



RAC-REMPEITC
Caribe

REGIONAL ACTIVITY CENTRE / REGIONAL MARINE POLLUTION EMERGENCY,
INFORMATION AND TRAINING CENTRE - WIDER CARIBBEAN



REPÚBLICA DE PANAMÁ

MISIÓN DE ASESORÍA LEGAL Y TÉCNICA

**SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA PRESTAR ASISTENCIA AL GOBIERNO
DE PANAMÁ EN LA REVISIÓN LEGAL Y REDACCIÓN DE LA LEGISLACIÓN
NACIONAL PARA IMPLEMENTAR EL CONVENIO INTERNACIONAL DE
GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES**

Informe Final

Ciudad de Panamá, 18 al 23 de Diciembre, 2011



OSCAR DANILO MORALES

KLAUS ESSIG



Aviation and Meteorology building
Seru Mahuma z/n
Curacao

Tel: (+599-9) 868 4612 / 868 3409

Fax: (+599-9) 868 4996

E-mail: rempeite@cep.unep.org

REPÚBLICA DE PANAMÁ
MISIÓN DE ASESORÍA LEGAL Y TÉCNICA
SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA PRESTAR ASISTENCIA AL GOBIERNO
DE PANAMÁ CON LA REVISIÓN LEGAL Y REDACCIÓN DE LA LEGISLACIÓN
NACIONAL PARA IMPLEMENTAR EL CONVENIO INTERNACIONAL DE
GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

Informe Final

Ciudad de Panamá, 18 al 23 de Diciembre, 2011

Los términos empleados y la presentación del material en este reporte y en los documentos contenidos en los anexos no expresan alguna opinión por parte de la Secretaría de la Organización Marítima Internacional o el RAC/REMPEITC-Caribe relacionado al estatus legal de cualquier país, territorio, ciudad o área, o sobre sus Autoridades, o en relación a la delimitación de sus fronteras o límites

The designation employed and the presentation of the material in this report and in the papers contained in the annexes thereto do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the International Maritime Organization or RAC/REMPEITC-Caribe, concerning the legal status of any country, territory, city or area, or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries

RESUMEN:

La República de Panamá situada geográficamente en el centro de las Américas, como Estado bandera posee el Registro de Naves más grande del mundo en número, con más de 9 mil buques que enarbolan el pabellón nacional y en tonelaje, 229.150.163 toneladas, sus buques mediante las aguas de lastre podrían generar un impacto ambiental al medio marino a nivel global.

Panamá también dispone del Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global, a través del cual transitaban en el año 2010 14,230 buques y se supone que este número se incrementará en los próximos años con la expansión actual del Canal, así como se incrementará el tamaño de los buques y por ende el volumen de agua de lastre transportado, aumentando el riesgo de introducirse especies no nativas mediante las aguas de lastre o las incrustaciones adheridas al casco de los buques.

Asimismo, Panamá posee en sus aguas jurisdiccionales una variedad de nuevos puertos internacionales de gran magnitud y calado, equipados con modernos equipos operativos portuarios, donde atracan buques de gran porte procedentes de numerosas rutas marítimas de alrededor del mundo, siendo también un importante Estado rector del puerto y Estado ribereño, con extensas costas en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico, frente de las cuales, sobre la plataforma continental, se encuentran unas 1,518 islas, islotes y cayos. En estas extensiones existen una variedad de ecosistemas marinos que incluyen manglares, estuarios, litoral arenoso, fangoso, pantanoso o rocoso, así como pastos marinos y arrecifes coralinos.

Con la expansión del volumen y la densidad de la marina mercante internacional, la transferencia de especies acuáticas perjudiciales provenientes de los tanques de agua de lastre se ha convertido en la vía más significativa de introducciones involuntarias de especies foráneas invasoras en los ecosistemas marinos.

Panamá ha iniciado el proceso de analizar adecuadamente, el costo financiero y económico que produciría al Estado, a los armadores y operadores de los buques nacionales, su efecto en las obligaciones de los departamentos. Así mismo ha tomado en cuenta los efectos perjudiciales que el agua de lastre y los sedimentos de los buques ocasionan en el medio marino, así como en la salud de la especie humana, considerando de igual manera el beneficio que recibiría el ambiente en el mundo, de aprobarse e implementarse el Convenio, al convertirse en parte Panamá.

Recientemente la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá notificó a la OMI su gran interés en el tema relativo al manejo del agua de lastre de los buques, expresándole al respecto el interés de participar como País Líder Asociado (LPC) en el Proyecto Asociaciones GloBallast, reconociendo en el Proyecto una iniciativa necesaria para asistir a los países en desarrollo en la preparación para la implementación

del Convenio de Agua de Lastre y en el establecimiento del marco legal, político e institucional para facilitar el proceso de ratificación e implantación del Convenio.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante expresó a la OMI su intención de ratificar el Convenio en un futuro próximo, siempre que algunos problemas sean resueltos y no se afecte la industria. Igualmente manifestó que jugará un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio. Al mismo tiempo solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Gran Región del Caribe.

En correspondencia a la solicitud referida de la Dirección General de la Marina Mercante de la AMP, la División de Protección del Medio Marino de la OMI en nombre del Comité Ejecutivo de las Asociaciones GloBallast confirmó a Panamá el rol de País Líder Asociado en el Proyecto Asociaciones GloBallast.

Panamá comenzó a participar directamente como país miembro en la segunda fase del Programa GloBallast, desarrollando una Fuerza de Tarea Nacional con la participación de diversos órganos del Estado y organizaciones para comenzar un proceso de cooperación interinstitucional para crear las bases para la implementación de la gestión de agua de lastre y un marco legal regulador para esta actividad.

Respondiendo a la solicitud de cooperación técnica formulada por el Gobierno de Panamá por medio de la Autoridad Marítima de Panamá a la OMI a través del RAC/REMPEITC-Caribe y de la Unidad de Coordinación del Programa Asociaciones GloBallast, en el marco del Programa OMI No. TC/0205-13-2000, se realizó la consultoría de Asistencia al Gobierno de Panamá en la Revisión Legal y en la Redacción de la Legislación Nacional para la implementación del Convenio de Gestión de Agua de Lastre

SUMMARY

The Republic of Panama located geographically in the center of the Americas, has the world's largest Ship Registration in number, with more than 9 000 ships flying the national flag with a tonnage of 229,150,163 tons. Its vessels through ballast water could generate an environmental impact to the marine environment worldwide.

The Panama Canal is also the most important feature globally, through which transited 14.230 ships in 2010 and it is assumed that this number will increase in coming years with the current expansion of the Canal, as well as the increase of the size of ships and therefore the volume of ballast water carried, increasing the risk of non-native species introduced by ballast water or attached as fouling to the hull of ships.

In addition, Panama has in its waters a variety of new international ports of great magnitude and depth, equipped with modern operational gears where large ships dock from numerous shipping routes around the world and is also an important Port State and Coastal State with extensive coastlines on the Caribbean Sea and the Pacific Ocean with some 1.518 islands, islets and cays. On these coastlines are a variety of marine ecosystems including mangroves, estuaries, sandy shores and muddy or rocky shores and seagrass beds and coral reefs.

With the expansion of volume and density of international shipping, the transfer of harmful aquatic species from the ballast water tanks has become the most significant route of unintentional introductions of invasive alien species in marine ecosystems.

Panama has begun the process to properly analyze the financial and economic cost of the ratification of the Ballast Water Convention for the state, owners and operators of domestic vessels, their effect on the obligations of the departments. Panama has also taken into account the adverse effects of ballast water and sediments of ships to the marine environment, and health of the human species.

Recently, the Directorate General of Merchant Marine of the Panama Maritime Authority notified the IMO its great interest about the issue relating to ballast water management of ships, expressing its interest in participating as Lead Partnership Country (LPC) in GloBallast Partnerships Project, recognizing this Project as a necessary initiative to assist developing countries in preparing to implement the Ballast Water Convention and the establishment of legal, policy and institutional framework to facilitate the process of ratification and implementation the Convention.

The Directorate General of Merchant Marine, also expressed to IMO their intention to ratify the Convention in the near future, when certain problems are resolved and not affect the industry. It also expressed that the country will play an active role in the development of a national policy and national legislation that contributes to the process of implementing the Convention.

At the same time, Panama asked to be considered in the GloBallast Partnerships Project officially as a LPC for the Wider Caribbean Region.

