

**UNIVERSIDAD DE PANAMA**

**VICERRECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO**

**PROGRAMA DE MAESTRIA EN  
DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO**

**DEFICIENCIAS EN EL  
CONTROL TECNICO DE LA FLOTA MARITIMA DEDICADA  
EXCLUSIVAMENTE AL CABOTAJE**

**Presentada por:**

**JOSE A. CARVAJAL**

**Panamá, República de Panamá**

**AGOSTO 1998**

310065

*Obsequio del Autor*

21 NOV 1998

**PROFESOR ASESOR**

Capitán José V. Delgado

## **DEDICATORIA**

Dedico este trabajo a todas aquellas personas que tienen la necesidad de hacerse a la mar en busca de su modus vivendi y que con ello ponen en peligro sus vidas cada día.

También lo dedico a mi esposa e hijos quienes me apoyaron durante todo este tiempo y me exhortaron a seguir adelante a fin de lograr mi superación con el grado de maestría.

## AGRADECIMIENTO

A mi Profesor Asesor Capitán José V. Delgado,  
quien con su experiencia y sus conocimientos valiosos  
me dirigió con acierto para terminar este trabajo.

Y a todas las personas que hicieron posible la  
realización de esta meta.

## INDICE GENERAL

	Pág No.
RESUMEN	1
SUMMARY	2
INTRODUCCIÓN	3
REVISIÓN DE LITERATURA	7
ASPECTOS METODOLÓGICOS	8
RESULTADO Y DISCUSIÓN	9
CAPÍTULO I ASPECTOS GENERALES DE LA LEGISLACIÓN PARA LAS NAVES DEDICADAS A LA NAVEGACIÓN EXCLUSIVA EN LAS AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS	9
1. DELIMITACIÓN	9
a) Geográfica	9
b) Cualitativa	9
c) Histórica	9
2. GENERALIDADES	10
3. PLANTEAMIENTO O FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	12
4. OBJETIVOS	34
5. MARCO REFERENCIAL	35
a) Marco de Antecedentes	35
b) Marco Conceptual	35
c) Variables	36
c.1) Independientes	36
c.2) Dependientes	37
d) Hipótesis	37
6. DISEÑO METODOLÓGICO	38
a) Población	38
b) Muestras	38
c) Técnicas de Recolección de Datos	38
c.1) Entrevistas	39
c.2) Encuestas	39
c.3) Cuestionarios	39

<b>CAPÍTULO II. SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA MARÍTIMO NACIONAL</b>	<b>40</b>
1. Situación General	40
a) Datos Geográficos de Panamá	40
b) Datos Históricos de Panamá	41
2. Sistema Portuario de Panamá	42
a) Puertos Internacionales de Comercio Exterior	46
a.1) Puerto de Bahía Las Minas	46
a.2) Puerto de Cristóbal	47
a.3) Terminal Internacional de Manzanillo	48
a.4) Puerto de Balboa	49
b) Puertos Azucareros	50
b.1) Puerto de Aguadulce	50
b.2) Puerto de Pedregal	51
c) Terminales Petroleros	51
c.1) Estación Naval de Rodman	51
c.2) Charco Azul	52
c.3) Chirquí Grande	53
d) Puertos Fruteros	54
d.1) Puerto de Almirante	54
d.2) Puerto Armuelles	55
e) Puertos Pesqueros	55
e.1) Puerto de Vacamonte	55
f) Puertos de Cabotaje	57
f.1) Puerto de Panamá	57
f.2) Puerto de Bocas del Toro	58
f.3) Puerto de La Palma	58
f.4) Puerto Mutis	59
3. EFECTOS ECONÓMICOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS ESTATALES	59
4. PRIVATIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS	62
5. PROYECTOS DE INVERSIÓN	63
6. NAVES DE SERVICIO DE CABOTAJE	64
7. NAVES DE SERVICIO DE PESCA	65
a) Sector Pesquero	65
b) Potencial Marino	65
c) Producción Pesquera	67
d) Exportaciones Pesqueras	68

CAPÍTULO III. CONTROL TÉCNICO DE LA FLOTA MARÍTIMA DE AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS	71
1 COMENTARIOS DE LA REGLAMENTACIÓN EXISTENTE EN EMBARCACIONES DE PLACER.	71
2. ALGUNAS RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN EN LAS AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS POR NAVES DE CABOTAJE Y PESCA	76
a) Equipamiento (Equipos, Dispositivos y Sistemas)	78
b) Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias	78
c) Prevención de la Contaminación por Basuras	78
d) Régimen Operativo de Descarga en Navegación Fluvial y de Interior de Puertos	79
3 RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA POR TODOS AQUELLOS POSEEDORES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER PARA COLABORAR EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS	80
a) Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos	82
b) Régimen Operativo de Descarga, en Navegación Marítima	83
c) Régimen Operativo de Descarga en Navegación Fluvial y de Interior de Puertos	83
4. RECOMENDACIONES PARA PREVENIR INCENDIOS A BORDO DE EMBARCACIONES DE AGUAS NACIONALES	83
a) Qué hacer cuando hay fuego a bordo	87
b) Acción Recomendada	90
5 PRIMEROS AUXILIOS	92
a) Maniobras de Reanimación Cardiorespiratoria	93
a.1) Masaje cardíaco externo	93
a.2) Respiración boca a boca	94
b) Quemaduras	95
b 1) Tratamiento local	95
b 2) Ante un quemado	95
c) Consejos médicos para navegantes	96
d) Botiquín mínimo indispensable	97
CONCLUSIONES	99
RECOMENDACIONES	104
BIBLIOGRAFÍA	106

## ANEXOS

- Encuesta a Propietarios/Representantes de Naves dedicadas a la Navegación Exclusiva en las Aguas Jurisdiccionales Panameñas
- Entrevista a Inspectores Náuticos de Naves dedicadas a la Navegación Exclusiva en las aguas Jurisdiccionales Panameñas
- Análisis del cuestionario aplicado
- Cuadro Nº 1 - Cargo que desempeña
- Figura Nº 1 - Cargo que desempeña
- Cuadro Nº 2 - Tipo de nave que posee / representa
- Figura Nº 2 - Tipo de nave que posee / representa
- Cuadro Nº 3 - Area donde desarrolla sus actividades
- Figura Nº 3 - Area donde desarrolla sus actividades
- Cuadro Nº 4 - Conoce los reglamentos de seguridad aplicables a su nave
- Figura Nº 4 - Conoce los reglamentos de seguridad aplicables a su nave
- Cuadro Nº 5 - En caso de conocerlos, ¿cree que son efectivos dichos Reglamentos de Seguridad?
- Figura Nº 5 - ¿son efectivos dichos Reglamentos de Seguridad?
- Cuadro Nº 6 - ¿Ha recibido usted entrenamiento relacionado con su nave sobre Reglas de Seguridad, protección contra incendios, contaminación ambiental, primeros auxilios, otros?
- Figura Nº 6 - ¿Ha recibido usted entrenamiento relacionado con su nave sobre ...?
- Figura Nº 7 - Ejemplo de faena de pesca artesanal en la Bahía de Panamá
- Figura Nº 8 - Ejemplo de contaminación ambiental Muelle Fiscal - Bahía de Panamá
- Figura Nº 9 - Lanchas de cabotaje Muelle Fiscal - Bahía de Panamá
- Figura No 10 - Servicio de carga y pasajeros Muelle Fiscal - Panamá



## RESUMEN

El gobierno panameño desde la creación del registro abierto de naves mediante la Ley No. 8 de 1925 ha dirigido sus esfuerzos al desarrollo de la flota mercante dedicada al servicio internacional, impulsando la ratificación de distintos Convenios Internacionales que en materia marítima han desarrollado organismos internacionales tales como la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) la cual es un organismo de las Naciones Unidas. La mayoría de estos convenios tratan sobre temas que incluyen en sus enmiendas los avances en la tecnología actual, la experiencia ganada mediante los estudios e investigaciones de siniestros y acontecimientos marítimos que han creado un gran impacto en la comunidad marítima internacional, la práctica y costumbres internacionales sobre las condiciones de trabajo y alojamiento a bordo, la seguridad de la vida humana en el mar, límites máximos y condiciones de carga, normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar, reglas sobre la navegación, y las normas para prevenir la contaminación del medio ambiente marino por sustancias provenientes de los buques. Desde 1925 a la fecha se han creado muy pocos reglamentos de seguridad dirigido a las naves dedicadas al servicio en las aguas jurisdiccionales panameñas. Estos reglamentos han sido aprobados mediante Decretos Ejecutivos y por medio de Resoluciones de la Dirección General Consular y de Naves (hoy en día Autoridad Marítima de Panamá). El principal de estos Reglamentos fue aprobado mediante el Decreto No. 61 del 23 de octubre de 1978 el cual es bastante vago al tratar los requisitos aplicables a los barcos y hoy día ha quedado algo obsoleto pues no ha sido objeto de revisiones o actualizaciones pese a que se han dado casos de serios siniestros marítimos con la consecuente pérdida de vidas humanas. Un gran número de las naves dedicadas a la navegación exclusivamente en las aguas jurisdiccionales panameñas son de una construcción primitiva y algunas llevan una gran cantidad de pasajeros que en muchas ocasiones sobrepasan las cien (100) personas, sin contar con las facilidades adecuadas para llevar cómodamente a estas personas ni contar con los dispositivos de seguridad adecuados para brindar un nivel de seguridad aceptable, y pueden representar un serio peligro a las vidas de estas personas en caso de suceder un percance o siniestro marítimo.

## SUMMARY

The Panamanian government from the creation of the Open Registry of Ships through the Law # 8 of 1925 has directed its efforts to the development of the Merchant fleet devoted to the international service, promoting the ratification of different International Conventions that in maritime matter have developed the international organizations such as the International Maritime Organization (O.M.I.), the one which is an organization of the United Nations. Most of these Conventions try on topics that include in their amendments the advances in the current technology, the experience gained through the studies and investigations of casualties and maritime events that have created a great impact in the international maritime community, practice and international customs on the conditions of work and accomodation on board, the safety of the human life at sea, maximum limits and conditions of cargo procedures of training, certifications and watch keeping of the people of sea, rules on the navigation, and the procedures to prevent the pollution of the marine environment by substances originating from the ships. From 1925 to date there have been created very few bylaws of safety directed to the ships involved in the service in jurisdictional Panamanian waters. These bylaws have been approved through Executive Decrees and by means of Resolutions of the Directorate of Consular and Maritime Affairs (Panama Maritime Authority) The principal of these bylaws was approved through Decree # 61 of the 23th October of 1978, the one which is quite vagant upon trying the requiments applicable to the ships and today has remained somehodo obsolete since it has not been object of reviews or updates in spite that there have been given cases of maritime casualties with the consequent loss of human lives. A great number of the ships devoted to the navigation exclusively in the jurisdictional Panamanian waters are of a primitive construcction and some carry a number of passengers that in many occasions surpass the hundred (100) persons, whitout counting with the facilities adapted to carry comfortably these persons neither count with the safety devices to offer an acceptable level of safety, and they can represent a serious danger to the lives of these persons in the event of a misfortune happening or maritime casualty.

## INTRODUCCION

La administración de la Marina Mercante Nacional desde la creación del registro abierto de naves mediante la Ley No. 8 de 1925 ha dirigido todos sus esfuerzos al desarrollo de la flota mercante dedicada al servicio internacional. La Administración ha impulsado la ratificación de distintos Convenios Internacionales que en la materia marítima han desarrollado organismos internacionales tales como la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T), Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.) que luego se convirtió en la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) la cual es un organismo de las Naciones Unidas. Todos estos convenios tratan sobre temas que incluyen en sus enmiendas los avances en la tecnología actual, la experiencia ganada mediante los estudios e investigaciones de siniestros y acontecimientos marítimos que han creado un gran impacto en la comunidad marítima internacional, la práctica y costumbres internacionales sobre las condiciones de trabajo y alojamiento a bordo, la seguridad de la vida humana en el mar, límites máximos y condiciones de carga, normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar, reglas sobre la navegación, y las normas para prevenir la contaminación del medio ambiente marino por sustancias provenientes de los buques.

Durante este período (1925 a la fecha) se han creado muy pocos reglamentos de seguridad dirigidos a las naves dedicadas al servicio en las aguas jurisdiccionales panameñas. Estos reglamentos han sido aprobados mediante Decretos Ejecutivos y

por medio de Resoluciones de la Dirección General Consular y de Naves (a partir de 10 de febrero de este año, Dirección de Marina Mercante). El principal de éstos Reglamentos fue aprobado mediante el Decreto No 61 del 23 de octubre de 1979 el cual es bastante vago al tratar los requisitos aplicables a los barcos y hoy día ha quedado algo obsoleto pues no ha sido objeto de revisiones o actualizaciones pese a que se han dado casos de serios siniestros marítimos con la consecuente pérdida de vidas humanas. Un gran número de las naves dedicadas a la navegación exclusivamente en las aguas jurisdiccionales panameñas son de una construcción primitiva y algunas llevan una gran cantidad de pasajeros que en muchas ocasiones sobrepasan las cien (100) personas, sin contar con las facilidades adecuadas para llevar cómodamente a estas personas ni contar con los dispositivos de seguridad adecuados para brindar un nivel de seguridad aceptable, y pueden representar un serio peligro a las vidas de estas personas en caso de suceder un percance o siniestro marítimo.

Hasta la fecha, la Administración Marítima panameña (ahora a cargo de la Dirección de Marina Mercante, Autoridad Marítima) y las firmas de abogados representantes de las navieras que han influido en las políticas de la administración por medio de la Asociación Panameña de Derecho Marítimo sólo han mostrado su interés en el ordenamiento de la flota dedicada al servicio internacional ya que esta flota aporta al fisco nacional y a las firmas de abogados sumas millonarias las cuales se estiman que en forma directa e indirecta pueden superar los cien millones de

Balboas (B/ 100,000,000.00) anuales en concepto de derechos de abanderamiento, impuestos anuales, servicios prestados, inspecciones para emitir certificados técnicos y representaciones legales, y que en alguna medida subsidia el servicio consular panameño en el exterior ya que estas son las oficinas encargadas de dar el trámite inicial para el registro de las naves e hipotecas navales en el extranjero, expedición y exámenes para la obtención de los certificados transitorios de competencia, y otros asuntos relacionados con la marina mercante, para lo cual actúan también como agente recaudador de la Administración y de éstos fondos se deducen los gastos aprobados en el presupuesto de operación del consulado antes de proceder a enviar transferencias a la Administración.

Prueba del interés en el sector marítimo internacional lo podemos observar al ver frecuentemente por los distintos medios de prensa (televisivos, radiales y escrita) sobre las inversiones multimillonarias que promueve el gobierno y la empresa privada para el desarrollo de Panamá como un centro marítimo internacional de acopio de carga, transbordo de contenedores y servicios a los usuarios del Canal de Panamá como lo es la venta de combustibles, suministros, reparaciones, cambio de tripulaciones, etc. También la creación de leyes de incentivos y descuentos a naves extranjeras para que sean registradas en Panamá (Ley No.36 del 6 de julio de 1995).

La flota dedicada al servicio interior parece haber sido abandonada en este sentido, y contrario a los armadores de buques dedicados al comercio internacional, los armadores de buques dedicados al servicio interior (cabotaje) han tratado

frecuentemente de eludir el cumplimiento de los escasos reglamentos de seguridad existentes para ellos, ya que su implementación representa una inversión en equipos de seguridad exigidos por los reglamentos en vigor y que deben ser importados debido a que por la poca demanda que ellos tienen, no son fabricados en Panamá. Además los fletes cobrados por el transporte de carga y pasajeros localmente no se compara con los cobrados por naves de servicio internacional dado el bajo volumen de carga que es manejado por estos barcos, por lo que su rentabilidad es poca. Igualmente sucede con los barcos dedicados a la pesca de distintas especies marinas que por lo general representan bajos ingresos para sus propietarios debido al costo de operación, mantenimiento, salarios, víveres e insumos comparados con la baja capacidad de captura de pesca. La verdadera ganancia en esta actividad es para las plantas procesadoras de productos marítimos que comercializan estos productos con clientes en el exterior.

Nos ha motivado realizar esta investigación el bienestar y la seguridad de todas aquellas personas que dependen de los ingresos generados por su trabajo en el sector marítimo, las personas de escasos recursos que por falta de otro medio de transporte tienen que movilizarse por la vía marítima a lugares remotos, poniendo en riesgo sus vidas cada vez que hacen uso de este medio de transporte, y las personas que ven en el mar un modo de esparcimiento para ellos, sus familiares y amistades mediante el uso de las embarcaciones deportivas y de placer.

## REVISION DE LITERATURA

### FUENTES PRIMARIA

Este trabajo de investigación ha sido elaborado consultando toda la legislación marítima vigente en Panamá, buscando legislación pertinente al tema que nos ocupa, y que no es otra, sino la seguridad en las naves que navegan exclusivamente en aguas territoriales panameñas.

### FUENTES SECUNDARIA

La diversidad de fuentes, tanto de origen nacional como internacional, relativo al tema de la seguridad en las naves de servicio internacional, es bastante fecunda, no así, lamentablemente, la legislación para las naves de servicio interior. En muchos casos se copian los reglamentos y disposiciones que son dados por organismos internacionales que rigen esta materia como lo son la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, etc. que tratan sobre este tema y se adaptan a la idiosincrasia de las naves que navegan exclusivamente en las aguas jurisdiccionales panameñas.

El examen y la consulta de dichas reglamentaciones, han jugado un papel fundamental en la orientación y realización de este trabajo investigativo.

## ASPECTOS METODOLOGICOS

En la realización de este trabajo de investigación, que es eminentemente práctico, por la naturaleza misma del tema, hemos recurrido al uso del método deductivo, como premisa básica del análisis de la situación actual de las embarcaciones dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales panameñas en cuanto a su seguridad en la navegación.

Nuestro ejercicio investigativo parte de un análisis general de los aspectos marítimos nacionales como son: el estudio de la legislación vigente que rige a la marina nacional (de carga internacional, de cabotaje, pesca y embarcaciones de placer), llegando a la conclusión que solo lo atinente a las naves que se dedican al servicio exterior están reglamentadas e insertas en la legislación marítima internacional que rige a la mayoría de las marinas mundiales, pero que, lamentablemente se ha dejado de lado o se ha hecho muy poco por aquellas naves que se dedican a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales de Panamá, lo que nos ha permitido conocer el tema en su configuración más generalizada, pero que, al mismo tiempo, hizo posible el llegar a conclusiones sobre aspectos particulares del mismo.

Este tema de la seguridad de naves que se dedican a la navegación exclusiva en aguas territoriales panameñas no es nuevo, también basamos nuestro examen en el método histórico comparando los regímenes de otros países, como Argentina.



## **RESULTADO Y DISCUSIÓN**

### **CAPÍTULO I**

#### **ASPECTOS GENERALES DE LA LEGISLACION PARA LAS NAVES DEDICADAS A LA NAVEGACION EXCLUSIVA EN LAS AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS**

##### **1. DELIMITACION:**

###### **a) Geográfica:**

Este estudio se limitará a las embarcaciones que se dedican a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

###### **b) Cualitativa:**

El estudio va dirigido a las embarcaciones que se dedican a actividades comerciales como lo son el transporte de mercaderías y pasajeros, naves de pesca industrial, pesca artesanal y naves de recreo o placer.

###### **c) Histórica:**

Nos limitaremos al estudio iniciando desde la creación de la Marina Mercante Nacional en el año de 1925 hasta la fecha

## 1. GENERALIDADES

La autoridad reguladora de la seguridad marítima en el territorio nacional es la Autoridad Marítima de Panamá, creada mediante Decreto Ley N° 7 del 10 de febrero de 1998 y publicada en la Gaceta Oficial N° 23,484 del 17 de febrero de 1998, o sea, de muy reciente creación, por lo cual en el trabajo de investigación nos referiremos a la anterior autoridad marítima: Dirección General Consular y de Naves, en la cual está basada nuestro trabajo.

