

SECCION DE BÚSQUEDA

FUNCIONES

- Evaluar todos los informes recibidos durante una fase de incertidumbre y notificar a la Sección de Rescate para poner en servicio a las brigadas de salvamento.

- Ejecutar el plan de operaciones de acuerdo a las circunstancias que determine la Jefatura del Departamento.
- Notificar a las líneas aéreas, aeroclubes, centros coordinadores de salvamento e involucrados en la operación de acuerdo a los procedimientos establecidos.
- Ejecutar un plan para llevar a cabo la operación de búsqueda.

SECCION DE RESCATE

FUNCIONES

- Iniciar la operación de rescate una vez establecida la posición de aeronaves, de acuerdo al plan operativo que fue establecido.
- Ejecutar las labores de primeros auxilios y paramédicos que procedan en el lugar del accidente y disponer la evacuación de heridos, y luego sobrevivientes de acuerdo a sus disponibilidades.
- Colaborar de acuerdo a la disponibilidad, ejecutando primeras acciones que requieran investigación de accidentes.

DEPARTAMENTO DE AERONAVEGABILIDAD

BASE LEGAL

- Resolución N°77-JD da 17 de noviembre de 1983.

FLOTA CAMARONERA INDUSTRIAL
LICENCIAS DE PESCA

NOMBRE ACTUAL

M/N	LPC
EL SICILIANO	C-032
ORLANDO	C-031
PIRATA I	C-109
OCCIDENTALISS	C-309
4 HERMANOS	C-289
DON CHICHIRELLO	C-025-A
MESSINA I	C-150
SALVATORE B.	C-086
LADY M	C-226-B
ALMIRANTE TRIPPE	C-161
ITALIANO	C-144-B
SANTA MARIA	C-162
EL ESFUERZO	C-283
PITUKA	C-076-B
GISSELLE	C-123
MONTERREY	C-235
MARLIN II	C-131
TENERIFE	C-090
ZARAGOZA	C-023
ISLA DE MADEIRA	C-047
LA VIRGEN DEL FARO	C-163-A
PALMA DE MAYORCA	C-227
ISLAS CANARIAS I	C-175-A
CAPITAN GIANNI	C-261-A
CAPITAN MANOLI	C-078
PAN DE LOS POBRES*	C-081-A
PUSA III	C-280
ESCORPION	C-089
NEPTUNO	C-229
BETY Y	C-113
PUSA I	C-272
GUATURO	C-265
PUSA V	C-292

CRISULA	C-065-A
CHIGORE	C-252
TUBAMANA	C-244
CEMACO	C-249
OLYBOS	C-303
GIORGIOS	C-238-B
QUIBIAN	C-250
CHININA	C-259
BONANZA I	C-088
DOÑA NENA	C-246-C
JONATHAN H	C-051
BRASIL	C-210
RENE III	C-077
MARISCO V	C-157
LIZ	C-115
SAN MIGUEL	C-034
DADAIBA	C-257
NELSITO	C-064
ISLA CHEPILLO	C-196-A
PANTERA I	C-268-B
ADIS I	C-166-A
DOÑA REBECA	C-174-A
DON FELIPE	C-007
TATANAGUA	C-255
EL TITI	C-286
DOMINANT I	C-281
ESTER MARIA	C-018-A
ISRAEL	C-021-B
TENARO	C-027
SANTA GEMA	C-066-A
MARIBEL	C-142
CHEPAURI	C-266
BERTA G	C-195
MARIE ANNE	C-087
ACUARIO	C-055
DARIO	C-127
CAMPANARIO	C-206
LEONIDAS	C-049-A
ESPARTA	C-026-B

MARGARITA	C-008-A
MACEDONIA	C-192-A
NAUTILUS	C-122
ELECTRA K	C-239-A
ODISEA II	C-256
SAN NICOLAS	C-307-A
SOFIANOS K	C-274
DON JAVIER	C-279
PANAMA V	C-102
PESCADOR IX	C-158
MARPESCA II	C-153
AMERICA V	C-099
PANAMA IV	C-096
AMERICA I	C-098
AMERICA X	C-038
MARPESCA I	C-004
PANAMA XII	C-037
MARPESCA III	C-232
HERCULES XII (REGINA)	C-218-A
PESCADOR XI	C-236
AMERICA IV	C-200
AMERICA IX	C-199
PANHERCULES II	C-137
PANAMA X	C-214
PESCADOR VIII	C-075
AMERICA XI	C-201
HERCULES VIII	C-231
AMERICA II	C-100
AMERICA VII	C-101
HERCULES VII	C-120
HERCULES IX	C-308-A
PANAMA III	C-033
PESCADOR I	C-029
PANAMA IX	C-133
HERCULES V	C-105
HERCULES I	C-135
PANAMA VI	C-104
AMERICA VI	C-107

LAKONIA	C-059-A
SAN PANCRACIO	C-016
ISITA	C-245
LUCINDA	C-260
CHINO	C-125-A
OSVALDO	C-263
EVERARDO	C-262
VIVIAN I	C-247-A
DOÑA ISAUURA	C-084
EDGARDO	C-267
GARETA	C-248
PONCA	C-243-A
MARIA E	C-039
MARLON	C-217
PUNTA NARANJO	C-073-B
DORION	C-202
POSEIDON I	C-030
ATLAS	C-225
JUPITER	C-204
PITAGORAS	C-140
AMERICA	C-215
EUROPA	C-222
PLATON	C-138
CRONOS	C-050
POSEIDON II	C-295
AGUILA	C-296
POSEIDON III	C-305
JONICO	C-288
SALONICA	C-287
NUVIA	C-136-A
DON PICH0	C-242
REY DEL PACIFICO	C-221
VENUS K	C-190-A
CONSTANTINOS	C-097
ODISEA	C-091
ARISTOS	C-108-B
ARIS K	C-181-A
KALAMATA	C-182-A
CRISTINA K	C-180-A

PUSA IV	C-282
SAHILA	C-154
RUTH H	C-111
AS DE ORO	C-046
COTOPAXI	C-001
RICARDO JR	C-014-A
JOYMAR	C-005
MARCRISTI	C-013-A
PUSA II	C-277
ANGELICA	C-241-A
MARGIE	C-173-A
ANNA PATRICIA	C-011-A
ALTAMAR	C-188
CHAPERA	C-167-A
ARIEL ASLAM	C-003-A
ISABEL VIRGINIA	C-020-A
ALEJANDRO A	C-258-B
DON HUGO	C-251-A
ALINA E	C-022-B
SANTA MARTA	C-191
MAIDA W	C-270
CRISTOS	C-234-A
OTOQUE ORIENTE	C-017-A
NERAIDA	C-224
BAHIA	C-187
BIRU	C-264-B
ARGONAUTA	C-159
ENASA V	C-177-A
CORONADO	C-203
DIRFIS	C-009
TUMACO	C-253-B
GAVIOTA II	C-189-B
DON DEMETRIO	C-054
ATALANTA	C-164
DON NICOLAS	C-212
DON ROGELIO	C-171-A
ANDROS I	C-160-A
GORGONA	C-079
EVIA	C-085

ESCUDO DE VERAGUAS	C-146
SECATIVA	C-254
NELE KANTULE I	C-028
MAR EGEO	C-130
ALFA Y OMEGA	C-169
ZORBA	C-024
DON NACHO ✱	C-002
MIJAEL	C-294
EL SANTO	C-285-A
NACHITO ➤	C-230
R.CHUCUNAQUE ✱	C-006
APACHE II ✱	C-273
MICENA ✱	C-299
MARLIN I	C-110-B
DON ALFONSO +Rob/92	C-092
DON DIEGO*88	C-278-A
EL MAGNATE	C-035

PANAMA VIII	C-103
AMERICA XII	C-095
HERCULES VI	C-094
PESCADOR V	C-083
HERCULES III	C-063
PESCADOR IV	C-070
PESCADOR VII	C-069
PESCADOR VI	C-118
PANAMA I	C-062
PESCADOR III	C-060
AMERICA VIII	C-056
PESCADOR XII	C-048
PESCADOR II	C-053
HERCULES IV	C-061
PANAMA VII	C-106
PANAMA XI	C-119
AMERICA III	C-121
HERCULES XI	C-057-A
MARPESCA IV	C-015-A
PESCADOR X	C-139
PIREUS K	C-183
ELAS K	C-237
UNICORNIO	C-041
BYZANTIO	C-128
MARATHON	C-042
CARACOL	C-126
VENTURA 7	C-043
ACHILES	C-044
IKAROS	C-093
ULISES	C-193
EL ESPARTANO	C-040
USTUPO	C-141
DON CHICO	C-132
ZETA	C-129
DOÑA IVIS	C-071
LIBERTAD	C-052
ORPHEO	C-045
ALEJANDRIA	C-223
MERCURIO	C-058

ANEXO E

RESCATES REALIZADOS POR EL SERVICIO MARITIMO NACIONAL DURANTE EL AÑO 1997.

FECHA	UNIDAD FLOTANTE	AREA DE RESCATE	DESCRIPCION
10-1-97	PANGA (P.O.M.)	SAN MIGUEL	PANGA DEL PUEBLO. 2 PERSONAS
19-1-97	RPC-2204	MEDIA M/N DE ISLA PERICO	BOTE SIN NOMBRE. 10 PERSONAS
5-1-97	RPC-2201	LA MAERA	"DESNACAR" 12 PERSONAS.
16-2-97	RPC-2202	TRENTE FARO DE FLAMENCO	"LA MAERIA" 2 TRIPULANTES.
10-3-97	RPC-2203	PASIGA	"LA GRACIA DE DIOS" 02 PERSONAS.
14-3-97	RPC-2205	TACOGA	CADAVER. CENizas DESCONOCIDAS.
16-3-97	P-203	TABOGUILLA	"YIMY PACHANGA" 05 PERSONAS
2-4-97	P-205	CORTADORA	"TIFY" 2 PERSONAS.
20-4-97	RPC-1801	3 M/N FARO DE FLAMENCO	"WAWY" 3 PERSONAS
15-4-97	P-203	PUNTA BRANCO	CHARLOTTE MARIE 2 PERSONAS
21-6-97	RPC-1801	SANTA CATALINA	"MOTI" 05 PERSONAS
5-6-97	P-203	ISLA BELONAS	"WITON" 3 PERSONAS

ANEXO E

TRATADOS Y CONVENIOS REFERENTES AL MAR VIGENTES PARA LA REPUBLICA DE PANAMA

Década de 1950-1960

1. Convención de La Organización Marítima Internacional (OMI). Firmada en Ginebra el 6 de marzo de 1948, aprobada por la Ley No. 8 del 26 de enero de 1959, Gaceta Oficial No. 13,762 del 16 de febrero de 1959, depósito del Instrumento de Aceptación el 31 de diciembre de 1958.

Década de 1960-1970

2. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar, Por la Contaminación de hidrocarburos, 1954 (tal como fue enmendada el 11 de abril de 1962). Aprobada en Londres el 12 de mayo de 1954. Aprobada del mediante de Ley No. 63 del 4 de febrero de 1963, deposite, instrumento de Aceptación el 25 de Septiembre de 1963.

3. Enmiendas A La Convención de la OMI (Artículos No. 17,18), adoptada el 15 de Septiembre de 1964, depósito del Instrumento de Aceptación el 2 de Agosto de 1966.

4. Enmienda A La Convención de la OMI (Artículo No. 28 de Septiembre de 1965, depósito del instrumento de aceptación el 2 de agosto de 1966. Convenio Relativo a las Pensiones de la Gente de Mar (Convenio No. 7) Firmado en Seattle el 28 de junio de 1946.

5. Convención de La Organización Marítima Internacional mediante Decreto de Gabinete No. 46 del 26 de febrero de 1971 Gaceta Oficial No. 16,811 del 16 de marzo de 1971, depósito del Instrumento de ratificación el 4 de junio de 1971.

6. Convenio Relativo a la Indemnización de Desempleo en Caso de perdida por naufragio (Convención No. 8) Firmado en Genova el 9 de Julio de 1920, aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 138 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial No. 16,622 del 19 de Junio de 1970. Depósito de instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

7. Convenio Relativo a La Colocación De La Gente De Mar (Convenio No. 9), firmado en Genova el 10 de Julio de 1920. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 139 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial No. 16,662 del 10 de junio de 1970. Deposito del Instrumento de Ratificación del 19 de junio de 1970.

Deposito del Instrumento de Ratificación del 19 de junio de 1970.

8. Convenio por el que se fija la edad mínima de admisión De Los Menores Al Trabajo en Calidad de Pañoleros ó Fogoneros (Convenio No. 15) Firmado en Ginebra el 11 de noviembre de 1921, aprobado mediante Decreto de Gabinete No.163 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial No. 16,622 del 10 de mayo de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

9. Convenio Relativo al Examen Médico Obligatorio de los Menores Empleado a Bordo del Buque (Convenio No. 16), firmado en Ginebra el 11 de Noviembre de 1921, aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 164 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial Nro. 16,622 del 10 de Junio de 1970. Depósito del Instrumento de ratificación el 19 de junio de 1970.

10. Convenio Relativo a la Simplificación de Inspección de Emigrantes a Bordo de los Buques (Convenio No. 21), firmado en Ginebra el 5 de Junio de 1926.

11. Convenio Relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar (Convenio No. 22), firmado en Ginebra el 24 de Junio de 1926. Aprobado mediante Decreto de Gabinete 168 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial No. 16,623 del 11 de junio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación del 19 de Junio de 1970.

12. Contrato Relativo a La Repatriación de la Gente de Mar (Convenio No. 23) firmado en Ginebra el 23 de junio de 1926. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 169 del 4 de mayo de 1970, gaceta Oficial No. 16,625 del 15 de Junio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

13. Convenio Relativo a La Indicación del Peso en los Grandes Fardos Transportados por Barco (Convenio No. 27), firmado en Ginebra el 21 de Junio de 1929. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 171 del 4 de mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,626 del 16 de Junio de 1970. Deposito del Instrumento de Ratificación el 4 de Junio de 1970.

14. Convenio Relativo a la Protección Contra los accidentes de los trabajadores empleados en la Carga y descarga de los buques (REVISADO) Convenio No. 32, firmado en Ginebra el 27 de abril de 1932. Aprobado mediante decreto de Gabinete No. 40 del 26 de febrero de 1971, Gaceta Oficial No. 16,803 del 4 de marzo de 1971. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

15. Convenio Relativo al Mínimo de Capacidad Profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante (Convenio No. 53), firmado en Ginebra el 24 de Octubre de 1936. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 173 del 4 de Mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,631 del 7 de julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

16. Convenio Relativo a las Obligaciones del Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar (Convenio No. 55), firmado en Ginebra el 24 de Octubre de 1936. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 42 del 26 de febrero de 1971, Gaceta Oficial No. 16,808 del 11 de marzo de 1971. Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.

17. Convenio Relativo al Seguro de Enfermedad de la Gente de Mar (Convenio No. 56), firmado en Ginebra el 24 de Octubre de 1936. Aprobado mediante Decreto No. 174 del 4 de mayo de 1970, gaceta Oficial No. 16,641 del 7 de julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

18. Convenio por el que se fija la Edad Mínima de Admisión de los Niños en el Trabajo Marítimo (RDO). Convenio No. 58 firmado en Ginebra el 24 de Octubre de 1936. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 174 del 4 de mayo de 1970. Gaceta Oficial No. 16,641 del 7 de julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

19. Convenio Relativo a la Alimentación y al Servicio de Fonda de los Buques (Convenio No. 68), firmado en Seattle el 27 de Junio de 1946. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 44 del 26 de febrero de 1971, Gaceta Oficial No. 16,809 del 12 de marzo de 1971. Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.

20. Convenio Relativo Al Certificado de Aptitud de Cocineros de Buques (Convenio No. 69 firmado en Seattle el 27 de Junio de 1946. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 45 del 26 de febrero de 1971, Gaceta Oficial No. 16,809 del 12 de marzo de 1971, depósito del Instrumento de Ratificación.

21. Convenio Relativo al Examen Médico de la Gente de Mar (Convenio No. 73), firmado en Seattle el 29 de junio de 1946. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 47 del 26 de febrero de 1971, gaceta Oficial No. 16,811 del 16 de marzo de 1971. Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de Junio de 1971.

22. Convenio relativo al Certificado de Marinero Preferente (Convenio No. 74), firmado en Seattle el 29 de Junio de 1946.

Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 48 del 26 de febrero de 1971, gaceta Oficial Nro. 16,811 del 16 de marzo de 1971. Depósito Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.

23. Convenio Relativo Al Alojamiento de la Tripulación a Bordo (REVISADO) Convenio No. 92, firmado en Ginebra el 18 de Junio de 1949. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 50 del 26 de febrero de 1971, gaceta Oficial No. 16,811 del 16 de marzo de 1971. Depósito del Instrumento de Ratificación, el 4 de Junio de 1971.

24. Convenio Relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar (Convenio No. 108), firmado en Ginebra el 13 de mayo de 1958. Aprobado mediante Decreto No. 183 del 4 de mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,647 del 15 de Julio de 1970. Depósito de Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

25. Convenio Relativo a la edad mínima de admisión al Trabajo de los Pescadores (Convenio No. 112) firmado en Ginebra el 19 de Junio de 1959. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 184 del 4 de mayo de 1970, gaceta Oficial No. 16,646 del 14 de Julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

26. Convenio Relativo al Examen Médico de los Pescadores (Convenio No. 113), firmado en Ginebra el 19 de Junio de 1959. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 185 del 4 de mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,647 del 15 de Julio de 1970. Depósito de Instrumento de Ratificación el 19 de Junio de 1970.