In correspondence to the application referred by the Directorate General of Merchant Marine of the AMP, the Division of Marine Environment Protection of IMO, on behalf of the Executive Committee of the GloBallast Partnerships, confirmed Panama the role of LPC for the GloBallast Project.

Panama began to participate directly as a member in the second phase of the GloBallast Programme, developing a National Task Force with the participation of various State agencies and organizations to begin a process of inter-agency cooperation to create the regulatory basis for the implementation of management ballast water and legal framework for this activity.

Responding to the request for technical cooperation made by the Panama Maritime Authority on behalf of the Government of Panama to IMO, through the RAC / REMPEITC-Caribbean and the Coordination Unit of the GloBallast Partnerships, in the framework of IMO Programme N° TC/0205-13-2000, a legal and technical assistance was held to the Government of Panama for the legal review and the drafting of a National Legislation to implement the Convention on Ballast Water Management

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	9
2.	OBJETIVOS Y ACTIVIDADES DE LA MISIÓN.....	12
3.	AGENDA ESTABLECIDA PARA LA VISITA DE LOS CONSULTORES A PANAMA.....	13
4.	ACTIVIDADES REALIZADAS.....	15
	• Exposición General del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004 (BWMC, 2004)	
	• Exposición del Documento Borrador “Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004”	
	• Exposición del Documento Borrador “Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá”	
	• Exposición del Documento Borrador “Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”	
	• Exposición del Documento Borrador Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	
	• Formación de los 4 Grupos de Trabajo para el Taller (A, B, C, D), Asignación de los Documentos Borradores por Grupo	
5.	RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES.....	26
	• Grupo A: Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá	
	• Grupo B: Reglamento para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	
	• Grupo C: Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004	
	• Grupo D: Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	
6.	CONCLUSIONES.....	58
7.	RECOMENDACIONES.....	65
8.	ANEXOS.....	70

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1:

Documento “Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

ANEXO 2:

Documento “Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en la República de Panamá” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

ANEXO 3:

Enunciado de la Política de Gestión de Agua de Lastre (Versión desarrollada por el grupo de trabajo)

ANEXO 4:

Documento “Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

ANEXO 5:

Documento “Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

ANEXO 6:

Listado de Asistentes a las diversas jornadas del Taller

ANEXO 7:

Memoria Fotográfica de la actividad desarrollada en Panamá

1. INTRODUCCIÓN

La República de Panamá situada geográficamente en el centro de las Américas, como Estado bandera posee el Registro de Naves más grande del mundo en número, con más de 9 mil buques que enarbolan el pabellón nacional y en tonelaje, 229.150.163 toneladas, sus buques mediante las aguas de lastre podrían generar un impacto ambiental al medio marino a nivel global.

Panamá también dispone del Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global, a través del cual transitaban en el año 2010 14,230 buques y se supone que este número se incrementará en los próximos años con la expansión actual del Canal, así como se incrementará el tamaño de los buques y por ende el volumen de agua de lastre transportado, aumentando el riesgo de introducirse especies no nativas mediante las aguas de lastre o las incrustaciones adheridas al casco de los buques.

Asimismo, Panamá posee en sus aguas jurisdiccionales una variedad de nuevos puertos internacionales de gran magnitud y calado, equipados con modernos equipos operativos portuarios, donde atracan buques de gran porte procedentes de numerosas rutas marítimas de alrededor del mundo, siendo también un importante Estado rector del puerto y Estado ribereño, con extensas costas que abarcan en el Mar Caribe 1,287.7 Kilómetros y 1,700.6 Kilómetros en el Océano Pacífico, frente de las cuales, sobre la plataforma continental, se encuentran unas 1,518 islas, islotes y cayos (Correa M., 2004). En estas extensiones existen una variedad de ecosistemas marinos que incluyen manglares, estuarios, litoral arenoso, fangoso, pantanoso o rocoso, así como pastos marinos y arrecifes coralinos.

En lo concerniente a la gestión del agua de lastre, desde la perspectiva de Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño, las condiciones de cada uno de sus mayores puertos varía al estar situados unos en las costas del Mar Caribe y otros en las del Océano Pacífico, siendo necesario tomar en consideración las diferentes circunstancias de cada puerto.

Con la expansión del volumen y la densidad de la marina mercante internacional, la transferencia de especies acuáticas perjudiciales provenientes de los tanques de agua de lastre se ha convertido en la vía más significativa de introducciones involuntarias de especies foráneas invasoras en los ecosistemas marinos.

Además de afectar los ecosistemas y contribuir al desplazamiento y extinción de las especies nativas, representando en consecuencia una amenaza importante para la biodiversidad, las especies foráneas invasoras, también pueden causar cuantiosos daños socioeconómicos.

Adicionalmente, los efectos en la salud de los seres humanos derivados de especies foráneas invasoras incluyen cambios en la red alimentaria nativa y en el consumo por los seres humanos de mariscos contaminados que han ocasionado la muerte de miles de personas alrededor del mundo.

La globalización de la economía mundial y el comercio asociado siguen progresando, basado principalmente en el transporte marítimo, lo que podría aumentar la tasa de transferencia de organismos acuáticos potencialmente dañinos y patógenos.

Todo lo expresado, convierte a Panamá en un país importante a nivel nacional, regional e internacional para ser parte del Convenio internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004, convenio que establece un nuevo régimen jurídico internacional para hacer frente a los riesgos referidos y el cual la Autoridad Marítima de Panamá está considerando su ratificación,

El Convenio de Agua de Lastre, fue adoptado el 13 febrero del 2004 en la Conferencia Diplomática que se celebró en la sede de OMI, Londres, con la asistencia de representantes de 74 Estados. El Convenio que está por entrar en vigor, al haberse logrado recientemente la aprobación, ratificación/adhesión de los 30 Estados que conforme su Artículo 18 se requieren, sólo está pendiente para dicha entrada en vigor, cuando el porcentaje de la flota mercante combinada de los países partes que represente no menos del 35 por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial.

Actualmente lo han ratificado a la fecha 31 Estados, representado un porcentaje del tonelaje bruto de los países partes representa el 26.44 % del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, esto significa que de convertirse Panamá en parte del Convenio, con el tonelaje de registro bruto que posee en su registro nacional de naves que asciende al 23% de la marina mercante mundial, el Convenio entraría en vigor doce meses después de que Panamá lo ratifique.

Panamá, al poseer el Registro de Naves más grande del mundo en número y en tonelaje de registro bruto, y previo a la ratificación del Convenio, ha iniciado el proceso de analizar adecuadamente, el costo financiero y económico que produciría al Estado, a los armadores y operadores de los buques nacionales, su efecto en las obligaciones de los departamentos. Así mismo ha tomado en cuenta los efectos perjudiciales que el agua de lastre y los sedimentos de los buques ocasionan en el medio marino, así como en la salud de la especie humana, considerando de igual manera el beneficio que recibiría el ambiente en el mundo, de aprobarse e implementarse el Convenio, .al convertirse en parte Panamá.

Recientemente la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá notificó a la OMI su gran interés en el tema relativo al manejo del agua de lastre de los buques, expresándole al respecto el interés de participar como País Líder Asociado (LPC) en el Proyecto Asociaciones GloBallast, reconociendo en el Proyecto una iniciativa necesaria para asistir a los países en desarrollo en la preparación para la implementación del Convenio de Agua de Lastre y en el establecimiento del marco legal, político e institucional para facilitar el proceso de ratificación e implantación del Convenio.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante expresó a la OMI su intención de ratificar el Convenio en un futuro próximo, siempre que algunos problemas sean resueltos y no se afecte la industria. Igualmente manifestó que jugará un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio. Al mismo tiempo solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Gran Región del Caribe.

En correspondencia a la solicitud referida de la Dirección General de la Marina Mercante de la AMP, la División de Protección del Medio Marino de la OMI en nombre del Comité Ejecutivo de las Asociaciones GloBallast confirmó a Panamá el rol de País Líder Asociado en el Proyecto Asociaciones GloBallast.

Panamá comenzó a participar directamente como país miembro en la segunda fase del Programa GloBallast, desarrollando una Fuerza de Tarea Nacional con la participación de diversos órganos del Estado y organizaciones para comenzar un proceso de cooperación interinstitucional para crear las bases para la implementación de la gestión de agua de lastre y un marco legal regulador para esta actividad.