La Dirección General Consular y de Naves (Secnaves), una dependencia del Ministerio de Hacienda y Tesoro. Fue creada mediante la Ley 2 del 17 de enero de 1980 y su labor no sólo se circunscribe a las diligencias administrativas relacionadas con el abanderamiento de naves. la administración global de la Marina Mercante constituye su ámbito de trabajo. En este sentido, el Artículo 2, numerales 5 y 10 de la Ley 2 de 17 de enero de 1980 dice:

***ARTICULO 2: (Ordinal 5 y 10)***

*"La Dirección General Consular y de Naves ejercerá las siguientes funciones .*

5. *Velar por el estricto cumplimiento de las normas legales de navegabilidad, seguridad, higiene y prevención de la contaminación del medio ambiente marino por parte de las naves panameñas donde quiera que se encuentren y las de cualquier nacionalidad que se hallen en aguas territoriales panameñas, así como el desarrollo ordenado de la navegación en estas aguas, y sancionar las violaciones o incumplimiento de dichas normas*

10. ~~Velar por intermedio de los inspectores de Marina Mercante e Inspectores de Seguridad Marítima que al efecto se designarán, para que todos los buques que arriben a aguas jurisdiccionales den adecuado cumplimiento a todas las normas de seguridad, prevención de la contaminación del medio marino y a las obligaciones fiscales exigidas a los buques por la República de Panamá.~~

*De la misma manera, Secnaves podría delegar algunas de sus funciones de conformidad con la Ley 2 de 17 de enero de 1980, a saber*

**ARTICULO 3:**

*"Cuando las necesidades así lo aconsejen, la Dirección General Consular y de Naves podrá delegar sus funciones en los inspectores de Marina Mercante, que al efecto se designarán. Dichos inspectores tendrán jurisdicción en la circunscripción territorial que al efecto le señale la Dirección.*

*Estos funcionarios conocerán en primera instancia de todos los casos comprendidos en el supuesto contemplado en el párrafo anterior y sus resoluciones serán apeladas ante el Ministerio de Hacienda y Tesoro"*

**ARTICULO 4:**

*"Los inspectores de Seguridad Marítima, en representación de la Dirección General Consular y de Naves, tendrán a su cargo la inspección de naves inscritas en la Marina Mercante Nacional en donde quiera que se encuentren, y de las naves de cualquier nacionalidad que se encuentren en aguas territoriales panameñas, con el objeto de establecer si las mismas han dado cumplimiento a las normas legales vigentes relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y de la carga, la prevención de la contaminación del medio ambiente marítimo, y las relativas a la idoneidad y dotación mínima de los trabajadores del mar"*

## 1. PLANTEAMIENTO O FORMULACION DEL PROBLEMA

Nos hemos percatado que existe un problema debido a que surgen una serie de preguntas para las cuales debemos encontrar una respuesta adecuada mediante la investigación del tema. Estas preguntas podemos formularlas de la siguiente manera:

1. ¿Cuáles son los reglamentos de seguridad existentes para los distintos tipos de naves dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales panameñas?. ¿Son efectivos estos reglamentos de seguridad?
2. ¿Existen normas relativas al entrenamiento de los operadores de las embarcaciones dedicadas a la navegación en las aguas jurisdiccionales panameñas, y qué fundamentos se usan para certificar la idoneidad de los operadores de estas embarcaciones?
3. ¿Cuenta la Dirección de Marina Mercante con el personal y los recursos adecuados para la implementación de las normas de seguridad existentes?
4. ¿Se mantiene un registro adecuado de todas las embarcaciones objeto de este estudio para su control efectivo?
5. ¿Dónde se encuentran operando principalmente las naves objeto de este estudio y a qué servicio se dedican, y cuales son las principales rutas domésticas y qué peligros pueden representar?

A las preguntas formuladas en el presente Capítulo, en el transcurso de nuestra investigación hemos podido obtener las respuestas que se detallan a continuación:

**Pregunta No. 1:**

Mediante la revisión de literatura, y entrevistas con personal técnico de la Dirección General de Marina Mercante, hemos podido determinar que existen una serie de Regulaciones de Seguridad para los distintos tipos de embarcaciones dedicados a la navegación en aguas jurisdiccionales panameñas. Estas regulaciones técnicas sobre la seguridad marítima son las siguientes

**a) Resolución No. 603-04-121-ALCN del 5 de abril de 1993.**

Por medio de la cual se establecen los requisitos técnicos para la expedición de Certificados de Seguridad a todas las naves que se dedican al transporte y suministro de hidrocarburos a granel, exclusivamente dentro de las aguas jurisdiccionales. X

Después del análisis detallado de esta Resolución, hemos llegado a determinar que es efectiva para el propósito para la cual fue creada. Nuestra conclusión se basa en que al crearse esta Resolución se hace referencia a los principales convenios que existen en materia de Seguridad Marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino vigentes y que han sido adoptados por la República de Panamá: Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS 74), Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (ILL 66), Convenio Internacional para Prevenir

los Abordajes, 1972 (COLREGS 72), Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, 1978 (STCW 78), y El Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos del medio ambiente marino 1974 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 74/78). Además se ha contemplado la aplicación efectiva de los mismos, adaptándolas al tipo de actividad realizado por estas naves que se dedican al suministro de hidrocarburos y sólo realizan viajes muy cortos, que en la mayoría de las ocasiones está limitado a la navegación dentro del límite de los recintos portuarios, área de fondeadero a ambas entradas del Canal de Panamá (Atlántico y Pacífico) y la Refinería Panamá. Mediante esta Resolución se aprueban una serie de exenciones a estos barcos ya que la aplicación en pleno de los convenios internacionales ratificados por Panamá es en la realidad innecesaria por el tipo de navegación que realizan, ya que la mayor parte de los Convenios en mención aplican solamente a naves que realizan viajes internacionales, tal y como se define en dichos Convenios.

A continuación citamos la parte resolutive de la Resolución la cual no amerita un análisis mas profundo ya que cumple su cometido:

## “RESUELVE:

*ARTICULO 1. Establecer requisitos técnicos para la expedición de Certificados de Seguridad a todas las naves que se dedican al transporte y suministro de hidrocarburos a granel, exclusivamente dentro de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, que por la naturaleza del servicio, área de navegación y porte bruto están excluidas de la reglamentación vigente.*

*ARTICULO 2. Para la expedición de los Certificados de Seguridad a estas naves, se considerará las directrices técnicas generales contenidas en los Convenios Internacionales ratificados por la República de Panamá y la legislación nacional vigente, en materia de Seguridad Marítima, Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, y Titulación de la Gente de Mar*

*ARTICULO 3. Adicional a la documentación regular, las naves sujetas a esta Resolución e independientemente de su porte bruto, para poder realizar la actividad descrita en el Artículo 1, están obligadas a obtener y portar a bordo los siguientes documentos válidos Certificado de Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos, Libro de Registro de Hidrocarburos, parte 1 y parte 2; Certificado de Seguridad de Radio, Certificado de Seguridad de Equipo, Certificado de Seguridad de Construcción, Certificado de Francobordo, Certificado de Seguro u otra Garantía Financiera relativo a la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por Hidrocarburos, Certificado de Tripulación Mínima, todos los tripulantes con Certificados de cursos de Control de Incendios y de Tripulantes de buque petrolero*

*ARTICULO 4. Para la inspección y expedición del Certificado de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos se considerarán las directrices del*

*Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, MARPOL 73/78, específicamente el Anexo I*

*ARTICULO 5. Se prohíbe a estas naves cualquier tipo de descargas al mar, de conformidad con el Artículo 1 de la Ley 21 de 9 de julio de 1980, por lo que no se requiere la instalación de dispositivos de separación y filtración de aguas oleosas. Sin embargo, deben disponer de tanques destinados al almacenamiento de los residuos oleosos, los que serán descargados a facilidades en tierra*

*ARTICULO 6 Estas naves deben portar en todo momento un Libro de Registro de Hidrocarburos de conformidad con la Regla 20 del Anexo I del MARPOL 73/78, donde se harán las anotaciones de forma regular, de todas las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos y residuos oleosos, incluyendo las descargas a facilidades de recepción en tierra. Para estos propósitos, en la parte 1 se anotarán las operaciones de los espacios de máquinas, y en la parte 2 se anotarán todas las operaciones en los espacios de cargas.*

*ARTICULO 7. Para la obtención del Certificado de Seguridad de Radio será necesario un equipo de VHF que cumpla con las disposiciones de la Regla 17, Capítulo IV del Convenio SOLAS 74, en su forma enmendada, y de un aparato portátil VHF capaz de recibir y transmitir en el canal 16*

*ARTICULO 8. La inspección y expedición del Certificado de Seguridad de Equipo se hará conforme a las directrices de los Capítulos II-1, II-2, y III del SOLAS 74 en su forma enmendada*

*ARTICULO 9 Para la expedición del Certificado de Seguridad de Equipo se aplicará la Regla 21 del Capítulo III del SOLAS 74 en su forma enmendada, por la naturaleza de los viajes y área de navegación para conceder las siguientes excepciones*



- *No será necesario portar a bordo el aparato portátil de radio para la embarcación de supervivencia (Regla 6 2 1); trajes de inmersión y ayudas térmicas (Reglas 7 3, 33 y 34), cañón lanzacabos (Reglas 14 y 49).*
- *Las bengalas para señales de socorro pueden ser reducidas al 50% (Regla 6 3).*
- *Las provisiones, equipo y señales de socorro de los botes y balsas salvavidas se eximen o se reducen de acuerdo a las Reglas 38 5.3 y 41 8 32.*
- *Las embarcaciones de supervivencia consistirán de un bote o balsas salvavidas a cada costado con capacidad suficiente para acomodar al 100% de la tripulación, y de una balsa salvavidas con capacidad para el 50% de la tripulación, capaz de ser lanzada por ambas bandas del buque y que cumpla con la Regla 26.1 1 2.*

**ARTICULO 10** *El certificado de Seguridad de Construcción se expedirá a las naves que cumplen con los Capítulos II-1 y II-2, previa inspección según la Regla 10 del SOLAS 74 en su forma enmendada. Adicionalmente, se requiere que estas naves se inspeccionen en dique seco una vez cada dos años, y las naves mayores de diez (10) años, el casco será sometido a inspección bajo el agua por medio de buzos, los años que la misma no sea subida a dique seco*

**ARTICULO 11** *El certificado de Francobordo cumplirá con las directrices del Convenio de Líneas de Carga, 1966. La asignación correspondiente al francobordo "Tropical" será marcado en forma clara y permanente en los costados del buque. En adición se debe proveer y tener a bordo suficientes datos de estabilidad para distintas condiciones de carga*

**ARTICULO 12** *El Certificado de Seguro u otra Garantía Financiera Relativo a la Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las aguas del Mar por Hidrocarburos se expedirá de conformidad con el Artículo 23 de la Ley 21 de 9 de julio de 1980*

**ARTICULO 13:** *El Certificado de Tripulación mínima se expedirá de conformidad con la Resolución No 614-308-alcn, de 31 de diciembre de 1982.*

**ARTICULO 14.** *Todos los tripulantes deberán aprobar cursos de control de incendios y de tripulante de buque petrolero de conformidad con la Regla V/1 y la Resolución 10 del Convenio Internacional de Titulación y Guardia de la Gente de Mar, STCW, 78. Los certificados de competencia y carnet de marinos serán endosados para indicar que han recibido estos dos cursos*

**ARTICULO 15:** *El Departamento Técnico de la Dirección General Consular y de Naves mediante inspecciones a las naves, verificará el cumplimiento del contenido de esta Resolución así como de otras disposiciones que le sean de aplicación* <sup>DE LAS</sup>

**ARTICULO 16:** *Las excepciones conferidas mediante esta Resolución se dan en función que estas naves realizarán sus actividades a no más de 20 millas de la costa y dentro de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, por tanto esta limitación se indicará en los certificados que se expidan con las excepciones otorgadas*

**ARTICULO 17.** *Las naves que realicen actividad fuera de los límites indicados en el Artículo anterior deberán tomar las previsiones a fin de obtener la documentación aplicable sin las excepciones otorgadas mediante esta Resolución.*

**ARTICULO 18** *Los Certificados indicados en esta Resolución que sean expedidos por entidades debidamente autorizadas por esta Dirección General serán endosados por el Departamento Técnico de esta Dirección General*

**ARTICULO 19** *Las naves que están sujetas a la aplicación de esta Resolución tendrán un plazo de 150 días para que cumplan con estas disposiciones*

*ARTICULO 20· Esta Dirección General podrá permitir mediante autorización escrita, del Departamento Técnico, que los equipos, materiales o aditamentos que no cumplen con esta Resolución, sean substituidos, siempre y cuando los mismos sean considerados de probada equivalencia, de conformidad con la Regla 5 del SOLAS 74 en su forma enmendada.*

*ARTICULO 21 Esta Resolución entrará a regir 30 días después de su expedición.*

**FUNDAMENTO LEGAL·**

*Ley 2 de 17 de enero de 1980*

*Ley 21 de 9 de julio de 1980.*

*Convenio SOLAS 74, Protocolo 1978*

*Convenio MARPOL 73/78*

*Convenio de Líneas de Carga 66*

*Convenio STCW 78.*

*Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos (Ley No 17 del 23 de octubre de 1975)*

**NOTIFÍQUESE Y CUMPLASE ”**

**b) Decreto No. 18 del 30 de mayo de 1984**

Por el cual se aprueba el Reglamento para las naves de recreo inscritas en la Marina Mercante de la República de Panamá.

Esta es una Regulación rica en contenido técnico y desarrolla los requisitos exigidos para embarcaciones de 6 metros de eslora en adelante, sin distinción del tipo de navegación que realizan, ya sea servicio internacional o servicio interior.

En los distintos clubes de yates del área (Club de Yates y Pesca, Club de Yates de Amador, Club de Yates de Diablo y Club de Yates de Colón) encontramos un número considerable de embarcaciones de eslora igual o superior a los 6 metros que deben cumplir con este reglamento de seguridad, pero ninguna de estas embarcaciones contaba con el certificado de inspección requerido por el Artículo V del Decreto, lo que deja de manifiesto que no se están llevando a cabo las inspecciones exigidas por el reglamento por parte de la Administración Marítima (SECNAVES). Además, ninguno de los dueños entrevistados tenía conocimiento de la existencia de este reglamento lo que pone de manifiesto la falta de divulgación por parte de SECNAVES.

Sin embargo, y pese a que no se llevan a cabo las inspecciones reglamentarias y no contar los yates con el certificado de inspección, pudimos observar que las condiciones generales del casco, equipo de navegación y seguridad a bordo son adecuados para el servicio a que se dedican. Esto obedece principalmente, al hecho que estas embarcaciones son utilizadas por las personas para paseos, fiestas y pesca deportiva, y en la mayoría de los casos son los dueños, sus respectivos familiares y amistades los que utilizan estas embarcaciones, por lo que las mantienen en óptimas condiciones.

**c) Resolución No. 603-04-118-ALCN del 28 de octubre de 1988**

Por el cual se aprueba el Reglamento de seguridad para buques de pesca de 24 metros de eslora en adelante.

Este reglamento es rico en contenido técnico y no se hace referencia en el artículo sobre ámbito de aplicación si es aplicable a naves de servicio internacional o de cabotaje, por lo que al no estar exentas las naves de servicio interior se les debe aplicar este Reglamento. En los puertos de pesca visitados no encontramos que existieran barcos de pesca mayores de 24 metros de eslora tal y como se define en dicho reglamento. Por lo tanto no consideramos que fuese necesario analizar detalladamente su contenido en este estudio al no haber barcos de pesca dedicados a la navegación exclusiva en aguas jurisdiccionales panameñas a los que se les pueda aplicar este reglamento de seguridad.

**d) Decreto No. 61 del 23 de octubre de 1979.**

Por el cual se establece el servicio de inspección a las naves nacionales del servicio de navegación marítima dedicadas a actividades en las aguas jurisdiccionales panameñas.

Consideramos que del objeto de nuestro estudio, este es el reglamento de seguridad de mayor importancia pues aplica a todas las naves nacionales de carga y pasajeros, naves de pesca (hasta 24 metros de eslora) y a los yates de placer (hasta 6 metros de eslora) dedicadas al servicio de navegación marítima de cabotaje en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá

Por su gran importancia citamos dicho Decreto y procedemos a su análisis detallado:

*“DECRETO NO 61  
(De 23 de octubre de 1979)*

*Por el cual se reglamentan los Artículos 8° y 9° de la Ley 54 de 11 de diciembre de 1926 y se estableció el Servicio de Inspección de las naves nacionales del servicio de navegación marítima dedicadas a actividades en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.*

*EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA  
en uso de sus facultades legales y*

*CONSIDERANDO*

*Que la Ley No 54 de 11 de diciembre de 1926, en sus Artículos 8° y 9° establece que toda nave nacional del servicio de navegación marítima debe ser sometida a un reconocimiento periódico en el casco, maquinaria y material de salvamento;*

*Que es considerable el grado de desarrollo que ha alcanzado la navegación marítima panameña en aguas jurisdiccionales,*

*Que existe una gran cantidad de pequeñas*

*naves del servicio de navegación marítima, dedicadas a actividades de cabotaje, pesca y placer, sobre las cuales debe ejercerse un control efectivo para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, de la carga, la eficiencia de la navegación y la prevención de la contaminación del medio marino*

*Que la República de Panamá, como signataria de Convenios Internacionales relativos a la seguridad de la navegación marítima y la prevención de la contaminación de las aguas del mar, está obligada a tomar las medidas necesarias para garantizar que toda nave sea idónea para el servicio a que se le destine,*

## DECRETA

### ARTICULO 1.

*A los efectos del presente Decreto y salvo disposición expresa en otro sentido, se entenderá*

- a) Por "naves" todo buque u objeto flotante en el agua, destinado a la pesca, placer, transporte de carga y/o pasajeros, los pontones, dragas, diques flotantes, o cualesquiera otro casco de madera, cemento, hierro, acero o mixto, u otra materia que se destine o pueda destinarse al servicio de navegación marítima*
- b) Por "reconocimiento" el examen completo y pruebas, cuando sea requerido, de la embarcación o equipos, de conformidad con los requisitos del presente Decreto*
- c) Por "cabotaje" el comercio o tráfico marítimo costero, dentro de las aguas jurisdiccionales de la República*
- d) Por "pasajeros" toda persona que no sea un miembro de la tripulación de una embarcación.*
- e) Por "nave de pesca" toda embarcación utilizada para la captura de peces, camarones u otras especies vivas de la fauna y flora marina*

f) *Por "nave de placer" toda embarcación de uso privado, destinada a la navegación de recreo y/o pesca deportiva.*

g) *Por "nave de carga" toda embarcación destinada al transporte de mercancías secas, o adaptado para el transporte a granel de cargamento líquidos de cualquier naturaleza*

## **ARTICULO 2**

*Todas las naves nacionales del servicio de navegación marítima, dedicadas a actividades en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, están sujetas a reconocimientos periódicos para determinar si las mismas cumplen con las Normas de Seguridad exigidas por las disposiciones pertinentes, que comprenderá la inspección de*

a) *Casco, máquinas y sus estructuras, que consisten en.*

*--Un examen general del casco, imbornales, mamparos, equipos de amarre, anclas, puertas estancas, y confirmación de que no se han hecho modificaciones estructurales, aparatos de gobierno y condiciones higiénicas*

b) *Equipos contra incendios, que consiste en.*

*--Confirmación de la existencia y operación de los extintores de incendio, hidrantes, mangueras, boquillas y bombas.*

c) *Dispositivos de salvamento y dotación que consiste en*

*--Examinar los botes salvavidas, balsas salvavidas, aros salvavidas, chalecos salvavidas, pescantes, que los aparatos de lanzamiento estén en buenas condiciones y cantidad requerida para el máximo de personas que puedan llevar a bordo.*

*--Tripulación mínima requerida e idoneidad.*

d) *Luces de navegación y señales de socorro, que consisten en*



*--Verificar que las luces de navegación, formas y equipos de señalización estén en orden y operando satisfactoriamente*

e) *Instalaciones radioeléctricas, que consisten en --Comprobar las instalaciones de la estación de radio comunicación, ecosonda, radar, radiogoniómetro, u otro instrumento de esta naturaleza a bordo, y su funcionamiento correcto*

f) *Marcas de calado y del nombre, que consisten en:*

*--Verificar que la embarcación tiene marcado los calados y el nombre, conforme lo establece el Artículo 10 de la Ley 8ª de 1925.*

### **ARTICULO 3**

*Las naves del servicio de navegación marítima de diez o más toneladas brutas, quedan sujetas a reconocimientos cada seis meses, y las de menor tonelaje, cada tres meses, independientemente del destino que se les de a las mismas.*

### **ARTICULO 4**

*En los casos que las embarcaciones sujetas a este Despacho hayan sufrido daños de carena, varada, abordaje u otra averías, o se descubra un defecto que incida sobre la seguridad de dichas naves, quedarán sujetas a reconocimientos extraordinarios, a fin de determinar las condiciones de seguridad de navegación*

### **ARTICULO 5**

*Los reconocimientos serán de tal índole que han de garantizar que la disposición, los materiales, y los escantillones de la estructura, las calderas y otros recipientes a presión y sus accesorios, las máquinas principales y auxiliares, las instalaciones eléctricas y demás equipos son satisfactorios en todos los sentidos para el servicio a que se dedica la embarcación*

**ARTICULO 6**

*La Dirección General Consular y de Naves, queda facultada para determinar y establecer los requisitos mínimos sobre construcción, subdivisión o compartimentación, estabilidad, líneas de carga, sistema de gobierno, dotación, propulsión, prevención de colisiones, radiocomunicaciones, equipos contra incendios, equipos de navegación; así como para determinar el número de personas que pueden llevar a bordo las naves que se dediquen al transporte de pasajeros.*

*Igualmente queda facultada para aprobar los equipos que se utilicen en las naves*

**ARTICULO 7**

*A Las naves menores de 19 metros de eslora dedicadas a cualquier actividad que no sea el transporte de pasajeros estarán provistas de*