27. Convenio Relativo al Contrato de Enrolamiento de los Pescadores (Convenio No. 114), firmado en Ginebra el 19 de junio de 1959. Aprobado Mediante Decreto de Gabinete No. 186 del 4 de mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,647 del 15 de julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

28. Convenio Relativo al Certificado de Competencia de los Pescadores (Convenio No. 125), firmado en Ginebra el 21 de junio de 1966. Aprobado Mediante Decreto de Gabinete No. 192 del 4 de mayo de 1970, Gaceta Oficial No. 16,649 del 17 de julio de 1970. Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

29. Convenio Relativo al Abordaje de los Barcos Pesqueros (Convenio No. 126), firmado en Ginebra el 21 de junio de 1966. Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 57 del 26 de febrero de 1971, Gaceta Oficial No. 16,813 del 18 de marzo de 1971. Depósito del instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.

30. Tratado sobre la Prohibición de Emplazar Armas Nucleares y otras Armas de Destrucción en Masa en los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo, abierto a la firma en Washington, Londres y Moscú el 11 de febrero de 1971. Aprobado mediante Ley No. 8 del 8 de noviembre de 1973, Gaceta Oficial No. 17,484 del 3 de diciembre de 1973. Depósito del Instrumento de Ratificación el 20 de marzo de 1974.

31. Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. Aprobado mediante la Ley No. 16 del 23 de Octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,080 del 5 de mayo de 1976. Depósito del Instrumento de Ratificación el 7 de enero de 1976.

32. Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos y su Anexo, firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969. Aprobado mediante Ley No. 16 del 23 de octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,080 del 5 de mayo de 1976. Depósito del Instrumento Ratificación el 7 de enero de 1976.

33. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por vertimiento de desechos y otras materias 1972, abierto a la firma en México, D.F., Londres, Moscú y Washington el 29 de diciembre de 1972. Aprobado mediante Ley No. 18 del 23 de octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,080 del 5 de mayo de 1976. Depósito del Instrumento de Adhesión el 31 de Junio de 1975.

34. Convenio Internacional Sobre Líneas de Carga, 1966, firmado en Londres el 5 de abril de 1966. Aprobado mediante Ley No. 20 del 23 de Octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,050 del 22 de marzo de 1976, firma definitiva el 13 de mayo de 1966.

35. Enmienda a la Convención de la OMI Adoptada en Londres el 17 de octubre de 1974. Aprobada mediante Ley No. 15 de 123 de octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,549 del 4 de abril de 1978. Depósito del instrumento de Aceptación el 22 de Junio de 1977.

36. Enmienda al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1954 y sus Anexos. Adoptada en Londres el 21 de Octubre de 1969. Aprobada mediante Ley Nro. 2 del 25 de octubre de 1976, Gaceta Oficial No. 18,255 del 17 de enero de 1977. Depósito del Instrumento de Aceptación el 7 de Enero de 1978.

37. Convenio Internacional sobre Arqueos de Buques, 1969

firmado en Londres el 23 de Junio de 1969. Aprobado mediante Ley Nro. 6 del 27 de octubre de 1977, Gaceta Oficial No. 18,713 del 30 de noviembre de 1978. Depósito del Instrumento de Adhesión el 14 de marzo de 1978.

38. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en El mar, 1974, firmado en Londres el 1ro. de noviembre de 1974. Aprobado mediante Ley Nro. 7 del 27 de Octubre de 1977, Gaceta Oficial No. 18,910 del 17 de Septiembre de 1978. Depósito del Instrumento de Adhesión el 9 de marzo de 1978.

39. Enmienda a la Convención de la OMI. Adoptada en Londres el 17 de octubre de 1974. Aprobada mediante Ley No. 15 del 23 de octubre de 1975, Gaceta Oficial No. 18,071 del 22 de abril de 1976. Depósito del Instrumento de Aceptación el 23 de mayo de 1975.

40. Convenio Sobre El reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, 1972, firmado en Londres el 20 de octubre de 1972. Aprobado mediante Ley No. 7 del 9 de noviembre de 1978, Gaceta Oficial No. 19,358 del 10 de 1981. Depósito del Instrumento de Adhesión el 14 de marzo de 1979.

41. Enmiendas al Convenio Internacional sobre líneas de Carga, 1966. Adoptada en Londres el 12 de octubre de 1971. Aprobada mediante Ley No. 8 del 9 de noviembre de 1972, Gaceta Oficial No. 19, 384 del 18 de agosto de 1981. Depósito del Instrumento de Aceptación el 14 de marzo de 1978.

42. Enmiendas al Convenio Internacional sobre Líneas de carga, 1966, Adoptada en Londres el 12 de Noviembre de 1978. Aprobada mediante Ley No. 8 del 9 de noviembre de 1978, Gaceta Oficial No.19,070 del 16 de mayo de 1980. Depósito del Instrumento de Aceptación el 14 de marzo de 1979.

43. Enmienda a la Convención de la OMI. Adoptada en Londres el 17 de noviembre de 1977. Aprobada mediante Ley No. 20 del 7 de noviembre de 1979, Gaceta Oficial No. 19,070 del 16 de mayo de 1980. Depósito del Instrumento de Aceptación el 23 de diciembre de 1980.

Década de 1980-1990

44. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973. Aprobada mediante Ley No. 17 del 9 de noviembre de 1981, Gaceta Oficial No. 20,545 del 5 de mayo de 1986.

de noviembre de 1992. Ley 91 de 15 de diciembre de 1998.
Gaceta Oficial No. 23,703 de 31 de diciembre de 1998.

58. Enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (Institucionalización del Centro de Facilitación), aprobadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, mediante Resolución A. 724 (17) de 7 de noviembre de 1991. Ley 94 de 15 de diciembre de 1998.
Gaceta Oficial No. 23,704 de 4 de enero de 1999.

59. Protocolo de 1992 que Enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, hecho en Londres, el 27 de noviembre de 1992. Ley 96 de 15 de diciembre de 1998.
Gaceta Oficial No. 23,704 de 4 de enero de 1999.

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES
BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

ANEXO 12

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

SEPTIMA EDICIÓN - MARZO DE 1973



Esta edición incorpora todas las enmiendas aprobadas por el Consejo
mundial de 25 de noviembre de 1972, en cumplimiento del artículo 90 del
Convenio de 1944, todas las referencias al Anexo 12.

Para el Preambulo de información relativa a la
aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Nota - Aunque el Convenio sobre Aviación Civil Internacional asigna al Estado de matrícula ciertas funciones que dicho Estado tiene facultad para desempeñar, o está obligado a desempeñar, según el caso, la Asamblea reconoció, en la Resolución A18-16, que el Estado de matrícula tal vez no pudiera cumplir debidamente sus obligaciones en los casos en que las aeronaves han sido arrendadas, fletadas o intercambiadas - especialmente sin tripulación - por un explotador de otro Estado, y que el Convenio quizás no especifique en forma adecuada los derechos y obligaciones del Estado de un explotador en tales casos. Por consiguiente, el Consejo, sin perjuicio del hecho que el Convenio pueda requerir enmienda con respecto a la asignación de funciones a los Estados, insta a que, si en los casos arriba mencionados el Estado de matrícula se ve en la imposibilidad de desempeñar en forma adecuada las funciones que le asigna el Convenio, delegue en el Estado del explotador, a reserva de la aceptación de este último Estado, las funciones del Estado de matrícula que puedan ser desempeñadas en forma más adecuada por el Estado del explotador. Se entiende que esta medida solo se adopta por razones prácticas y no afecta a las disposiciones del Convenio de Chicago, que prescriben las obligaciones del Estado de matrícula, ni a terceros Estados.

CAPÍTULO 1.-DEFINICIONES

Cuando los términos indicados a continuación figuren en las normas y métodos recomendados - Búsqueda y Salvamento, tendrán el significado siguiente

Amaraje forzoso Descenso forzoso de una aeronave en el agua

Brigada de salvamento Unidad compuesta por personal competente y dotada de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento

Centro coordinador de salvamento Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento

Dependencia de los servicios de búsqueda y salvamento Expresión genérica que significa, según el caso, centro coordinador de salvamento, subcentro de salvamento o puesto de alerta

Estación radiogoniométrica Estación de radio destinada únicamente a determinar la dirección de otras estaciones mediante transmisiones de éstas

Estado de matrícula El país en el cual una aeronave está matriculada

Explotador Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves

Fase de alerta Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes

Fase de emergencia Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro

Fase de incertidumbre Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes

Fase de peligro Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato

Piloto al mando Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo

Puesto de alerta Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves

en emergencia y a remitir información al centro coordinador de salvamento correspondiente

Región de búsqueda y salvamento Área de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento

Subcentro de salvamento Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de éste dentro de una parte determinada de una región de búsqueda y salvamento

CAPÍTULO 2.—ORGANIZACIÓN

2.1 —Establecimiento y prestación del servicio de búsqueda y salvamento

2 1 1 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para establecer y prestar servicios de búsqueda y salvamento dentro de sus territorios. Dichos servicios se prestarán durante las 24 horas del día.

2 1 1 1 Las partes de alta mar o las zonas de soberanía indeterminada en las que se haya de establecer un servicio de búsqueda y salvamento se determinarán a base de acuerdos regionales de navegación aérea. El Estado contratante que haya aceptado la misión de prestar servicios de búsqueda y salvamento en dichas áreas, tomará las medidas necesarias para que los servicios se establezcan y presten de acuerdo con las disposiciones de este Anexo.

Nota —La frase "acuerdos regionales de navegación aérea" se refiere a los acuerdos aprobados por el Consejo de la OACI, normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

2 1 2 Al facilitar ayuda a las aeronaves en peligro y a los supervivientes de accidentes de aviación, los Estados contratantes lo harán prescindiendo de la nacionalidad de las aeronaves o de los supervivientes.

2 2 —Establecimiento de las regiones de búsqueda y salvamento

2 2 1 Los Estados contratantes delimitarán las regiones de búsqueda y salvamento dentro de las que habrán de prestar estos servicios. Dichas regiones no tendrán partes comunes.

2 2 1 1 *Recomendación —En la medida en que sea posible, los límites de las regiones de búsqueda y salvamento deberían coincidir con los de las correspondientes regiones de información de vuelo.*

2 3 —Establecimiento y designación de las dependencias de búsqueda y salvamento

2 3 1 Los Estados contratantes establecerán un centro coordinador de salvamento en cada región de búsqueda y salvamento.

2 3 2 *Recomendación —Los Estados contratantes deberían establecer subcentros de salvamento siempre que ello contribuya a mejorar la eficiencia del servicio de búsqueda y salvamento.*

2 3 3 *Recomendación —En las zonas donde los servicios públicos de telecomunicaciones no permiten a las personas que observan una aeronave en peligro notificar al centro coordinador de salvamento correspondiente en forma directa y rápida, los Estados contratantes deberían designar como puestos de alerta centros adecuados de servicios públicos o privados.*

2 4 —Comunicaciones de las dependencias de búsqueda y salvamento

2 4 1 Todo centro coordinador de salvamento dispondrá de medios de comunicación inmediata con

- a) la dependencia de servicios de tránsito aéreo correspondiente,
- b) subcentros de salvamento asociados,
- c) las estaciones apropiadas, que facilitan marcaciones y posiciones en la región,
- d) una estación de radio costera que pueda alertar a las embarcaciones que se encuentran en la región y comunicarse con ellas.

Nota —Se considera que son "medios de comunicación inmediata" las líneas telefónicas directas o teletipos, circuitos directos de radiotelefonía o, cuando no se disponga de estos, los teléfonos o teletipos conectados a una central de comunicación.

2 4 2 Todo centro coordinador de salvamento dispondrá de medios de comunicación rápida y segura con

- a) el puesto central de las brigadas de salvamento de la región,
- b) los centros coordinadores de salvamento de regiones adyacentes,
- c) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica que se designe,
- d) las brigadas de salvamento, cuando se empleen para la búsqueda y salvamento,
- e) los puestos de alerta.

Nota —Se considera que son "medios de comunicación rápidos y seguros", el teléfono, el teletipo, los enlaces radiotelefónicos directos o indirectos o, cuando no se disponga de estos, la radiotelegrafía.

2 4 3 Además de lo estipulado en el inciso 2 4 1 b), todo subcentro de salvamento dispondrá de medios de comunicación rápidos y seguros con

- a) los subcentros de salvamento adyacentes,
- b) una oficina meteorológica o una oficina de vigilancia meteorológica,
- c) las brigadas de salvamento, cuando se empleen para la búsqueda y salvamento,
- d) los puestos de alerta.

Nota —Véase la nota que sigue a 2 4 2.

2 4 4 *Recomendación —Los medios de comunicación provistos de acuerdo con los requisitos 2 4 2 c) y 2 4 3 d) deberían complementarse, cuando sea necesario, con otros medios de comunicaciones visuales o auditivas, por ejemplo, la televisión en circuito cerrado.*

2 5 —Designación de brigadas de salvamento

2 5 1 Los Estados contratantes designarán como brigadas de salvamento a elementos de los servicios públicos

o privados que se encuentran debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento en cada región de búsqueda y salvamento y definirán las funciones relativas de estos elementos y del centro coordinador de salvamento correspondiente

2.5.1.1 Los Estados contratantes crearán brigadas adicionales de salvamento cuando las designadas de acuerdo con 2.5.1 sean insuficientes.

Nota - El número de brigadas y los medios que se necesitan como mínimo para realizar la búsqueda y salvamento en una región de búsqueda y salvamento se determinan mediante acuerdos regionales de navegación aérea y están especificados en las correspondientes publicaciones de los planes de navegación aérea.

2.5.2 **Recomendación.** - Los Estados contratantes deberían designar como partes del plan de operaciones de búsqueda y salvamento a los elementos de los servicios públicos o privados que, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de salvamento, puedan, no obstante, participar en las operaciones de búsqueda y salvamento, y deberían definir las funciones relativas de estos elementos y de los respectivos centros coordinadores de salvamento.

2.6 - Equipo de las brigadas de salvamento

2.6.1 Se proveerá a toda brigada de salvamento de los medios y equipo apropiados para localizar en forma rápida el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar

Nota - Al seleccionar el equipo para las brigadas de salvamento es importante tener debidamente en cuenta las dimensiones y el número de plazas de las aeronaves modernas

2.6.2 **Recomendación** - Además de las comunicaciones que establecen las normas 2.4.2 d) y 2.4.3 c), toda brigada de salvamento debería contar con medios rápidos y seguros para comunicarse con otras brigadas o elementos que intervengan en la operación.

Nota - Véase la nota que sigue a 2.4.2.

2.6.3 **Recomendación** - Toda aeronave de búsqueda y salvamento debería estar equipada para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de socorro y en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como en las demás frecuencias que puedan decirse

2.6.3.1 Las aeronaves de búsqueda y salvamento estarán equipadas de modo que puedan comunicarse en 121,5 y 243 MHz cuando participen en una operación de búsqueda y salvamento en un área en la que, de acuerdo con las disposiciones del Anexo 6, Partes I y II, se requiere que se lleve equipo de radio de supervivencia

2.6.4 **Recomendación** - Toda aeronave de búsqueda y salvamento debería estar equipada con dispositivos de retención para efectuar la localización por referencia al equipo de radio de supervivencia o la radiobaliza de emergencia para facilitar la búsqueda y salvamento con que

deben contar dichas aeronaves de acuerdo con las disposiciones del Anexo 6

Nota - En el Anexo 6, Partes I y II, y en el Anexo 10, Vol. I, figuran las especificaciones correspondientes a los equipos de radio de supervivencia y las radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA)

2.6.5 Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas y que deba comunicarse con barcos mercantes, estará equipada de modo que pueda comunicarse con dichos barcos en 2 182 kHz

2.6.6 Toda aeronave de búsqueda y salvamento utilizada para la búsqueda y salvamento en áreas marítimas y que deba comunicarse con barcos mercantes, llevará un ejemplar del Código Internacional de Señales, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con dichos barcos

2.6.7 **Recomendación** - Excepto en los casos en que se sepa que no va a ser necesario proporcionar suministros a los supervivientes desde el aire, por lo menos una de las aeronaves que participan en una operación de búsqueda y salvamento debería transportar equipo lanzable de supervivencia

2.6.8 **Recomendación** - Los Estados deberían facilitar en los aerodromos apropiados en que no se disponga con prontitud de aeronaves para búsqueda y salvamento, equipos para supervivencia convenientemente empaquetados para ser lanzados desde aeronaves que normalmente no participan en las operaciones de búsqueda y salvamento

2.6.9 **Recomendación** - En los recipientes o paquetes que contengan artículos para lanzar a los supervivientes debería indicarse claramente la naturaleza de su contenido mediante una clave de colores, una indicación impresa y símbolos evidentes, siempre que existan dichos símbolos

2.6.9.1 **Recomendación** - La identificación mediante colores del contenido de los recipientes y paquetes lanzables que contengan equipo de supervivencia debería hacerse en forma de banderines de colores de acuerdo con la clave siguiente

Rojos	- medicamentos y equipo de urgencia
Azul	- alimentos y agua
Amarillo	- mantas y ropa de abrigo
Negro	- equipo diverso, tal como estufas, hachas, brújulas, utensilios de cocina, etc

2.6.9.2 **Recomendación** - Cuando se lanzan provisiones de diversa naturaleza en un mismo recipiente o paquete, debería usarse la clave de colores combinada