Para el año 2011, el Proyecto GloBallast está enfocado a los aspectos legales, generación de políticas y arreglos institucionales para la gestión del agua de lastre. De acuerdo al compromiso asumido en el rol de líder en el Proyecto y en línea con los resultados esperados para el 2011, como está descrito en Plan de Implementación del Proyecto, acordado en la reunión de la Fuerza de Tarea Global del año 2008, se espera que los Países Líderes Asociados (LPC) desarrollarán las actividades relacionadas con la evaluación de los asuntos relacionados con la gestión del agua de lastre, finalizando a esta fecha con la redacción de una estrategia nacional y la legislación nacional para la gestión del agua de lastre con la finalidad de implementar el Convenio Internacional para el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la OMI.

Las Asociaciones GloBallast han desarrollado un juego de herramientas y directrices para prestar asistencia a los países participantes en aspectos legales, institucionales y de políticas necesarias para lograr los objetivos de la gestión del agua de lastre y de otros asuntos en general sobre las bio-invasiones.

Como es de conocimiento general que el Convenio de Agua de Lastre entrará en vigor en un corto plazo, GloBallast está proveyendo estas herramientas para apoyar el proceso de implementación a nivel nacional, las cuales incluyen:

- Directrices para la evaluación de la situación nacional del agua de lastre;
- Directrices para el desarrollo de una estrategia nacional para la gestión del agua de lastre; y
- Directrices para la implementación legal del Convenio de Agua de Lastre.

Con la finalidad de asistir a los Países Líderes Asociados (LPC) GloBallast y de prestar apoyo al proceso a nivel nacional, el Proyecto dispuso de ciertos recursos financieros para contratar los servicios de consultores regionales para dar asistencia en las tareas antes mencionadas, basados en las directrices enunciadas. Los productos generados por estos consultores serán usados por la Fuerza de Tarea Nacional en gestión de Agua de Lastre de Panamá para apoyar la implementación del Convenio Internacional para el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques en su país.

2. OBJETIVOS Y ACTIVIDADES DE LA MISIÓN

Respondiendo a la solicitud de cooperación técnica formulada por el Gobierno de Panamá por medio de la Autoridad Marítima de Panamá a la OMI a través del RAC/REMPEITC-Caribe y de la Unidad de Coordinación del Programa Asociaciones GloBallast, en el marco del Programa OMI No. TC/0205-13-2000, se realizó la consultoría de Asistencia al Gobierno de Panamá en la Revisión Legal y en la Redacción de la Legislación Nacional para la implementación del Convenio de Gestión de Agua de Lastre

La misión contó con los Consultores, señor Oscar Danilo Morales, Consultor Legal y señor Klaus Essig, Consultor Técnico.

Conforme los Términos de Referencia de la Consultoría, se esperaba que los Consultores:

Redactarán la Legislación Nacional para la Gestión del Agua de Lastre en línea con el Convenio de Gestión de Agua de Lastre de la OMI, para su implementación. Podía ser usado para este propósito, las Directrices GloBallast para la Implementación Legal del Convenio BWM y la Ley Modelo GloBallast para la Gestión del Agua de Lastre. El trabajo incluía:

- La revisión del marco legislativo relevante;
- La identificación de deficiencias y barreras;
- Sugerir pasos para incorporar el Convenio BWM en la legislación nacional;
- Sugerir la naturaleza de la legislación propuesta, determinando incluso si es necesaria una nueva legislación o si es suficiente enmendar la legislación existente; y, si es necesario
- Redactar una Ley nacional de BWM, usando la Ley Modelo GloBallast (si es aplicable).

Para el logro de tal fin, los Consultores debían establecer entre ellos una buena comunicación, así como con la Fuerza de Tarea Nacional y la Autoridad Marítima de Panamá, como fuese necesario durante el proceso de la Consultoría.

3. AGENDA ESTABLECIDA PARA LA VISITA DE LOS CONSULTORES A PANAMA

El Programa fue diseñado en base a las necesidades establecidas entre la Autoridad de Panamá y los consultores y fue elaborado durante el mes de octubre y noviembre del 2011, haciéndose todos los ajustes para llegar a la versión definitiva que se puede observar en la siguiente tabla.

En esta actividad participaron funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá pertenecientes a los Departamentos de:

- Resoluciones y Consultas,
- Navegación, Seguridad Marítima (SEGUMAR), y
- Control y Cumplimiento

Además participaron funcionarios del Departamento de Control y Cumplimiento de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

El taller se desarrolló en horario de 9 de la mañana a 4 de la tarde con almuerzo de media hora de 12 a 12:30. Con dos coffee breaks por día a las 10:30 a.m. y al 2:00 p.m. La actividad se ejecutó en el salón 315 tercer piso, en el Edificio 704, Balboa del Centro de Capacitación “Ascanio Arosemena” de la Autoridad del Canal (ACP) en Balboa (diagonal a la entrada de Panamá Ports y frente al edificio principal de la Autoridad del Canal de Panamá).

Fecha	Lapso	Actividad
19/12/2011	Mañana	Exposición General del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004 (BWMC, 2004).
		Presentación y discusión del Documento borrador, Análisis de las Normas del Marco Legal e Institucional de Panamá vinculadas al BWMC.
	Tarde	Presentación y discusión del Documento borrador Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá.
20/12/2011	Mañana	Presentación y discusión del Documento borrador Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

		Presentación y discusión del Documento borrador Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.
	Tarde	Conclusión de la discusión del Documento borrador Estrategia Nacional
		Formación de 4 Grupos de Trabajo (A, B, C y D). <ul style="list-style-type: none"> • Asignación al Grupo A, del Documento Borrador, Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá. • Asignación al Grupo B, del Documento borrador, Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques. • Asignación al Grupo C, del Borrador de Análisis de Normas del Marco Legal e Institucional. • Asignación al Grupo D, del Documento borrador, Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.
21/12/2011	Mañana	Cada Grupo de Trabajo nombra un Secretario y un Relator o Moderador y procederán a analizar su respectivo documento con la asistencia de los Consultores y a formular por escrito las recomendaciones y sugerencias que contribuyan al fortalecimiento del contenido del documento.
	Tarde	Reunión de los Consultores, Director de la Dirección General de la Marina Mercante, Director de la Dirección General de Puertos y Funcionarios de la AMP para analizar las recomendaciones y sugerencias de los Grupos de Trabajo y determinar el tiempo y procedimiento para la re-elaboración de los 4 Documentos.
22/12/2011	Mañana	Continuación del análisis de los documentos por los grupos de trabajo
	Tarde	El Relator de cada Grupo de Trabajo presenta las recomendaciones y sugerencias al documento de su respectivo Grupo de Trabajo. Formulación del Plan de Acción de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

4. ACTIVIDADES REALIZADAS

Como paso inicial de la Consultoría, se estableció comunicación con los funcionarios asignados por la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá como contrapartes en la Consultoría; Licda. Tanya Carlucci, Jefa del Departamento de Control y Cumplimiento de la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá y Lic. Jack W. Barnett; Oficial Técnico del Departamento de Control y Cumplimiento de la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

La Licda. Tanya Carlucci, contraparte de la consultoría envió a los Consultores con el debido tiempo, la información de la legislación nacional relevante vinculada con al Con el Convenio de Agua de Lastre (BWMC, 2004), lo cual contribuyó favorablemente a los Consultores para la elaboración de los cuatro (4) documentos borradores planificados.

Los Consultores, desde el inicio de la consultoría lograron establecer y mantener comunicación electrónica fluida, lo que les facilitó al intercambio de ideas, de información y la elaboración de los cuatro (4) documentos borradores, que fueron remitidos un mes antes del inicio del Taller a los funcionarios de la AMP, con la recomendación de darlos a conocer a los participantes al evento, programado del 19 al 22 de diciembre a realizarse en Panamá, con la intención de familiarizarse con los mismos y hacer eficiente el tiempo relativamente corto con el que se contaba para su análisis y discusión

Los cuatro (4) Documentos Borradores elaborados por los Consultores fueron:

- Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004
- Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá
- Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques
- Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

El Taller de Asistencia de la OMI, a través del RAC/REMPEITC-Caribe, al Gobierno de Panamá en la ratificación e implementación del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (BWMC por sus siglas en Inglés), se inició la mañana del Lunes 19 de diciembre, previa presentación de los Consultores ante la audiencia y de cada uno de los participantes al taller, con una

exposición general del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) conforme solicitud de la Lic. Tanya Carlucci, con el objetivo de dar a conocer el contenido y objetivos del Convenio a los nuevos funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante que asistieron al Taller.