- 1 Un chaleco salvavidas de tipo aprobado para cada persona a bordo*
- 2. Dos aros salvavidas de tipo aprobado*
- 3 Un bote con dos remos capaz de recibir el 100% de la tripulación*
- 4. Dos extintores portátiles contra incendios de tipo aprobado, de no menos de 6 8 kg cada uno Los mismos estarán distribuidos así: uno de CO2 en la sala de máquinas y otro en la cubierta*
- 5 Una bomba contra incendios con manguera, capaz de sofocar un incendio en cualquier parte de la nave.*
- 6 Una bomba de achique que permita bombear y agotar en cualquier compartimento*
- 7. Cuatro luces de bengala con luces rojas, cuatro luces tipo paracaídas con luces rojas y dos señales fumígenas, todas de tipo aprobado*

*B. Las naves mayores de 19 metros de eslora dedicadas a cualquier actividad que no sea el transporte de pasajeros, estará provista de.*

- 1. Un chaleco salvavidas de tipo aprobado para cada persona a bordo.*

2. *Cuatro aros salvavidas de tipo aprobado.*
- 3 *Un bote con dos remos capaz de recibir el 100% de la tripulación*
- 4 *Tres extintores portátiles contra incendios de tipo aprobado, de no menos de 6.8 kg cada uno, distribuidos así: uno de CO2 en la sala de máquinas y dos en cubierta*
- 5 *Una bomba contra incendios con dos mangueras, capaz de sofocar un incendio en cualquier parte de la nave*
6. *Una bomba de achique que permita bombear y agotar en cualquier compartimento*
- 7 *Cuatro luces de bengala con luces rojas, cuatro luces tipo paracaídas con luces rojas y dos señales fumígenas, todas de tipo aprobado*

*C. Las naves de pasajeros menores de 50 metros de eslora estarán provistas de:*

1. *Un chaleco salvavidas por cada persona a bordo, más un 20 por ciento de chalecos para personas de menos de 45 kg de peso*
2. *Cuatro aros salvavidas de tipo aprobado*
3. *Botes salvavidas, balsas salvavidas rígidas o inflables y bote de rescate con sus accesorios asociados suficientes para recibir el 100 por ciento de las personas autorizadas a transportar*
- 4 *Un mínimo de cuatro extintores portátiles de CO2 de tipo aprobado de no menos de 6.8 kg cada uno y sus recargas. La cantidad de extintores a determinar en mayor número dependerá de la eslora de la nave y de los pasajeros que pueda transportar*
5. *Una bomba contra incendios, hidrantes, mangueras y boquillas distribuidos de tal manera que dos chorros o rociados de agua puedan ser dirigidos a cualquier parte de la nave*
- 6 *Una bomba de achique que permita bombear y agotar cualquier compartimento*
7. *Un mínimo de 12 cohetes de bengala con paracaídas, 6 bengalas de mano de luz roja y 6 señales fumígenas todas de tipo aprobado*

*D Las naves de más de 50 metros de eslora que*

*conduzcan 150 pasajeros o más se ajustarán a los requisitos que establece el Capítulo III del Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, aprobado por la República de Panamá*

*Siempre que se trate de aros salvavidas, los mismos deberán contar con luces, gurnaldas sólidamente sujetas al mismo y cabos. Deben ser de color muy visible y capaces de sostener a una persona; igualmente deben ser resistentes a los hidrocarburos o derivados de éstos*

*Los extintores portátiles contra incendio y sus recargas estarán ubicados en los espacios de la tripulación y los pasajeros, de manera que no sea necesario caminar más de cinco (5) metros para alcanzarlos*

*La Dirección General Consular y de Naves queda facultada para aumentar los mínimos aquí establecidos y conceder exenciones temporales considerando, según cada caso, las dimensiones, tonelajes, tipo o clase de nave, naturaleza del servicio que presta y duración de los viajes*

#### **ARTICULO 8**

*A toda embarcación que sea inspeccionada y cumpla con los requisitos exigidos, se le extenderá un Certificado de Inspección que indicará la fecha de expedición y fecha de vencimiento, según los periodos establecidos en el Artículo 3 de este Decreto*

*Parágrafo Tratándose de las embarcaciones sujetas a la inspección extraordinaria, conforme al Artículo 4, el Certificado de inspección llevará una anotación haciendo tal observación y señalará la nueva fecha de inspección por tal motivo*

#### **ARTICULO 9**

*La Dirección General Consular y de Naves podrá prorrogar según lo estime conveniente, la validez de los certificados de inspección que hayan sido expedidos de conformidad con el Artículo anterior.*

**ARTICULO 10**

*Cualquier nave que se encuentre en aguas jurisdiccionales, aun cuando no sea nacional, podrá ser sometida a inspección para garantizar que la misma no zarpe hasta tanto pueda hacerse a la mar sin peligro.*

**ARTICULO 11**

*La Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro, queda autorizada para contratar el servicio de Inspectores Navales o de cualquier otro personal técnico requerido para efectuar las inspecciones de que tratan los Artículos 3 y 4 de este Decreto*

*Parágrafo. Los inspectores navales y el personal técnico aquí citado, deberán comprobar su idoneidad para desempeñar las funciones encomendadas*

**ARTICULO 12**

*Para los efectos del servicio de inspección de que tratan los Artículos 3 y 4 del presente Decreto, la Dirección General Consular y de Naves elaborará y proveerá los formularios oficiales que sean necesarios para realizar de manera efectiva la inspección establecida.*

*Parágrafo. Los formularios que se elaboren serán de tal forma que, efectuada la inspección de un barco, se entregue copia al capitán, propietario o persona responsable a bordo y se remita a la Dirección General Consular y de Naves los resultados, para que se proceda a lo conducente.*

**ARTICULO 13**

*Para los efectos de la primera inspección a que quedarán sujetas las embarcaciones citadas, la Dirección General Consular y de Naves ordenará que la misma sea efectuada dentro de los seis meses a partir de la promulgación del presente Decreto. No obstante lo antes mencionado, todo aquel propietario o capitán de barco al que no se le haya efectuado la inspección está en la obligación de comunicarlo por*

*escrito a la Dirección General Consular y de Naves, a fin de que se coordine y señale una fecha al respecto.*

#### **ARTICULO 14**

*El capitán, propietario, fletadores o quien quiera que sea el responsable del barco, objeto del presente decreto, están obligados a permitir y facilitar la realización de la labor de inspección por los funcionarios designados al efecto.*

#### **ARTICULO 15**

*La renuencia por parte del capitán, propietario, fletador o quien quiera que sea el responsable del barco, a aceptar al personal de inspección a bordo, o impedir o estorbar la realización de dicha labor será sancionada según lo dispuesto por las disposiciones legales vigentes sobre la materia.*

#### **ARTICULO 16**

*Aquellas naves nacionales del servicio de navegación marítima, que sean sorprendidas navegando y que no posean a bordo el correspondiente Certificado de Inspección vigente, serán sancionadas de conformidad con la legislación vigente*

#### **ARTICULO 17**

*Cuando la inspección realizada determine la existencia de cualquier deficiencia, se comunicará a la Dirección General Consular y de Naves a fin de que adopte las medidas pertinentes.*

#### **ARTICULO 18**

*Por el servicio de inspección que se reglamenta mediante este Decreto, las naves objeto del mismo pagarán a la Dirección General y de Naves la suma de B/ 100 00*

#### **ARTICULO 19**

*Ningún inspector naval podrá exigir o aceptar sumas de dinero por razón de las funciones que le corresponde cumplir según las anteriores disposiciones.*

*ARTICULO 20*

*Este Decreto empezará a regir a partir de su promulgación*

*COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE*

*Dr. ARISTIDES ROYO*  
*Presidente de la República*

*Dr. ERNESTO PEREZ BALLADARES*  
*Ministro de Hacienda y Tesoro*

Podemos notar que para la importancia de este Reglamento, el mismo es sumamente corto y vago en muchas de sus partes pues deja muchos puntos sujetos a la discreción individual del inspector, y no se establecen algunos parámetros necesarios en el desarrollo del Reglamento.

Hemos notado que este Reglamento cuenta con menos contenido técnico que los reglamentos aplicables a los barcos de pesca y los yates de placer, a pesar que estos son barcos con un mayor nivel de riesgo pues los barcos dedicados al servicio de carga y pasajeros llevan una gran cantidad de personas como pasajeros, incluyendo mujeres y niños, y también tenemos que considerar que la gran mayoría de los barcos dedicados a la pesca de camarón, bolicheros y pesca artesanal, entran dentro del ámbito de aplicación de este Reglamento.

Distinto a lo contemplado en la Resolución No. 603-04-118-ALCN (Reglamento para barcos de pesca), no se hace mención a valores específicos de estabilidad tales como lo pueden ser el área bajo la curva adrizante, el brazo

adrizante y la altura metacéntrica para distintas condiciones de carga del barco.

En el Artículo 6 del Decreto No. 61 se establece que “La Dirección General Consular y de Naves, queda facultada para determinar y establecer los requisitos mínimos sobre construcción, subdivisión o compartimentación, estabilidad, líneas de carga, sistema de gobierno, dotación, propulsión, prevención de colisiones, radiocomunicaciones, equipos contra incendios, equipos de navegación; así como para determinar el número de personas que pueden llevar a bordo las naves que se dediquen al transporte de pasajeros. Igualmente queda facultada para aprobar los equipos que se utilicen en las naves”, sin embargo en base a nuestra experiencia y de acuerdo a información obtenida mediante las entrevistas a Inspectores de SECNAVES, no pudimos encontrar documentación alguna que haga referencia a directrices o políticas a seguir por los inspectores al realizar las inspecciones y verificar los puntos mencionados en este Artículo.

### **Pregunta N° 2**

A través de nuestra investigación hemos podido corroborar que existe un reglamento sobre titulación para operadores de embarcaciones de hasta 24 metros de eslora, la Resolución N° 614-532-ALCN del 5 de noviembre de 1980, la cual indica que los temas de marinería, navegación, seguridad y otros deben estar contenidos en los exámenes previstos en dicha Resolución. En cuanto a los fundamentos utilizados para certificar la idoneidad de los operadores de otras naves del servicio de cabotaje



superiores a los 24 metros de eslora, no encontramos Ley, Decreto o Resolución que contenga las normativas a ser aplicadas para otorgarles las respectivas licencias de operadores.

### **Pregunta N° 3**

Comprobamos que el personal técnico con que cuenta la Dirección General de Marina Mercante está debidamente calificado y entrenado para la implementación de las normas de seguridad existentes, pero el número de inspectores es muy reducido para la cantidad de funciones que se le otorgan, ya que dedican gran parte de su esfuerzo a la flota mercante internacional, además de desarrollar tareas de evaluación y certificación de la gente de mar que navega bajo la bandera panameña, tarea esta que limita aun más el control efectivo y la falta de vigilancia en cuanto a las normas de seguridad en las naves que se dedican exclusivamente a navegar en aguas jurisdiccionales panameñas.

### **Pregunta N° 4**

En la práctica, se puede decir que no se mantiene un registro efectivo de las embarcaciones objeto del presente estudio por parte de la Dirección de Marina Mercante ya que hay muchas embarcaciones menores y yates de placer que no están documentadas.

### **Pregunta N° 5**

Las embarcaciones objeto de nuestro estudio se encuentran operando principalmente en las costas del Océano Pacífico y en menor escala en las costas del Mar Caribe debido a que la mayor concentración de la actividad pesquera se realiza a lo largo de la plataforma continental del Océano Pacífico. Además, podemos señalar que las principales rutas domésticas para el transporte de carga y pasajeros son:

Panamá – Darién

Panamá – Islas de Taboga y otras islas del Archipiélago de las Perlas

Colón – San Blas

Bocas del Toro - Islas en la Laguna de Chirquí Grande.

## **4. OBJETIVOS**

1. Conocer los reglamentos de seguridad aplicables a las naves en servicio de cabotaje.
2. Determinar si estos reglamentos son adecuados para este tipo de naves, y si los mecanismos utilizados para su aplicación son adecuados y tienen la efectividad esperada.
3. Recomendar cuáles deben ser los conocimientos mínimos que deben tener los operadores de las naves de cabotaje, y los métodos convenientes

para su enseñanza y verificación.

4. Localizar geográficamente las comunidades más afectadas por la falta de un buen sistema de transporte marítimo.

5. Comparar las condiciones de los distintos tipos de naves dedicadas a la navegación de cabotaje.

6. Sugerir a la administración marítima políticas a seguir sobre el control técnico de la flota de servicio interior.

## 5. MARCO REFERENCIAL

### a) Marco de Antecedentes:

En nuestra investigación no hemos podido encontrar referencia alguna a estudios anteriores del control técnico de la flota dedicada a la navegación de cabotaje.

### b) Marco Conceptual (Glosario de Términos):

- **Cabotaje:** comercio o tráfico marítimo costero, dentro de las aguas jurisdiccionales panameñas

- **Naves o barcos:** todo buque u objeto flotante en el agua, destinado a la pesca, placer, transporte de carga y/o pasajeros o que pueda destinarse al servicio de navegación marítima.

- **Nave de carga:** toda embarcación destinada al transporte de mercancías secas, o adaptadas para el transporte a granel de cargamentos líquidos de cualquier naturaleza.

- **Nave de pesca:** toda embarcación utilizada para la captura de peces, camarones u otras especies vivas de la fauna y flora marina.

- **OIT:** Organización Internacional del Trabajo.

- **OMI:** Organización Marítima Internacional.

- **Pasajero:** toda persona que no sea un miembro de la tripulación de una embarcación.

- **Título:** documento que faculta al titular a desempeñar el cargo allí indicado.

- **Yate de placer:** toda embarcación de uso privado, destinada a la navegación de recreo y/o pesca deportiva.

c) **Variables:**

c.1) **Independientes:**

- Períodos de veda de pesca.

- Fiestas patronales de las islas y poblaciones costeras.

- Equipos de salvamento y contra incendios.

**c.2) Dependientes:**

- **Temporadas de pesca:** depende de los períodos de veda establecidos por la Dirección de Recursos Marinos.
- **Paseos marítimos:** dependen en gran medida de las celebraciones de las fiestas patronales de las islas y poblaciones costeras.
- **Seguridad de las naves:** dependen del equipamiento de los equipos de salvamento, equipo contra incendios, condiciones estructurales y preparación de los tripulantes de las naves.

**d) Hipótesis:**

Una gran cantidad de embarcaciones dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales panameñas se hacen a la mar de una manera insegura, poniendo en riesgo la vida de las personas que en ellas viajan y representando un peligro para la embarcación y la contaminación del medio ambiente marítimo.

## **6. DISEÑO METODOLOGICO**

### **a) Población:**

Este estudio abarca a los usuarios del sistema de transporte marítimo de cabotaje, a los trabajadores del mar en estas naves, a los tripulantes de las embarcaciones de pesca industrial o de subsistencia y a las personas que utilizan los yates de placer para el recreo o la pesca deportiva.

### **b) Muestras:**

Tomaremos muestras representativas de los distintos tipos de embarcaciones, tripulantes y usuarios dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas territoriales panameñas las cuales incluyen la pesca (puerto de Vacamonte y el puerto Panamá), servicio de carga y pasajeros (Puerto Panamá y puerto de Coco Solo en Colón), y yates de placer (Club de Yates y Pesca, Club de Yates de Balboa y Club de Yates de Diablo).

### **c) Técnicas de recolección de datos:**

Los datos primarios de la investigación fueron obtenidos usando la variedad de métodos que se detallan a continuación.

- c.1) **Entrevistas:** se entrevistaron al azar a un grupo de usuarios y tripulantes de los distintos tipos de naves de cabotaje, y a funcionarios del Departamento Técnico de la Dirección General de Marina Mercante.
- c.2) **Encuestas:** Se realizaron encuestas para determinar la frecuencia del uso de las naves de cabotaje, inventario de los equipos de salvamento y tipo de entrenamiento recibido por los operadores de las naves de cabotaje.
- c.3) **Cuestionarios:** Se proporcionaron cuestionarios tendientes a conocer las necesidades de entrenamiento y principales dificultades que enfrentan los dueños, operadores y usuarios de las naves de cabotaje.

## CAPÍTULO II

### SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MARÍTIMA DE AGUAS NACIONALES PANAMEÑAS

#### 1. SITUACIÓN GENERAL.

##### a) Datos geográficos de Panamá.

La República de Panamá se encuentra en el centro del continente americano, situada al sur del grupo de naciones del Istmo Centroamericano, uniendo a Norteamérica con Sudamérica. Este país es una estrecha franja de tierra que limita al norte con el Mar Caribe, al sur con el Océano Pacífico, al sudeste con Colombia y al Noroeste con Costa Rica. Panamá comprende un área de 75,517 km<sup>2</sup>. El país está literalmente cortado por la mitad por su más famoso punto de interés, el *Canal de Panamá*. Considerado como una de las maravillas de la ingeniería moderna, este canal de 80 kms. de largo sirve como enlace vital para el comercio mundial, ayudando a Panamá a convertirse en el centro de distribución más importante del Hemisfero Occidental.

La República de Panamá está situada estratégicamente, por su geografía y por la existencia del Canal de Panamá, ha alcanzado un alto nivel de prominencia entre

---

<sup>1</sup> WORLD TRADE CENTER - Panamá (1993)



las naciones del mundo. Panamá sirve como un puente entre el Mundo Occidental y el Lejano Oriente y entre Norte y Sur América.

**b) Datos Históricos de Panamá.**

Se considera que fue descubierta por el conquistador Rodrigo de Bastidas en 1501, pero quién la exploró por primera vez fue el descubridor Cristóbal Colón, que penetró hasta lo que hoy es la ciudad de Portobelo y estableció allí una colonia en 1502. El conquistador Vasco Nuñez de Balboa fue el primero en atravesarlo. El 26 de septiembre de 1513 pisó las costas del océano, al que bautizó como Pacífico.

Panamá, jugó un papel protagónico como lugar de tránsito para el comercio internacional, los conquistadores valoraban su ubicación estratégica, al igual que lo angosto del istmo, lo que les permitió desarmar sus navíos en el Caribe para armarlos en el Pacífico en un tiempo relativamente corto, facilitándoles así la conquista de los países que hoy son conocidos como Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile. Viajar a través de Panamá era una elemento clave en las rutas del comercio entre España y las colonias del Pacífico. Esto permitió el auge de las famosas ferias de Portobelo, donde bienes de las colonias y de la metrópolis eran intercambiadas.

La ciudad de Panamá, fundada en 1519 por el administrador de la colonia, Pedrarias Dávila, se desarrolló como centro naviero y comercial. Este asentamiento fue destruido por el corsario galés Henry John Morgan en 1671, pero los españoles

lo trasladaron tres años después a unos 8 km. al oeste del lugar donde tuvo su origen. En 1717-1718 la ciudad pasó a ser parte del Virreinato de Nueva Granada, y se constituyó como capital del Estado independiente en 1903. La construcción de la línea del ferrocarril transístmico entre 1848 y 1855 y del Canal de Panamá (1904-1914) contribuyeron enormemente al crecimiento de la ciudad.

## **2. SISTEMA PORTUARIO DE PANAMÁ.<sup>2</sup>**

El sistema portuario nacional lo conforman dieciséis puertos, siete de los cuales operan hoy día bajo el sistema de concesión.

Hasta el 1º de octubre de 1979, cuando entraron en vigor los Tratados Torrijos-Carter, Panamá sólo controlaba algunos puertos de menor importancia. Los grandes puertos, localizados en los dos extremos del Canal, Balboa en el Pacífico y Cristóbal y Coco Solo en el Atlántico, eran controlados por la antigua Compañía del Canal de Panamá/Gobierno de la Zona del Canal.

Bajo la administración norteamericana, los puertos terminales del Canal eran manejados como apoyo a las actividades militares de los Estados Unidos en Panamá y del Canal. No se manejaron con criterio económico y menos se intentó colocarlos en posición competitiva frente a otros puertos.

Esa política desarrolló puertos eficientes desde el punto de vista operativo

---

<sup>2</sup> PANAMA MARITIME HANDBOOK (1997)

pero con un elevadísimo costo. El 1° de octubre de 1979 Panamá no sólo recibió estas valiosas instalaciones, sino que heredó los altos costos con que venían operando.

Lejos de enfocar el problema con criterio desarrollista, el gobierno de entonces aplicó una política que contribuyó a agravar el problema heredado. El Estado ocupó el papel de administrador y operador absoluto, relegando el enfoque comercial a un segundo plano y excluyendo la participación del sector privado; utilizó los puertos como medio importante de empleo para los aliados políticos, y al sector laboral como aliado en el manejo de los puertos.

Como consecuencia de esta desafortunada política los puertos panameños alcanzaron la dudosa reputación de figurar entre los más caros del mundo. Las escasas concesiones privadas estaban limitadas a servicios no relacionados con las operaciones portuarias, como era el alquiler de tanques de combustible, oficinas, tiendas, restaurantes y otros servicios similares.