2.6.10 **Recomendación** - En cada uno de los recipientes o paquetes lanzables deberían incluirse las instrucciones para utilizar el equipo de supervivencia. Estas instrucciones deberían estar impresas en tres idiomas por lo menos, de los cuales al menos uno debería ser uno de los idiomas de trabajo de la OACI

CAPÍTULO 3.—COOPERACIÓN

3.1.—Cooperación entre Estados

3 1 1 Los Estados contratantes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados contratantes vecinos

3 1 2 **Recomendación**—*Los Estados contratantes deberían, siempre que fuera necesario, coordinar sus operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos*

3 1 2 1 **Recomendación**—*Los Estados contratantes deberían, siempre que fuera posible, elaborar procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos.*

3 1 3 Con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades, todo Estado contratante permitirá la entrada inmediata en su territorio de brigadas de salvamento de otros Estados para la búsqueda del lugar donde se hubiere producido un accidente de aviación y para el salvamento de los supervivientes de dicho accidente

3 1 4 Las autoridades de un Estado contratante que desee que sus brigadas de salvamento entren en el territorio de otro Estado contratante para realizar operaciones de búsqueda y salvamento, lo solicitarán, dando todos los detalles de la misión planeada y de la necesidad de realizarla, al centro coordinador de salvamento del Estado interesado o a cualquier otra autoridad que designe ese Estado

3 1 4 1 Las autoridades de los Estados contratantes

- acusarán recibo inmediatamente de la solicitud mencionada
- indicarán lo antes posible, en qué condiciones, de imponerse alguna, podrá emprenderse la misión planeada

3 1 5 **Recomendación**—*Los Estados contratantes deberían llegar a acuerdos con los Estados vecinos para establecer las condiciones de entrada de las brigadas de salvamento de un Estado en el territorio de los demás. Estos acuerdos deberían también prever que se facilitara la entrada de dichas brigadas con el mínimo de formalidades*

3 1 6 **Recomendación**—*Todo Estado contratante debería autorizar a sus centros coordinadores de salvamento*

- a) *para que soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluso aeronaves, barcos, personal o equipo,*
- b) *para que concedan todo permiso necesario para la entrada de dichas aeronaves, barcos, personal o equipo en su territorio, y*

c) *para que convengan las medidas necesarias con las respectivas autoridades aduaneras, de inmigración y de otra clase con objeto de facilitar dicha entrada.*

3 1 7 **Recomendación**—*Todo Estado contratante debería autorizar a sus centros coordinadores de salvamento a prestar ayuda, cuando se les solicite, a otros centros coordinadores de salvamento, incluso ayuda en forma de aeronaves, barcos, personal o equipo.*

3 1 8 **Recomendación**—*Los Estados contratantes deberían organizar la realización de ejercicios conjuntos de instrucción en los que participen sus brigadas de búsqueda y salvamento, las de otros Estados y los explotadores, a fin de fomentar la eficiencia de la búsqueda y salvamento.*

3 1 9 **Recomendación**—*Los Estados contratantes deberían disponer lo necesario para la realización de visitas periódicas del personal de sus centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento a los centros de los Estados vecinos, para establecer contacto entre ellos*

3.2.—Cooperación con otros servicios

3 2 1 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para que todas las aeronaves, barcos y servicios e instalaciones locales que no formen parte de la organización de búsqueda y salvamento, cooperen ampliamente con éstos y presten toda la ayuda posible a los supervivientes de los accidentes de aviación

3 2 2 Los Estados contratantes procurarán que sus servicios de búsqueda y salvamento cooperen con los servicios encargados de la investigación de accidentes y con los que tienen a su cargo la atención de las víctimas del accidente

3 2 3 **Recomendación**—*A fin de ayudar a la investigación de accidentes, las brigadas de salvamento deberían ir acompañadas, cuando sea posible, de una persona capacitada para efectuar investigaciones de accidentes de aviación*

3.3 —Difusión de información

3 3 1 Cada Estado contratante publicará y difundirá toda la información necesaria para la entrada en su territorio de las brigadas de salvamento de otros Estados

Nota.—*Vease 3 1 3*

3 3 2 **Recomendación**—*Los Estados contratantes, cuando se les pida, deberían facilitar, por conducto de los centros coordinadores de salvamento o por otros medios,*

información relativa a su plan de operaciones de búsqueda y salvamento.

3 3 3 **Recomendación** – *Todo Estado contratante que registre información sobre la posición de los barcos en el mar debería, en la medida de lo posible, difundirla en forma regular a los otros Estados contratantes interesados que así lo soliciten*

3 3 4 **Recomendación** – *Los Estados contratantes deberían, en la medida en que sea conveniente y posible, difundir entre el público en general instrucciones sobre las medidas que deben tomarse cuando existan motivos para creer que una aeronave se encuentra en situación de emergencia y en el caso de que ocurra un accidente de aviación*

CAPÍTULO 4.—PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

4.1 —Requisitos de información

4.1.1 Todo centro coordinador de salvamento dispondrá en todo momento de información al día sobre los siguientes puntos, con respecto a su región de búsqueda y salvamento

- a) brigadas de salvamento, subcentros de salvamento y puestos de alerta,
- b) dependencias de los servicios de tránsito aéreo,
- c) medios de comunicación que puedan utilizarse en las operaciones de búsqueda y salvamento,
- d) dirección telegráfica y número de teléfono de todos los explotadores, o de sus representantes designados, que lleven a cabo operaciones en la región,
- e) todo servicio público y privado, incluidos auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la búsqueda y salvamento

4.1.2 *Recomendación* - *Todo centro coordinador de salvamento debería disponer de cualquier otra información de interés para la búsqueda y salvamento, incluso la información relativa a*

- a) *la ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de todas las radioestaciones que puedan ser utilizadas en las operaciones de búsqueda y salvamento*
- b) *la ubicación y horas de servicio de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas,*
- c) *objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire,*
- d) *lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia*

4.1.3 *Recomendación* - *Todo centro coordinador de salvamento cuya región de búsqueda y salvamento incluya áreas marítimas, debería tener rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo verdadero, velocidad y señal distintiva de los barcos que se encuentren dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro*

Nota - *Esta información puede mantenerse en los centros coordinadores de salvamento, o bien obtenerse rápida y fácilmente cuando sea necesario*

4.1.4 Para fines de presentación y trazado de información de interés para búsqueda y salvamento, en todo centro coordinador de salvamento se dispondrá de un mapa a gran escala de la región de búsqueda y salvamento

4.2.—Plan de operaciones

4.2.1 Todo centro coordinador de salvamento preparará un plan detallado para la realización de las

operaciones de búsqueda y salvamento en su región de búsqueda y salvamento.

4.2.2 El plan de operaciones especificará, en la medida de lo posible, las medidas adoptadas para el mantenimiento y el abastecimiento de combustible de las aeronaves, embarcaciones y vehículos utilizados en la búsqueda y salvamento, con inclusión de los facilitados por otros Estados

4.2.3 *Recomendación* - *El plan de operaciones debería contener detalles relativos a todas las decisiones que habrán de tomar quienes participen en la búsqueda y salvamento, con inclusión de.*

- a) *la forma en que debe efectuarse la búsqueda y salvamento en la región de que se trate,*
- b) *la utilización de los sistemas e instalaciones de comunicaciones disponibles,*
- c) *las medidas que habrán de tomarse conjuntamente con los centros coordinadores de salvamento adyacentes,*
- d) *el procedimiento para alertar a las aeronaves en ruta y a los barcos en el mar,*
- e) *los deberes y prerrogativas del personal asignado a las operaciones de búsqueda y salvamento,*
- f) *la posible redistribución del equipo que pueda ser necesaria a causa de las condiciones meteorológicas o de otra naturaleza,*
- g) *los métodos para obtener información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento, tales como informes y pronósticos meteorológicos, NOTAM apropiados, etc.,*
- h) *los métodos para obtener de otros centros coordinadores de salvamento la asistencia que pueda necesitarse, con inclusión de aeronaves, barcos, personal o equipo,*
- i) *los métodos para ayudar a las aeronaves en peligro que se vean obligadas a efectuar un amaraje forzoso, a encontrarse con las embarcaciones,*
- j) *los métodos para ayudar a las aeronaves de búsqueda y salvamento y otras aeronaves a encontrarse con la aeronave en peligro*

4.3 —Procedimientos preparatorios para las brigadas de salvamento

4.3.1 Toda brigada de salvamento deberá

- a) tener conocimiento de todas las partes del plan de operaciones establecido en 4.2 que sean necesarias para llevar a cabo eficazmente sus obligaciones,
- b) tener preparado el número requerido de embarcaciones y vehículos de salvamento,
- c) disponer de provisiones adecuadas de raciones, medicamentos, dispositivos para señales y demás equipo de supervivencia y salvamento.

- d) tener al corriente al centro coordinador de salvamento acerca de la cantidad y estado de preparación de su equipo

4.3.2 Recomendación – *Toda brigada de salvamento debería tomar las medidas que sean necesarias para proveer embarcaciones y vehículos adicionales en caso de que fuere preciso reemplazar los que se emplean en las operaciones de búsqueda y salvamento.*

4.4 – Formación profesional

4.4.1 Recomendación. – *A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia de la búsqueda y salvamento, los Estados contratantes deberían disponer lo necesario para la instrucción periódica de su personal de búsqueda y salva-*

mento y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda y salvamento.

4.5. – Tratado de los restos de las aeronaves

4.5.1 Todo Estado contratante se encargara de que los restos que queden de un accidente de aviación que haya tenido lugar dentro de su territorio o, en el caso de accidentes ocurridos en alta mar o en zonas de soberanía indeterminada, dentro de las regiones de búsqueda y salvamento de su jurisdicción, sean retirados o destruidos al terminarse la investigación del accidente, o señalados en las cartas a fin de evitar confusiones ulteriores

4.5.2 Recomendación – *Para facilitar el cumplimiento de lo dispuesto en 4.5.1, todo Estado contratante debería requerir que cualquier persona que encuentre los restos de una aeronave, lo notifique a la autoridad competente tan pronto como sea posible.*

CAPÍTULO 5.—PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES

5.1.—Información relativa a las emergencias

5.1.1 **Recomendación** —*Los Estados contratantes deberían alertar a las personas que presencien un accidente o que tengan razones para pensar que una aeronave se halla en una emergencia, a que proporcionen inmediatamente toda información de que dispongan al puesto de alerta correspondiente o al centro coordinador de salvamento interesado.*

5.1.2 Toda autoridad o cualquier elemento de la organización de búsqueda y salvamento que tenga razones para creer que una aeronave se halla en una emergencia, proporcionará inmediatamente toda la información de que disponga al centro coordinador de salvamento interesado

5.1.3 Inmediatamente después de recibir la información relativa a la aeronave en emergencia, los centros coordinadores de salvamento evaluarán dicha información y determinarán el alcance de las operaciones necesarias.

5.1.4 Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el centro coordinador de salvamento determinará a qué fase de emergencia corresponde la situación y aplicará los procedimientos pertinentes a esta fase

5.2 —Procedimientos para los centros coordinadores de salvamento durante las fases de emergencia

5.2.1 —Fase de incertidumbre

Durante la fase de incertidumbre, el centro coordinador de salvamento prestará su máxima cooperación a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y demás organismos y servicios adecuados, a fin de que los informes que lleguen sean rápidamente evaluados

5.2.2 —Fase de alerta

Al producirse una fase de alerta, el centro coordinador de salvamento alertará inmediatamente a las dependencias de los servicios de búsqueda y salvamento y brigadas de salvamento apropiados y dará comienzo a las actividades necesarias

5.2.3 —Fase de peligro

Cuando se crea que una aeronave se halla en peligro, o cuando existe una fase de peligro, el centro coordinador de salvamento

- a) dispondrá de intervención de las dependencias de búsqueda y salvamento y brigadas de salvamento correspondientes, de acuerdo con el plan de operaciones,
- b) averiguará la posición de la aeronave, calculará el grado de incertidumbre de esa posición y, de acuerdo

con esta información y las circunstancias, determinará la extensión del área de búsqueda;

- c) notificará al explotador, siempre que sea posible, y lo tendrá al corriente de los sucesos,
- d) notificará a los centros coordinadores de salvamento adyacentes cuya ayuda probablemente se requerirá o que puedan estar interesados en la operación,
- e) notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información sobre la emergencia no haya sido comunicada por aquélla,
- f) pedirá prontamente a las aeronaves, barcos, estaciones costeras u otros servicios no incluidos específicamente en a) que lo puedan hacer, que:

- 1) se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro, del equipo de radio de supervivencia o de la radiobaliza de emergencia para localización de aeronaves para facilitar la búsqueda y salvamento,

Nota —*Las frecuencias mencionadas en las especificaciones del Anexo 10, Volumen I, para los equipos de radio de supervivencia y las radiobalizas de emergencia para localización de aeronaves (ELBA), son 121,5 y 243 MHz.*

- u) ayuden en todo lo posible a la aeronave en peligro,
- w) uniformen de cualquier acontecimiento al centro coordinador de salvamento,
- g) con la información de que disponga, elaborará un plan para llevar a cabo la operación de búsqueda y/o salvamento necesaria y comunicará dicho plan a las autoridades que se encuentran directamente a cargo de la realización de dicha operación,
- h) modificará según sea necesario, de acuerdo con las circunstancias, la orientación dada en el inciso g),
- i) notificará al Estado de matrícula de la aeronave,
- j) notificará a las correspondientes autoridades de investigación de accidentes

Se seguirá el orden en que se describen esas medidas, a menos que las circunstancias requieran obrar de otro modo.

5.2.4 —Iniciación de las actividades de búsqueda y salvamento con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca

5.2.4.1 En el caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a una aeronave cuya posición se desconozca, y que pueda estar en una de dos o más regiones de búsqueda y salvamento, será aplicable lo siguiente

- a) Cuando se notifique a un centro coordinador de salvamento de que existe una fase de emergencia y éste no sepa si otros centros han tomado las medidas apropiadas, asumirá la responsabilidad de iniciar las

medidas adecuadas de conformidad con 5.2 y de consultar con los centros coordinadores de salvamento vecinos con el objeto de designar un centro coordinador de salvamento que asuma inmediatamente después la responsabilidad

b) A menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros coordinadores de salvamento interesados, el centro coordinador de salvamento que haya de coordinar las actividades de búsqueda y salvamento será el centro encargado de

- la región en la que estaba la aeronave según su última posición notificada,
- la región a la cual se dirigía la aeronave, si la última posición notificada estaba en el límite de dos regiones de búsqueda y salvamento, o
- la región del punto de destino de la aeronave, si ésta no estuviere equipada para comunicar por radio en ambos sentidos o no tuviese la obligación de mantener comunicación por radio

c) Después de declararse la fase de peligro, el centro coordinador de salvamento que coordine las actividades de búsqueda y salvamento informará a todos los centros coordinadores de salvamento que participen en la operación, de todas las circunstancias de la emergencia y acontecimientos subsiguientes. Igualmente, todos los centros coordinadores de salvamento que tengan conocimiento de alguna información relativa al incidente, la notificarán al centro coordinador de salvamento que coordine las actividades de búsqueda y salvamento

5.2.5 - Transmisión de información a las aeronaves para las cuales se haya declarado una fase de emergencia

5.2.5.1 Siempre que sea aplicable el centro coordinador de salvamento responsable de las actividades de búsqueda y salvamento transmitirá a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que sirva a la región de información de vuelo en que opera la aeronave, la información sobre las actividades de búsqueda y salvamento iniciadas, con objeto de que tal información pueda transmitirse a la aeronave

5.3.- Procedimientos cuando la responsabilidad de las operaciones corresponde a dos o más Estados contratantes

5.3.1 Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región de búsqueda y salvamento sea responsabilidad de más de un Estado contratante, cada uno de esos Estados deberá proceder de acuerdo con el plan de operaciones cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región

5.4 - Procedimientos para las autoridades que dirigen las operaciones desde el lugar del suceso

5.4.1 Las autoridades que están inmediatamente a cargo de la dirección de las operaciones o de cualquiera de ellas

- a) darán instrucciones a las brigadas bajo su dirección e informarán al centro coordinador de salvamento acerca de estas instrucciones,
- b) tendrán al corriente de los acontecimientos al centro coordinador de salvamento

5.5 - Procedimientos para la terminación y suspensión de las operaciones por parte de los centros coordinadores de salvamento

5.5.1 - Fases de incertidumbre y de alerta

5.5.1.1 Cuando en una fase de incertidumbre o de alerta se informe al centro coordinador de salvamento que ya no existe la emergencia, este informará de ello a toda dependencia o servicio al que haya hecho intervenir o al que haya notificado

5.5.2 - Fase de peligro

5.5.2.1 Cuando en una fase de peligro se informe al centro coordinador de salvamento que ya no existe la emergencia, este tomará las medidas necesarias para terminar las operaciones e informará de ello a toda autoridad dependencia o servicio al que haya hecho intervenir o al que haya notificado

5.5.2.2 Si durante una fase de peligro se decide abandonar la búsqueda, el centro coordinador de salvamento suspenderá las operaciones e informará de ello a toda autoridad, dependencia o servicio al que haya hecho intervenir. Se evaluará la información pertinente que se reciba con posterioridad y se reanudarán las operaciones si la información recibida lo justifica

5.5.2.3 Si durante una fase de peligro se decide que es inútil continuar la búsqueda, el centro coordinador de salvamento dará por terminada las operaciones e informará de ello a toda autoridad, brigada o servicio al que haya hecho intervenir