- **Exposición General del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004 (BWMC, 2004).**

El Consultor Legal expuso previamente en síntesis los antecedentes del BWMC 2004, manifestando a los participantes que la OMI ha venido trabajando en la solución del problema del agua de lastre desde 1973, cuando convocó a una Conferencia para adoptar el Convenio MARPOL1973, donde se planteó el problema, en el contexto del transporte de agentes patógenos nocivos para el ser humano y se adoptó Resolución enfatizando que “el agua de lastre, tomada de aguas que pueden contener bacterias o enfermedades epidemiológicas, al descargarse puede provocar el riesgo de propagar enfermedades epidemiológicas a otros países”.

La Resolución requería que la OMI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) iniciaran estudios relativos a ese problema, por lo cual la OMI a partir de inicios de la década de los 90 ha participado activamente en la búsqueda de una solución al problema del agua de lastre, que incluyeron:

- Desarrollo en 1991 de un conjunto de directrices, sustituidas en 1997 por una nueva versión “Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques para reducir al mínimo la transferencia de organismos acuático perjudiciales y patógenos.” Resolución A. 868 (20).
- Desarrollo del instrumento jurídico internacional “Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos,” el cual se adoptó el 13 de febrero del 2004 en Conferencia Diplomática.
- Posteriormente, la OMI ha venido desarrollando directrices para la aplicación del Convenio las cuales la mayoría han venido siendo adoptadas.
- Desde Marzo de 2000, la OMI emprendió un Programa GloBallast de Gestión de Agua de Lastre, también conocido como GloBallast, en colaboración con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (FMAM), para asistir a los países en desarrollo en la preparación para un régimen de convenio internacional que gobierne este asunto.
 - La Fase I del Programa GloBallast se ejecutó entre 2000 y 2004, consistió en un proyecto piloto centrándose en 6 países de demostración, destinado a representar las seis regiones en desarrollo del mundo. Se completó con éxito en el año 2004.

- La Fase II del Programa, ha comenzado mediante un proyecto a escala completa llamado Creación de Asociaciones GloBallast, para Asistir a las Naciones en Desarrollo en la Reducción de la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales en el Agua de Lastre de los Buques, se inició a finales de 2007 y está destinado a construir sobre los progresos realizados en el proyecto original. Se centra en la política nacional, las reformas legales e institucionales en determinados países en desarrollo con énfasis en la gestión integrada (LPIR) por sus siglas en inglés
- Las Asociaciones GloBallast se está aplicando en 5 sub-regiones de alta prioridad: el Caribe, Mediterráneo, Mar Rojo y el Golfo de Adén, el Pacífico Sudeste, y la costa oeste de África, a través de 13 países asociados líderes y, en total en más de 70 Países Socios.

Para exponer el BWMC 2004 a los participantes al Taller, los Consultores hicieron uso del Módulo 2 Convenio y Directrices para el Agua de Lastres elaborado entre otros módulos por el Programa GloBallast, que tiene como objetivos:

- Conocer a cabalidad las disposiciones del BWMC.
- Poder identificar los rasgos del Convenio que se deban incorporar en la legislación nacional.
- Estar informados sobre las Directrices para la Gestión del Agua de Lastre desarrolladas para la implantación del Convenio.

El Consultor Legal y el Consultor Técnico expusieron respectivamente las disposiciones jurídicas y técnicas del Convenio BWMC a los participantes al evento en forma satisfactoria y al final de cada exposición respondieron a las preguntas de manera satisfactoria.

- **Exposición del Documento Borrador “Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004”**

El Consultor Legal en la introducción de la exposición, enfatizó en las características geográficas, físicas, e institucionales que hacen vulnerable a Panamá, en sus aguas nacionales y en la de otros Estados, ante el vertimiento del agua de lastre de los buques conteniendo organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos. Lo cual convierte a Panamá en un país importante a nivel nacional, regional e internacional para ser parte del Convenio BWMC 2004 por sus siglas en inglés

Se hizo énfasis que de convertirse Panamá en parte del BWMC, con el tonelaje de registro bruto que posee en su Registro de Naves que asciende al 23% de la marina mercante mundial, el Convenio entraría en vigor doce meses después de que lo ratifique y consecuentemente el beneficio que recibiría el medio marino y la salud de la especie humana a nivel nacional, regional y global.

Se presentó a los participantes al evento, el inventario y análisis del marco constitucional, de la legislación nacional e internacional relacionada con el BWMC.

Se manifestó la posibilidad que el inventario minucioso de la legislación existente revele ciertas deficiencias, imperfecciones e insuficiencias en el marco legal e institucional de Panamá.

Se analizó el procedimiento constitucional de aprobación, ratificación e implementación de los Convenios Internacionales.

Del análisis efectuado en la legislación relevante del marco legal e institucional panameño se logró determinar lo siguiente:

- En el marco legal nacional existen algunas normas en leyes y reglamentos de los organismos nacionales gubernamentales: AMP, ACP, ANAM, MINSA, ARAP que de forma concisa prohíben el vertimiento de las aguas de lastre en las aguas jurisdiccionales nacionales.
- Las normativas de la ACP sobre la prohibición de vaciar los tanques de lastre en aguas del Canal son la más amplia de todas en su contenido.
- En la implantación de dichas normativas de prohibición del vertimiento del agua del lastre no existe entre los organismos la coordinación interinstitucional que se observa en la implantación del Decreto Ejecutivo No. 116 18-05-2001 que aprueba el Manual Nacional para el manejo en los puertos de los desechos internacionales no peligrosos
- Se analizaron los Convenios Internacionales relacionados con el agua de lastre que Panamá es Parte. Conforme su marco jurídico, los Convenios internacionales aprobados por el Órgano Legislativo en la Asamblea Nacional a través de Leyes, sancionadas y publicadas por el Órgano Ejecutivo, se convierten en leyes nacionales.
- El marco legal de Panamá con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales, se ha venido fortaleciendo en cierto grado a través de algunos de los Convenios internacionales que Panamá es parte

- No obstante, para la implantación eficaz de sus normas se deben reglamentar dichos Convenios lo que facilitaría a sus instituciones la comunicación e interactuar en su aplicación en forma coordinada y en especial ratificar y reglamentar el BWMC 2004.

Las Autoridades de la AMP han informado a la OMI la voluntad política de desarrollar una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de ratificación e implantación del BWMC.

Con tal fin, los Consultores estimaron recomendable elaborar un documento borrador sobre la Política Nacional para la Gestión del Agua de Lastre y otro sobre Estrategia Nacional de Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, para ser discutidos en esta reunión y elaborar en el Taller el Plan de Acción Nacional.

Tomando en cuenta, que el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004), al aprobarlo y ratificarlo Panamá, se convierte en ley nacional y siendo el Convenio fundamentalmente de ámbito regulatorio, es posible ponerlo en vigor por completo a través de legislación subordinada o auxiliar es decir vía reglamento a través del Órgano Ejecutivo.

En tal sentido, los Consultores estimaron conducente elaborar el documento borrador “Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques”, para ser discutido en este Taller para fortalecer su contenido.

De igual manera se informó que el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) es un instrumento jurídico altamente técnico y científico lo que significa que para lograr una implantación eficaz es fundamental la formación adecuada del:

- Recurso humano administrativo.
- Personal encargado de la ejecución del Convenio, de la gestión del agua de lastre en los distintos entes gubernamentales.
- Miembros de la tripulación de los buques y capitanes, lo cual es esencial para lograr el éxito del Plan de Gestión del Agua de Lastre.

Asimismo, será necesaria la adquisición tecnológica para estos entes, que les faciliten la implantación del Convenio.

- **Exposición del Documento Borrador “Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá”.**

El Consultor Técnico hizo una breve exposición de la Política Nacional mencionando la necesidad de considerar ciertos pasos clave, uno de ellos es la elaboración de un inventario de la legislación existente relacionada con el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004, la cual debe incluir leyes ambientales, marítimas, portuarias, sobre áreas protegidas, industria

pesquera, comercio y aduanas, sobre materiales biológicos y biodiversidad e instrumentos normativos nacionales relevantes.