Un estudio realizado en 1987, cuando surgió el concepto de Centropuerto (Balboa y Cristóbal manejados como una unidad), reveló que Panamá tenía los costos más altos por contenedor en la región. En el comercio con el Lejano Oriente, las tarifas por contenedor en los Estados Unidos oscilaban entre los US \$700 y US \$2,250, comparado con los US \$4,000 que costaba usando los puertos panameños. Y entre Europa y los Estados Unidos la tarifa por contenedor era de entre US \$1,700 y US \$1,800 frente a US \$2,700 usando puertos panameños.

Estos altos costos eran transferidos por los armadores y operadores de naves a los fletes, lo que se traducía en altos costos de importación y exportación vía los puertos panameños. Y sufrían con ello, tanto los comerciantes y productores como el propio consumidor panameño, quienes tenían que pagar el precio de la ineficiencia portuaria.

El actual gobierno ha diseñado una nueva política portuaria, dirigida a corregir esas deficiencias, a promover la participación del sector privado en el desarrollo de los puertos, y a aprovechar el potencial de Panamá como centro internacional de transbordo de carga.

Luego de un serio análisis y con la asesoría del gobierno japonés, a través de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), y de varias firmas consultoras, se llegó a la conclusión de que la fórmula era la privatización portuaria.

La vía de privatización que se escogió fue el de las concesiones administrativas. Según esta fórmula, el gobierno otorga la concesión para la provisión de los servicios portuarios a operadores altamente calificados y con capacidad técnica y financiera, pero conserva la propiedad de los puertos. Además, el gobierno, a través de la Autoridad Marítima de Panamá (entidad autónoma recientemente creada y que incluye a la Autoridad Portuaria Nacional), mantiene el control y la supervisión de los servicios contratados.

Antes de adoptarse esta política sólo eran operados por empresas privadas los

puertos que dan servicio a las compañías bananeras, los dos terminales del oleoducto Chiriquí-Bocas del Toro, el antiguo Puerto de Coco Solo Norte y el que opera la Refinería Panamá en Bahía Las Minas.

La primera de las concesiones que se dio a raíz de la aplicación de esta nueva política fue la del Terminal Internacional de Manzanillo (MIT), en el extremo Atlántico del Canal, manejado por un consorcio integrado por la empresa estadounidense Stevedoring Services of America (SSA) y la panameña Motores Internacionales, S.A. Luego siguió la concesión dada a Evergreen Marine Corp. para la construcción de otro moderno terminal de contenedores en Coco Solo.

Evergreen Marine, una de las principales navieras del mundo en el manejo de carga contenerizada, opera el terminal de Coco Solo bajo la razón social de Colon Terminal Port, S.A. e inició operaciones a fines de 1997

La más reciente de las concesiones portuarias fue dada al consorcio Hutchison Port Holdings, de Hong Kong, para la modernización y operación de los puertos de Balboa y Cristóbal. Esa empresa maneja el Puerto de Hong Kong, uno de los más baratos y eficientes del mundo, y tiene la reputación de ser el primer operador portuario privado a nivel internacional.

A continuación señalaremos brevemente los principales puertos panameños.

**a) Puertos Internacionales de Comercio Exterior.**

**a.1) Puerto de Bahía Las Minas.**

Este puerto está ubicado en la costa Atlántica, provincia de Colón, en los 9°24' de latitud norte y 79°49' de longitud oeste, a 11 kilómetros al este de la entrada del Canal de Panamá.

Este terminal marítimo, operado por la Refinería Panamá, S.A., consta de cuatro muelles. Tres de los muelles, de tipo espigonal, son utilizados para carga y descarga de petróleo crudo, que es depositado en tanques para su posterior refinación. El otro muelle, en forma de "T", tiene una extensión utilizable de 140 metros con un espigón de 75 metros y es para uso de los tanqueros. A través del muelle marginal, cuya extensión utilizable es de 90 metros con una profundidad media de 7 metros, se atienden buques tipo Ro/Ro con carga general, contenedores y vehículos. La manipulación de la carga se realiza utilizando los aparejos de las naves.

El practicaje es obligatorio y lo proporciona la División Marítima de la Refinería Panamá.

Entre la gama de servicios que ofrece este puerto están el suministro de agua y combustible, radio comunicación, almacenaje de contenedores, vehículos y área para contenedores refrigerados.

En 1996 atendió 36,429 contenedores, y en 1997 fueron 31,906 contenedores TEU's.

## **a.2) Puerto de Cristóbal.**

Cristóbal se encuentra localizado en la entrada Atlántica del Canal de Panamá a 9°21' de latitud norte y 79°55' de longitud oeste, en la Bahía de Manzanillo.

Está a sólo 3 kilómetros de la Zona Libre de Colón, la principal zona franca de occidente, y está conectado estratégicamente con el puerto de Balboa por carretera, aeropuerto y ferrocarril, circunstancia que favorece el intercambio de carga entre ambos litorales.

Este terminal, que sirve principalmente a las necesidades de manejo de carga de la Zona Libre de Colón, pasó junto con el de Balboa a la responsabilidad de Panama Ports Co., S.A. el 1° de marzo de 1977.

Panama Ports es subsidiario de la empresa hongkonesa Hutchison Whampoa Limited, que a través de Hutchison International Terminals, opera más de 15 puertos importantes en todo el mundo. Entre los terminales portuarios operados por HIT figuran el de Hong Kong, con capacidad para manejar 7 millones de contenedores.

Hutchison estima que los puertos panameños ubicados en ambos extremos del Canal ofrecen una oportunidad ideal a Panamá para convertirse en un centro importante de servicios marítimos. Entre Balboa y Cristóbal, Panama Ports proyecta invertir inicialmente unos US \$50 millones a corto plazo para ampliar su capacidad, mejorar las operaciones, modernizar los equipos y entrenar al personal. La inversión implica la implementación de lo último en tecnología, rehabilitar y mejorar los muelles, dragar los puertos para acomodar buques post-Panamax, adquirir equipo

nuevo y moderno, además del entrenamiento del personal, y planes de expansión para ambos terminales que se irán ejecutando conforme la demanda lo justifique.

El puerto de Cristóbal cuenta con 8 muelles, incluyendo dos al servicio de la Comisión del Canal, y 23 sitios de atraque. Entre sus servicios cuenta con 480 metros de muelle para contenedores, 2,400 metros de muelle para carga general, 2 grúas de pórtico Panamax, 18 hectáreas de terreno operativo, excelente localización para acceder a la Zona Franca de Colón, capacidad para manipular 275,000 TEU.

Este puerto atendió en 1996 a 96,079 contenedores y en 1997 bajó a 69,488 contenedores TEUS debido a la reorganización propia por su reciente privatización.

### **a.3) Terminal Internacional de Manzanillo.**

El Terminal Internacional de Manzanillo (MIT) es un exitoso esfuerzo de un consorcio marítimo que ha logrado desarrollar mediante concesión un complejo portuario en el extremo Atlántico del Canal destinado a servir como centro de carga y para el manejo de carga de importación y exportación.

Con un calado de 14 metros en el canal de acceso y de 13 metros en los muelles, el Terminal de Manzanillo ofrece 600 metros de muelle para contenedores, 225 metros de muelle para carga rodante (ro-ro), 25 hectáreas para el almacenamiento de contenedores y 84 hectáreas adicionales para otro tipo de carga. Además, ofrece conexiones de 220/440 para contenedores refrigerados. Cuenta con dos grúas de pórtico “Panamax” y seis grúas de pórtico “post-Panamax”



La calidad del servicio que ofrece MIT es tal que en 1995 se le reconoció entre los diez puertos más eficientes del mundo. Atendiendo un promedio de 90 buques al mes, el Terminal de Manzanillo manejó 105,000 contenedores en un año, pero en 1996 incrementó el volumen a 355,761 contenedores, y en 1997 atendió 585,998 TEUS.

#### **a.4) Puerto de Balboa.**

El Puerto de Balboa es el terminal de mayor calado del litoral Pacífico de Panamá y el mejor ubicado estratégicamente para convertirse en un centro de transbordo de carga para el litoral del Pacífico. Está localizado en la entrada sur del Canal, entre las coordenadas 8°57' de latitud norte y 79°34' de longitud oeste.

El terminal se comunica con los puertos de Colón ubicados en el litoral Atlántico, a través de carretera, ferrocarril y aeropuerto, condición que permite el intercambio de carga entre ambos litorales, separados a sólo 15 minutos por avión y hora y media por tierra.

El puerto ofrece una amplia gama de servicios colaterales a sus usuarios, como son los de remolcadores, lanchas, suministro de agua potable y combustible, radio comunicación, área para contenedores refrigerados y almacenaje de vehículos.

El hecho de que los barcos puedan cargar en el Golfo de los Estados Unidos al máximo calado permitido por el Canal y abastecerse de combustible en Balboa para luego cruzar el océano, convierten a Balboa en un centro ideal para el

abastecimiento de bunker Ello aunado al hecho de que aquí los buques pueden recibir otros servicios colaterales

El puerto de Balboa cuenta con 10 muelles con 16 sitios de atraque y una extensión utilizable de 2,000 metros.

En 1996, se atendieron en dicho puerto 17,250 contenedores y en 1997 11,444 TEU's.

## **b) Puertos Azucareros.**

### **b.1) Puerto de Aguadulce.**

El puerto de Aguadulce se encuentra ubicado a 4.5 kilómetros de la costa Pacífica, en el estero de Palo Blanco en la Bahía de Parita, provincia de Coclé, a los 8°14' de latitud norte y 80°30' de longitud oeste.

El puerto cuenta con dos muelles: uno es tipo Delfin de 100 metros de largo, y se dedica al embarque de azúcar empleando tubos que descargan directamente el azúcar; el segundo muelle es de tipo marginal, en forma de "L", con extensiones de 70 metros y 30 metros. La extensión más larga es usada para estiba y desestiba de carga general.

En el Puerto de Aguadulce se ofrecen servicios de lanchas y de practicaje, suministro de agua y combustible, y de ayudas de navegación en el canal de acceso. El 70% de las embarcaciones que usan ese recinto portuario tienen como destino los

Estados Unidos. Este terminal atiende principalmente carga a granel, como fertilizantes, azúcar, trigo y melaza.

### **b.2) Puerto de Pedregal.**

El puerto de Pedregal se encuentra localizado en el litoral Pacífico de Panamá, a 7 kilómetros de la ciudad de David, provincia de Chiriquí, y a 10 kilómetros tierra adentro en el estero de Pedregal. Está ubicado geográficamente en los 8°21'40" de latitud norte y 82°26'15" de longitud oeste.

Cuenta con dos muelles: uno es de tipo marginal y se dedica al manejo de carga general, y el otro se dedica al embarque de melaza, azúcar y fertilizantes. Este último tiene una extensión de 76 metros. El terminal cuenta además con un muelle flotante para dar servicio a la pesca artesanal y a las naves de servicio de cabotaje.

Pedregal ha sido dotado de modernas ayudas a la navegación en su canal de acceso. Este terminal ofrece servicios de agua, combustible y practicaje, el cual es obligatorio. Las naves graneleras de comercio exterior que usan este puerto provienen principalmente del Caribe y Centroamérica.

### **c) Terminales Petroleros.**

#### **c.1). Estación Naval de Rodman.**

La Estación Naval de Rodman está localizada en la orilla oeste de la costa Pacífica del Canal de Panamá. Dos de los muelles de la estación naval han revertido

a Panamá junto a la finca de tanques de Arraján, ubicada sólo a escasas millas de distancia y con tuberías que conectan con el puerto.

Ha sido dada en concesión por el gobierno panameño a las empresas Haji Abdullah Alireza & Co, Ltd. de Arabia Saudita y Mobil Sales & Supply Corporation, y esta unión es conocida como Alireza Mobil Terminals, S A

El complejo de Rodman está localizado en los 8°57'12" de latitud norte y 79°34'24" de longitud oeste.

El espacio total de atraque disponible es de 2,800 pies. El complejo tiene las facilidades necesarias para dar servicio a todo tipo de naves, desde barcasas para suministro de combustible en alta mar hasta buques tanqueros con capacidad para 50,000 barriles. Su capacidad total de almacenamiento es de un millón cincuenta y cuatro mil barriles de combustible, con una capacidad de bombeo de 6,000 barriles por hora.

### **c.2) Charco Azul.**

El terminal petrolero de Charco Azul está situado en el distrito de El Barú, provincia de Chiriquí, en la Bahía de Charco Azul, a 8°12'31" de latitud norte y 82°52'25" de longitud oeste.

Mediante el contrato N° 14 de 2 de julio de 1981, el gobierno nacional autorizó a la empresa Petroterminal de Panamá, S A , para que construyera y operara los terminales de trasiego de crudo de Charco Azul y Chiriquí Grande así como el

oleoducto que une ambas instalaciones portuarias. La inversión estaba destinada a transportar en forma rápida y económica al excedente de crudo de Alaska, en la costa oeste de Estados Unidos, a los centros industriales de la costa este y el Golfo de los Estados Unidos

Conforme se había proyectado, el excedente dejó de existir en 1986, lo que indujo a Petroterminal a diseñar planes para adecuar el terminal Atlántico del oleoducto para el manejo de buques con carga general y en contenedores. Una etapa posterior contempla la transformación del terminal de Charco Azul para el manejo de carga general y contenerizada, desarrollando un sistema intermodal con el terminal de Chiriquí Grande.

### **c.3) Chiriquí Grande.**

El Puerto de Chiriquí Grande está localizado en la Laguna de Chiriquí Grande, distrito del mismo nombre en la provincia de Bocas del Toro, en el Mar Caribe, a 8°56'57.4" de latitud norte y 82°6'55.5" de longitud oeste.

El puerto con las modificaciones introducidas a un costo de US \$12 millones para manejar carga general y contenedores, fue inaugurado el 16 de mayo de 1997. El terminal de Chiriquí Grande cuenta con un muelle de 600 pies de largo por 80 de ancho y calado de hasta 36 pies. Además, dispone de un patio con capacidad y facilidades para alojar 330 contenedores refrigerados, así como depósitos para carga suelta y silos para el almacenaje de carga a granel.

El complejo cuenta con equipo para el manejo de carga y servicio de seguridad. Se comunica con el terminal de Charco Azul por una moderna carretera de 97 kilómetros. El terminal sirve a los agricultores y ganaderos de la productiva región de Chiriquí, fronteriza con Costa Rica, y a otras zonas productoras al occidente de Panamá. Además, representa una opción ventajosa para los productores bananeros de Costa Rica que utilizan el puente seco de 500 kilómetros hasta el terminal Atlántico.

**d) Puertos Fruteros.**

**d.1) Puerto de Almirante.**

El puerto de Almirante se encuentra ubicado en la Ensenada de Ambrosio, en el sector occidental de la Bahía de Almirante, justo al extremo noroeste del litoral Atlántico de la provincia de Bocas del Toro, a unos 30 kilómetros de la frontera con Costa Rica. Está ubicado geográficamente en los 9°7'10" de latitud norte y 82°28'52" de longitud oeste.

El puerto de Almirante tiene un muelle espigonal para atender naves dedicadas al embarque de bananos, el cual es servido por el sistema ferroviario que lo conecta con las plantaciones bananeras.

La actividad predominante es el comercio exterior de bananos, principalmente, fertilizantes y puré de banano.

Las instalaciones portuarias y la actividad de exportación bananera están bajo la responsabilidad de la transnacional United Brands Company, a través de un régimen de concesión.

#### **d.2) Puerto Armuelles.**

Puerto Armuelles está situado en la costa pacífica de Panamá, en la Bahía de Charco Azul, provincia de Chiriquí, a 8°16' de latitud norte y 82°51'25" de longitud oeste.

Para el manejo de carga y el atraque de las naves, el terminal cuenta con un espigón de 137 metros de extensión utilizable. Además, tiene un atracadero de 30 metros de longitud en el lado sudoeste que sirve a embarcaciones pequeñas.

El terminal es servido hasta el final del espigón por la línea ferroviaria. Las principales mercaderías manejadas son bananos, melones y papayas

#### **e) Puertos Pesqueros.**

##### **e.1) Puerto de Vacamonte.**

Ubicado en la costa Pacífica de Panamá, en la península que se conoce como Punta Vacamonte, a escasos 20 kilómetros del sudoeste de la ciudad de Panamá, en el distrito de Arraiján, se encuentra el único complejo pesquero de la República de Panamá. Geográficamente está localizado a 8°51'30" de latitud norte y 79°40' de

longitud oeste.

Los usuarios de este puerto se dedican a la captura, procesamiento y comercialización del atún, camarón y otras especies marinas

Este puerto fue construido en 1978 por el gobierno nacional con la finalidad de aprovechar el potencial pesquero de Panamá, y concentrar en un solo lugar las facilidades para el desarrollo de la actividad pesquera en el litoral Pacífico.

El puerto tiene un rompeolas que se construyó para dar protección a los barcos camaroneros y atuneros que utilizan este terminal. Tiene una extensión de 1,050 metros, lo que le permite abarcar 35 hectáreas de agua

El Puerto de Vacamonte tiene las siguientes infraestructuras:

- Muelle de atún con 6 atracaderos.
- Muelle de pescado fresco con 4 atracaderos.
- Muelle de carga con 8 atracaderos
- Muelle de servicio para naves camaroneras con 12 sitios de atraque.
- Muelle espigonal en forma de "T" para el embarque y desembarque de atún mide 108 metros de largo por 12 5 metros de ancho y puede atender simultáneamente a 6 barcos.
- Muelle marginal que da servicio a la pesca artesanal que mide 92 metros de largo y es utilizado para descarga de pescado
- Dos muelles espigonales son usados para el mantenimiento y servicio



de las naves camaroneras.

- Dos muelles espigonales de 60 metros de largo y 3.50 metros de ancho cada uno son usados para acodar barcos camaroneros. Cuentan con grúas fijas con capacidad de 1.5 toneladas para la descarga del camarón.

Entre los trabajos con que cuenta el puerto está el de astillero, que tiene un área de 18,000 metros cuadrados y dispone de una rampa y un sincroelevador con capacidad para 200 toneladas. El astillero cuenta con camas de reparación con capacidad para atender 20 barcos simultáneamente

El complejo de Vacamonte tiene un frigorífico con capacidad para unas 3,000 toneladas de atún, con tres cámaras frigoríficas de mil toneladas de capacidad cada una. También cuenta con nueve plantas procesadoras de camarones, almacenes para venta de piezas de mecánica, restaurante, y servicio de abastecimiento de naves.

## **f) Puertos de Cabotaje.**

### **f.1) Puerto de Panamá.**

El Puerto de Panamá, conocido también como Muelle Fiscal, está localizado en el litoral Pacífico de la ciudad de Panamá, en los 8°57'15" de latitud norte y 79°32'08" de longitud oeste

Tiene un muelle espigonal con dos atracaderos. Ofrece servicios de faros y

boyas, comunicación y suministro de agua y combustible

**f.2) Puerto de Bocas del Toro.**

Ubicado en la isla de Colón, en el litoral Atlántico de Bocas del Toro, el Puerto de Bocas del Toro se halla en los 9°20'03" de latitud norte y 82°14'27" de longitud oeste.

Cuenta con dos atracaderos con una extensión utilizable de 18.3 metros cada uno. Atiende naves con un tonelaje de registro bruto inferior a las 250 toneladas.

Las naves usuarias cubren las rutas de Chiriquí Grande y Almirante, en Bocas del Toro y Coco Solo Norte en Colón. Atiende carga a granel y autos. Presta servicio de agua, combustible y ayudas a la navegación.

**f.3) Puerto de La Palma.**

El Puerto de La Palma está localizado en el litoral Pacífico de la Provincia del Darién, en los estuarios de los ríos Tuira y Sabanas, ambos desembocando en el Golfo de San Miguel. Está ubicado geográficamente en los 8°24'20" de latitud norte y 78°08'13" de longitud oeste.

El puerto cuenta con un muelle de 39 por 16 metros y garantiza un calado de 3 metros. Además, tiene un cobertizo para la carga.

#### **f.4) Puerto Mutis.**

Puerto Mutis se encuentra ubicado en el Golfo de Montijo, en los 7°55'25" de latitud norte y 81°03'21" de longitud oeste, en el litoral Pacífico de la provincia de Veraguas.

Cuenta con un muelle de madera de tipo marginal, cuya extensión utilizable es de 16 metros, y un muelle de concreto que funciona bajo el régimen de concesión.

El puerto está ubicado en un estero en donde se dan las variaciones típicas de las mareas del Océano Pacífico. Cuenta con modernas ayudas a la navegación.

Además de servir al comercio de cabotaje, transporte de productos agrícolas de las islas de Coiba, Cébaco y Gobernador, este puerto también sirve a la pesca artesanal.

### **3. EFECTOS ECONÓMICOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS ESTATALES.<sup>3</sup>**

Con la privatización de los puertos estatales, el año 1997 presentó una extraordinaria dinámica, generando un fuerte incremento de la inversión por los operadores privados y la expansión de sus operaciones. La privatización de los puertos ha permitido la modernización de los mismos, introduciendo competencia,

---

<sup>3</sup> Ministerio de Planificación y Política Económica (1997)

modernización de las instalaciones, aumentos en el grado de eficiencia y disminución de los costos. La actividad portuaria va a tener, en unos años, tanto o más personal empleado que el que tenía la Autoridad Portuaria Nacional, pero ahora manejando un volumen de carga varias veces mayor, lo que muestra substanciales aumentos de productividad.