5.6 - Procedimientos para las brigadas de salvamento

5.6.1 Cuando el centro coordinador de salvamento notifique la situación a la brigada de salvamento, esta deberá

- a) proceder en la forma indicada en la notificación
- b) tener al corriente al centro coordinador de salvamento sobre la cantidad y estado de preparación de su equipo de búsqueda y salvamento
- c) tener al corriente al centro coordinador de salvamento sobre el curso de las operaciones

5.7 - Procedimientos que debe seguir la persona encargada de la brigada de salvamento en el lugar de un accidente

5.7.1 La persona designada para encargarse de la dirección de la brigada de salvamento en el lugar de un

accidente deberá proceder como indique el centro coordinador de salvamento y deberá

- a) asegurarse de que no se creen riesgos de incendio en la aeronave con el uso de un tipo inadecuado de luces o con maquinaria que pueda producir chispas eléctricas o por fricción,
- b) prestar ayuda a los supervivientes,
- c) excepto cuando sea necesario para hacer lo indicado en el inciso b), o cuando se ordene de otra forma, asegurarse de que los restos del avión o los rastros que el mismo haya dejado al aterrizar no se toquen hasta que no se haya obtenido toda la información requerida para la investigación de las causas del accidente

5 8 - Procedimientos que deben seguir los pilotos al mando que se encuentren en el lugar de un accidente

5 8 1 Cuando el piloto al mando observe que otra aeronave o una embarcación se halla en situación de peligro, deberá a menos que no pueda hacerlo o por las circunstancias del caso lo considere ilógico o innecesario

- a) no perder de vista la aeronave o embarcación en peligro hasta el momento en que su presencia ya no sea necesaria,
- b) si no se conoce su posición con exactitud, tomar las medidas necesarias para facilitar su determinación
- c) dar cuenta al centro coordinador de salvamento o a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de toda la información que pueda obtener respecto a los siguientes datos:
 - tipo de embarcación o aeronave en peligro, su identificación y condición,
 - su posición, expresada en coordenadas geográficas o en distancia y rumbo verdadero desde un punto de referencia bien designado o desde una radioayuda para la navegación,
 - hora en que se ha verificado la observación, expresada en horas y minutos GMT,
 - número de personas observadas,
 - si se ha visto a los ocupantes abandonar la aeronave o embarcación en peligro
 - número de personas observadas a flote,
 - condición física aparente de los supervivientes
- d) proceder de acuerdo con las instrucciones del centro coordinador de salvamento o la dependencia de los servicios de tránsito aéreo

5 8 1 1 Si la primera aeronave que llegue al lugar del accidente no es una aeronave de búsqueda y salvamento, se hará cargo de las actividades que hayan de llevar a cabo en el lugar todas las demás aeronaves que acudan con posterioridad, hasta que la primera aeronave de búsqueda y

salvamento llegue al lugar del accidente. Si, mientras tanto dicha aeronave no puede establecer comunicación con el correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, transferirá, de común acuerdo, la dirección de las operaciones a una aeronave que pueda establecer y mantener dichas comunicaciones hasta que llegue la primera aeronave de búsqueda y salvamento

5 8 2 Cuando una aeronave deba dirigir una embarcación hacia el lugar donde se halle una aeronave o una embarcación en peligro, lo efectuará transmitiendo instrucciones precisas con cualquiera de los medios de que disponga. Si no puede establecerse comunicación por radio, la aeronave deberá utilizar la señal correspondiente del Apéndice A.

5 8 3 Cuando sea necesario que una aeronave transmita información a los supervivientes o a las brigadas de salvamento de superficie y no se disponga de comunicación en ambos sentidos, lanzará, siempre que sea posible, un equipo de comunicaciones que permita establecer contacto directo o transmitirá la información lanzando un mensaje.

5 8 4 Cuando se haya hecho una señal terrestre, la aeronave indicará si ha comprendido o no la señal usando los métodos descritos en 5 8 3 o, si ello no fuera posible, utilizando la señal apropiada del Apéndice A.

5 9 - Procedimientos que deben seguir los pilotos al mando que capten una transmisión de socorro

Cuando un piloto al mando de una aeronave capte en radiotelegrafía o en radiotelefonía una señal y/o un mensaje de socorro, o una transmisión equivalente, deberá

- a) anotar la posición de la aeronave o embarcación en peligro, si aquella se ha dado,
- b) de ser posible, tomar una marcación sobre la transmisión,
- c) informar al correspondiente centro coordinador de salvamento o dependencia de los servicios de tránsito aéreo, de la llamada de la aeronave o embarcación en peligro, dándole toda la información disponible,
- d) a su criterio, mientras espera instrucciones, dirigirse hacia la posición dada en la transmisión.

5 10 - Señales de búsqueda y salvamento

5 10 1 Las señales del Apéndice A se utilizarán con el significado que en él se indica. Se utilizarán solamente para los fines indicados, y no se usará ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.

5 10 2 Al observar cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice A, las aeronaves obrarán de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.

5.11.-Registros

5.11.1 **Recomendación** - *Todo centro coordinador de salvamento debería llevar un registro en que se de cuenta de la eficiencia de las operaciones realizadas por la organización de búsqueda y salvamento de su región*

5.11.2 **Recomendación** - *Todo centro coordinador de salvamento debería preparar dictámenes sobre las opera-*

ciones de búsqueda y salvamento efectuadas en su región. Estos dictámenes deberían comprender toda observación pertinente con respecto a los procedimientos usados por el piloto y acerca del equipo de emergencia y supervivencia e incluir sugerencias respecto al mejoramiento de dichos procedimientos y equipo. Aquellos de los dictámenes que probablemente sean de interés para otros Estados, deberían enviarse a la OACI para fines informativos y para su divulgación en la forma oportuna.

NAUFRAGIO EN HAITI

Entre 300 y 400 personas murieron el lunes en el naufragio de un transbordador cerca de las costas de Haití, informó la Guardia Costera de Estados Unidos

Según las autoridades haitianas, entre 700 y 800 personas viajaban a bordo del transbordador La Belle Gonaidienne.

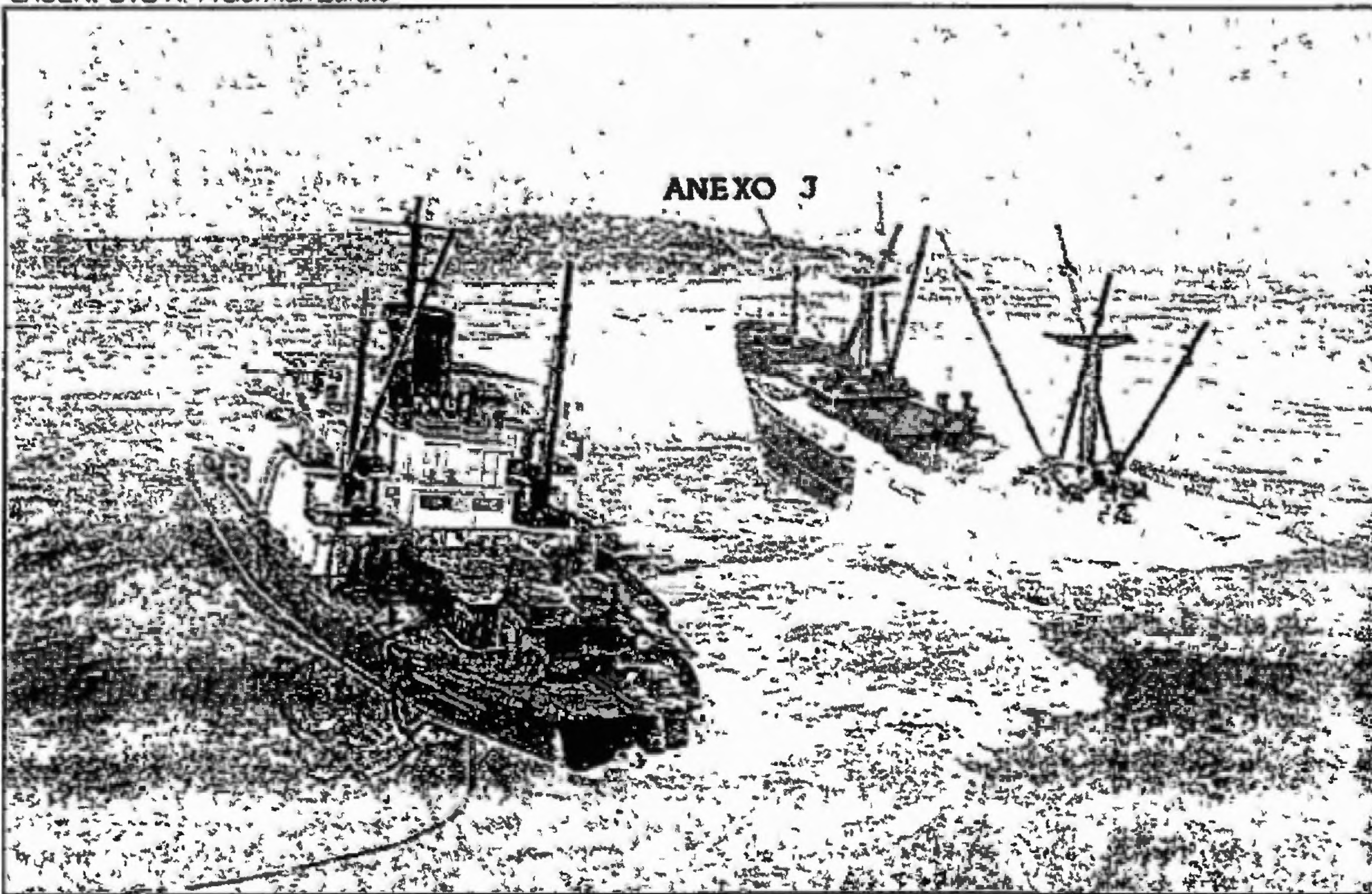


El transbordador naufragó en el Golfo de Gonave después de haber salido del puerto de Montrouis hacia la isla de Gonave.



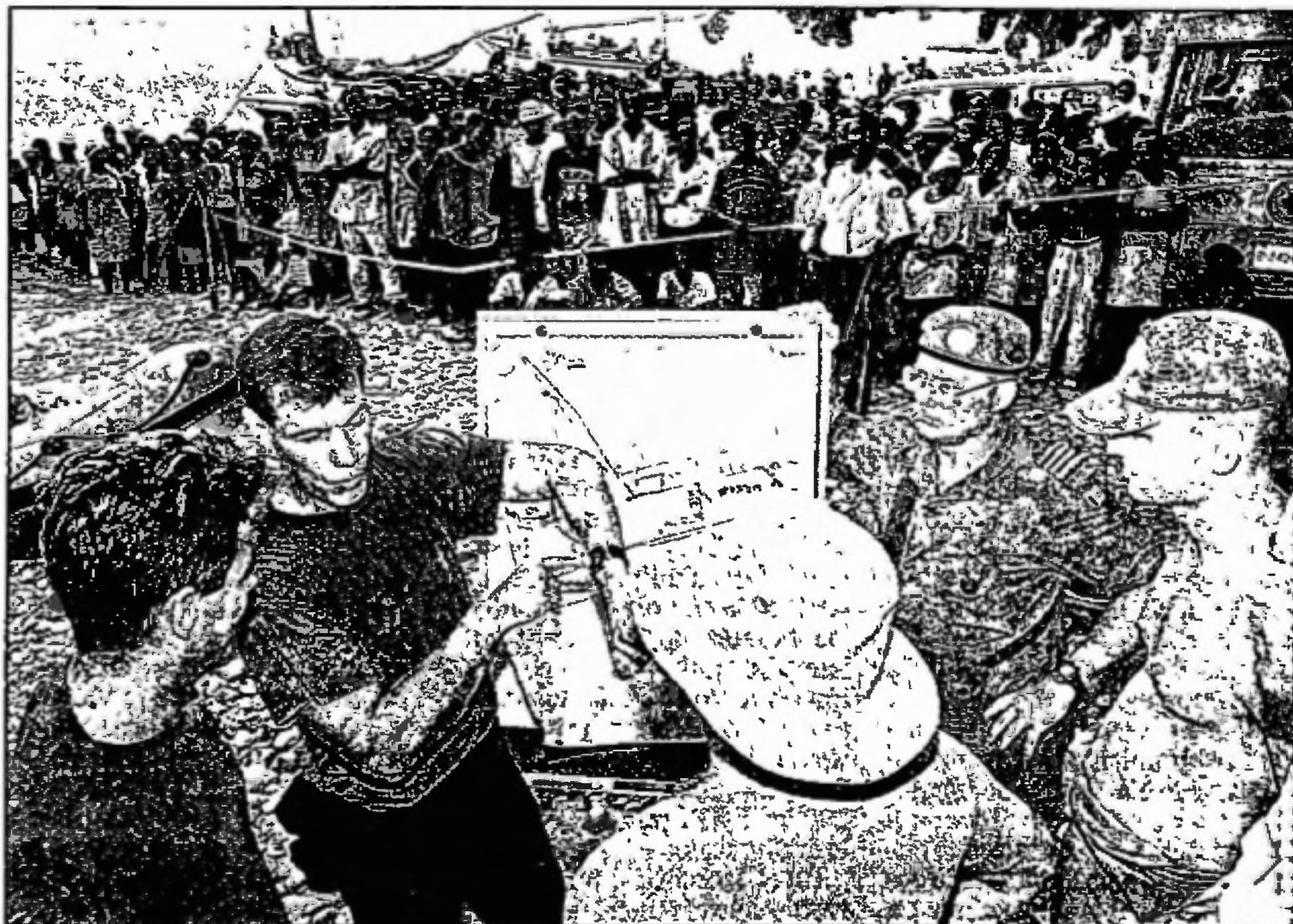
Buscan restos de avión

Los restos del avión de Aeroperú que se estrelló en el mar poco después de iniciar un vuelo rumbo a Santiago de Chile, fueron hallados por patrulleras y helicópteros policiales y militares. En la gráfica, miembros del Cuerpo de Bomberos abordan un helicóptero en Pasamayo, Perú, como parte de las brigadas de búsqueda.



Tormenta parte en dos un carguero chipriota

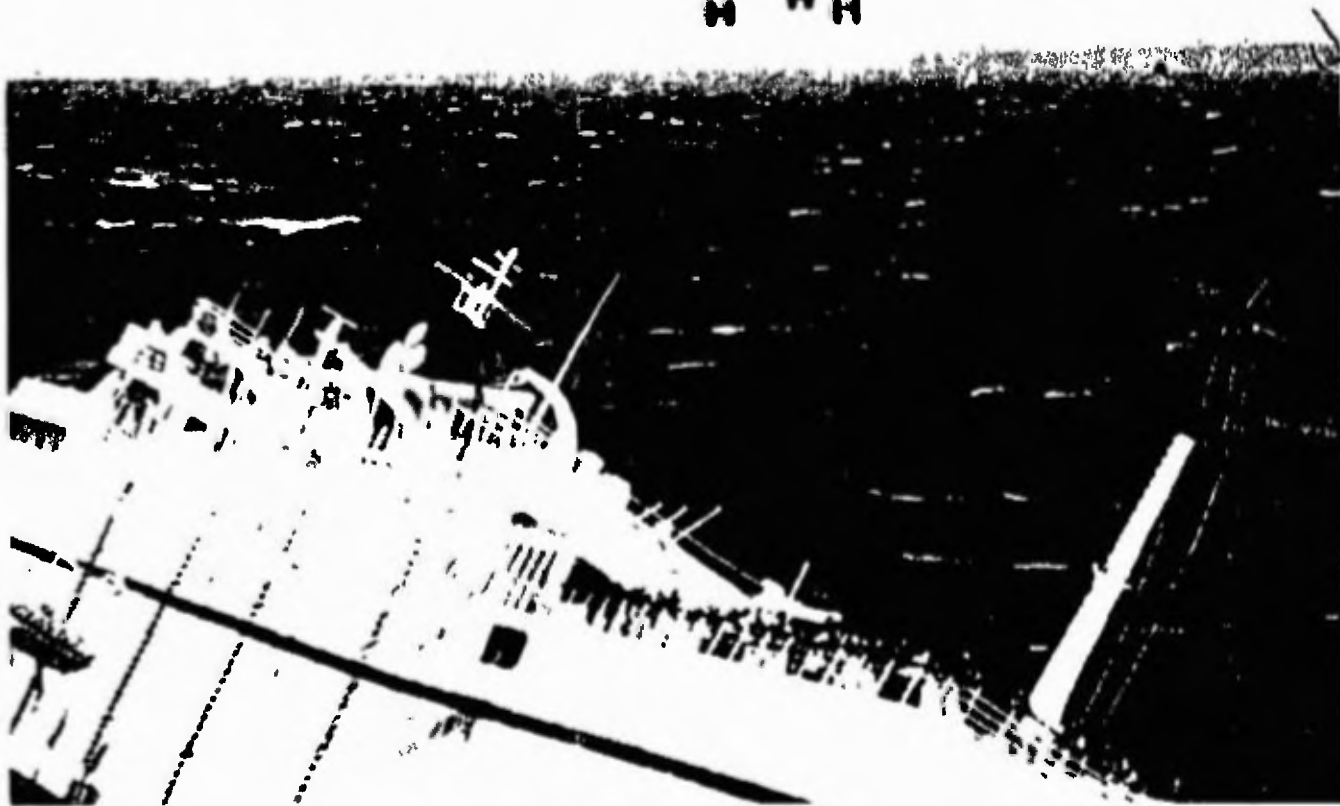
SAN ANTONIO, Chile —El carguero North Island registrado en Chipre, que transportaba 6 mil toneladas de fertilizantes, yace partido en dos en una playa cercana a San Antonio, Chile, después de encallar durante una tormenta el pasado domingo. Los 30 miembros de la tripulación fueron rescatados y están a salvo.