Basado en la experiencia de otros países en relación a la implementación de Convenios Internacionales, el Consultor hizo mención que, además de efectuar la revisión del marco regulatorio nacional y la redacción de una legislación adecuada, los otros pasos estaban relacionados con el hecho de acompañar el paso antes mencionado con un proceso de redacción y evaluación de una Política Nacional y una Estrategia Nacional para hacer que la implementación sea lo más efectiva posible, estableciendo las reglas, responsabilidades y posición nacional frente a este aspecto de la preservación del ambiente marino de Panamá. Así mismo, el Consultor hizo hincapié que todos los instrumentos, antes mencionados, estuvieran concatenados e interactuaran de forma coherente y sincronizada.

Se dio una explicación del propósito de esta política y que la misma intenta:

- Presentar una declaración clara de cómo el Estado de Panamá intenta manejar el riesgo de los organismos acuáticos dañinos y patógenos (OAPAP) que son transferidos por el agua de lastre y sedimentos de los buques;
- Informar las políticas gubernamentales relacionadas y estrategias futuras, planes de acción y presupuestos y gastos relacionados; y
- Guiar a los responsables de las tomas de decisiones, quienes son los responsables de tomar las correspondientes acciones que afectan la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques

Esta política se enfoca exclusivamente al agua de lastre y sedimentos asociados. Sin embargo las autoridades competentes deberían tomar las medidas necesarias a fin de que las introducciones de los Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos (OAPAPs) a las aguas jurisdiccionales panameñas, a través de otros vectores, sean prevenidas, controladas y eliminadas y así evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre y sedimentos. Esto significa que otras medidas deben ser tomadas para reducir los riesgos asociados con otras actividades (en particular las relacionadas con las especies anti incrustantes y la introducción de especies para la acuicultura) con la finalidad de evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre

Se les informó a los participantes que esta política debe ser entendida dentro de un contexto que incluye:

- Un aspecto para el logro de la “Bioseguridad” en lo que respecta la gestión del agua de lastre y sedimentos;

- Creación de otras políticas gubernamentales que complementen el logro amplio de la Bioseguridad (eliminación de otros vectores que transfieran OAPAP);
- El marco legal; y
- Las obligaciones de Panamá bajo los Convenios Internacionales y sus responsabilidades como miembro de la comunidad internacional

Esta política está basada en una serie de principios y que éstos también deberían ser usados para interpretar las políticas y como una guía para implementarlas, particularmente cuando se decida cómo manejar las situaciones que no están específicamente mencionadas en esta política.

Estas políticas establecen metas que son agrupadas en seis (06) temas:

1. Mejora de la base de información para la toma de decisiones
2. Establecimiento de programas de gestión de agua de lastre para los puertos
3. Integración de la gestión de agua de lastre en el marco nacional de bioseguridad
4. Medidas a ejecutar a bordo de los buques
5. Aspectos internacionales
6. Definición de las bases legales e institucionales

Con la finalidad de implementar efectivamente esta política, es esencial que las responsabilidades estén ubicadas y delimitadas claramente en todos los órganos estatales involucrados. Posiblemente sea necesario reestructurar el marco institucional para hacerlo más costo efectivo y eficiente desde una perspectiva de la gestión del agua de lastre, para lo cual sería necesario:

- Efectuar ajustes institucionales para la implementación de estas Políticas
- Crear una nueva legislación para implementar estas Políticas
- Analizar las implicaciones financieras y crear los mecanismos necesarios para generar estos recursos

Se explicó, así mismo, que para que estas políticas sean efectivas deben ser revisadas y mejoradas en el tiempo; será necesario que exista la forma de evaluar su aplicación y efectividad sobre los mecanismos de control que introducen y, si es posible, verificar si las medidas contribuyen a lograr la bioseguridad marina.

- **Exposición del Documento Borrador “Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques”.**

El Consultor Legal en la introducción de la exposición, enfatizó la consideración importante que debe dar cada Estado parte del BWMC a lo que dicte la Constitución Política de la República con respecto a la forma en que se han de poner en vigor domésticamente los Convenios.

También realizó un análisis, del marco legal constitucional vinculado a la atribución del Presidente de la República con la participación del Ministro respectivo, en la celebración de los tratados y convenios internacionales, los cuales son posteriormente sometidos a la consideración del Órgano Legislativo.

Asimismo, analizó la función establecida en la Constitución Política al Órgano Legislativo a través de la Asamblea Nacional, de aprobar o desaprobado a través de Ley, antes de su ratificación, los tratados y los convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo, la sanción y publicación de la Ley en la Gaceta Oficial por el Presidente de la República y la ratificación del Convenio Internacional por el Órgano Ejecutivo, que finalmente se convierte en Ley de la República de Panamá.

Siendo que el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004), fundamentalmente es de ámbito regulatorio, se concluyó que jurídicamente es posible ponerlo en vigor a través de legislación subordinada o auxiliar es decir vía reglamento a través del Órgano Ejecutivo.

En consideración a lo expuesto, los Consultores estimaron conducente elaborar en documento borrador el “Reglamento para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques” con el fin de facilitar la implementación del BWMC 2004, el cual se sometió al análisis del Grupo Jurídico del Taller para fortalecer su contenido.

Para la formulación del Reglamento, se analizó previamente la Ley Modelo de Gestión del Agua de Lastre elaborada por el Programa GloBallast y algunas legislaciones de países Latinoamericanos y de países desarrollados.

El Consultor Legal presentó y explicó la conformación del Índice del Reglamento en referencia, compuesto de 5 Títulos con sus respectivos Capítulos que contienen en su conjunto 63 Artículos.

Posteriormente, se expuso y analizó el contenido del Reglamento de manera integral.

- **Exposición del Documento Borrador Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques**

Así como en la presentación de la Política Nacional, el Consultor Técnico enfatizó que basado en la experiencia de otros países en relación a la implementación de Convenios

Internacionales, además de efectuar la revisión del marco regulatorio nacional y la redacción de una legislación adecuada, los otros pasos estaban relacionados un proceso de redacción y evaluación de una Política Nacional y una Estrategia Nacional para hacer que la implementación sea lo más efectiva posible, estableciendo las reglas, responsabilidades y posición nacional frente a este aspecto de la preservación del ambiente marino de Panamá. Así mismo, el Consultor volvió hacer hincapié en que todos los instrumentos, antes mencionados, estuvieran concatenados e interactuaran de forma coherente y sincronizada.

El Consultor mencionó que esta estrategia estaría enmarcada dentro de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, presentada en la Decimocuarta Reunión Intergubernamental sobre el Plan de Acción para el Programa Ambiental del Caribe y Decimoprimer Reunión de las Partes Contratantes al Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, efectuadas en Montego Bay, Jamaica entre el 6 y el 9 de Octubre del 2010, así como en la existencia de la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana desarrollada por Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) presentada al Sistema de Integración Centroamericano (SICA) y su Grupo Técnico, del cual Panamá es parte, y aprobada por la Cumbre de Presidentes Centroamericanos de manera que sirva de instrumento para la implementación de estrategias comunes en el subsector marítimo.

Así mismo se explicó que esta estrategia está basada en la definición hecha por la FAO, la cual la define como; “un mapa de ruta para la implementación de una política y contiene objetivos específicos, metas e instrumentos para temas que pueden estimular o impedir la ventaja comparativa del sector y obstruir su desarrollo”.

El consultor dio una explicación sobre el propósito de esta estrategia y que la misma integra los niveles estratégicos, tácticos y operacionales de gestión del agua de lastre en Panamá, integrando y enlazando actividades que están definidas de acuerdo a lineamientos y disposiciones existentes.

Se dieron a conocer los principios orientadores sobre los cuales está basada la Estrategia nacional, los cuales están establecidos en el Convenio sobre Diversidad Biológica y en los objetivos del Plan de Acción Estratégico Regional (PAE).

A continuación se presentaron la misión y visión, indicando que esta Estrategia se sustentaría sobre diez (10) lineamientos que constituyen los objetivos estratégicos básicos, y que son los fundamentos de la gestión de los OAPAPs para evitar su introducción en las aguas bajo jurisdicción panameña mediante la gestión del agua de lastre de los buques, basado en el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.