El aumento de las operaciones portuarias se concentra en el transbordo de automóviles y contenedores, que es el desarrollo concreto del concepto *Panamá Centropuerto*. El número de contenedores de transbordo, que era de 12,655 TEU's en 1994, ha llegado a ser de 399,330 en 1997, y se espera llegue a un millón de TEU's para el año 2000.

La empresa Manzanillo International Terminal (Coco Solo Sur), empresa organizada por un empresario local, inició el proceso de operación de puertos privados en Panamá, invirtiendo un total de B/.210.0 millones en infraestructura y equipo portuario. En la actualidad, está completando una expansión de sus facilidades que la ha llevado a operar ocho grúas de pórtico.

Actualmente, la empresa emplea 670 personas. El terminal portuario de Manzanillo registró un crecimiento del 63.5% en 1997, manejando 359,632 contenedores. El 60% de la carga manejada en el puerto es de transbordo (contenedores que bajan para ser entregados a otros barcos y no tienen carga destinada a Panamá), el 10% carga local y el resto, es carga destinada a Zona Libre de Colón. El aumento de la actividad es producto de la contenerización de la carga

en Sur América y del auge económico de la región. La empresa incluye operaciones de reparación de contenedores y consolidación de carga, que están en expansión

En los puertos de Balboa y Cristóbal, ahora operados por Panama Ports Company (Hutchison Port Holdings Group), se manejaron, en 1997, un total de 104,000 contenedores, de los cuales un 55% fueron de transbordo. A su vez, se manejaron 40,000 vehículos, primordialmente para transbordo, un aumento del 50% con respecto a 1996. En la actualidad, Panama Port Company emplea 450 personas.

La empresa empezó a principios de 1998 la primera fase de las inversiones programadas para la modernización del puerto de Balboa, con un costo estimado de B/.100.0 millones. Las obras incluyen la construcción de un terminal especializado en el movimiento de contenedores que estará en operación a finales de 1998. Estas obras contemplan la construcción de 350 metros de muelle de gran calado y 8.4 hectáreas de patio para almacenaje de contenedores, equipado con tres grúas de pórticos post panamax y siete grúas de pórticos de patio.

Una tercera empresa privada, Colón Container Terminal (Evergreen), ubicada en Coco Solo Norte, construyó el puerto y empezó operaciones en noviembre de 1997. Esta empresa, había retirado sus operaciones en Panamá hace algunos años. Actualmente, está en el proceso de reiniciar en Panamá las operaciones que realiza en el área del Caribe (Jamaica), por lo que es también un puerto de transbordo. La empresa tiene un programa de inversiones de más de B/.100 millones, que incluyen cuatro grúas de pórtico ya en operación.

Un cuarto puerto privado-público es el de la empresa Petroterminal de Panamá, que empezó operaciones en 1997, reconvirtiendo facilidades diseñadas originalmente para el manejo de petróleo. La carga manejada es para la región de Chiriquí y las provincias centrales, pero la empresa tiene intenciones de hacer transbordo de carga desde y hacia Costa Rica.

La modernización y privatización de los puertos ha expandido sustancialmente la capacidad de manejo de contenedores. Hace unos pocos años, había en Panamá sólo dos grúas de pórtico, ya para principios de 1998 hay catorce grúas, más del doble que en el puerto de Buenos Aires. El manejo privado de los puertos ha reducido los costos de manejo de carga a los usuarios; a su vez, ha existido una reducción de costos para las firmas navieras y una reducción de los precios de la carga a Panamá, dada la mayor competencia internacional entre las navieras. Esto ha significado una baja en los costos de flete de B/4,200 a B/ 2,200 para un contenedor de 40 pies, y además menores costos en puerto.

#### **4. PRIVATIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.**

La privatización de los servicios en los puertos forma parte del programa económico del Gobierno. La APN inició la privatización de algunos servicios a través de la concesión de los muelles que son utilizados por los barcos de crucero (de turismo). Estas terminales estarán ubicadas en la parte norte del Muelle 18, en el terminal de Balboa, y en el Muelle 8, del terminal de Cristóbal. Los terminales

contaran con tiendas de curiosidades y especialidades, almacenes libres de impuestos, cafeterías y restaurantes.

Actualmente, ya se dio la privatización de los puertos de Balboa y Cristóbal a la empresa Hutchinson (Panama Ports)

Luego de visitar estas terminales, y dependiendo del itinerario, los pasajeros tomarán el bus o tren que los llevarán al puerto de destino, donde harán visitas a sitios de interés turístico. También se realizó la privatización del servicio de lanchas o los taxis acuáticos en el Puerto de Cristóbal y Balboa.

## **5. PROYECTOS DE INVERSIÓN.**

Se destinarán más de US\$ 7 millones para dragar los puertos de Balboa, Cristóbal, Vacamonte y Coco Solo Norte con miras a ofrecer mayor seguridad y servicio a las naves que arriben en estos terminales marítimos. El proyecto consistirá en la remoción de unos 2.5 millones de toneladas de sedimentos depositados en canales, dársenas de maniobras, dársenas internas y en los frentes de atraques de los muelles de los puertos ya mencionados. El proyecto contempla también el suministro de mano de obra, equipos, transporte, instalaciones, dirección, servicios, facilidades y todo el trabajo necesario para las obras de dragado de mantenimiento de profundidad en dichos puertos y el retiro de 20 toneladas de chatarras en Coco Solo Norte.

Varias empresas internacionales han expresado su interés en invertir en la isla Telfers, cerca del Puerto de Cristóbal para construir una terminal de contenedores. Esta área actualmente está considerada bajo los Tratados Torrijos Carter como un área de funcionamiento del Canal y la Comisión del Canal debe aprobar cualquier solicitud para su uso. Los proyectos y conversaciones de las empresas estarían en capacidad de construir facilidades para barcos PANAMAX de hasta 350 metros de largo y calado de 14 metros, y un muelle menor para servicio alimentador (feeder) y barcos cruceros, que atenderán naves de hasta 200 metros de largo y 10 metros de calado. Otras inversiones adicionales a la construcción de los terminales, incluyen la compra de grúas y montacargas para el manejo de contenedores, edificios para manejar carga sueltas, computadoras, oficinas y entretenimiento del personal que laborará en el centropuerto. Las empresas esperan manejar entre 75,000 y 100,000 contenedores anuales.

## **6. NAVES DE SERVICIO DE CABOTAJE.**

Son aquellas que prestan el servicio de comercio o tráfico marítimo costero, dentro de las aguas de jurisdicción panameña.

Generalmente, en nuestra investigación, nos referiremos así al servicio que se da en el Muelle Fiscal de Panamá, el Puerto de La Palma en Darién, ya que es en estos puertos donde se da casi el 90% de esta práctica.



## **7. NAVES DE SERVICIO DE PESCA**

El país cuenta con una flota pesquera estimada en 10,000 barcos de pesca artesanal, y una flota camaronera y bolichera compuesta por 320 unidades.

### **a) Sector Pesquero.**

Los productos pesqueros, tales como los camarones, los pescados, las langostas, la harina y el aceite de pescado constituyen algunas de las principales exportaciones de Panamá. De éstos, el más importante es el camarón, que también se encuentra entre los cinco productos principales de exportación. El cultivo del camarón en estanque es un rubro que ha comenzado a captar el interés de los inversionistas, al punto que a través de esfuerzos locales se han desarrollado hasta tecnologías propias que se han exportado a otros países que cultivan el camarón.

### **b) Potencial Marino.**

Panamá tiene un gran potencial para el desarrollo de los recursos marinos.

Entre los elementos naturales con que el país cuenta están los siguientes:

Un total de 2,800 km de costas, donde existen grandes estuarios, principalmente en la costa Pacífica, y predominan los manglares que constituyen el habitat natural para la reproducción de muchas especies.

- La plataforma continental es rica en recursos marinos y se extiende en el lado pacífico hasta las 90 millas náuticas, representando para este océano el 35% del total de la plataforma de todo el contexto centroamericano.
- En el Golfo de Panamá, se da el proceso de afloramiento, el cual consiste en el levantamiento de los nutrientes del fondo del mar hacia la superficie, fertilizando las aguas y brindando alimentos a las diversas especies en su primera etapa de desarrollo.
- El mar territorial, sujeto a la explotación pesquera, se extiende hasta las 12 millas náuticas
- El país posee más de 14,500 hectáreas de tierras aptas para el desarrollo de la acuicultura. De estas, sólo el 29% (4,251 hectáreas) han sido explotadas.
- Actualmente, el 97% de los desembarques de los recursos marinos son extraídos del Océano Pacífico, cuya plataforma continental es mucho más productiva que la plataforma continental del Océano Atlántico. De los productos más sobreexplotados, el camarón es el principal debido a su alta rentabilidad comercial. En vista de falta de información, no se han explotado especies marinas más allá de la plataforma continental.

Con el fin de fomentar el procesamiento, el almacenamiento y la comercialización de camarones y de otras especies marinas en escala industrial con miras a la exportación, el Gobierno Nacional construyó el Puerto de Vacamonte en Arraján, Provincia de Panamá. Este puerto contiene infraestructuras apropiadas para las operaciones industriales de. (1) transformación en harina y aceite, (2) enlatado; (3) empaque; y (4) congelamiento de camarones y otras especies marinas. El Decreto No. 12 de 1991 señalaba que todas las empresas en la Provincia de Panamá dedicadas a las actividades antes mencionadas, debían ubicar sus instalaciones dentro del área del Puerto de Vacamonte.

**c) Producción Pesquera.<sup>4</sup>**

En 1991, Panamá produjo 116,746 toneladas métricas de productos pesqueros, lo cual constituyó un incremento del 14.3% con relación a la producción del año anterior. Sin embargo, la producción pesquera en 1989 alcanzó 157,795 toneladas métricas (T.M.).

Por tipo de actividad pesquera, la pesca para uso industrial constituye la principal, ya que 101,840 T.M. se dedican al procesamiento de anchovetas y arenque para la producción de aceite y harina de pescado y 6,464 T.M. a la pesca de crustáceos (camarones). Le siguen en importancia, la pesca artesanal con 6,781

---

<sup>4</sup> World Trade Center - Panamá (1993)

T.M., la pesca de cultivo de crustáceos con 1,030 T.M. y la pesca incidental con 631 T.M. De acuerdo con el tipo de especie, se produjeron 108,271 T.M. de peces, ya sea para uso industrial (94%) o para consumo fresco (6%) , 8,077 T.M. de crustáceos, compuestos de 7,694 T.M. de camarones y 383 T.M.; 398 toneladas T.M. de moluscos, constituidos por almejas, conchuelas, ostras, mejillones, pulpos, calamares y caracoles.

**d) Exportaciones Pesqueras.<sup>5</sup>**

En 1991, las exportaciones de productos pesqueros ascendieron a US\$ 74.7 millones, representando un 21.8% del total de las exportaciones del país. Las exportaciones pesqueras tuvieron un crecimiento del 13.3% en comparación con 1990 cuando alcanzaron US\$65.9 millones. Este incremento en las exportaciones de productos pesqueros se dio después de la disminución de 1990 comparada con 1989 cuando las exportaciones alcanzaban US\$90.5 millones, representando el 30.4% del total de exportaciones del país. El mejor año de exportaciones de productos pesqueros se dio después de la disminución alcanzaron US\$90.5 millones, representando el 30.4% del total de exportaciones del país. El mejor año de exportaciones de productos pesqueros tuvo lugar en 1987 cuando se alcanzó US\$115.5 millones, representando el 34.1% del total de las exportaciones.

---

<sup>5</sup> World Trade Center - Panamá (1993)

Los principales productos pesqueros son. camarones, pescados, harina y aceite de pescado, langostas, sardina enlatada y otros productos, tales como conchuela, almeja, calamar, aleta y buche de pescado y pescados vivos para acuarios. Los principales países a los cuales Panamá exporta estos productos son; Estados Unidos, Canadá, España, Francia, Italia, Países Bajos, Guatemala, Nicaragua, Honduras, Dinamarca, Puerto Rico, El Salvador, México, Curazao, Hong Kong y la Zona Libre de Colón.

El principal producto pesquero exportado es el camarón, el cual alcanzó exportaciones en 1991 por un total de US\$ 50.6 millones y constituyó el 67.8% de las exportaciones de productos pesqueros. El principal mercado de este producto es Estados Unidos (US\$ 44.7 millones), seguido de España (US\$ 4.3 millones), Canadá (US\$1.1), Francia e Italia. Durante 1991 y parte de 1992, los precios en el mercado internacional se deprimieron debido a que los japoneses penetraron el mercado de Estados Unidos, con la variedad de camarón "Tigre Negro" y a la fuerte depresión norteamericana. Sin embargo, después de levantarse la veda en 1992, unos 280 barcos salieron a pescar. La industria camaronesa genera unos 3,500 empleos permanentes y 700 empleos temporales. Algunos de los principales problemas que afectan la actividad camaronesa son el exceso de barcos industriales, la tala de manglares, la proliferación de tajos en los ríos y el exceso de botes tramalleros, la sobreexplotación, la captura indiscriminada de larvas y la violación al periodo de veda.

En el período de enero a julio de 1992, los desembarques del camarón blanco, especie de mayor importancia económica por su alto valor comercial y el de mayor volumen de pesca, ascendieron a 1.437 millones de libras comparadas con las 1.280 millones de libras en el mismo período de 1991, es decir, lograron un crecimiento de 12.2%. El camarón rojo incrementó 35.9% al desembarcarse 1.635 millones de libras en comparación con 1.203 millones en el mismo período de 1991. Los desembarques del camarón tití aumentaron 2.31% mientras que los del camarón carabalí permanecieron igual. Durante este período se logró un aumento de 634,752 libras, lo cual es significativo, debido a que los desembarques del camarón blanco habían descendido de 4.2 millones de libras en 1981 a 2.1 millones de lb. en 1991.

Para enfrentar parte de estos problemas, el Gobierno Nacional establece reglamentaciones sobre el período de veda (generalmente de dos meses) para las embarcaciones industriales, las áreas de prohibición de pesca, el uso de redes con orificio de tres pulgadas para impedir la captura de camarones pequeños y la exportación de larvas salvajes. En 1991 se aumentaron 19 días de veda y en 1992 se aumentaron 27 días, además de los dos meses tradicionales que se aplican desde 1974. Los pescadores artesanales se oponen a las vedas rigurosas impuestas y las restricciones de ciertos artefactos de pesca porque consideran que las disposiciones los privan de su única fuente de ingresos. Se hace necesario el reordenamiento pesquero y la concientización de la captura del camarón, ya que este producto representa el segundo rubro de exportación después del banano.

### **CAPÍTULO III**

#### **CONTROL TÉCNICO DE LA FLOTA MARÍTIMA EN AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS**

##### **1. COMENTARIOS DE LA REGLAMENTACIÓN EXISTENTE EN EMBARCACIONES DE PLACER.**

El Registro Marítimo de la República de Panamá ha sido a través de toda su historia muy popular en lo que se refiere a los yates o embarcaciones de recreo como lo demuestra el hecho de que a finales de la década de los setenta, se mantenían registradas más de tres mil embarcaciones de este tipo.

La gran cantidad de yates registrados así como un inadecuado control de su documentación y de sus actividades afectaron negativamente la imagen de seriedad que el registro panameño trata de imprimir a los asuntos relacionados con su marina mercante. Esto trajo como consecuencia que en 1979 se dictasen medidas tendientes a restringir el registro en Panamá de las embarcaciones de recreo.

Las medidas adoptadas en 1979, aparte de encarecer el registro y permanencia de los yates bajo la bandera panameña, limitaron en tamaño las embarcaciones que podían registrarse. Así, en los años sucesivos y hasta que la medida fue dejada sin efecto en 1989, sólo fue posible registrar en Panamá los yates y embarcaciones de placer que tuviesen como mínimo 20 metros de eslora o 50 toneladas de registro bruto.

Aunado a las medidas arriba citadas, se promulgó el 30 de mayo de 1984 el Decreto No. 18 por medio del cual se adoptó el Reglamento de Seguridad para Naves de Recreo inscritas en la Marina Mercante de Panamá. Este reglamento de seguridad se aplica a todos los yates o embarcaciones de recreo que tengan más de 6 metros de eslora.

El citado Reglamento tiene como propósito garantizar que los yates o naves de recreo de registro panameño de más de 6 metros de eslora estén contruidos, equipados e inspeccionados de acuerdo con las más altas normas de seguridad en el mar. Aunque el reglamento incorpora todos los requisitos de seguridad que establece la práctica moderna, es además flexible y de fácil cumplimiento por los dueños u operadores de naves de recreo verdaderamente preocupados por los aspectos de seguridad de la navegación.

El reglamento establece la expedición de un Certificado de Seguridad para Naves de Recreo el cual, debe ser renovado anualmente. Para la obtención del certificado, las embarcaciones de recreo deberán someterse a una inspección reglamentaria por parte de la Administración o alguna de las entidades reconocidas por la Administración para este propósito.

En 1989, habiendo alcanzado el registro panameño un sitial preferencial en el escalafón mundial tanto en lo que se refiere tanto al tamaño de la flota como al control de la seguridad en el mar y prevención de la contaminación, se dictaron medidas para incentivar nuevamente el registro de yates en Panamá



El Decreto Ley No 17 del 26 de octubre de 1989 permitió nuevamente el registro de embarcaciones de recreo de cualquier tamaño y adoptó tarifas de registro sumamente atractivas para este tipo de embarcaciones.

Mediante el Decreto No. 18 del 30 de mayo de 1984 se aprueba el Reglamento para las naves de recreo inscritas en la Marna Mercante de la República de Panamá. Este Reglamento contiene los requisitos técnicos exigidos a las embarcaciones de placer de 6 metros de eslora en adelante, sin hacer distinción del tipo de navegación que realizan, por lo tanto el mismo debe ser aplicado a las naves que operan dentro de las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, tal y como se indica en el Artículo I:

***"ARTICULO I***

***PROPOSITO***· *El propósito de esta reglamentación es el de asegurar que todas las naves de recreo inscritas en la República de Panamá, estén construidas, equipadas e inspeccionadas de acuerdo con las más altas normas de seguridad en el mar "*

En el reglamento podemos observar que se listan una serie de requisitos técnicos y dispositivos de seguridad necesarios a las distintas embarcaciones de acuerdo a su eslora, tipo de embarcación, tal y como se definen el mismo reglamento y el área de navegación el cual está delimitado en viajes hasta 20 millas de la costa más cercana, viajes más allá de 20 millas de la costa más cercana y viajes más allá de 30 millas de la costa más cercana.

El reglamento exige que los dispositivos de seguridad provistos a bordo deben ser “de tipo aprobado”, y esto se define claramente en el párrafo

l) del Artículo II:

*“l) APROBADO significa autorizado o reconocido por.*

*a) la República de Panamá*

*b) las Administraciones tradicionalmente marítimas que son miembros de la OMI y que tienen estipulaciones para la aprobación de tipos de equipo*

*c) Organizaciones reconocidas por la República de Panamá.”*

Lo relacionado a las inspecciones y reconocimientos de estas embarcaciones está contemplado en el Artículo VIII del reglamento:

*“ARTICULO VIII*

***RECONOCIMIENTOS, INSPECCIONES Y CERTIFICACION:***

- a) La inspección de yates se llevará a cabo anualmente por los inspectores del Gobierno. El reconocimiento será tal que se asegurará que la estructura de toda nave, se ajuste a los requisitos de este reglamento. Se extenderá un certificado de cumplimiento de estas reglas.*
- b) La D.G.C N , podrá designar para las inspecciones de las naves, ya sea a inspectores nombrados para ese propósito, o a organizaciones reconocidas ”*

A pesar de lo expuesto en el Artículo VIII del Decreto No.18 del 30 de mayo de 1984, al realizar nuestro recorrido en los distintos clubes de yates del área (Club de Yates y Pesca, Club de Yates de Amador, Club de Yates de Diablo y Club de Yates de Colón) encontramos un número considerable de embarcaciones de eslora

igual o superior a los 6 metros que deben cumplir con este reglamento de seguridad, pero ninguna de estas embarcaciones contaba con el correspondiente certificado de inspección requerido por el reglamento, lo que deja de manifiesto que no se están llevando a cabo las inspecciones exigidas en el reglamento por parte de la Administración Marítima (SECNAVES), y si se ha delegado esta función a organizaciones reconocidas, no se cuenta con los medios de persuasión adecuados para efectuar las mismas satisfactoriamente. Esto se debe a que el “Certificado de Inspección” no es exigido por las autoridades como requisito previo a la expedición de los consentimientos de zarpe, o para la tramitación de documentación de las embarcaciones

Ninguno de los dueños de embarcaciones de placer entrevistados tenía conocimiento de la existencia de este reglamento lo que pone de manifiesto la falta de divulgación por parte de la Administración, y algunos yates que se dedican a alguna actividad comercial como lo son paseos o tours, cuentan con un certificado de inspección basado en el Decreto No. 61 del 23 de octubre de 1979 el cual no consideramos que reúne los requisitos para este tipo de embarcaciones ya que el reglamento para embarcaciones de recreo es mucho más extenso en su contenido.