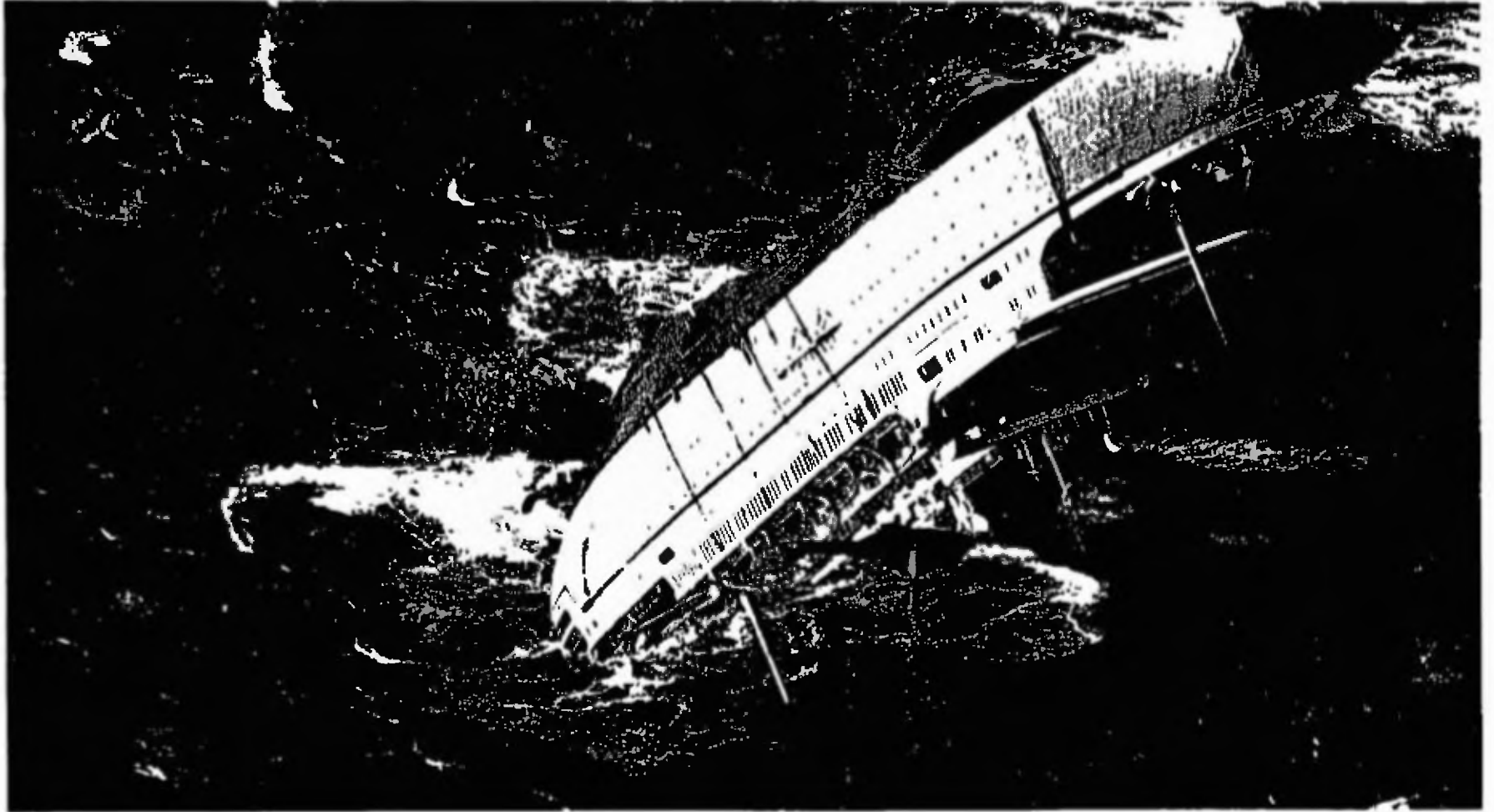


LASERFOTO REUTER/Colin Braley

MONTROUIS, HAITI. —Miembros de un equipo de socorristas observan un plano que detalla la estrategia a seguir durante el operativo de búsqueda y rescate de las víctimas en el hundimiento de un transbordador frente a las costas de Haití.

ANEXO K





Proyecto PAN/97/011/99
 Unificación del Sector Marítimo de Panamá
 Antecedentes

Comisión de la Presidencia
 Comisión Marítima Nacional
 No 9140
 D. Rep. de Panamá

Tel: 507 236 8200
 507 236 0216
 Fax: 507 236 2400

Panamá, 17 de noviembre de 1997 \

Director

La Ciudad

Señor Director

Pláceme hacer de su conocimiento que, como parte de las actividades del Proyecto PAN/97/011/01/99 - "Unificación del Sector Marítimo de Panamá", se encuentra en nuestro país el Capitan Guillermo Bartoletti, Consultor de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia de legislación marítima. El Cap. Bartoletti nos ayudará específicamente en cuanto a la Tarea No 6 del Proyecto, que involucra la definición de los componentes de la segunda y tercera fase de apoyo externo, y la finalización del documento integral del proyecto, que se desarrollara durante 1998. Para su información, le adjunto el Programa de Trabajo convenido para la presente semana.

Con tal motivo, deseamos invitarle a usted y a todos los funcionarios jefes de departamento que estime conveniente, a una reunión programada para el día miércoles, 19 de noviembre de 1997, de 1400 a 1700 horas, en el Hotel Plaza Patilla Inn. Para facilitar la labor del consultor, mucho le agradeceremos que preparen una presentación acerca de su institución (de 30 minutos máximo), haciendo énfasis en el marco regulatorio que actualmente rige su actividad.

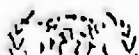
Sin otro particular, y reiterándole la importancia de su participación en esta reunión, aprovecho la oportunidad para manifestarle las muestras de mi respeto y consideración.

Muy atentamente,

COMISIÓN MARÍTIMA NACIONAL

Directora Técnica

Se adjunta lo indicado



1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.

**PROYECTO PAN/97/011/01/99 -
"UNIFICACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO DE PANAMÁ"
Proyecto de Asistencia Preparatoria**

PROGRAMA DE TRABAJO

CAP. GUILLERMO J. BARTOLETTI

Consultor en Misión de la Organización Marítima Internacional (OMI)
Asistencia a la Comisión Marítima Nacional en materia de Legislación Marítima

Panamá, del 17 al 28 de noviembre de 1997

Lunes, 17 de noviembre de 1997

0900 - 0930	Recoger al Cap. Bartoletti
0930 - 1030	COMAR - Bienvenida y revisión del Programa de Trabajo
1030 - 1230	COMAR - Exposición de los antecedentes de la misión
1230 - 1400	Almuerzo
1400 - 1700	COMAR - Revisión de la legislación nacional básica
1700 - 1730	COMAR - Recapitulación y conclusiones del día

Martes, 18 de noviembre de 1997

0800 - 0830	Recoger al Cap. Bartoletti
0830 - 0900	UNUD Panamá
	Reunión con el Sr. Johannes Huisman, Representante Residente Alterno y Sra. Isabel de Alvarado, Oficial del Proyecto PAN/97/011/01/99
0930 - 1230	COMAR - Continúa revisión de la legislación nacional básica
1230 - 1400	Almuerzo
1400 - 1600	COMAR - Reunión con Dr. José Ángel Noriega y Lic. José Medina (APDM y Comisión Redactora) para conocer el ordenamiento jurídico panameño
1600 - 1730	COMAR - Recapitulación y conclusiones del día

Miércoles, 19 de noviembre de 1997

Todo el día, reuniones en el Hotel Plaza Panamá Inn - Salón Naos (Piso 18)	
0830 - 1200	Reunión con Escuela Náutica de Panamá (ME)
1300 - 1400	Almuerzo
1400 - 1700	Reunión con Servicio Marítimo Nacional (MGyJ)
1700 - 1730	Recapitulación y conclusiones del día

Programa de Trabajo - Capitán Bartoletti**Jueves, 20 de noviembre de 1997**

Todo el día, reuniones en el Hotel Plaza Partilla Inn - Salon Gatín (Piso 18)

- | | |
|-------------|--|
| 0830 - 1300 | Reunión con Dirección General Consular y de Naves (MHyT) |
| 1300 - 1400 | Almuerzo |
| 1400 - 1700 | Reunión con Dirección Nacional de Acuicultura (MIDA) y
Dirección General de Recursos Marinos (DIGEREMA) |
| 1700 - 1730 | Recapitulación y conclusiones del día |

Viernes, 21 de noviembre de 1997

Todo el día, reuniones en el Hotel Plaza Partilla Inn - Salón Pedro Miguel (Piso 18)

- | | |
|-------------|--|
| 0830 - 1300 | Reunión con Autoridad Portuaria Nacional (APN) |
| 1300 - 1400 | Almuerzo |
| 1400 - 1600 | Reunión con Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables |
| 1600 - 1700 | Reunión con Lic Juan Felipe Pitty y Lic Betsy Malca referente
al proceso de recopilación de toda la legislación y reglamentación
nacional vigente para el sector marítimo. |
| 1700 - 1730 | Recapitulación y conclusiones del día |

ANEXO M



Despliegue del Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (situación al 30-11-91)

ANEXO N

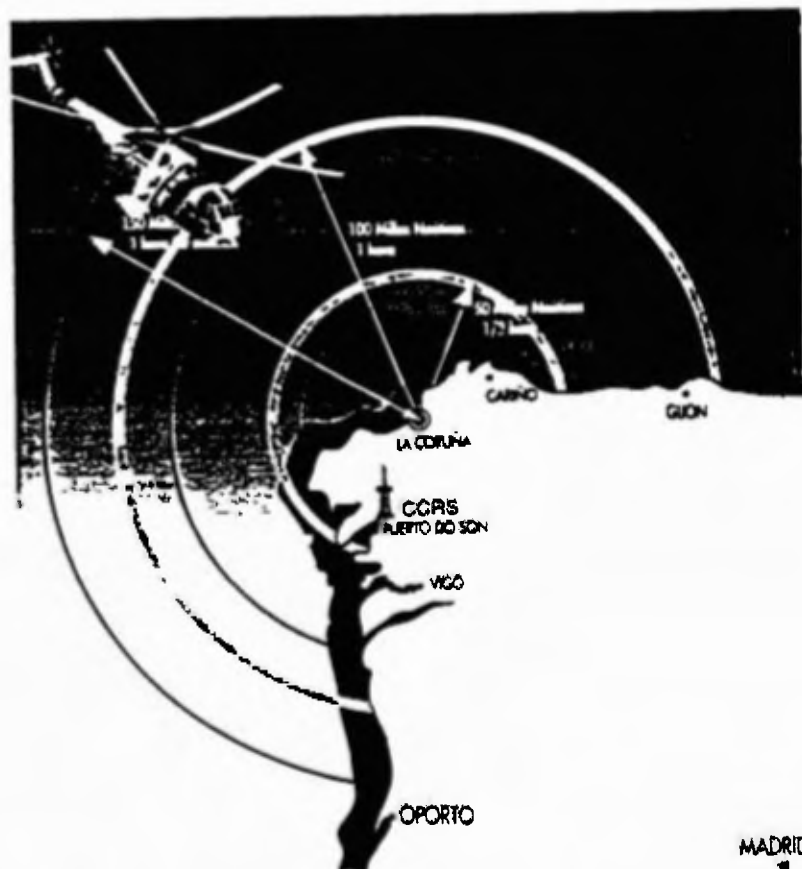


CARACTERISTICAS	EQUIPAMIENTOS
<ul style="list-style-type: none"> -Marca. Sikorsky. -Modelo: S61 N -Capacidad total 19 pasajeros (maximo 26) -Peso en vacio. 6 078 Kg -Capacidad de carga: 3.220 Kg -Capacidad de Fuel 654 US gallons -Velocidad maxima 131 nudos -Velocidad de crucero 121 nudos -Doble turbina -Velocidad motor principal 203 r.p.m 	<ul style="list-style-type: none"> -Grua de rescate capacidad 280 Kg -Longitud de cable 80 m -Gancho Bancentrico Capacidad 2.800 Kg -Balsas de rescate -Cesta de rescate -Equipo médico de Primeros Auxilios -Señales Fumigeras para Posicionamiento -Equipos de Respiracion y Tratamiento de Hipotermia. -Equipado para vuelo nocturno -Comunicaciones Aereas y Maritimas

El Sikorsky S 61 N, «Helmer», de la Dirección General de la Marina Mercante, en su base del aeropuerto de Alvedro (La Coruña)



Grafico indicando el radio de acción del HELIMER GALICIA, sin repostar e incluyendo 30 minutos de operación y una reserva para encontrar un aeropuerto alternativo



ESTACIONES COSTERAS PERUANAS





ANEXO P

1996 GREATER CARIBBEAN SEARCH AND RESCUE WORKSHOP (SAN JUAN, PUERTO RICO, 19-22 AUGUST, 1996)

ICAO PROVISIONS RELATING TO SEARCH AND RESCUE, REGIONAL PLANNING AND NACC OFFICE SAR ACTIVITIES

(Presented by Gustavo De León, ICAO NACC ATM Officer)

1. THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION AND ITS ANNEXES

More than 50 years ago, in 1944, 52 States met in Chicago to discuss the future of international civil aviation. One outcome of that meeting was the Convention on International Civil Aviation (Doc. 7300), often referred to as the "Chicago Convention", which provides the basic principles and arrangements agreed on by Contracting States. The Convention came into force in 1947 when it had been ratified by 26 States and ICAO was officially born. At the invitation of the Government of Canada, Montreal was chosen as the site for ICAO's Headquarters and it is still in Montreal. ICAO also have seven Regional Offices in Bangkok for the Asia and Pacific regions, Cairo for the Middle East, Dakar for Western and Central Africa, Lima for South America, Mexico City for North and Central America and the Caribbean, Nairobi for Eastern and Southern Africa and, finally, Paris for Europe and the North Atlantic regions.

The 96 Articles of the Chicago Convention establish the privileges and restrictions of ICAO's 184 Contracting States and provide for the adoption of International Standards and Recommended Practices regulation air navigation. The Convention, in Article 1, accepts the principle that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. Article 25 of the Convention contains the agreement on search and rescue and it reads:

"Aircraft in distress - Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or the authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinate measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention."

The Chicago Convention is supplemented by 18 Annexes which contain Standards and Recommended Practices. Standards are which are recognized as necessary for the safety or regularity of international air navigation and to which contracting States will conform in accordance with the convention. In the event a State does not comply, notification to the ICAO Council is compulsory under Article 38 of the Convention. A Recommended practice is a specification recognized as desirable in the interests of safety, regularity or efficiency of international air navigation and to which States will endeavour to conform in accordance with the Convention. The operative word for a standard is the word "shall" and the operative word for a recommended practice is "should".

These Annexes include provisions of interest to search and rescue:

- Annex 2 - Rules of the Air. Includes provisions relating unlawful interferences as well as distress and urgency signals
- Annex 6 - Operation of Aircraft. Includes provisions regarding the carriage of emergency locator transmitters (ELTs) and survival equipment.
- Annex 10 - Aeronautical Telecommunications. Includes provisions regarding frequencies to be used in emergencies and for search and rescue, as well as specifications regarding ELTs.

- Annex 11 - **Air Traffic Services.** it includes provisions regarding service to aircraft in the event of an emergency, in flight contingencies and, in particular, Alerting Service (Chapter 5).
- Annex 12 - **Search and Rescue.** This Annex will be discussed in more detail later.
- Annex 17 - **Security.** Contains provisions safeguarding aircraft against acts of unlawful interference.

2. ANNEX 12

The first edition of Annex 12, Search and Rescue, became applicable on 1 March 1951. The current sixth edition, which became applicable on 9 October 1975, at present incorporates 15 amendments, the latest of which became applicable on 11 November 1993. That amendment contains provisions regarding SAR points of contact and communications requirements between RCCs and mission control centres (MCC) in the COSPAS-SARSAT system, aimed at facilitating the implementation of satellite-aided search rescue in accordance with the ICAO policy on future aviation distress beacons. The amendment also strengthened the requirements for communications frequencies for SAR aircraft and homing devices and introduced a definition of such aircraft.

Annex 12 contains five chapters and one appendix:

- Chapter 1 **Definitions.**
- Chapter 2 **Organization -** This includes the basic concept of search and rescue such as the establishment of a SAR-service and SAR Units, communication for SAR units as well as designation and equipment of rescue units.
- Chapter 3 **Cooperation-** Cooperation between States and with States and with other services than SAR services, disseminations of information etc.

- Chapter 4 **Preparatory measures** - Requirements for information, plan of operation, preparatory procedures for rescue units, training and removal of wreckage.
- Chapter 5 **Operating procedures** - Procedures for RCC during emergency phases and termination/suspension of operations, procedures for units and for person in charge or pilot-in-command at scene of accident etc.
- Appendix A **Visual signals**- The Appendix contains visual signals for use ground to air as well as manoeuvres to be performed by an aircraft communicating with surface units that have no radio.

Organization

I would like to emphasize that according to the standards of Annex 12, Contracting States shall arrange for the establishment and provisions of SAR services within their territories and that such services shall be provided on a 24-hour basis. In addition, those States which have accepted the responsibility to provide SAR over the high seas shall arrange for the service to be established and provided in accordance with Annex 12. Consequently, States are required to provide a search and rescue service over its territory and over the high seas on a 24-hour basis.