- PREVENCIÓN
- LEGISLACIÓN Y NORMATIVIDAD
- DESARROLLO DE CAPACIDADES
- COORDINACIÓN
- DIVULGACIÓN Y COMUNICACIÓN
- CONOCIMIENTO E INFORMACIÓN
- DETECCIÓN E IDENTIFICACIÓN
- RESPUESTA EFICAZ Y EFICIENTE A LA DETECCIÓN DE NUEVAS OAPAPs
- CONTENCIÓN
- COOPERACIÓN REGIONAL

Con este enfoque se establecería una estrategia y un marco coordinado para la gestión del agua de lastre de los buques en la República de Panamá, con el propósito de que se minimice el riesgo de la introducción de los OAPAPs que puedan afectar al ser humano; a la economía y al ambiente marino.

Como resultado se espera crear un sistema coordinado y eficiente, que proteja a los ecosistemas acuáticos de Panamá mediante la prevención, detección y respuesta de los riesgos asociados con los OAPAPs provenientes en el agua de lastre de los buques mediante la ejecución del Plan de Gestión del Agua de Lastre de las Buques y otras medidas complementarias sobre la materia dispuestas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Para adoptar esta estrategia con responsabilidad, el Consultor Técnico indicó que deberá haber una fuerte voluntad política y la concurrencia de acciones y recursos, lo cual requerirá de un organismo coordinador y un plan de acción que identifique actores y responsables específicos para ejecutar, coordinar y dar seguimiento a las metas en el corto, mediano y largo plazo. Así mismo se indicó que será necesario crear una ruta crítica que asegure la continuidad de las acciones, definir los mecanismos de seguimiento del proceso de implementación para evaluar el cumplimiento de las metas y establecer un conjunto de indicadores que permita medir los avances, corregir acciones y responder con transparencia.

El Consultor Técnico informó que una de las actividades a ser desarrolladas en este taller era la formulación del Plan de Acción de esta Estrategia Nacional.

- **Formación de los 4 Grupos de Trabajo para el Taller (A, B, C, D) y Asignación de los Documentos Borradores por Grupo**

Estos 4 documentos fueron analizados, discutidos y se redactaron las versiones corregidas mediante el uso de grupos de trabajo que fueron constituidos de la siguiente manera:

Grupo	Participantes	Documento
A	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lcda. Claudia Fábrega: Moderadora ▪ Lcda. Rita Jiménez ▪ Lcda. Ana Lorena Donoso: Secretaria 	Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá
B	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Licdo. Jorge Cummings ▪ Lcdo. Moisés Tejada: Moderador ▪ Ing. Fidel González ▪ Lcda. Gina Vergara: Secretaria 	Reglamento para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques
C	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ing. José Macías ▪ Lcdo. Jack Barnett: Secretario ▪ Lcda. Meredith Pinedo: Moderadora 	Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004
D	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lcdo. Gary Carbone ▪ Lcda. Tanya Carlucci: Secretaria ▪ Lcda. Silvana Donato ▪ Ing. José Luis Ortega: Moderador 	Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

Durante la estadía de los consultores en Panamá, estos documentos, previamente enviados y analizados por los participantes, fueron presentados y discutidos con los Consultores en el Taller programado, mediante el uso de la metodología de grupos de trabajo y lográndose de esta forma un aporte sustancial que finalizó en la proposición de los documentos finales que se pueden observar en los Anexos 1 al 5 de este informe.

Estos documentos serán luego presentados a las demás direcciones internas de la AMP y posteriormente discutidos con las demás instituciones involucradas. Una vez finalizado estos procesos serán emitidos por la vía correspondiente e incluidos en el marco legal y operacional de Panamá

5. RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES

Como se ha mencionado anteriormente, la finalidad de la consultoría era prestar asistencia al Gobierno de Panamá con la revisión legal y redacción de una legislación nacional para operacionalizar el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.

Panamá se encuentra actualmente en el proceso de ratificación de este Convenio y para contribuir al logro de los objetivos del mismo, se debe adoptar la legislación subsidiaria que defina claramente el marco legal requerido para la efectiva implementación de tan importante instrumento internacional que protege al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos.

Para formular una legislación nacional, como se manifestó, se deberían considerar ciertos pasos clave, uno de ellos es la elaboración de un inventario de la legislación existente relacionada con el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004. El inventario incluyó leyes ambientales, marítimas, portuarias, sobre áreas protegidas, industria pesquera, comercio y aduanas, sobre materiales biológicos y biodiversidad e instrumentos normativos nacionales relevantes.

Basado en la experiencia de otros países en relación a la implementación de Convenios Internacionales, se decidió, además de efectuar la revisión del marco regulatorio nacional y la redacción de una legislación adecuada, acompañar este proceso con la redacción y evaluación de una Política Nacional y una Estrategia Nacional para hacer que la implementación sea lo más efectiva posible, estableciendo las reglas, responsabilidades y posición nacional frente a este aspecto de la preservación del ambiente marino de Panamá.

Todo ello con la finalidad de cumplir con lo establecido en el Artículo 2 del Convenio, el cual establece que los Estados Partes del mismo **“se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques”**.

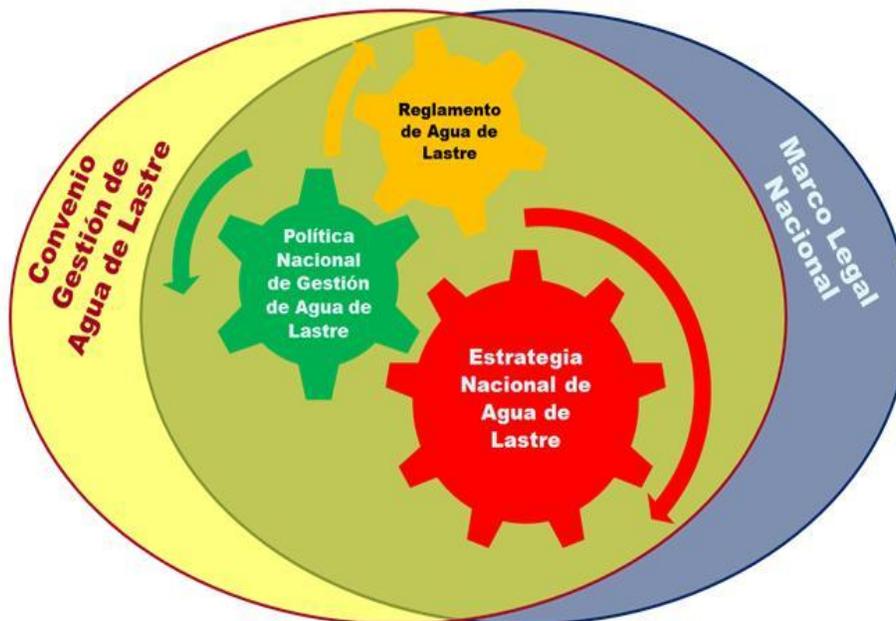
Lo expuesto en el párrafo anterior establece **“que”** es lo que debe hacerse, pero esta consultoría tenía como objetivo crear todas las herramientas legales necesarias para establecer el **“cómo”** hacerlo, con la finalidad de que el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques se haga adecuadamente, tomando en consideración las instituciones, sus funciones, responsabilidades y capacidad operacional.

Para ello se trabajó en la evaluación del Convenio de Agua de Lastre y del marco legal nacional, para determinar la legislación relevante e institucional de Panamá que estuviera en relación con las normas del Convenio, como se visualiza en la figura siguiente.



Una vez determinado esta legislación e institucionalidad relevante se procedió a la redacción del Reglamento de Agua de Lastre, la Política Nacional de Gestión de Agua de Lastre y la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

Esto se desarrolló de tal manera que todos los instrumentos estuvieran concatenados e interactuaran de forma coherente y sincronizada, lo cual se puede observar en la figura siguiente:



A continuación se resumirá cada uno de los 4 documentos analizados y presentados por los grupos de trabajo.

Grupo A: Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá

Este documento (Anexo 2) ha sido desarrollado con la finalidad de generar las Políticas Nacionales para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá que serían adoptados mediante un Decreto de Gabinete, en seguimiento de la Estrategia Marítima Nacional (EMN), la cual constituye un conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo. Estas políticas estarán sustentadas por lo establecido en el Objetivo Estratégico 6 de la EMN, que está enfocado a:

“Garantizar la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de las actividades marítimas, logísticas y de la cadena de suministros.”

La presentación de estas políticas, para su adopción, está basada en el Artículo 4 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, mediante el cual “Se creó la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y se unificaron las distintas competencias marítimas de la administración pública”.