Sin embargo, y pese a que no se llevan a cabo las inspecciones reglamentarias y no contar los yates con el certificado de inspección, observamos que las condiciones generales del casco, equipo de navegación y seguridad a bordo de las naves de recreo son adecuados para el servicio a que se dedican, y sus estándares son

superiores a los de las naves de cabotaje que realizan actividades comerciales de transporte de carga y pasajeros o a la pesca.

A continuación exponemos algunas recomendaciones para paliar en algo la falta de legislación apropiada en las naves que hacen sus faenas en las aguas jurisdiccionales panameñas.

## 2. ALGUNAS RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN EN LAS AGUAS JURISDICCIONALES PANAMEÑAS POR NAVES DE CABOTAJE Y PESCA.<sup>(6)</sup>

X Definición de "Contaminación de las Aguas" Adoptada por las Naciones Unidas: Es la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o energía dentro del medio ambiente acuático, que produzca efectos deletéreos, o daños a los recursos vivos, riesgo a la salud humana, amenaza a las actividades acuáticas incluyendo la pesca, perjuicio o deterioro de la calidad de las aguas y reducción de las actividades recreativas.

El medio acuático y su protección respecto a la amenaza de contaminación han llegado a configurar cuestiones de gran interés para la comunidad internacional, signo elocuente de ello es el creciente sentimiento universal de incitar a la acción para prevenir y combatir la contaminación de las aguas.

(6) MARPOL 73/78 Consolidated Edition, 1991 (1992)

La gravedad de este problema radica en que afecta a las condiciones de vida del género humano, toda vez que los deletéreos efectos contaminantes son perjudiciales a la calidad de las aguas, a la flora y fauna acuática y amenaza seriamente el equilibrio ecológico.

De allí entonces, el insoslayable imperativo de proseguir en la permanente adopción de medidas que propenden a la preservación de las aguas.

Atento a la evolución operada en el campo de la reglamentación Internacional, respecto de la incorporación de normas preventivas tendientes a disminuir las posibilidades de contaminación por parte de los buques, que fueran plasmadas en el Convenio Internacional MARPOL 73/78, se impulsó la actualización de la normativa nacional.

Esta reglamentación, trata entre otras, la contaminación producida por Hidrocarburos, Aguas Sucias y Basuras, respectivamente, entendiéndose por:

**Hidrocarburos:** El petróleo en todas sus manifestaciones, combustibles, lubricantes y sus residuos.

**Aguas Sucias:** Desagues y otros residuos procedentes de cualquier tipo de inodoros, urinarios y retretes, lavabos, lavaderos y otras aguas residuales.

**Basuras:** A los materiales plásticos, incluyendo la cobullería, fibras sintéticas y bolsas de polietileno, tablas y forros de estiba y materiales de embalaje, restos de comidas, productos de papel, trapos, vidrios, metales, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estilo.

**a) Equipamiento (Equipos, Dispositivos y Sistemas).**

- 1) Dispositivo de vigilancia y control de descarga de hidrocarburos aprobado por la Administración Marítima de Panamá para aguas provenientes de sentina, provisto de un contador que de un registro continuo del contenido de hidrocarburos en partes por millón. Estará concebido para garantizar que toda descarga de mezclas oleosas se detenga automáticamente cuando el contenido de hidrocarburo del afluente exceda las 15 PPM
- 2) El equipo separador de agua e hidrocarburo, deberá también garantizar que el contenido sea inferior a 15 PPM para poder descargar.

**b) Prevención de la Contaminación por Aguas Sucias.**

Teniendo en cuenta las características especiales que para la aplicación de este Capítulo poseen las embarcaciones deportivas, la Administración Marítima de Panamá oportunamente debe establecer el régimen de descarga y el equipamiento obligatorio para las mismas.

**c) Prevención de la Contaminación por Basuras.**

- 1) Se prohíbe echar al mar toda materia plástica incluyendo la cobullería

y redes de pesca de fibras sintéticas y bolsas de plástico para basura.

- 2) Las basuras que se indican a continuación se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo a menor distancia de la que para cada cosa se indica.

Cuando las basuras se encuentran mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga, se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

- 1). Las tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar se echarán a más de 25 millas de la tierra más próxima.
- 2). Los restos de comida y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho por el estilo, se echarán a más de 12 millas de la tierra más próxima.
- 3). Los restos de comidas y todas las demás basuras, incluidos en el punto 2 anterior podrán ser echadas al mar, a más de 3 millas de la tierra más próxima siempre que hayan pasado previamente por un desmenuzador o triturador y que sea capaz de pasar por una malla con agujeros de no más de 25 milímetros.

**d) Régimen Operativo de Descarga en Navegación Fluvial y de Interior de Puertos.**

- 1) Se prohíbe la descarga de basuras en las aguas fluviales y de interior de puertos.
- 2) La descarga de basuras, deberá efectuarse en las instalaciones o servicios de recepción debiendo conservarse a bordo para tal fin. En los puertos donde no existan estas instalaciones, se utilizarán sistemas alternos que aseguren la no contaminación de las aguas, tal como la incineración de las basuras.
- 3) Las embarcaciones que efectúen navegación en aguas interiores (fluviales o lacustres), de tal modo que el alejamiento entre los distintos puertos de su ruta les impida conservar a bordo los restos de víveres sin peligro de putrefacción podrán arrojar al agua dicha basura si previamente es desmenuzada por un triturador que satisfaga las especificaciones establecidas.

**3. RECOMENDACIONES A TENER EN CUENTA POR TODOS AQUELLOS POSEEDORES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE PLACER PARA COLABORAR EN LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS.**

Para prevenir esta contaminación, la reglamentación contiene dos elementos



fundamentales: el régimen operativo de descarga autorizado y el equipamiento (acorde al tonelaje de arqueado total (T.A.T.) que deban poseer las embarcaciones para poder efectuar esas descargas, dependiendo, ambas de la navegación que se realiza, es decir, si la misma es marítima o fluvial, lacustre y de interior de puertos

- 1) Cuando se realice un cambio de aceite en el motor de la embarcación, no arrojar el aceite en desuso al agua.
- 2) No arrojar bolsas de polietileno al agua. Este material no se degrada con el transcurso del tiempo, entre otras cosas, provoca la muerte a peces y anfibios por obstrucciones en sus sistemas digestivos. Por otra parte, estos elementos así como trozos de cabos sintéticos, suelen atascarse en los ejes de las hélices y tomas de agua de las embarcaciones, provocando importantes averías
- 3) No arrojar a las aguas trapos o estopa con o sin restos de hidrocarburos o vestigios oleosos.
- 4) No arrojar restos de comidas, retenga a bordo los mismos
- 5) Debe asegurarse que el detergente utilizado para el lavado de la vajilla y de otros elementos de la embarcación sea biodegradable.
- 6) Todo lo que sea considerado como basura, no debe ser arrojado a las aguas, mantenerlo a bordo.

*Importante.* Para poder cumplir con estas recomendaciones y las normas

vigentes, hay que exigir a los clubes náuticos, que cuenten con las instalaciones necesarias para que se puedan efectuar las descargas en tierra.

**a. Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos**

Si bien las embarcaciones deportivas y de placer no están comprendidas específicamente en este capítulo, si están abarcadas tácitamente cuando en la reglamentación se indica que para todas las embarcaciones que no cumplan con los regímenes de descarga, equipamiento y de Diseño (verificados por la **Autoridad Marítima de Panamá**). Rige la prohibición de efectuar descargas a las aguas, por lo que deberán retener los residuos oleosos a bordo para descargarlos en tierra en instalaciones adecuadas.

Teniendo en cuenta las características que presentan la mayoría de las embarcaciones deportivas, resultaría excesivo requerir que las mismas instalaran a bordo la totalidad del equipamiento utilizado para prevenir la contaminación de las aguas en sus distintas manifestaciones. No obstante ello, algunas de estas embarcaciones, por su tamaño, modalidad de navegación, cantidad de tripulantes que transporta, arribos a puertos distantes, etc. pueden desear adecuar dichas embarcaciones a la reglamentación general vigente sobre el tema, razón por la cual seguidamente se detallan los regímenes de descarga y equipamiento respectivos a saber:

**b. Régimen Operativo de Descarga, en Navegación Marítima.**

- 1). Que el contenido de hidrocarburos de la descarga sea inferior a 15 partes por millón (PPM- 15 partes de hidrocarburos en 1,000,000 de agua).
- 2). Que tenga en funcionamiento un dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, equipo de separación de agua e hidrocarburos o sistema de filtración de hidrocarburos.

**c. Régimen Operativo de Descarga en Navegación Fluvial y de Interior de Puertos.**

- 1). Se prohíbe la descarga de hidrocarburos y mezcla cuyo contenido exceda de 15 partes por millón (PPM) en las aguas fluviales, lacustres e interiores de puertos.
- 2). La descarga de residuos de hidrocarburos y sus mezclas deberán efectuarse en las instalaciones de recepción aptas o en caso que no las hubiere, deberán eliminarse por medios autorizados por SECNAVES que no contaminen el medio ambiente.

**4. RECOMENDACIONES PARA PREVENIR INCENDIOS A BORDO DE EMBARCACIONES DE AGUAS NACIONALES.**

Para evitar cualquier causa posible de incendio o explosión a bordo se recomienda observar las siguientes recomendaciones:

1) Las embarcaciones que por su tipo de propulsión utilicen combustible liviano (gasolina), cualquier pérdida del líquido combustible produce gases inflamables que al ser mezclados con el aire dan una mezcla explosiva. Ésta, en presencia de una chispa, entra en combustión violenta, provocando una explosión y posterior incendio, lo que coloca al navegante en una situación difícil e incontrolable.

2) Los tanques de gas, provocan un efecto similar máxime si son ubicadas en la sentina, en donde una pérdida puede producir resultados semejantes a los ya descritos.

3) Tomar en cuenta que los tanques de gas envasado no deben colocarse en la sentina. Deben estar sobre cubierta y bien ventiladas.

4) Verificar periódicamente que no existan filtraciones o goteras de tanques, filtros, tuberías y demás elementos componentes del sistema de combustibles, por lo general, al llegar a la embarcación. Si se ve combustible en el fondo de la sentina, verificar todo el sistema, hasta encontrar la pérdida, previamente se deberá ventilar el lugar.

5) En embarcaciones que han quedado fondeadas en embarcadero por largos períodos de tiempo, se deberá ventilar la misma antes de encender cualquier

artefacto eléctrico o mecánico, sobre todo en aquellas embarcaciones que además de estar cerradas poseen capas protectoras contra la intemperie (insulación).

La ventilación es muy importante, los gases combustibles son más pesados que el aire, razón por la cual es normal que permanezcan en el fondo de la embarcación, requiriendo un activo desalojo del mismo.

6) Al cargar combustible en una embarcación, deberán evitarse los derrames hacia el exterior, para no contaminar el agua, y hacia el interior para que el derrame no produzca peligro de explosión o incendio, si esto ocurriera se deberá modificar las bocas de carga.

Se deberá verificar que los venteos de los tanques de combustibles no derramen hacia el interior de la embarcación los gases expulsados durante la carga, debiendo modificar su ubicación si así ocurriera.

7) Verificar que las aspiraciones, venteos, arrestallamas y el sistema de achique de sentina funcionen correctamente y se encuentren libres de obstrucciones.

8) El sedimento que quede en el fondo del tanque de combustibles deberá ser extraído periódicamente.

9) Se deberá evitar la utilización de gasolina o combustibles livianos para trabajos de limpieza.

10) Los trapos o estopas embebidas con grasas o combustibles son muy peligrosos, especialmente en zonas próximas a puntos de elevada temperatura como son motores, tubería de escape, horno de cocina, el sol. etc.

11) Se deberá verificar que exista una correcta aislación térmica de los tubos de escape de los motores, y que se encuentren debidamente alejados de los tanques de combustible.

La tubería de escape y sus uniones al motor están sujetas a posibles corrosiones y/o pérdidas por lo que deberá verificarse periódicamente a fin de evitar fuga de gases y/o chispas.

12) Procurar contar con el empleo de múltiples de escapes refrigerados por agua de refrigeración.

13) Evitar la acumulación de suciedad en el motor y sus accesorios, por acumulación de elementos combustibles.

14) Mantener la instalación eléctrica en correctas condiciones en su aislamiento, protección mecánica y estado de sus conexiones. Se recomienda el uso de fusibles adecuados a cada línea de consumo.

15) Instalar la batería en un lugar con buena ventilación a efectos de remover la mezcla explosiva que se pueda formar durante su carga. Proteger las baterías con cajas antivuelcos.

16) No navegar sin filtros arrestallamas en los venteos.

17) Llamar la atención sobre las precauciones que deben tomar los fumadores cuando embarquen en barcos de vela o motor.

18) El combustible adicional que se carga es mejor almacenarlo en contenedores de plástico pesado aprobados para líquidos inflamables.

19) Las heladeras y estufas, son generalmente dispositivos "no vigilados" por oposición a las cocinas que son dispositivos vigilados. Los primeros tienen una llama piloto permanentemente encendida o bien una bujía incandescente continuamente energizada. Para no correr riesgos a bordo, hay que tener una cámara de combustión sellada que separe el sistema de combustión de la atmósfera a bordo.

20) Cuando se use control de alternador para puentear el regulador de voltaje al cargar la batería, se debe prestar atención al voltímetro para evitar sobrecargas, ya que éstas hacen hervir la batería y se liberan gases explosivos.

Nota: Las recomendaciones propuestas tal vez no cubran todas las prevenciones necesarias de siniestros por explosiones e incendios, pero buscan dar una guía de verificaciones que deben ser tenidas en cuenta por el dueño o responsable de la embarcación.

#### **a) Que hacer cuando hay fuego a bordo**

Un incendio durante la navegación es, sin duda, una experiencia aterradora.

A su alrededor, sus pertenencias, el propio casco de su embarcación comienza a incendiarse y su única escapatoria es el agua. En una palabra: el tripulante o pasajero ha quedado atrapado.

No obstante, éste, a pesar de su desgraciada y frecuente realidad es un cuadro hipotético. Debe recordarse que prácticamente todo incendio es previsible. Aquel que mantenga su embarcación en óptimas condiciones de navegación, lo cual

incluye evidentemente la limpieza de las sentinas y el orden en el almacenamiento del equipo, nunca deberá enfrentarse a ella.

Pero ésto requiere una vigilancia constante; no bien se advierta una circunstancia anormal, que pueda contribuir a la producción de un incendio, la misma ha de ser corregida, en lo posible, definitivamente. A pesar de ésto, los incendios son siempre una posibilidad que, de hecho, se produce. Cada vez que se planee un viaje en una embarcación se debe preveer esta circunstancia. Tal proceder no será pesimista sino realista. De otro modo, cuando un incendio lo sorprenda a bordo, no podrá olvidarlo fácilmente.

Como se decía anteriormente, las condiciones óptimas de navegación incluyen el correcto almacenamiento del equipo de lucha contra incendios. Hay que mantener este equipo siempre a mano y en las condiciones adecuadas de uso. La seguridad de los que van a bordo de la misma embarcación se verán acrecentadas.

El equipo de lucha contra incendios puede estar limitado a un extinguidor y a un balde de achicar. De todos modos, el fácil acceso y buen estado de conservación de los mismos será imprescindible. Hay que recordar que un extinguidor descargado o un balde desfondado pueden resultar la pequeña diferencia entre la extinción definitiva del fuego y . . . el desastre.

Además hay que recordar lo siguiente: las acciones urgentes se basan en reacciones largamente meditadas.

Los principales medios de extinción del fuego son aquellos que se basan en el



enfriamiento o bien la asfixia del fuego o de los materiales combustibles.

El fuego (la combustión para ser más exacto) requiere tanto calor como oxígeno para su supervivencia, mientras que los principales agentes extintores son los secadores químicos, el dióxido de carbono y el humo asfixiante y, hasta cierto punto de combustión, productos refrigerantes.

En los casos de incendios provocados por aceites o petróleo, o bien por sus derivados, los productos extintores han de ser aplicados a la base del fuego.

La combustión de los productos o materiales tales como madera, colchones o mantas pueden ser rápidamente extinguidos mediante la aplicación de un agente refrigerante, como son el agua, soda o hasta con gaseosas. Es por esta razón que un achicador o un simple balde será siempre una pieza imprescindible en el equipo de navegación.

Si el incendio se produjese en un lugar bien determinado, es aconsejable proceder a cerrar tal espacio. La pronta consumición del oxígeno existente provocará la extinción del fuego.

No reabrir las puertas o ventanas mediante cuyo cerrado haya aislado el incendio hasta no tener a mano el equipo extintor.

Si el fuego se declara en el espacio de máquinas, se debe proceder a cerrar el paso del combustible y las aberturas de ventilación, y se debe accionar el aparato extintor fijo, si la embarcación se hallara equipada con el mismo.

Consideramos seguidamente las maniobras a que debe ser sujeta la

embarcación en el caso de que se declarase un incendio a bordo.

Será oportuno iniciar las maniobras tendientes a evitar la proliferación del fuego con la detención de la embarcación.

El movimiento y su consecuente velocidad producen un choque con la masa atmosférica que facilita indudablemente el crecimiento de las llamas. La detención de la embarcación hará cesar en lo posible, el viento que la afecta o cuando menos lo reducirá.

Se recomienda colocar la embarcación de tal forma que ésta quede contra el viento o sea, si el fuego se localiza a popa, dé la proa al viento y si la situación fuera contraria, colocar la popa a favor del viento. Tal acción, reducirá la acción del viento e impulsará el fuego hacia el agua, disminuyendo la posibilidad de su extensión y efectos sobre las personas de la tripulación o los pasajeros.

**b. Acción recomendada.**

Los siguientes pasos son los recomendados, aunque no necesariamente en el orden establecido:

- 1) Dar inmediato aviso a las autoridades (Canal 16 de radio VHF debe estar libre) de la existencia del incendio, indicando su magnitud y la posición de la embarcación. Si pretende avisar luego de intentar en vano extinguir el fuego, ello podría ser imposible.

- 2). Si fuera posible hay que aplicar los agentes extintores:
  - a) Extinguidores;
  - b) Descarga del sistema extintor fijo; o
  - c) Arrojando agua sobre los elementos de madera o sustancias combustiblemente similares;
- 3). Si resulta práctico, se deben arrojar los materiales combustibles por la borda,
- 4). Reducir la acción del viento mediante:
  - a) Maniobrando la embarcación hasta colocarla en contra del viento con respecto al foco de incendio o
  - b) Cerrando los espacios en los que el fuego se localice, con el objeto de "asfixiarlo".
- 5). Realizar los preparativos para el "abandono" de la embarcación:
  - a) Colocándose y haciendo colocar los chalecos salvavidas a quienes lo acompañan a bordo: y
  - b) Avisando de su situación a terceros ya sea mediante medios radiales, ya mediante las señales sonoras o visuales que la reglamentación prescriba para tal caso.

*Advertencia.* Debe tenerse en cuenta que el Canal 16 de radio VHF, es el canal de emergencia mundial y por lo tanto debe mantenerse en silencio y con el mayor respeto. La interferencia en esta frecuencia puede poner en "PELIGRO LA

VIDA DE LAS PERSONAS A BORDO" en casos de un accidente.

## **5. PRIMEROS AUXILIOS.**

El solo hecho de navegar, desafiando a la naturaleza en ríos y mares, puede significar, en más de una oportunidad, que se tenga que resolver en forma rápida y eficaz diversos problemas que se relacionan con la salud, tanto propia como de algunos de los tripulantes.

Es preferible que antes de iniciar una navegación de importancia, fuera de cabos, y que demande unas cuantas singladuras, el responsable de la embarcación tome algunas precauciones respecto de la tripulación que lo acompañará, antes de tener que resolver problemas durante el viaje.

Por lo tanto, es aconsejable que, por ejemplo, los tripulantes sean vacunados contra el tétano, debido al probable peligro de hacerse cortes y heridas. Además resulta prudente que el Patrón cuente con una muy breve historia clínica de la tripulación, en la que conste nombre, edad, grupo sanguíneo, factor Rh, talla, antecedentes sobre alergias, problemas cardíacos o traumáticos, alta o baja presión sanguínea, epilepsia, diabetes y medicación que se administra. No se trata de sumar peso al barco, aunque ínfimo, sino de tener información básica que será de suma utilidad en caso de una consulta radiomédica con profesionales que basarán su diagnóstico considerando la información que se le brinde por medio de la radio.

Las principales causas de enfermedades y accidentes pueden prevenirse tomando medidas apropiadas, recordándole a la tripulación se cuiden de los excesos de exposición al sol, vestir adecuadamente dándole la oportunidad para ello, pensar dos veces la maniobra que se avecina disminuyendo los riesgos de heridas y traumatismos. Asimismo evitar el uso de anillos, cadenas y relojes durante las maniobras, ya que éstos pueden engancharse en alguna parte, con los consiguientes daños personales.