Also, States shall establish a rescue coordination centre in each SAR region with means of communications with the associated air traffic services unit, rescue sub-centres, if any, headquarters of rescue units, rescue coordination centres in adjacent regions, meteorological office, deployed rescue units and, when the RCC is designated SAR point of contact (SPOC), the Cospas-Sarsat mission control centre.

States are also required to provide rescue units with facilities and equipment for locating and providing assistance at the scene at of an accident. This includes communications equipment as well as a device for homing on 121.5 MHz.

Once a SAR organization has been established, a plan for the service must be developed. In developing such a plan, the Head of the SAR service should consider, among other things, determination of facilities, personnel and equipment required, conclusion of agreements with authorities providing facilities, and the establishment of training programmes. In areas with extensive air traffic it is obvious that dedicated rescue coordination centres and SAR units will be required. However, existing facilities not connected with SAR should also be utilized to the fullest extent. It should be noted that these, non-specialized units do NOT replace the requirement for dedicated SAR units but supplement them in order to provide a more efficient SAR service while not substantially increasing the cost.

Preparatory measures

According to Annex 12, each rescue coordination centre shall have available at all times up-to-date of information on rescue units, rescue subcentres and alerting posts; air traffic services units; means of communication that may be used in search and rescue operations; cable addresses and telephone numbers of all operators or their designated representatives, engaged in operations in the region; any other public and private resources including medical and transportation facilities that are likely to be useful in search and rescue.

Operating procedures

Annex 12 provisions on operating procedures include requirements for information concerning emergencies to be forwarded to the rescue coordination centre, procedures to be followed by an RCC during three different emergency phases, including initiation of SAR action in respect of aircraft whose position is unknown, procedures where responsibility for operations extended to two or more Contracting States, procedures for rescue units and for person in charge of the rescue unit at the scene of an accident and procedures for pilot-in-command at the scene of an accident. Also included are procedures for pilot-in command intercepting a distress transmission.

Cooperation

Cooperation is one of the most important factors to consider when establishing and providing an efficient SAR service. SAR cannot be provided in isolation, cooperation between States will be one of the most important factors. In this context it should be noted that in accordance with Annex 12, Contracting States shall coordinate their search and rescue organizations with those of neighbouring Contracting States. Also, as I previously mentioned, over the high seas, the service is to be provided in accordance with Annex 12. Consequently, States are obliged to coordinate their SAR organizations with neighbouring States to provide services for areas over the high seas. In addition, ICAO recommends that SAR operations should, whenever necessary, be coordinated with those of neighbouring States and that in so far as practicable, common SAR procedures should be developed. Annex 12 also addresses the question of entry of rescue units of other States into the territory of Contracting States for the purpose of SAR. It is recommended that neighbouring States enter into agreements regarding entry of each others rescue units into their respective territories providing for expeditious entry of SAR units with the least possible formalities. There are a number of ways to achieve this; often it is done through the rescue coordination centre which can be delegated the authority to admit foreign SAR units under specified conditions. Also, through such cooperation it is possible for one RCC to request assistance from an adjacent RCC, including accepting foreign SAR units into its territory. A letter of agreement for mutual assistance in SAR over the high seas does not involve any territorial restrictions. The responsible RCC will request assistance and coordinate the mission, using facilities from several sources including neighbouring States.

However, assistance by your neighbours is not the only cooperation that will be necessary. States should arrange so that local services and facilities which do not form part of the SAR service cooperate fully. Ships will obviously also assist in aeronautical SAR incidents at sea and ICAO recommends that each State that record information on the position of ships at sea, disseminate such to other Contracting States requesting that information. In this context you will note that an ICAO Regional Air Navigation Meeting (Asia/Pacific) recommended that States, through their maritime authorities, encourage ships to participate in an appropriate ship reporting system for search and rescue and that RCCs and RSCs plan of operation provide guidance on how information from available ship reporting systems can be obtained. One such system, which is world-wide, is the Automatic Mutual-assistance Vessel Rescue, AMVER, which is operated by the United States' Coast Guard. Cooperation, between neighbouring States, between aeronautical and maritime SAR authorities, between civil and military, together with agreements and cooperation with resources not directly involved in SAR will be the most efficient means to provide for an effective, global SAR service.

3. DOC 7333- SAR MANUAL

The first edition of the SAR Manual was issued in 1952 following a recommendation of the Third Session of the SAR Division Meeting in 1951. The second edition was prepared in accordance with the recommendations of the RAC/SAR Divisional Meeting in 1958 and was published in two parts. Part I was issued in 1966 and Part II was issued in 1968. The Third edition was issued in two parts in 1970 and the present edition, the fourth, was published in April 1994. The International Maritime Organization (IMO) issued a SAR Manual for maritime use in 1987. Material from the IMO manual was incorporated in the fourth ICAO edition. Also, the whole Manual was rewritten and modernized, including material on COSPAS-SARSAT, infrared devices and improved methods for the calculation of sweep-width, track spacing, search area coverage, probability of detection etc.

4. RELATIONSHIP BETWEEN ICAO AND IMO

A Memorandum of Understanding (MOU) was signed between ICAO and the IMO in 1985. In this MOU, the allocation of responsibilities of the two Organizations are laid down. All matters directly connected with search and rescue by aircraft in general, and with air search and rescue facilities and operating procedures in particular, should be regarded as falling primarily within the field of responsibility of ICAO while all matters directly connected with search and rescue by marine craft in general and with marine search and rescue facilities and operating procedures in particular, should be regarded as falling primarily within the field of responsibility of IMO. Matters which do not fall clearly within either of the above should be regarded as the responsibility of both Organizations and dealt with by appropriate collaboration between them.

Amendments to Annex 12 or the the SAR Manual as well as amendments to similar Maritime documents are communicated to the other Organization for review and comments. As a result, all matters concerning SAR are coordinated between IMO and ICAO. At present, ICAO sends an observer to meetings of the IMO Sub-committee on Telecommunications and Search and Rescue (COMSAR). A joint ICAO/IMO working group for harmonization between aeronautical and maritime search and rescue documents and procedures.

The Joint Working group has agreed that a joint SAR Manual be developed and published jointly by ICAO and IMO. Work on this Manual is now ongoing and it is expected that the next Joint Working Group meeting in October 1996 will agree on the draft text which will then be forwarded to respective organization.

5. AIR NAVIGATION PLAN

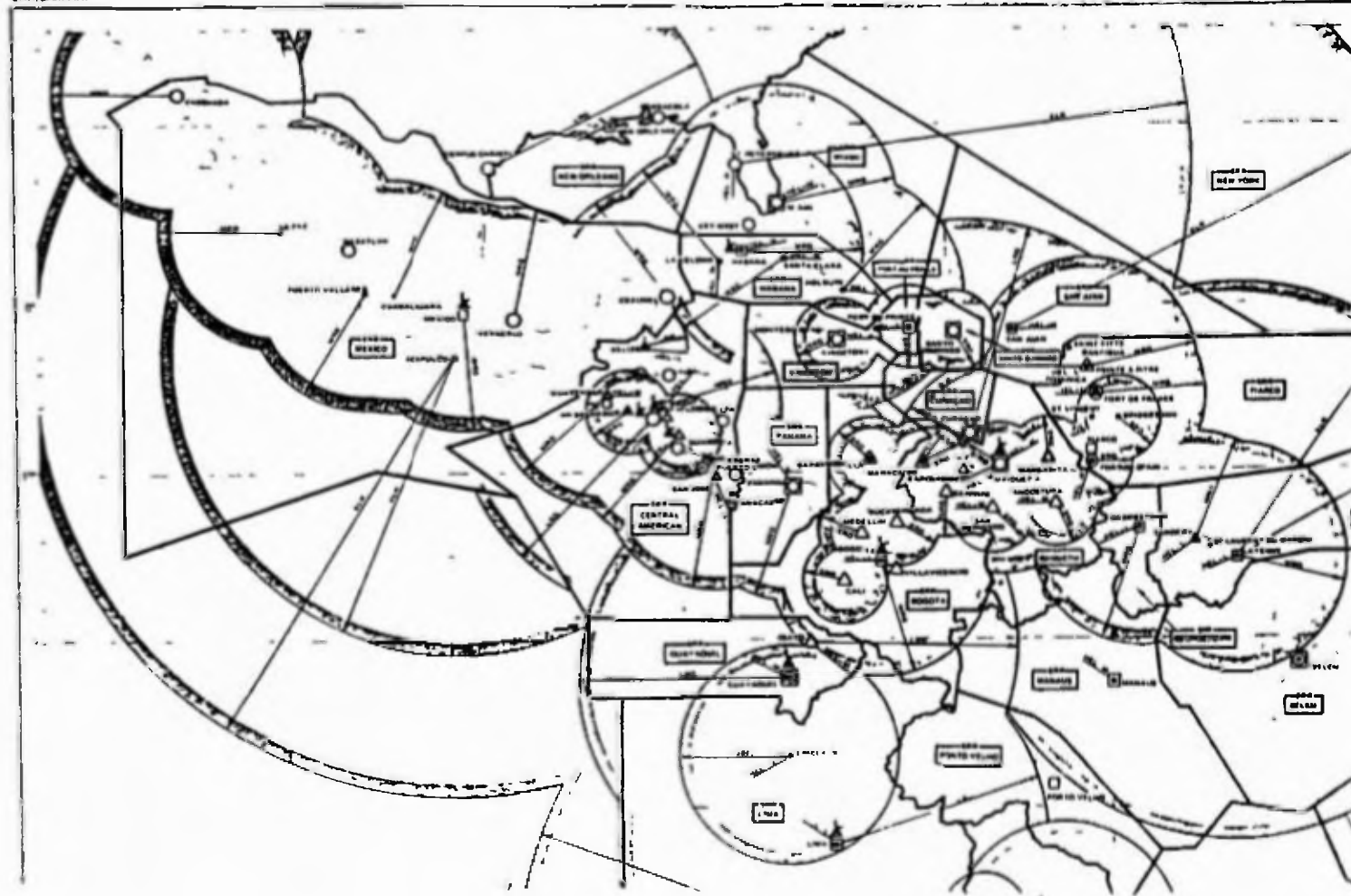
The SAR requirements needed to provide the basic SAR services by States, according to the Chicago Convention and the Regional Air Navigation Plan are included in the Air Navigation Plans. These SAR requirements are shown in the Table SAR 1. Search and Rescue Facilities of the CAR/SAM Air Navigation Plan (Doc. 8733). A copy of this Table is attached to this paper for better reference.

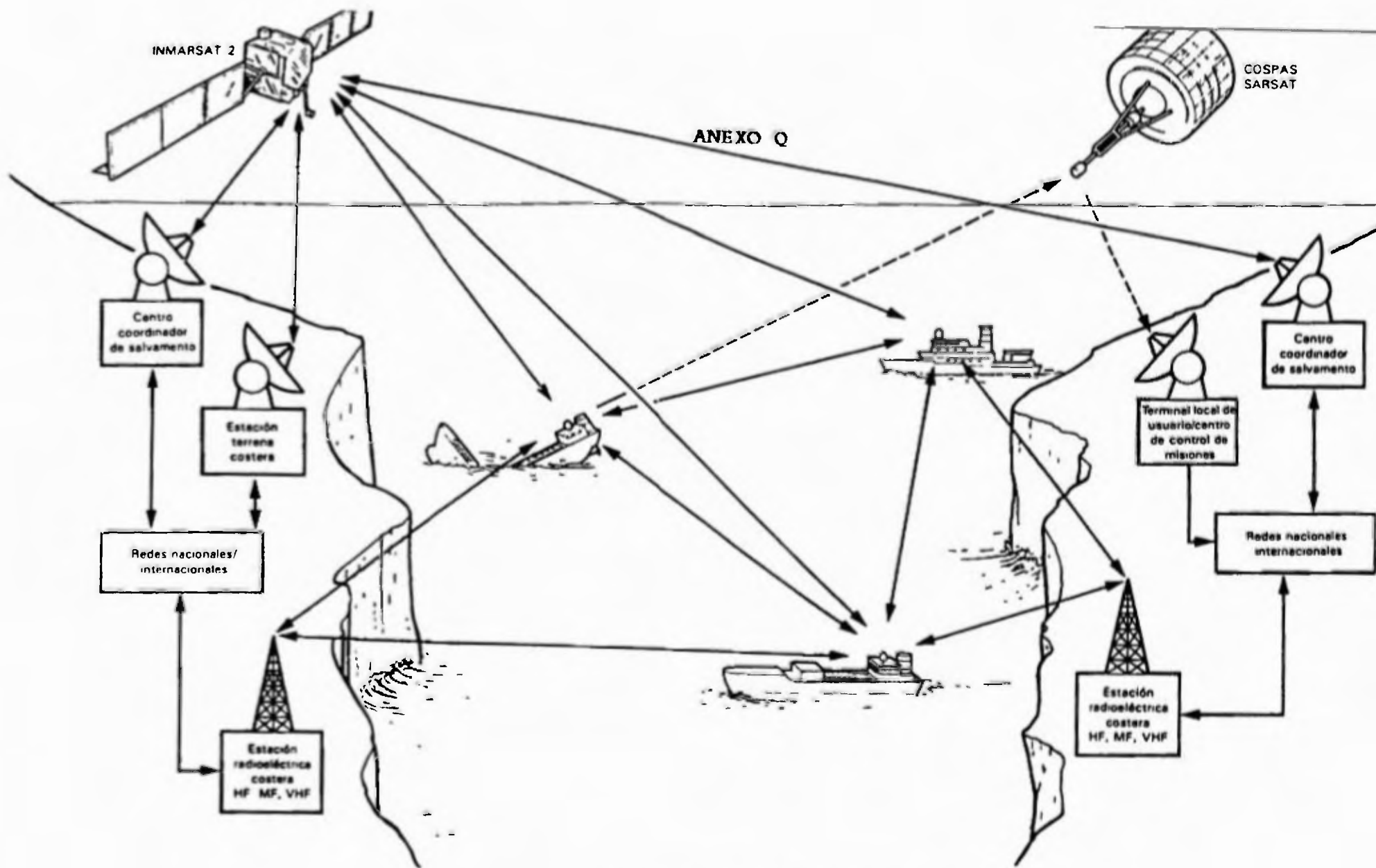
6. Summary of SAR Regional Activities by NACC Office in the Caribbean Region

The ICAO NACC Regional Office located in Mexico City has been supporting the SAR organizations in the CAR Region through visits, missions, projects and correspondance. The most important contribution and results have been obtained in Central America, where actions to reestructure the Table SAR 1 requirements for the six States and SAR facilities were accomplished. A SAR Special Implementation Project (SIP) approved by the ICAO Council in 1991 was conducted by US Coast Guard experts working on behalf of ICAO.

This SIP recommended a SAR Plan as well a SAR Comittee for the Central American Region that were implemented and have produced very good results in the improving of the SAR Organization in this SRR.

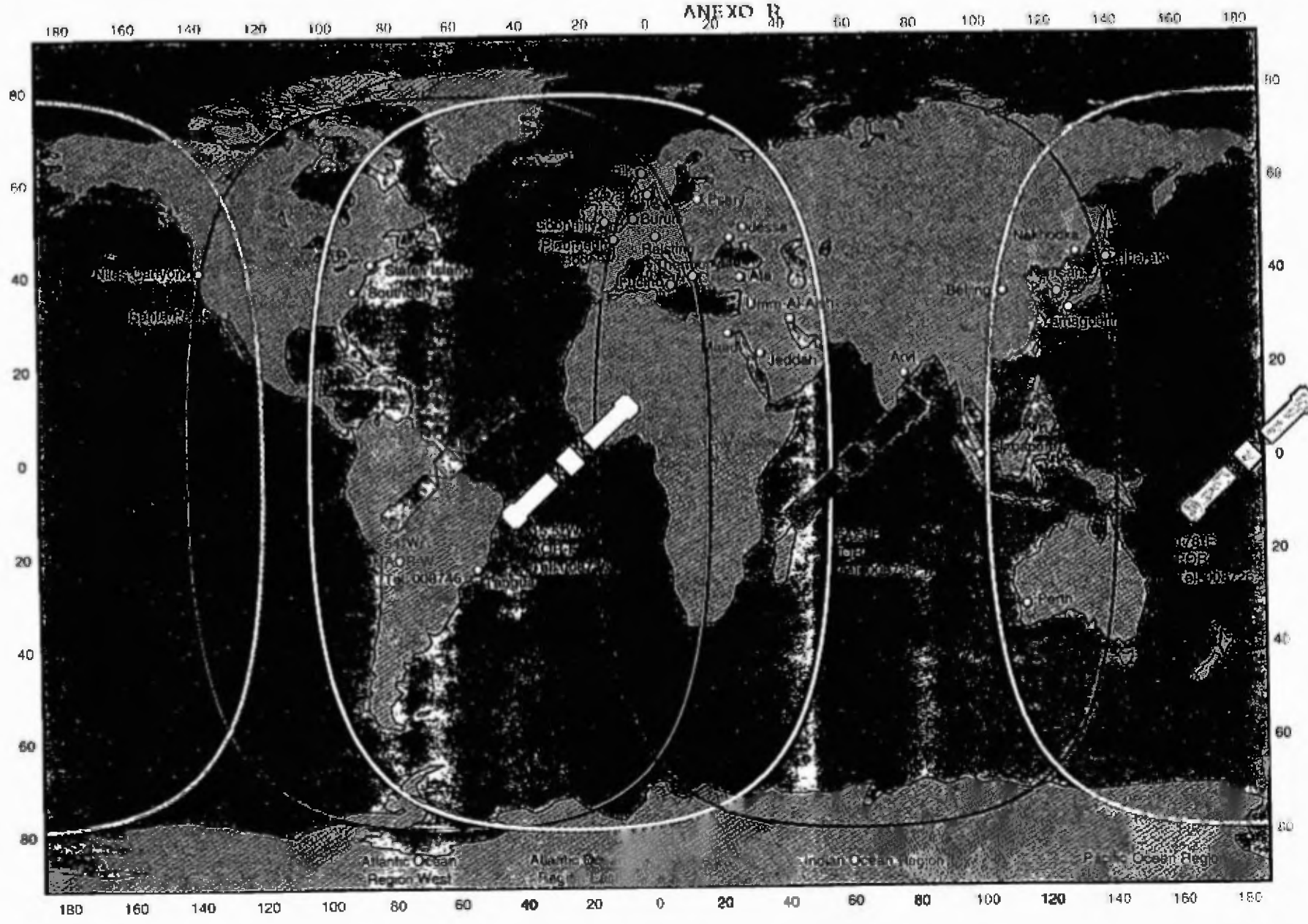
Assistance has been also provided to other States and territories in the CAR Region, specially in the Eastern Caribbean Area where efforts have been made to establish a SAR Plan and SAR Comittee.