El Artículo 4, del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que entre las funciones de la Autoridad Marítima de Panamá están, velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en los tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por la República de Panamá, relacionados al Sector Marítimo, proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional y, recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.

Así mismo, el Artículo 18 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, lo siguiente: “Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del sector marítimo y el desarrollo de sus recursos humanos; y estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad”.

El propósito primario de estas políticas es evitar o prevenir la introducción accidental, por medio del agua de lastre y sedimentos de los buques de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs), así como el establecimiento de estos organismos en aguas bajo jurisdicción panameña. Cuando esto no sea razonablemente logrado, estas políticas ayudarán a controlar, y cuando sea posible, erradicar, cualquier patógeno y organismo acuático dañino que haya podido establecerse. Estas políticas también intentarán a fortalecer la implementación de las obligaciones internacionales que tiene Panamá y apoyar la implementación de las iniciativas internacionales para controlar y gestionar las descargas de agua de lastre y sedimentos de los buques con la finalidad

de prevenir, reducir y minimizar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

Estas políticas intentan:

- Presentar una declaración clara de cómo el Estado de Panamá intenta manejar el riesgo de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que son transferidos por el agua de lastre y sedimentos de los buques;
- Informar las políticas gubernamentales relacionadas y estrategias futuras, planes de acción y presupuestos y gastos relacionados; y
- Guiar a los responsables de las tomas de decisiones, quienes son los responsables de tomar las correspondientes acciones que afectan la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques

Estas políticas aplican a todas las descargas de agua de lastre y sedimentos asociados de cualquier buque dentro de las aguas interiores, territoriales y de la zona económica exclusiva en las cuales Panamá tenga jurisdicción, así como a las prácticas de descarga de agua de lastre de buques que naveguen bajo la bandera de Panamá, en cualquier lugar donde esta ocurra. Estas políticas aplican a toda descarga de agua de lastre y sedimentos asociados en Panamá independientemente de donde provenga dicha agua de lastre, porque, incluso la transferencia dentro de aguas territoriales de Panamá, de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que no son propios, podría generar problemas.

Estas políticas se enfocan exclusivamente al agua de lastre y sedimentos asociados. Sin embargo las autoridades competentes deberán tomar las medidas necesarias a fin de que las introducciones de OAPAPs a las aguas jurisdiccionales panameñas, a través de otros vectores, sean prevenidas, controladas y eliminadas y así evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre y sedimentos.

Sin embargo el Gobierno está consciente que el agua de lastre es sólo uno de los vectores por el cual estos organismos acuáticos y patógenos pueden ser transferidos. Esto significa que otras medidas deben ser tomadas para reducir los riesgos asociados con otras actividades (en particular las relacionadas con las especies anti incrustantes y la introducción de especies para la acuicultura) con la finalidad de evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre

Estas políticas deben ser entendidas dentro de un contexto que incluye:

- Un aspecto para el logro de la “Bioseguridad” en lo que respecta la gestión del agua de lastre y sedimentos;

- Creación de otras políticas gubernamentales que complementen el logro amplio de la Bioseguridad (eliminación de otros vectores que transfieran OAPAPs);
- El marco legal; y
- Las obligaciones de Panamá bajo los Convenios Internacionales y sus responsabilidades como miembro de la comunidad internacional

Estas políticas están basadas en los principios que se enumeran a continuación. Estos principios también deberán ser usados para interpretar las políticas y como una guía para implementarlas, particularmente cuando se decida cómo manejar las situaciones que no están específicamente mencionadas en estas políticas.

- **Consistencia con el marco legal:** Cualquier control que sea aplicado a un buque debe estar en concordancia con la legislación internacional y el marco legal de Panamá, y debe en la medida de lo posible, ser consistente con las resoluciones de la OMI.
- **Equilibrio:** Cualquier control que deba ser aplicado debe ser ambientalmente aceptable, razonablemente aplicable su implementación y tomar en consideración los impactos potenciales al comercio.
- **Seguro:** Los controles deben ser implementados de forma que no comprometa la seguridad del buque o de sus tripulantes.
- **No Discriminativo:** Las políticas deben ser implementadas de una manera que no discrimine entre buques de bandera panameña y buques que naveguen bajo bandera de otro Estado.
- **Principio Precautelativo:** Las medidas de control deben ser consistentes con el principio precautelativo ante la ausencia de información científica conclusiva.
- **Abordaje Preventivo:** Se debe adoptar un abordaje preventivo que requerirá que cualquier efecto adverso sobre el medio ambiente debería ser anticipado y cuando sea posible prevenido.
- **Mejores Prácticas:** Los controles deben tomar en consideración el desarrollo de nuevas y mejoradas técnicas y tecnologías para la gestión del agua de lastre y sedimentos y continuamente buscar la mejora de la bioseguridad cuando estas tecnologías y técnicas estén disponibles.

Estas políticas establecen metas que son agrupadas en seis (06) temas:

1. Mejora de la base de información para la toma de decisiones

- Estudios de Línea Base Ambiental
 - I. Preparar estudios de línea base del ambiente marino de los mayores puertos de Panamá
- Establecimiento de Bases de Datos para el Apoyo a la Gestión de Agua de Lastre
 - I. Recolectar datos de las cantidades de agua de lastre es descargada en las aguas bajo jurisdicción panameña, donde se descarga y de donde proviene
- Identificación de Áreas en las cuales está Prohibido la Toma de Lastre y Descarga
 - I. Identificar aquellas áreas en las cuales la toma de agua de lastre o la descarga de agua de lastre y sedimentos podría ser prohibida

2. Establecimiento de programas de gestión de agua de lastre para los puertos

- Programa Piloto de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en un Puerto
 - I. Desarrollar un programa piloto de gestión de agua de lastre para los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro.
- Desarrollo de los Programas de Gestión de Agua de Lastre para todos los Puertos Mayores de Panamá
- Integración de los Aspectos de gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en el Diseño y Desarrollo de todos los Nuevos Puertos
 - I. Asegurar que los aspectos de la gestión de agua de lastre y sedimentos, incluyendo cuando sea necesaria, la construcción de facilidades de recepción de agua de lastre y sedimentos o prestación de servicios, sean considerados en el diseño y construcción de nuevos puertos.
- Investigación para Determinar la Viabilidad de Desarrollar Programas de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos para Puertos Pesqueros y Buques Menores
 - I. Realizar trabajos de investigación para evaluar la necesidad y factibilidad de establecer programas de gestión de agua de lastre para puertos pesqueros y buques menores

3. Integración de la gestión de agua de lastre en el marco nacional de bioseguridad

- Elevar el Perfil de la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos como un Asunto de Importancia Nacional
 - I. Llamar la atención sobre los peligros que puede generar el agua de lastre y sedimentos a la bioseguridad de Panamá y a la importancia de atender a la bioseguridad de una forma integrada
 - II. Iniciar una discusión nacional sobre el desarrollo de una estrategia nacional integrada de bioseguridad
- Integración de los aspectos de la gestión del Agua de Lastre y Sedimentos en las Políticas de Estado y Planes
 - I. Asegurar que los aspectos de la gestión del agua de lastre y sedimentos sean introducidos en futuras políticas gubernamentales, planes y legislación
- Establecimiento de Mecanismos Financieros para Apoyar la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos
 - I. Asegurar la existencia de mecanismos de financiamiento con capacidad financiera y mandato para apoyar la implementación de estas políticas, incluyendo las respuestas a la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) a través del Agua de Lastre y Sedimentos
- Establecimiento de un Sistema de Inspección Efectiva
 - I. Asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.
 - II. Establecer un programa de capacitación regular y actualizado para asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.