#### **a) Maniobras de Reanimación Cardiorespiratoria**

Estas maniobras no sólo se realizan ante un ataque cardíaco, sino también en ahogados, en los que sufren descargas eléctricas o de rayos, en los asfixiados por humo o gas, en los que ingieren dosis excesivas de drogas o en los que sufran cualquier accidente que de lugar a una fallo cardíaco.

Las maniobras son: Masaje cardíaco externo y Respiración boca a boca.

##### **a.1) Masaje cardíaco externo:**

El método es sencillo de poner en práctica pues se utilizan sólo las manos.

*Técnica.* Coloque al paciente sobre el piso o soporte rígido, boca arriba, incline la cabeza del paciente hacia atrás de modo, que su barbilla se dirija hacia arriba. Colóquese a horcajadas sobre el paciente, ponga la mano derecha sobre el esternón (centro del pecho) y luego la mano izquierda sobre la derecha. Ejercer

presión firmemente hacia abajo hasta hundir el pecho de la víctima de 3 a 4 cm. aproximadamente. Libere la presión rápidamente luego de cada masaje; repita continuamente entre 60 y 80 veces por minuto. No se detenga hasta que el paciente comience a respirar espontáneamente o esté seguro de no poder salvarlo de este modo. (No menos de 30 minutos).

#### **a.2) Respiración Boca a Boca:**

Hay momentos en que, aunque el corazón no se detenga, el paciente ha dejado de respirar. En tales casos también necesita respiración asistida.

*Técnica.* Elimine obstrucciones de la vía respiratoria, coloque al paciente en posición de cúbito dorsal (acostado de espaldas), coloque la barbilla del paciente hacia arriba y sople aire dentro de los pulmones. Para ello no basta con soplar la boca, hay que soplar aire con la fuerza suficiente como para expandir el pecho de la víctima. Evite mantener la boca del paciente totalmente abierta, coloque los labios de la víctima dentro de los suyos a fin de formar un sello hermético. Tape la nariz del paciente durante el procedimiento y continúe hasta que el mismo respire espontáneamente o esté seguro de no poder reanimarlo de este modo. Para un adulto *repítalo de 10 a 15 veces por minuto* (Cada 5 ó 6 segundos) soplando vigorosamente. Para un niño *repítalo 20 veces por minuto* (Cada 3 segundos) haciendo respiraciones suaves.

**SONDA DE CONDUCCIÓN DE AIRE (O DE REVIVIR):** Usted puede obtener fácilmente una sonda plástica de poco costo que puede ser usado para reanimar a adultos o niños sobre tres años de edad. Uno de sus extremos es introducido sobre la lengua de la víctima, el otro extremo sirve como una boquilla para el salvador. Este método permite al salvador evitar el contacto directo para la respiración de boca a boca o de boca a nariz. Usted puede tener una sonda en su casa y otro en su embarcación para un caso de urgencias.

**b) Quemaduras.**

**b.1) Tratamiento local**

- 1) Colocar al paciente sobre sábanas limpias preferentemente estériles.
- 2) Lavar prolijamente con solución antiséptica.
- 3) Eliminar cuidadosamente restos de piel y ampollas y rasurar áreas quemadas.
- 4) Secar la zona con gasa estéril
- 5) Aplicar apósitos medicamentosos (Ejm.: Cicatul)
- 6) Colocar apósitos algodonosos y vendas. La cura debe tener un espesor no menor de 5 cm
- 7) El vendaje no se debe cambiar antes de 3 (tres) días salvo que esté húmedo.

**b.2) Ante un quemado**

Debemos:

- Mantenerlo en reposo.
- Colocarlo en una zona fresca
- Evaluar extensión, profundidad y gravedad.
- Calmar el dolor, reponer líquido y evitar la infección.
- Comunicación radial y evacuación

No debemos hacer:

- No movilizar al enfermo sin evaluar otras lesiones concomitantes con la quemadura.
- No administrar antibióticos.
- No mantener al paciente expuesto al calor.
- No hacer otra cosa de lo expresado aquí.

**c) Consejos Médicos para Navegantes.**

- 1) Verifique el estado de conservación de su botiquín de primeros auxilios. Asegúrese que contenga analgésicos, y antihistamínicos para el mareo.
- 2) Proteja su piel de la exposición solar. Utilice pantalla solar de máxima



protección. Lubrique sus labios con manteca de cacao en forma permanente. Evite el golpe de calor con buena hidratación y ropa adecuada.

- 3) Provéase de la cantidad necesaria de agua potable. Asegúrese de tener pastillas potabilizadoras de agua (cloramina T o halazone). Si navega en aguas saladas no la beba sin desalinizar
- 4) Proteja sus ojos del deslumbramiento solar. Utilice lentes con filtros adecuados.
- 5) En caso de tener que sobrevivir en el agua, evite la fatiga, no trate de nadar si la distancia a la costa es mayor de 1 Km. Señalice su posición con bengalas, colorantes, uso de destellador de señales, y si posee, use la radio.
- 6) Utilice la posición "HELP" para flotar en el agua, que consiste en flexionar los muslos sobre el tronco, ello evita la pérdida de calor  
Con el mismo fin aproxímense los cuerpos de varios náufragos.
- 7) La inmersión prolongada puede producir el llamado "PIE DE INMERSIÓN" con dolor, entumecimiento, hormigueo y calambres.  
Evite el calentamiento rápido. Trátese al afectado con elevación de los pies y con analgésicos.
- 8) Controle el nerviosismo, conserve presencia de ánimo y mantenga confianza en los tripulantes.

**d) Botiquín Mínimo Indispensable.**

A continuación proponemos lo que debería contener un botiquín de primeros auxilios básicos que se debe portar en todo momento en cualquier tipo de embarcación que navegue exclusivamente en las aguas jurisdiccionales panameñas.

- Agua oxigenada
- Alcohol de uso externo
- Alcohol yodado
- Algodón hidrófilo
- Antidiarreico (comprimidos)
- Antignpales (comprimidos)
- Antiinflamatorio - Analgésico (comprimidos)
- Antimicótico (crema)
- Aspirinas (comprimidos)
- Bactericida - Antiséptico - Cicatrizante (apósitos)
- Bicarbonato de sodio
- Bucofaríngeo (comprimidos)
- Comprimidos para mareos, vómitos y vértigos.
- Crema antibiótica
- Gasa esterilizada de 15 x 15 cm.
- Gasa furacinada (para quemados)
- Germicida desinfectante
- Gotas antiespasmódicas
- Gotas oculares descongestivas
- Gotas ópticas antibióticas
- Líquido antipruriginoso - antihistamínico
- Odontálgico antibiótico - analgésico
- Rollo de tela adhesiva
- Tablillas de varias medidas para fracturas.
- Termómetro
- Tijera común y de punta roma
- Tintura de timerosal
- Vendas surtidas

## CONCLUSIONES

1. Mediante la revisión de literatura y entrevistas con personal técnico de la actual Dirección General de Marina Mercante hemos podido determinar que hay una serie de Regulaciones de seguridad para los distintos tipos de embarcaciones dedicadas a la navegación en aguas jurisdiccionales panameñas.
2. En la Resolución N° 603-04-121-ALCN del 5 de abril de 1993, por medio de la cual se establecen los requisitos técnicos para la expedición de Certificados de Seguridad a todas las naves que se dedican al transporte y suministro de hidrocarburos a granel, exclusivamente dentro de las aguas jurisdiccionales, hemos llegado a determinar que sí es efectiva para el propósito para la cual fue creada.

Nuestra conclusión se basa en que al crearse esta Resolución se hace referencia a los principales convenios que en materia de Seguridad Marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino vigentes y que han sido adoptados por la República de Panamá.

Se ha contemplado la aplicación efectiva de los mismos, adaptándolos al tipo de actividad realizado por estas naves que se dedican al suministro de hidrocarburos y sólo realizan viajes muy cortos, que en la mayoría de los casos está limitado a la navegación dentro del límite de los recintos

portuarios, área de fondeadero a ambas entradas del Canal de Panamá y la Refinería Panamá.

Mediante esta Resolución se aprueban una serie de exenciones a estos barcos, ya que la aplicación en pleno de los convenios internacionales ratificados por Panamá es en realidad innecesaria por el tipo de navegación que realizan, ya que la mayor parte de los convenios en mención aplican solamente a naves que realizan viajes internacionales, tal y como se define en dichos Convenios.

3. El Decreto N° 18 del 30 de mayo de 1984, por el cual se aprueba el Reglamento para las naves de recreo inscritas en la Marina Mercante de Panamá, es una Regulación rica en contenido técnico y desarrolla los requisitos exigidos para embarcaciones de 6 metros de eslora en adelante, sin distinción del tipo de navegación que realizan, ya sea servicio internacional o servicio interior.

En los distintos clubes de yates del área encontramos un número considerable de embarcaciones de eslora igual o superior a los 6 metros que deben cumplir con este reglamento de seguridad, pero ninguna de estas embarcaciones contaba con el Certificado de Inspección requerido por el Artículo V del Decreto, lo que deja entrever que no se están llevando a cabo las inspecciones exigidas por el reglamento de parte de la Administración Marítima Nacional. Además, ninguno de los dueños entrevistados tenía

conocimiento de la existencia de este reglamento, lo que pone de manifiesto la falta de divulgación por parte de Secnaves.

4. Los dueños de yates, a pesar que sus naves no son inspeccionadas reglamentariamente y no contar con el Certificado de Inspección, pudimos observar que las condiciones generales del casco, equipo de navegación y seguridad a bordo son adecuados para el servicio a que se dedican, debido que usan sus embarcaciones para paseos, fiestas y pesca deportiva, y en la mayoría de los casos son los dueños, sus familiares y amistades los que utilizan estas embarcaciones, por lo que las mantienen en óptimas condiciones.
5. La Resolución N° 603-04-118-ALCN del 28 de octubre de 1988, por el cual se aprueba el Reglamento de Seguridad para buques de pesca de 24 metros de eslora en adelante, es un reglamento rico en contenido técnico y no se hace referencia en el artículo sobre el ámbito de aplicación si es aplicable a naves de servicio internacional o de cabotaje, por lo que al no estar exentas las naves de servicio interior se les debe aplicar este reglamento.

En los puertos de pesca visitados no encontramos que existieran barcos de pesca mayores de 24 metros de eslora tal y como se define en dicho reglamento.

6. El Decreto N° 61 del 23 de octubre de 1979, establece el servicio de

inspección a las naves nacionales del servicio de navegación marítima dedicadas a actividades en las aguas jurisdiccionales panameñas.

Consideramos que del objeto de nuestro estudio, este es el reglamento de seguridad de mayor importancia, pues aplica a todas las naves nacionales de carga y pasajeros, naves de pesca (hasta 24 metros de eslora) y a las embarcaciones de placer (hasta 6 metros de eslora) dedicadas al servicio de navegación marítima de cabotaje en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

El reglamento en sí, es poco claro en muchas de sus partes, pues deja muchos puntos sujetos a la discreción individual del inspector náutico de turno, y no se establecen algunos parámetros necesarios en el desarrollo del Reglamento.

De acuerdo a nuestra experiencia e información obtenida mediante las entrevistas a Inspectores de Secnaves, no pudimos encontrar documentación alguna que haga referencia a directrices o políticas a seguir por los inspectores al realizar las inspecciones y verificar los puntos mencionados en el Artículo 6.

7. Existe un reglamento que trata sobre el entrenamiento de operadores para embarcaciones dedicadas a la navegación en el servicio de cabotaje de hasta 24 metros de eslora, la Resolución N° 614-532-ALCN del 5 de noviembre de 1980, la cual indica los temas de marnería, navegación, seguridad y otros

puntos que deben estar contenidos en los exámenes para obtener el título de idoneidad o licencia para operar embarcaciones de placer, pero los exámenes no están siendo administrados a las personas que solicitan estas licencias.

8. El personal con que cuenta la Dirección General de Marina Mercante está debidamente calificado y entrenado para realizar las inspecciones e implementar las normas de seguridad, pero el número de inspectores es muy reducido para la cantidad de funciones que se le otorgan, ya que dedican gran parte de su esfuerzo a la flota mercante internacional, incluyendo la evaluación de las licencias para oficiales provenientes de todo el mundo por medio de los consulados privados de Marina Mercante.
9. En la práctica no se mantiene un registro adecuado de las embarcaciones objeto del presente estudio por parte de la Dirección de Marina Mercante.
10. Las embarcaciones objeto de nuestra investigación se encuentran operando principalmente en las costas del Océano Pacífico y en menor escala en las costas del Caribe debido a que la mayor concentración de la actividad pesquera se realiza a lo largo de la plataforma continental del Pacífico. Además, para el transporte de carga y pasajeros tenemos que las principales rutas domésticas son las siguientes

Panamá – Darién

Panamá – Islas de Taboga y otras islas del Archipiélago de Las Perlas.

Colón – San Blas

Bocas del Toro – Islas en la Laguna de Chiriquí Grande.

## RECOMENDACIONES

1. Debe legislarse oportunamente para mantener actualizada nuestro derecho marítimo sobre seguridad en las naves nacionales que navegan exclusivamente en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, máxime cuando casi todas las entidades gubernamentales que se hallaban dispersas en diferentes Ministerios y Entidades Autónomas se han unido para conformar la Autoridad Marítima de Panamá.
2. Reforzar al personal técnico de la Dirección General de Marina Mercante con más inspectores náuticos para poder hacer cumplir con la mayoría de Reglamentos y Normas vigentes sobre las naves objeto de nuestro estudio para que por lo menos se inspeccionen la totalidad de naves una vez al año.
3. Unificar criterios de inspección para las naves que navegan exclusivamente en aguas jurisdiccionales panameñas toda vez que éstas dependen del criterio propio de cada inspector tomando en cuenta su formación (máquina o cubierta) o experiencia y no la debida aplicación de los reglamentos y normas vigentes.
4. Recomendar a la Administración Marítima que se publiquen boletines para hacerles llegar a los dueños o representantes de las naves que nos ocupa, informándoles en los mismos, de los reglamentos vigentes existentes que les



atañe exclusivamente. Estos boletines deben publicarse periódicamente (actualizados) en los diarios de mayor circulación nacional; repartirse a las asociaciones de pescadores artesanales, clubes de Yates; en los puertos de cabotaje, etc., para su debido conocimiento y divulgación.

5. Poner en vigor las normas vigentes sobre titulación para operadores de embarcaciones de hasta 24 metros de eslora, y poner los exámenes correspondientes requeridos en la Resolución No 614-532-ALCN del 5 de noviembre de 1980, donde se demuestre claramente los conocimientos mínimos de marinería, navegación y seguridad requeridos al solicitar la licencia para operar este tipo de embarcaciones.
6. Solicitar apoyo al Servicio Marítimo Nacional para que supervise o cuide, cuando le sea posible, el arrojado al mar de desechos orgánicos e inorgánicos, combustibles y todo aquello que cause contaminación a las aguas con la consiguiente muerte de fauna y flora marina, para minimizar los efectos de ésta.

## BIBLIOGRAFÍA

La literatura que se lista a continuación fue consultada para la realización de este estudio:

1. Decreto No. 61 del 23 de octubre de 1979. 20 Artículos  
Por el cual se establece el servicio de inspección a las naves nacionales del servicio de navegación marítima dedicadas a actividades en las aguas jurisdiccionales panameñas.
2. Decreto No. 45 del 21 de diciembre de 1981. 27 Artículos  
Por el cual se aprueba el Reglamento para naves de menos de 500 toneladas brutas.
3. Decreto No. 18 del 30 de mayo de 1984 17 Artículos  
Por el cual se aprueba el Reglamento para las naves de recreo inscritas en la Marina Mercante de la República de Panamá.
4. Resolución No. 603-04-118-ALCN del 28 de octubre de 1998. 26 Artículos  
Por el cual se aprueba el Reglamento de seguridad para buques de pesca de 24 metros de eslora en adelante.
5. Consolidated text of the of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 and its Protocol of 1978. International Maritime Organization, Inglaterra, 1992, 543 páginas.

Chapter III - Life saving appliances and arrangements, pág 281 a 374.

6. Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. International Maritime Organization, Inglaterra, 1978, 185 páginas.
7. Resolución No. 603-04-121-ALCN del 5 de abril de 1993. 21 Artículos.  
Por medio de la cual se establecen los requisitos técnicos para la expedición de Certificados de Seguridad a todas las naves que se dedican al transporte y suministro de hidrocarburos a granel, exclusivamente dentro de las aguas jurisdiccionales.
8. Resolución No. 614-532-ALCN del 5 de noviembre de 1980. 14 Artículos  
Por medio de la cual se reglamenta la expedición de las Licencias para operar embarcaciones de hasta 24 metros de eslora, dentro de las Aguas Jurisdiccionales de la República.
9. **Marinería Básica.** Editorial Multi-Copias, Barranquilla, diciembre de 1976, 75 páginas.
10. Survival at Sea by C. H. Wright A.M.N.I. The James Laver Printing Co. Limited, Argyle Street, Liverpool L1 5BL, 120 páginas
11. Prefectura Naval Argentina. **Seminario Latinoamericano sobre Protección del Medio Ambiente Marino.** Buenos Aires, 10 al 14 de agosto de 1992.
12. Panama International Publications **Panama Maritime Handbook. Manual Marítimo de Panamá,** Panamá, 1997.

13. **Ministerio de Planificación y Política Económica. Informe Económico 1997.** Dirección de Análisis Económico e Inversiones Públicas. Panamá, 1997.
14. **World Trade Center – Panamá Panamá, 1993**
15. **International Maritime Organization, MARPOL 73/78 Consolidated Edition, 1991.** Inglaterra, 1992, 485 págs.

# ANEXOS

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

**Encuesta a Propietarios/Representantes de Naves dedicadas a la Navegación  
Exclusiva en las Aguas Jurisdiccionales Panameñas  
(Cabotaje, Pesca y Embarcaciones de Placer)**

**Estimado Señor Propietario/Representante**

Reciba usted nuestro atento saludo y a la vez le solicitamos muy respetuosamente, su cooperación en la contestación de la siguiente encuesta que forma parte del trabajo de investigación como requisito académico para optar por el grado de Maestría en Desarrollo del Sector Marítimo.

El objeto de la misma, es recoger información sobre su conocimiento sobre la legislación existente en materia de seguridad aplicable a su nave

Los datos recopilados serán utilizados únicamente para fines de estudio, por lo tanto, no es necesario anotar su nombre ni el de su nave.

**Atentamente,**

**Ing. Jose Carvajal**

**CUESTIONARIO**

- 1. Cargo que desempeña  
Propietario  
Representante**

2. Tipo de Nave que posee/representa  
Embarcación de Placer  
Cabotaje  
Pesca
3. Area donde desarrolla sus actividades  
Puerto  
Aguas costeras del Pacifico  
Aguas costeras del Atlántico  
Otros
4. ¿Conoce usted cuáles son los reglamentos de seguridad existentes aplicables a su tipo de nave?  
SI  
NO  
CONOZCO ALGUNOS REGLAMENTOS
5. En caso de conocerlos, ¿cree usted que son efectivos dichos Reglamentos de Seguridad?  
SI  
NO  
¿Por qué?
6. ¿Ha recibido usted entrenamiento relacionado con su nave sobre Reglas de Seguridad  
Protección contra Incendios  
Contaminación Ambiental  
Primeros Auxilios  
Otros

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

**Entrevista a Inspectores Náuticos de Naves dedicadas a la Navegación  
Exclusiva en las Aguas Jurisdiccionales Panameñas  
(Cabotaje, Pesca y Embarcaciones de Placer)**

**Estimado Señor Inspector:**

Le solicitamos muy respetuosamente, su cooperación en la contestación de la siguiente encuesta que forma parte del trabajo de investigación como requisito académico para optar por el grado de Maestría en Desarrollo del Sector Marítimo.

El objeto de la misma, es recoger información sobre su conocimiento sobre la legislación existente en materia de seguridad aplicable a las naves dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales panameñas.

Los datos recopilados serán utilizados únicamente para fines de estudio, por lo tanto, no es necesario anotar su nombre.

**CUESTIONARIO**

- 1. Título que posee.**
- 2. Institución en que presta servicios**
- 3. Años de experiencia que tiene en el puesto**
- 4. Me podría decir si, ¿conoce los reglamentos de seguridad existentes para los distintos tipos de naves dedicadas a la navegación exclusiva en las aguas jurisdiccionales panameñas?**
- 5. ¿Considera usted que son efectivos dichos reglamentos de seguridad?.**



6. ¿Existen normas relativas al entrenamiento de los operadores de las embarcaciones dedicadas a la navegación en las aguas jurisdiccionales panameñas?
7. ¿Qué fundamentos se usan para certificar la idoneidad de los operadores de estas embarcaciones?
8. ¿Considera usted que la Dirección General de Marina Mercante cuenta con el personal técnico (inspectores náuticos) y los recursos adecuados para la implementación de las normas de seguridad existentes?.
9. ¿Se mantiene un registro adecuado de todas las embarcaciones objeto de este estudio para su control efectivo?
10. ¿Dónde se encuentran operando principalmente las naves objeto de este estudio y a que servicio se dedican?
11. ¿Cuáles son las principales rutas domésticas y qué peligros pueden representar?