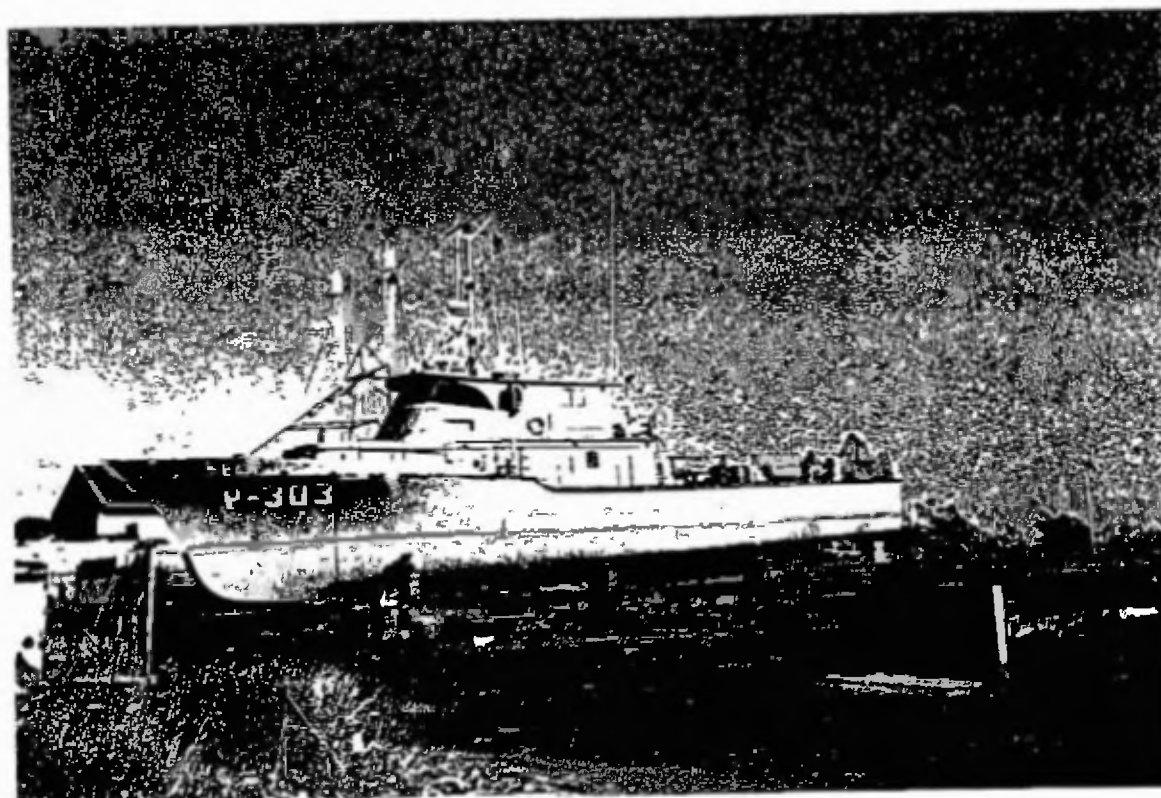


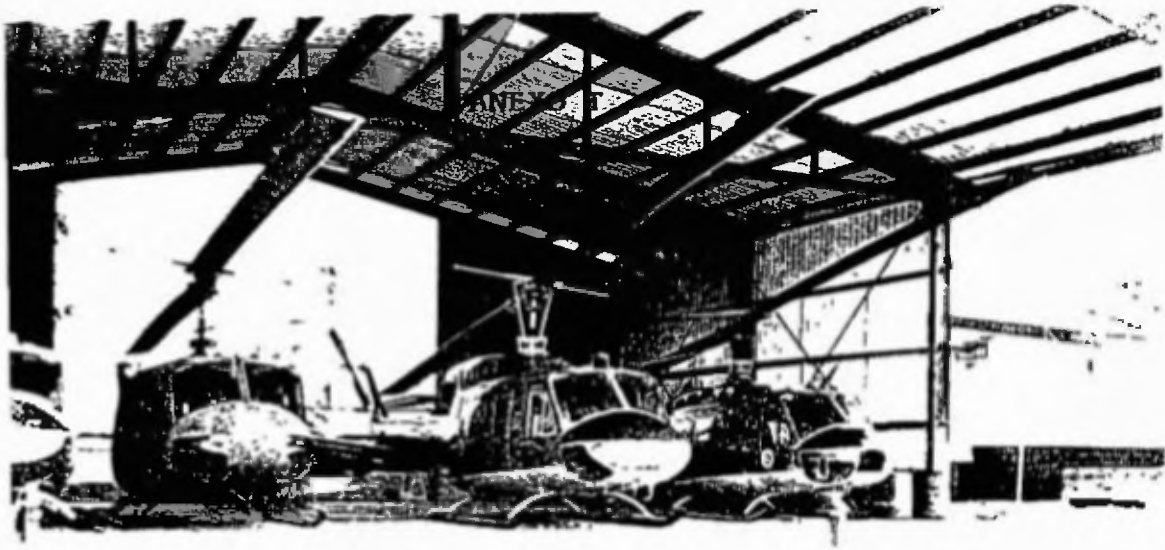


Criterio general del sistema mundial

ANEXO B







Cae helicóptero del SAN en Darién

8 muertos y 2 heridos

¿Fallas mecánicas o atentado guerrillero?

FLORENCIO GALVEZ
MIRIAM V. ALMANZA
CRITICA

El helicóptero HP-124 del Servicio Aéreo Nacional se precipitó ayer entre Metetí y La Palma, provincia de Darién. Ocho muertos y dos heridos graves, es el

saldo del suceso, según informes extraoficiales.

El capitán del helicóptero del SAN, dos tenientes de la Policía Nacional, y cinco detenidos de nacionalidad colombiana figurarán entre los posibles muertos, quienes viajaban de Yaviza a Metetí.

Los heridos fueron identificados como el cabo segundo Alberto Cruz, de 38 años de edad, y el reo colombiano Julio Mora López, de 50 años.

El accidente se registró entre las 6.30 y 7.30 de la noche de ayer. Las causas del hecho son desconoci-

das.

Los heridos fueron trasladados anoche a Panamá. Se utilizaron automóviles para iluminar la pista aérea de La Palma, donde aterrizó el helicóptero que viajó desde la capital con medicamentos y equipos de rescate. P&A

ANEXO X
EVACUACIONES REALIZADAS POR EL SERVICIO MARITIMO NACIONAL DURANTE EL AÑO
DE 1997.

FECHA	UNIDAD FLOTANTE	AREA	DESCRIPCION
04-1-97	BPC-2204	TABOGA	ELIANA DAMARIS. DOLOR ESTOMACAL
12-1-97	BPC-2204	TABOGA	SARAH OLAMOS. SINTOMAS DE ABORTO
13-1-97	BPC-2204	TABOGA	RAFAEL RIVERA. TROMBOFLEBITIS
08-2-97	BPC-2202	TABOGA	ADOLFO REYNA. HERIDA EN EL PIE
12-2-97	BPC-2202	TABOGA	DULIA QUIROZ. FRACTURA (PIERNA)
24-2-97	BPC-2204	TABOGA	JOSE DELGADO. FRACTURA (PIERNA)
05-3-97	PANGA (P.O.M.)	OTOQUE	ADELAIDA MADRID. PRESION ALTA
06-3-97	PANGA (P.O.M.)	CHIMAN-COQUIRA	VANESSA ASPRILLA. SINTOMAS DE ABORTO.
11-4-97	BA-054	OTOQUE	VICTOR JIMENEZ. FIEBRE, VOMITOS
08-5-97	BA-054	PEDRO GONZALEZ CONTADORA	ALCIBIADES QUEZADA. HERIDA EN LA CARA
30-5-97	BPC-1801	TABOGA	FRANCISCO SALAZAR. ATAQUE EPILEPTICO.
25-6-97	PANGA (P.O.M.)	GONZALO VASQUEZ LA PALMA	ISIDRO RAMOS. APUÑALEADO, ABDOME
03-7-97	BPC-2202	PUNTA COCO SAN MIGUEL	ARMODIO SABUGARA. QUEMADURAS EN LA CARA Y BRAZOS.
18-7-97	P-203	BRUJAS	MIREYA GOMEZ. CRISIS DE ASMA
31-7-97	P-203	TABOGA	JOSE PEREZ. VOMITOS Y FIEBRE.
14-9-97	PANGA (P.O.M.)	GONZALO VASQUEZ CHIMAN	CECILIA PIZARIA. DOLOR DE CABEZA VOMITOS.



Misión Permanente de la ^{ANEP Y} República de Panamá ante la
Organización Marítima Internacional
Memorandum OMI/016



PARA : JEFE DE ASESORIA LEGAL

DE : EMBAJADORA/REP PERMANENTE ADJUNTO

CUESTIONARIO ROCRAMS SOBRE SAR

ASUNTO : MARZO 25 DE 1996

FECHA :

LICENCIADO

ME RÉFIERO A LAS RESPUESTAS QUE SOBRE EL CUESTIONARIO DE ROCRAM SOBRE SAR, NOS FUERA REMITIDO POR EL LIC RENE ZAPATA DEL COMANDO SUR.

AL RESPECTO DESEO HACER DE SU CONOCIMIENTO NUESTROS COMENTARIOS A LAS MISMAS LOS QUE HEMOS CONSULTADO CON EL CAPITAN ALFRED FIORE, JEFE DE SEGURIDAD MARITIMA, SEGUMAR-NUEVA YORK.

ES IMPORTANTE RECORDAR QUE SE ESTA TRABAJANDO A TRAVES DE COMAR EN LA COORDINACION DE LAS INSTITUCIONES DEL SECTOR MARITIMO Y QUE ADEMAS, EXISTE EL PROGRAMA DE TRANSICION DEL CANAL QUE INCLUYE AQUELLAS OPERACIONES QUE DEBERA ASUMIR PANAMA DESPUES DEL AÑO 2000

A CONTINUACION NUESTROS COMENTARIOS CON RESPECTO A LAS SIGUIENTES RESPUESTAS SEGUN REFERENCIA DE NUMERO

13. A PESAR DE QUE PANAMA NO TIENE UN PROGRAMA SAR PARA SUS AGUAS CONTIGUAS, ES APOYADO POR LA FUERZA AEREA Y NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DEBIDO A LA VIGENCIA DE LOS TRATADOS DEL CANAL DE PANAMA HASTA 1999

LOS BUQUES BAJO EL REGISTRO DE PANAMA CUMPLEN CON TODOS LOS CONVENIOS Y CODIGOS DE OMI, RATIFICADOS POR PANAMA A TRAVES DE LAS CIRCULARES DE MARINA MERCANTE LOS BUQUES PANAMEÑOS EN TRAFICO INTERNACIONAL SON INFORMADOS DE LA REGLAMENTACION RESPECTIVA QUE DEBEN CUMPLIR, INCLUYENDO OPERACIONES SAR

16. DENTRO DE LAS TAREAS CONJUNTAS RELATIVAS A LA TRANSICION DEL CANAL DE PANAMA DEBERA CONTEMPLAR LA PLANIFICACION DEL PROGRAMA SAR PANAMENO, CON LA COORDINACION DE LAS INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES COMPETENTES Y SIENDO NECESARIO LA RATIFICACION DEL CONVENIO DE SALVAMENTO DE LA OMI.

17. PANAMA TIENE CINCO COMITES ASESORES COMPUESTOS POR ARMADORES DEL REGISTRO, QUE COMPENDEN CERCA DE 90 COMPANIAS A TRAVES DE ESTOS COMITES ASESORES QUE SE REUNEN REGULARMENTE PARA DISCUTIR LA AGENDA QUE SEGUMAR PREPARA Y QUE INCLUYE LA INFORMACION PERTINENTE A OPERACIONES SAR PARA BUQUES MERCANTES(MERSAR). ADICIONALMENTE SE EMITEN LAS CIRCULARES DE MARINA MERCANTE QUE INCLUYEN LAS POLITICAS Y DIRECTRICES A CUMPLIR

20 PANAMA A TRAVES DE SECNAVES DEBERA COORDINAR CON INTELMAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES OMI RELATIVAS AL SMSSM

21 PANAMA A TRAVES DE SECNAVES DEBERA COORDINAR LA PLANIFICACION E IMPLEMENTACION DEL SMSSM A NIVEL NACIONAL

22. LOS CURSOS SMSSM PARA INTELMAR CAEN BAJO LA RESPONSABILIDAD DE INTELMAR Y LOS CURSOS O ENTRENAMIENTO DE LOS RADIOOPERADORES EN BUQUES PANAMENOS SON RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES

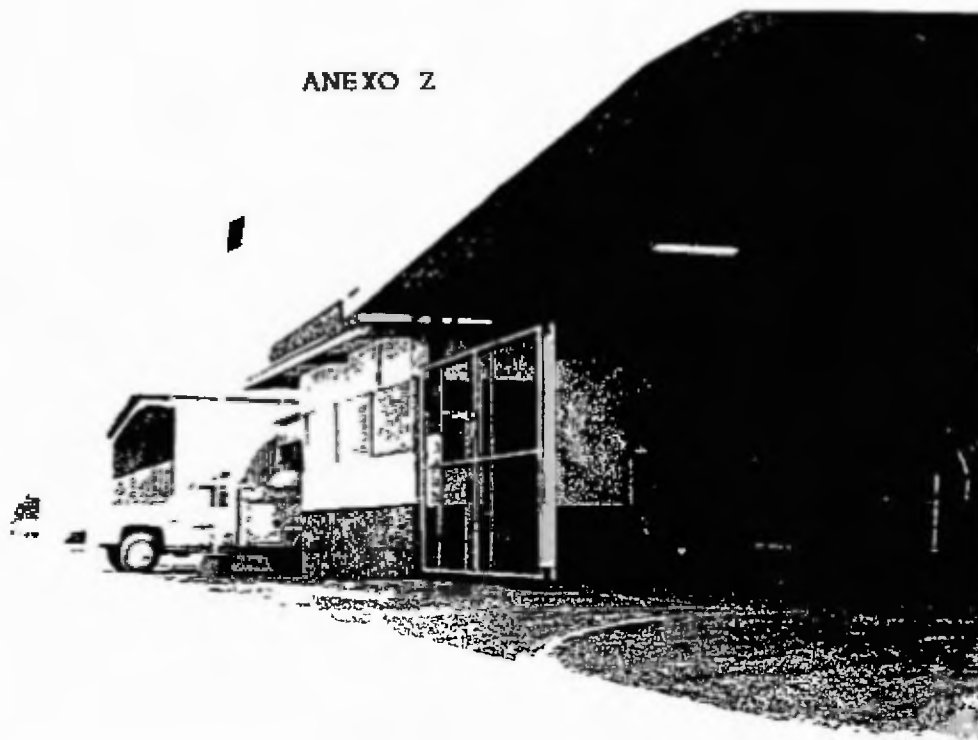
23 COMO PARTE DE LAS ACTIVIDADES QUE REALIZA COMAR EN LA COORDINACION DE LAS FUNCIONES ENTRE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES RELACIONADAS CON LAS OPERACIONES SAR SE DEBERA INCLUIR LA DETERMINACION DE LOS REQUERIMIENTOS DE FORMACION PARA RADIOOPERADORES SMSSM, INCLUYENDO LA ESCUELA NAUTICA.