## **Análisis del Cuestionario Aplicado**

En nuestra investigación la encuesta fue aplicada a 50 personas entre propietarios de embarcaciones de placer, embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal y a las de cabotaje

### **Cuadro N° 1**

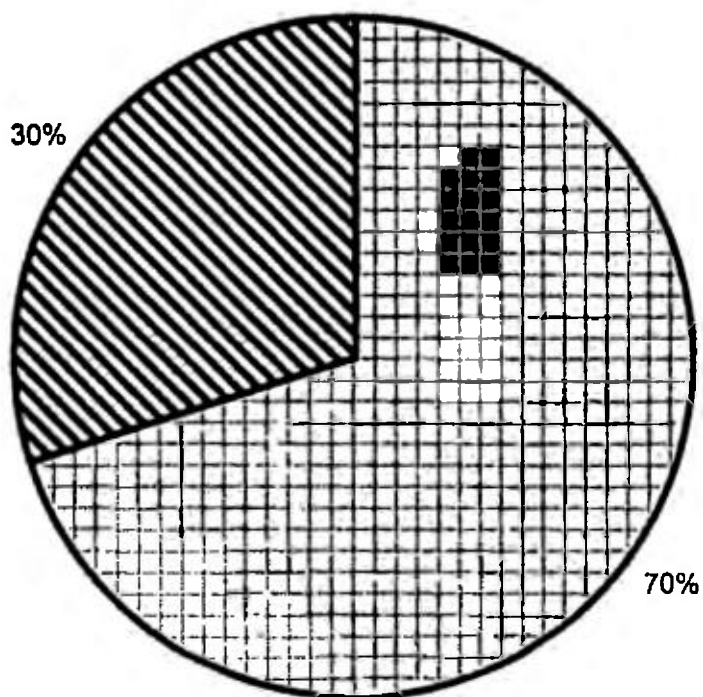
#### **Cargo que desempeña**

<b>Cargo que desempeña</b>	<b>Cantidad</b>
Propietario	35
Representante	15

A esta pregunta los capitanes de las naves respondieron así: 35 eran propietarios y 15 representantes o asalariados. Lo cual evidencia el hecho de que son utilizadas como herramientas de trabajo en la mayoría de los casos cuando se trataba de embarcaciones de pesca y cabotaje, y de propietarios en su mayoría de los pequeños yates ubicados en los diferentes Club de Yates existentes en las ciudades de Panamá y Colón.

**Figura N° 1**

**Cargo que desempeña**



□ Propietario

■ Representante

Fuente Datos obtenidos en la encuesta

## Cuadro N° 2

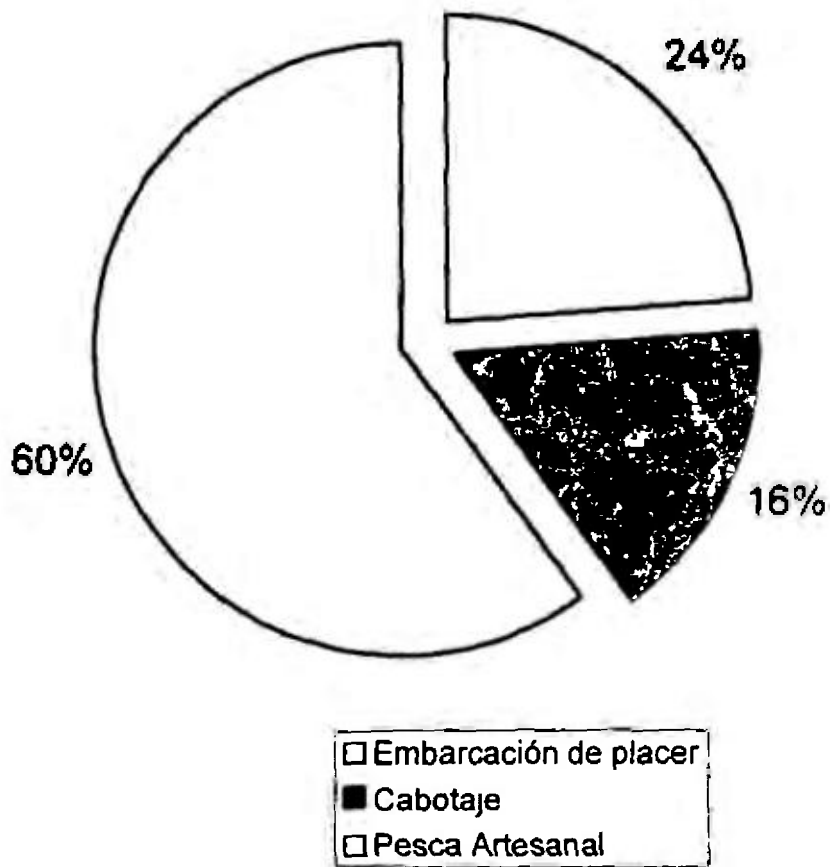
### Tipo de Nave que posee / representa

<b>Tipo de Nave que posee / representa</b>	<b>Cantidad</b>
Embarcación de Placer	12
Cabotaje	08
Pesca Artesanal	30

En nuestra encuesta, hecha al azar esta pregunta fue respondida de la siguiente forma: 12 personas eran de embarcaciones de placer, 08 de cabotaje y 30 de pesca artesanal.

**Figura N° 2**

**Tipo de Nave que posee / representa**



Fuente. Datos obtenidos de la encuesta

### **Cuadro N° 3**

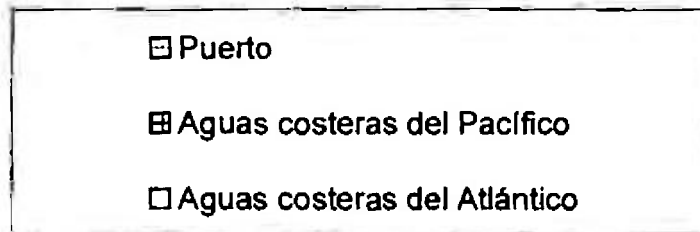
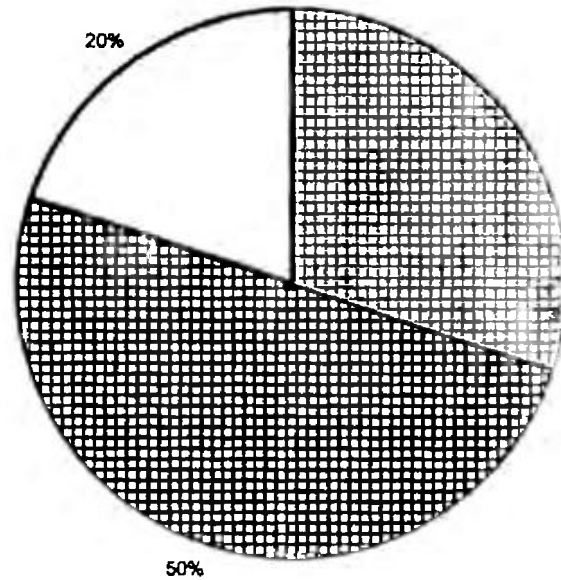
#### **Área donde desarrolla sus actividades**

<b>Área donde desarrolla sus actividades</b>	<b>Cantidad</b>
Puerto	15
Aguas costeras del Pacífico	25
Aguas costeras del Atlántico	10

Quince (15) de las personas entrevistadas desempeñaban labores en los puertos terminales de Panamá y Colón, 25 de ellos, o sea la mitad, respondieron que realizan sus faenas en las aguas del litoral Pacífico y el resto, 10 contestaron que se desempeñan en las aguas del Caribe (Atlántico).

Figura N° 3

Área donde desarrolla sus actividades



Fuente Datos obtenidos de la encuesta

#### **Cuadro N° 4**

### **Conoce los reglamentos de seguridad aplicables a su tipo de nave**

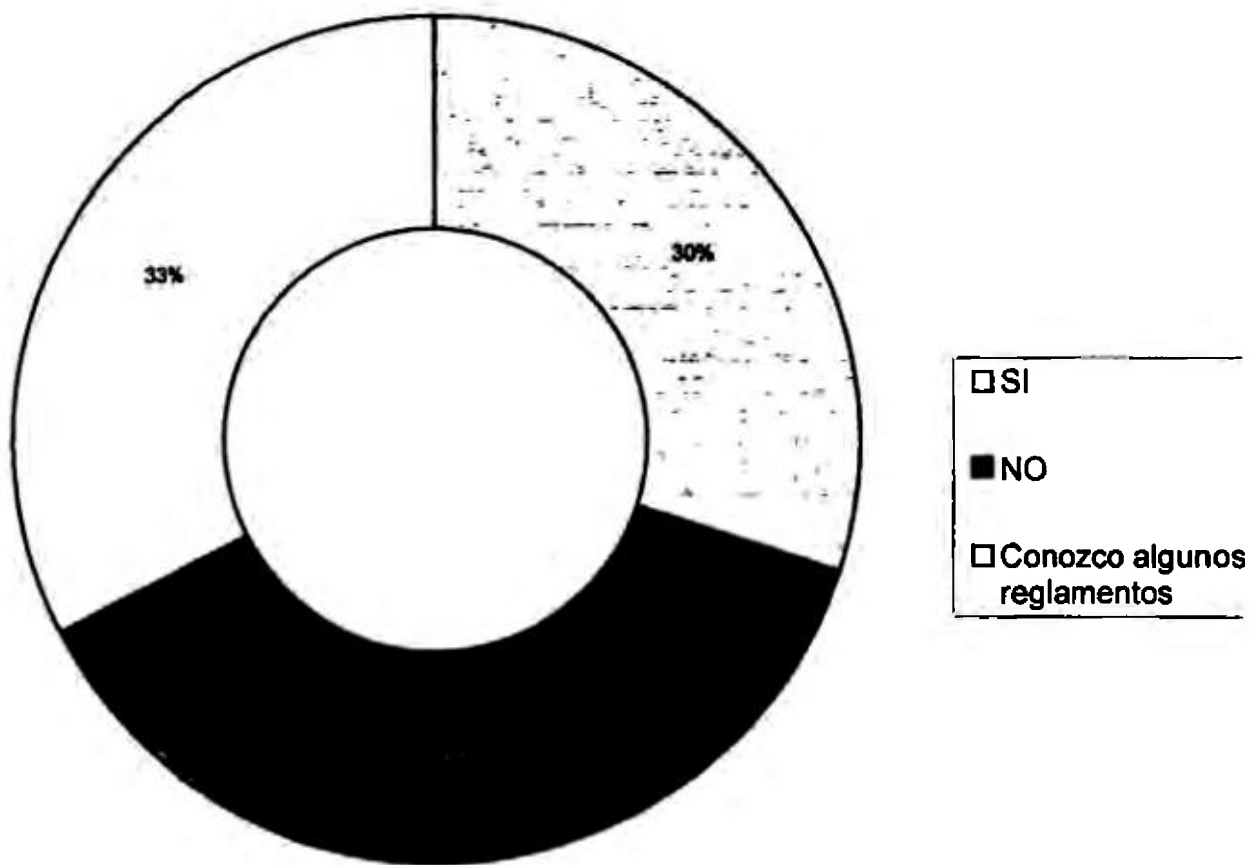
<b>Conoce cuáles son los Reglamentos aplicables a su tipo de nave</b>	<b>Cantidad</b>
SÍ	12
NO	25
CONOZCO ALGUNOS REGLAMENTOS	13

Del total de entrevistados, sólo 12 de ellos respondieron afirmativamente a la pregunta, demostrando así que la gran mayoría desconoce los reglamentos de seguridad aplicables a su nave que posee o representa. 25 respondieron que no conocen los reglamentos, porque no han tenido tiempo de leerlos, no los poseen, las autoridades del ramo correspondiente no les han hecho llegar copia de ellos, etc , y otras 13, contestaron que conocen algunos reglamentos o más o menos tienen idea de ellos.



**Figura N° 4**

**Conoce los Reglamentos de Seguridad aplicables a su tipo de nave**



Fuente. Datos obtenidos en la encuesta aplicada.

## Cuadro N° 5

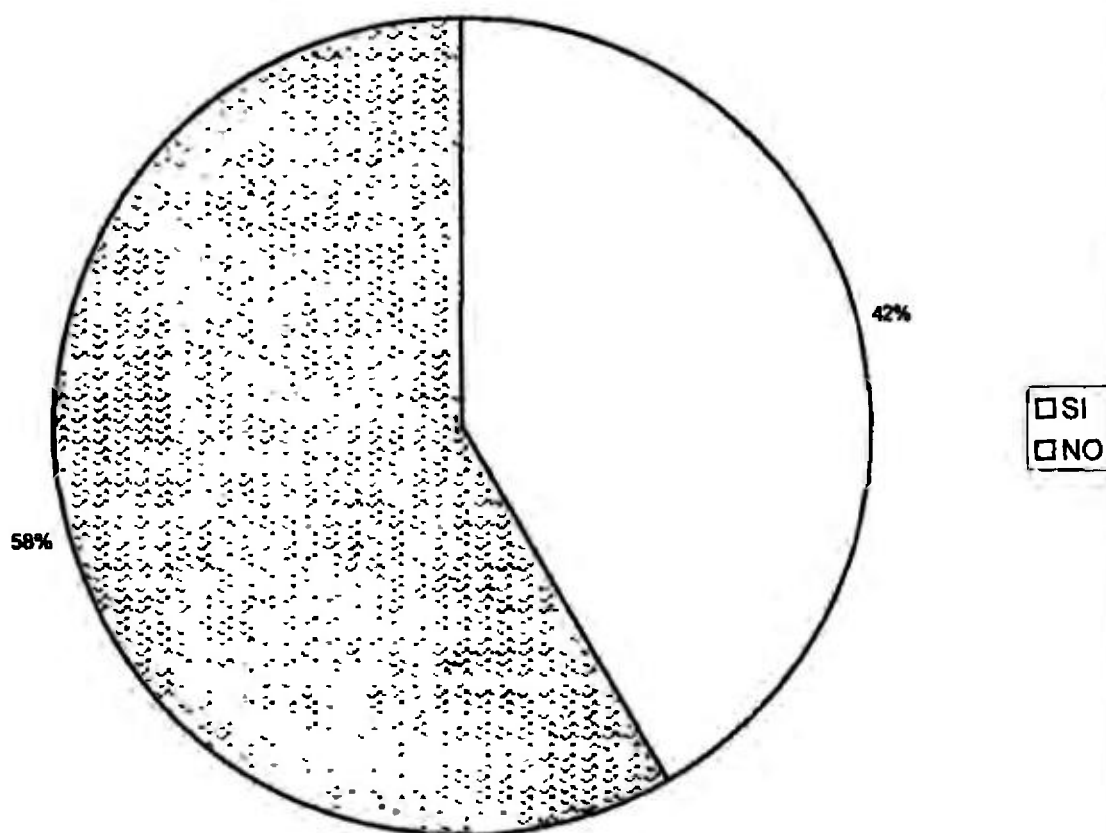
**En caso de conocerlos, ¿cree que son efectivos dichos  
Reglamentos de Seguridad?**

<b>¿Son efectivos dichos Reglamentos?</b>	<b>Cantidad</b>
SI	05
NO	07

De las doce (12) personas que en la pregunta anterior respondieron afirmativamente, cinco (5) de ellos respondieron que efectivamente los reglamentos existentes eran efectivos y estaban satisfechos con ellos. Las otras siete (7) personas, no concordaban y decían que debía hacerse un estudio particular o propia de nuestra realidad y no importar reglamentos del extranjero y copiarlos o tratar de aplicarlos al pie de la letra, por que nuestra realidad era otra.

**Figura N° 5**

**¿Son efectivos dichos Reglamentos de Seguridad?**



Fuente: Datos obtenidos de la encuesta aplicada

### Cuadro N° 6

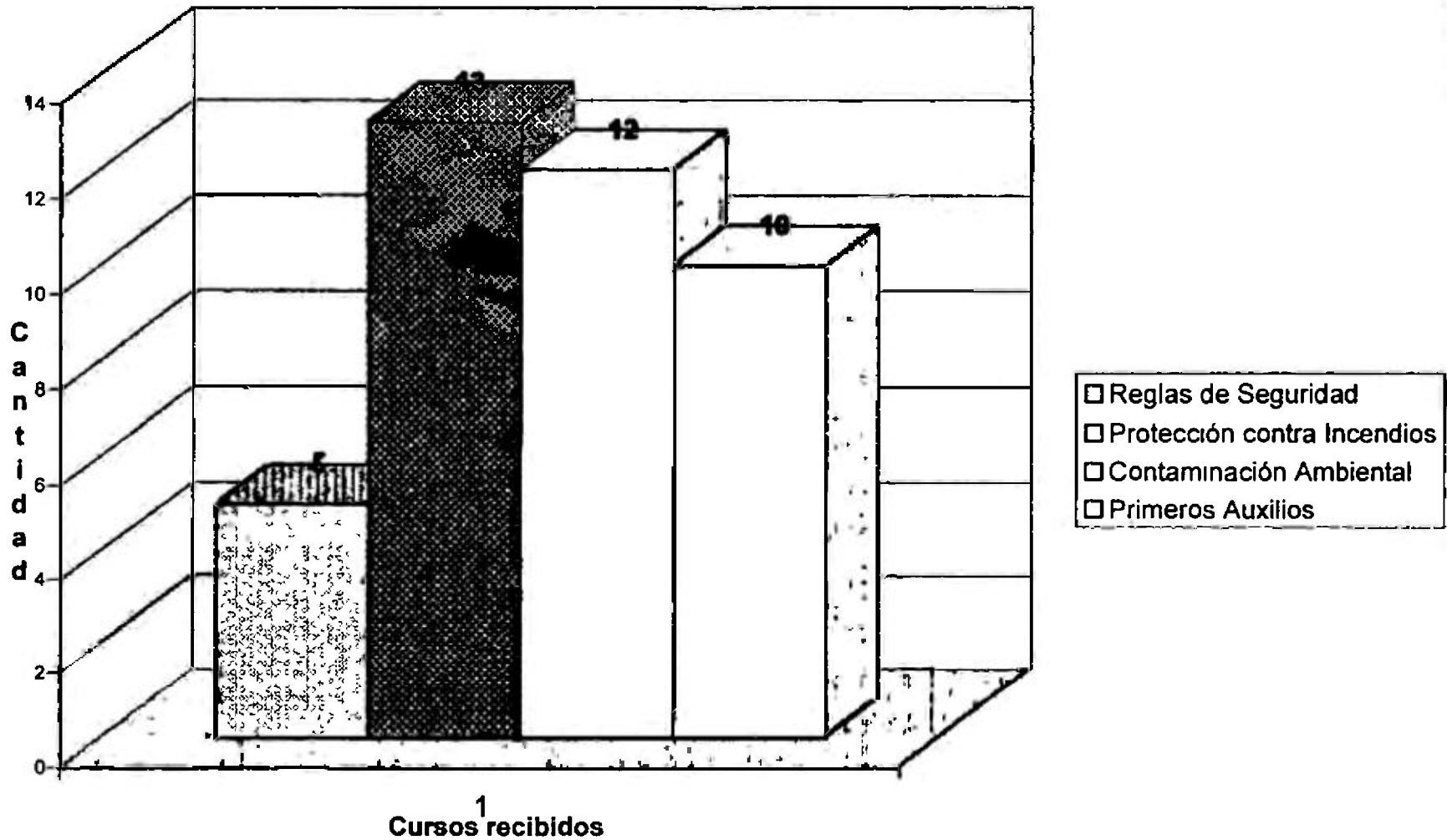
**¿Ha recibido usted entrenamiento relacionado con su nave sobre Reglas de Seguridad, Protección contra Incendios, Contaminación Ambiental, Primeros Auxilios, Otros?**

<b>¿Ha recibido usted entrenamiento relacionado con su nave sobre:</b>	<b>Cantidad</b>
Reglas de Seguridad	05
Protección contra Incendios	13
Contaminación Ambiental	12
Primeros Auxilios	10

Esta pregunta abierta, se hizo para ver cuán capacitado estaba el propietario o representante de la nave que participó en esta encuesta. Por la naturaleza misma de la encuesta, muchos contestaron en más de una categoría.

Figura N° 6

¿Ha recibido entrenamiento relacionado con su nave sobre ...?



Fuente Datos obtenidos de la encuesta aplicada

Figura N° 7

Ejemplo de faena de pesca artesanal  
en la Bahía de Panamá



Figura N° 8

Ejemplo de contaminación ambiental  
Muelle Fiscal – Bahía de Panamá



Figura N° 9

Lanchas de cabotaje  
Muelle Fiscal – Bahía de Panamá





Figura N° 10

Servicio de Carga y Pasajeros  
Muelle Fiscal – Panamá