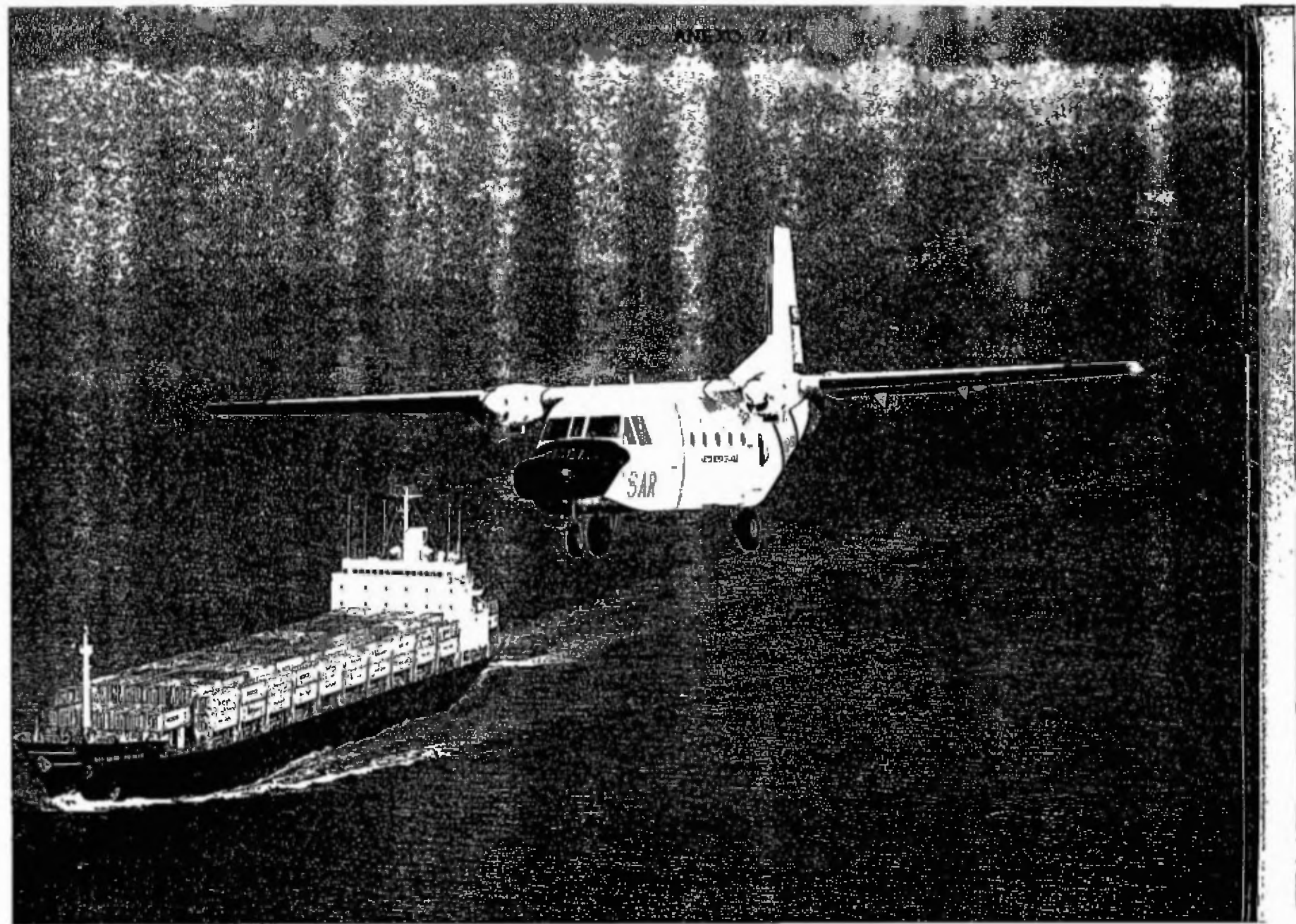
ATENTOS SALUDOS,

*cc Lcdo. Rene Zapata
Oficial de Enlace Comando Sur.*



ANEXO Z





ANEXO Z.2

EXPOSICION DE MOTIVOS

Confirmada la intención de plenas responsabilidades como Estado parte de las naciones del mundo, a través del concepto claro e inconfundible que indica el Artículo No. 17 de nuestra Carta Magna de 1972 que en su esencia sustenta: "Las autoridades de la República están instituidas para proteger en su vida, honra y bienes a los nacionales donde quiera que se encuentren y a los extranjeros que estén bajo su jurisdicción".

Estando nuestra actividad marítima próxima a consolidarse el 1 de enero del año 2000, con la reversión del Canal de Panamá, se requiere del goce de los sistemas fundamentales que garanticen la preservación de la vida humana en las aguas territoriales de nuestro país.

La República de Panamá, al aprobar en forma integra la Ley No. 38 de 1995, que en su esencia el numeral dos habla de que: "Todo Estado fomentará la creación, el funcionamiento y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz", se adquirió así plenas responsabilidades internacionales en materia de búsqueda y salvamento.

Siendo que al 1 de enero del año 2,000, fecha en que cesan oficialmente las labores de apoyo humanitario y de salvamento a Panamá, por parte de las Fuerzas Navales de los EE.UU. de Norteamérica, como la salida del país de la unidad de búsqueda y salvamento (Unit Rescue), ubicada en La Base Aérea de Howard.

Al desplazarse en nuestra aguas territoriales, un promedio de 12,000 naves al año en concepto de tránsito del canal de Panamá, con el consiguiente riesgo de seguridad de unas 250,000. personas, al igual que de estas naves ser unas 280 naves, naves de crucero para pasajeros.

Existiendo en nuestra República instituciones con equipo y personal capacitado en operaciones de salvamento, instituciones como el Servicio Marítimo Nacional y el Servicio Aéreo Nacional que requieren del incentivo técnico y profesional por medio de normas legales, normas que garanticen el goce de dicho soporte para el desarrollo profesional que dicha materia exige, y del soporte económico directo dado el tipo de funciones humanitarias que efectúan.

PROYECTO DE LEY No. _____
(dedede199. . . .)

"POR LA CUAL SE CREA Y REGLAMENTA EL SISTEMA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO EN AGUAS TERRITORIALES PANAMEÑAS"

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

DECRETA:

CAPITULO I

Objetivo y Fines

ARTICULO 1: *Crease el Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento (SINABUSA) como un organismo autónomo en su régimen interno, humanitario, con personería jurídica propia, con patrimonio propio, sujeto a la fiscalización de la Contraloría General de la República y adscrito al Ministerio de Gobierno y Justicia. Para los fines de esta ley el Organismo Ejecutivo (Ministerio de Gobierno y Justicia) ejercerá sus funciones por medio de un Consejo de Coordinación específico para este ente.*

ARTICULO 2: *Para efectos de la aplicación y reglamentación de la presente Ley, los términos que a continuación se expresan tendrán el significado siguiente:*

1. *Búsqueda: Reconocimiento Sistemático de una área determinada, de manera que toda el área sea barrida visual o electrónicamente.*
2. *Búsqueda y Salvamento: Empleo del personal y facilidades disponibles para la ayuda a personas y unidades aéreas o navales en peligro.*
3. *OMI: Organización Marítima Internacional.*
4. *SAR: Search and Rescue (Búsqueda y Salvamento)*
5. *Coordinación: La función de integrar los esfuerzos de las facilidades SAR para una ejecución concertada y armoniosa de la misión SAR en forma efectiva y económica.*

6. *SMN: Servicio Marítimo Nacional del Ministerio de Gobierno y Justicia*
7. *SAN: Servicio Aéreo Nacional del Ministerio de Gobierno y Justicia.*
8. *AMN: Autoridad Marítima Nacional de Panamá.*
9. *SINABUSA: Sistema Nacional de Búsqueda Y Salvamento Marítimo.*

ARTICULO 3: *El Sistema de Búsqueda y Salvamento, tendrá como objetivos principales:*

- a. *Ejecutar medidas, disposiciones y órdenes tendientes a evitar, anular, o disminuir los efectos que la acción del hombre o la naturaleza, puedan provocar sobre la vida y bienes del conglomerado social que se desenvuelve en las actividades marítimas de nuestro país.*
- b. *Desarrollar la estrategia a nivel nacional de tal forma que se garantice en todo momento y circunstancias, el máximo de control, sobre el tráfico que cruza nuestras aguas territoriales.*
- c. *Coordinar todas las actividades requeridas, para el logro de la integración operativa de todas las organizaciones tanto en el sector privado como gubernamental, necesarios para cumplir con su propósito.*

CAPITULO II

Organización Administrativa

Artículo 4: *El Sistema de Búsqueda y Salvamento estará integrado por los siguientes componentes:*

1. Organos Superiores de dirección:

- a. *Consejo de Coordinación.*
- b. *Director General.*
- c. *Subdirector General.*

2. Organismos de servicio administrativo y operativo:

- a. *Centro Coordinador de Salvamento (CCS).*
- b. *Sub centros Coordinadores de Salvamento (SCCS).*
- c. *Unidades Navales del SMN, asignadas para el fin*
- d. *Unidades Aéreas del SAN para este fin.*

SECCION PRIMERA

Del Consejo de Coordinación

ARTICULO 5: *El Sistema de Búsqueda y Salvamento responderá administrativa y técnicamente a un Consejo de Coordinación, el cual estará integrado por:*

- a. El Administrador de La Autoridad Marítima Nacional, o un delegado.*
- b. El Director Del Servicio Marítimo Nacional ó un delegado.*
- c. El Director Del Servicio Aéreo Nacional ó un delegado.*

ARTICULO 6: *Para ser delegado de los miembros principales del Consejo de Coordinación se deberá gozar de una experiencia comprobada en el ramo (un mínimo de dos años en labores marítimas privadas ó estatales en puestos de alta responsabilidad en la materia) y una especialidad de reconocimiento universitario que lo acredite en el tema (Licenciatura, Post-Grado, Maestría ó Doctorado).*

ARTICULO 7: *Los miembros del Consejo de Coordinación no recibirán salario ni gastos de representación, pero podrán recibir dietas por asistencia a las reuniones del Consejo Coordinación.*

ARTICULO 8: *El Consejo de Coordinación se reunirá por lo menos una vez al mes, y en sesiones extraordinarias por convocatoria del Director General del SINABUSA o por convocatoria de dos de sus miembros.
El Consejo de Coordinación sesionará con una mayoría de sus miembros, y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos, de conformidad con lo que se establezca en su reglamento interno.*

ARTICULO 9: *Las funciones del Consejo de Coordinación son:*

- a. Recomendar al Ejecutivo y Legislativo en la aprobación del presupuesto anual de funcionamiento, como de la implementación de políticas (impuestos, campañas internacionales, entre otros) tendientes a la captación de recursos para el desempeño del SINABUSA.*
- b. Cumplir con lo estipulado en las leyes del Estado, como de los acuerdos y/o convenios internacionales en los cuales nuestro país es signatario en referencia a la OMI en la materia SAR.*

- c. *Recomendar al Organo Ejecutivo y al Organo Legislativo la promulgación de leyes, decretos y reglamentos para la mitigación de la ocurrencia de desastres.*
- ch. *Establecer y emitir pautas y guías para elaborar el Plan Nacional de Salvamento marítimo, que deberá contener los programas operativos de acción y asistencia según fase y tipo de desastre, como instituciones participantes y los consecuentes apoyos presupuestarios para ese fin.*
- d. *Supervisar que se cumpla la presente Ley.*
- e. *Recomendar al Ejecutivo en la aprobación de convenios y/o acuerdos de apoyo y cooperación, con la comunidad internacional.*
- f. *Recomendar al Señor Ministro de Gobierno y Justicia, el nombramiento Oficial del Director y Sub Director General del Sistema de Búsqueda y Salvamento.*
- g. *Mantener informado y actualizado al Sistema de Búsqueda y Salvamento de las enmiendas e información de coordinación que emita en referencia al tema, la O.M.I.*

SECCION SEGUNDA

Del Director y El Subdirector General.

ARTICULO 10: *El Organo Ejecutivo a través del Ministro de Gobierno y Justicia nombrará al Director y Subdirector General del SINABUSA de acuerdo a las recomendaciones del Consejo de Coordinación de dicho ente. El Director General tendrá la representación legal de la entidad, la cual quedará delegada en el Subdirector General en el caso de ausencia temporal o permanente del anterior.*

ARTICULO 11: *Tanto el Director y Subdirector General del SINABUSA, deberán cumplir con los siguientes requisitos:*

- a. *Un mínimo de 35 años de edad.*
- b. *Poseer Licenciatura en tema a fin al sector marítimo y no menos de cinco (5) años de experiencia en la actividad marítima, lo anterior en puestos de alta responsabilidad privada o estatal comprobada; ó, una especialidad superior en el ramo marítimo (Post-grado, Maestría ó Doctorado) y un mínimo de dos años de experiencia en puestos de alta responsabilidad dentro del sector privado o estatal comprobado.*
- c. *No haber sido penalizado por violación de leyes de la República.*

ARTICULO 12: *El Director y Subdirector General, tendrán las siguientes funciones:*

- a. Propiciar la organización, coordinación, actualización y evaluación del Plan Nacional de Salvamento. Estos funcionarios generarán los proyectos internos para brindar la certificación internacional básica requerida y que el SINABUSA cumpla con los estándares internacionales en la materia, propiciando la creación interna de los siguientes departamentos:
 - a.1. Un departamento de Personal.*
 - a.2. Un departamento Logístico y Fiscal.*
 - a.3. Un departamento de Operaciones.*
 - a.4. Un departamento de Investigación y Actualización Tecnológica.**
- b. Establecer para la aprobación del Consejo de Coordinación la Reglamentación interna necesaria, presentando para ello un estándar que goce de las exigencias internacionales y experiencia comprobada que exige el cumplimiento del tema, comprometiendo a su funcionariado en las responsabilidades, que por medio de ellos cumple nuestro país.*
- c. Recomendar al Consejo de Coordinación la aprobación de: el Plan Nacional de Salvamento marítimo, el presupuesto anual del Sistema Nacional de Búsqueda y Salvamento, como Supervisar el cumplimiento de los planes de trabajo, de instrucción y de contingencia.*
- ch. Proponer los mecanismos necesarios a fin de que el SINABUSA goce con el respaldo financiero por parte de la Autoridad Marítima Nacional, para el apresto de equipo, personal, capacitación y mantenimiento de su centro de salvamento, como el apoyo irrestricto al mantenimiento del equipo, que el SMN y el SAN empenen para este fin.*
- d. Brindar las pautas para establecer un Centro Coordinador de Salvamento, componente operativo que las 24 horas y los 365 días del año, responderá al establecimiento de:
 - d.1 programas operacionales de trabajo*
 - d.2 programas de capacitación anual,*
 - d.3 revisión periódica y la ejecución de prácticas del Plan Nacional de Salvamento Marítimo.**

ARTICULO 13: *Quedan comprometidas a apoyar en el desarrollo del Plan Nacional de Salvamento Marítimo en sus funciones, las siguientes instituciones o dependencias del Estado:*

- a. Policía Nacional.*
- b. Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC).*
- c. Cuerpo de Bomberos de Panamá.*
- ch. Servicio Marítimo Nacional (SMN).*
- d. Servicio Aéreo Nacional (SAN).*
- e. Ministerio de Salud (Cuerpo Hospitalario)*

- f. *Autoridad Marítima Nacional.*
- g. *Autoridad del Canal de Panamá (A Partir del, 1 de enero del año 2000).*

Para el cumplimiento armónico del artículo descrito, el Director General del SINABUSA a través de su ente planificador, presupuestará los recursos que las entidades antes descritas necesiten para que en el momento de crisis o emergencias se diese o no, como de entrenamiento rutinario, se garantice el exitoso cumplimiento de sus responsabilidades, para con el Sistema de Búsqueda y Salvamento marítimo.

CAPITULO III

Patrimonio, Finanzas y Fiscalización Del Patrimonio

ARTICULO 14: *Constituyen patrimonio del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo, lo siguiente:*

- 1. *Donaciones nacionales e internacionales.*
- 2. *Las subvenciones que reciba del Estado.*
- 3. *Cualesquiera otros bienes o haberes, que autoricen las disposiciones legales.*

Sección Primera

Finanzas y Fiscalización

ARTICULO 15: *El Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo estará sujeto al Control Fiscal de una auditoría interna y externa, esta última por parte de La Contraloría General de La República.*

CAPITULO IV

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTICULO 16: *Para los fines de pie de fuerza o personal, el recurso humano a prestar servicios en el SINABUSA será seleccionado de: la Dirección de Marina Mercante de la AMN, Servicio Marítimo Nacional y Servicio Aéreo Nacional ó contratados de otros medios de acuerdo a la configuración de personal que logren sus directivos en el presupuesto del año siguiente a la promulgación de esta ley,*

contratos por un máximo de un año prorrogable, y un máximo de dos (2) años al funcionario proveniente del SMN, SAN o AMN, no perdiendo su estatus profesional, como prevendas laborales ó de seguridad social que por ley tuviesen, o por Leyes especiales que mantengan antes de ingresar al SINABUSA entre otras , y no imposibilitándose al goce de extras, por dietas o servicios profesionales por capacidad o especialidad demostrada.

Los funcionarios del SAN, SMN y AMN, una vez finalizado sus dos (2) años de labores en el SINABUSA, de no calificar o no desear continuar en el ente, serán reintegrados a sus dependencias de origen sin perjuicio de los derechos que por ley gozaban antes de haber ingresado al SINABUSA, ellos podrán ser reemplazados por otros funcionarios o efectuar contratos de otros medios, temporal o permanentemente de acuerdo a los estándares que indique su departamento de personal.

CAPITULO V

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 17: *Para los fines de inicio del funcionamiento del Sistema de Búsqueda y Salvamento Marítimo, queda derogada toda disposición legal que le sea contraria.*

ARTICULO 18: *Esta ley tendrá efectos inmediatos y entrará a regir a partir de su promulgación.*

Dada en la ciudad de Panamá a los días del mes de.....mil novecientos noventa y (199. . .).

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE

*Propuesta a la consideración de la Asamblea Legislativa, hoy.....
.....de.....de 1999, por el (la) suscrito(a)
Ministro (a) de Gobierno y Justicia, en virtud de autorización del Consejo de Gabinete, otorgado en su sesión del.....del mes de 199. . .*