4. Medidas a ejecutar a bordo de los buques

- Diálogo en Relación con la Implementación del Convenio
 - I. Comenzar un diálogo con los propietarios de los buques de bandera panameña y otras partes interesadas y afectadas en relación a la mejor manera de implementar las disposiciones del Convenio cuando Panamá sea parte.
- Implementación del Convenio una vez Ratificado por Panamá

- I. Crear el marco legal nacional necesario y establecer otros mecanismos para la implementación del Convenio de la forma más expedita una vez que Panamá sea parte del mismo

5. Aspectos internacionales

- Apoyo al Proceso de Discusiones para Mejorar el Convenio en la OMI

6. Definición de las bases legales e institucionales

- Definir las Bases Legales para la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos
 - I. Establecer los parámetros necesarios para tomar la decisión de la forma más adecuada de establecer el marco legal adecuado para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá
- Definir las Bases Institucionales y sus Interrelaciones para la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos
 - I. Efectuar el análisis adecuado de las necesidades y crear la adecuada estructura institucional con una clara definición de responsabilidades y una interrelación inter e intra institucional funcional y eficiente

Con la finalidad de implementar efectivamente estas políticas, es esencial que las responsabilidades estén ubicadas y delimitadas claramente en todos los órganos estatales involucrados. Posiblemente sea necesario reestructurar el marco institucional para hacerlo más costo efectivo y eficiente desde una perspectiva de la gestión del agua de lastre, para lo cual será necesario:

- Efectuar ajustes institucionales para la implementación de estas Políticas
- Crear una nueva legislación para implementar estas Políticas
- Analizar las implicaciones financieras y crear los mecanismos necesarios para generar estos recursos

Para que estas políticas sean efectivas deben ser revisadas y mejoradas en el tiempo; es necesario que exista la forma de evaluar su aplicación y efectividad sobre los mecanismos de control que introducen y, si es posible, verificar si las medidas contribuyen a lograr la bioseguridad marina.

Posiblemente sea muy difícil evaluar, de forma continua, los efectos positivos de estas políticas en lograr la bioseguridad, ya que si son efectivas la composición biológica del ecosistema marino de Panamá no presentará cambios.

La única retroalimentación que se tendrá será si las políticas fallan, son inadecuadamente implementadas o se han liberado organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) por medio del agua de lastre y sedimentos. La principal forma de evaluar esto es mantener actualizadas las líneas base ambientales y registrar los incidentes con organismos foráneos nuevos (por ejemplo afloramientos de algas) por parte de las entidades correspondientes.

Uno de los propósitos de estas políticas es reducir el riesgo de la introducción accidental de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) a través del agua de lastre y sedimentos. Esto también es difícil de medir, posiblemente se podrá hacer conclusiones generales sobre algunas tendencias, una vez que se tenga suficiente información sobre las prácticas normales de gestión de agua de lastre. Por ejemplo, una reducción del agua de lastre descargada en aguas costeras de Panamá podría sugerir una reducción del riesgo.

A efectos prácticos, la mayoría de las actividades de monitoreo estarán enfocados en determinar el grado de cumplimiento de la Ley, la frecuencia y efectividad de las inspecciones y la subsecuente efectividad de las acciones de cumplimiento. Se deberán llevar registro de las inspecciones con la visión de determinar el no cumplimiento y cada programa de gestión de agua de lastre y sedimentos de los puertos requerirá incorporar metas específicas con los cuales se podrá evaluar su desempeño de forma objetiva.

Como consecuencia del análisis de este grupo de trabajo, se formuló un enunciado (Anexo 3) de la Política Nacional, el cual dice así:

POLITICA DE GESTION DE AGUA DE LASTRE

Panamá, 21 de diciembre 2011

La Autoridad Marítima de Panamá, en conjunto con las instituciones responsables de la Estrategia Marítima Nacional de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos tiene la responsabilidad como entidad rectora de integrar en la normativa nacional y hacer cumplir los lineamientos establecidos en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos, 2004 con el objetivo primordial de prevenir o evitar, reducir, controlar y eliminar la transferencia accidental y/o el establecimiento de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en las aguas bajo jurisdicción de la República de Panamá, a través de las aguas de lastre y sedimentos de los buques y de igual forma poder lograr la Bioseguridad, por medio de Políticas Estatales y el Cumplimiento de las Normas Nacionales e Internacionales ratificadas por Panamá, mediante controles ambientalmente aceptables, de implementación razonable y tomando en consideración los impactos potenciales al comercio, estableciendo zonas de carga y descarga de lastre a través de estudios y creación de base de datos que incorporen líneas de base del ambiente marino

portuario, desarrollando y ejecutando programas de Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos en los puertos, diques, varaderos y astilleros nacionales y la creación de Planes de contingencias basados en análisis de riesgos de forma tal que en su conjunto estos controles establecidos cumplan el objetivo primordial del Convenio y manteniendo siempre en cuenta la seguridad del buque y/o sus tripulantes.

Para el logro de lo antes mencionado es necesario implementar las mejores tecnologías adecuadas a bordo de nuestra flota, mantener un canal de comunicación con nuestros armadores/operadores, capitanes, proveedores de servicios y partes interesadas, incrementar y capacitar el Recurso Humano Interno, establecer nuevas directrices durante la inspecciones de bandera y Estado rector de Puerto, en aras de establecer, implementar y monitorear los controles previos y posteriores adoptados que faciliten la Gestión de cumplimiento del Convenio.

Grupo B: Reglamento para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques:

Una vez que se cumpla con el procedimiento establecido en el Título V EL ORGANISMO LEGISLATIVO, Capítulo 2º FORMACION DE LAS LEYES de la Constitución Política de Panamá vigente, relativo a la aprobación del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004), éste pasa a ser ley de la República de Panamá, requiriéndose necesariamente de un conjunto de disposiciones reglamentarias que le dan vida a una ley; que le permite a ésta cumplir con sus objetivos. Un reglamento es una norma jurídica de carácter general dictada por la Administración Pública y con valor subordinado a la ley, en él se establecen normas que facilitan la implementación de la ley que reglamenta, estableciéndose el o los órganos a cargo de velar por su cumplimiento.

En el caso del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004), éste no tiene la naturaleza jurídica de ser sus normas autoejecutables, sino que requiere de reglamentación para cumplir con sus objetivos. Su reglamentación corresponde tradicionalmente al Poder Ejecutivo, aunque los ordenamientos jurídicos actuales reconocen potestad reglamentaria a otros organismos del Estado. El ordenamiento jurídico Panameño, reconoce en el numeral 14 del Arto 184 de la Constitución Política vigente la potestad reglamentaria de la ley al Presidente de la República conjuntamente con el Ministro del Ramo. Corresponderá entonces, al Poder Ejecutivo aprobar el Reglamento al Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004).

Adicional a la aprobación del reglamento, la Autoridad Marítima de Panamá, en su calidad de Autoridad de Aplicación del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) y de su reglamentación, deberá aprobar ciertas normas o medidas técnicas que son de su

competencia en virtud del proyecto de Reglamento al Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) y de otras normas complementarias, a fin de facilitar la implementación del Convenio y de su reglamentación, como es el caso de las normas a ser observadas para la autorización de las instalaciones de recepción de los desechos de agua de lastre de los buques que requieran de dicho servicio.

El proyecto de Reglamento al Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) fue elaborado teniendo como base el Modelo de Ley elaborado por el proyecto GloBallast, la legislación de algunos países desarrollados, de algunos países de Latinoamérica, así como normas ambientales vigentes en la República de Panamá y se puede detallar en el Anexo 5 de este informe.

El proyecto de Reglamento consta de cinco (5) Títulos divididos en diez (10) Capítulos y contiene en su conjunto 63 Artículos.

El Título I está referido las Disposiciones Generales, en el que se establecen los tres (03) objetivos principales del Reglamento, definiciones generales, Ámbito de aplicación, designándose a la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) como el órgano competente para la implementación del Convenio y de su Reglamento, facultando además a la AMP para dictar las Resoluciones, Normas Técnicas y Administrativas o cualquier Directriz, que sean necesarias para el completo y adecuado cumplimiento de las disposiciones del Reglamento.

El Título II contiene disposiciones relativas a la vigilancia y control a ser ejercido por la AMP para garantizar la observancia de las normas del Convenio y del Reglamento; Actividades que son ejecutada a través de Reconocimientos e inspecciones de buques a los que se les aplica el convenio realizados por inspectores debidamente cualificados, sean estos funcionarios de la AMP, o de Organizaciones Reconocidas por la AMP y que cumplan las Directrices OMI adoptadas sobre la materia.

Si practicada la inspección o el Reconocimiento, el buque cumple con las obligaciones del Convenio y del Reglamento, se le expide un certificado de cumplimiento que puede ser emitido por la AMP u Organización reconocida, pero en todo caso, el Gobierno de Panamá es responsable por su emisión. El certificado es expedido en la forma establecida en el Convenio y por un periodo no mayor a cinco (05) años.

Se establecen medidas correctivas para el caso de que un buque nacional al que se le aplique el Convenio y el reglamento no es apto para hacerse a la mar sin que represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, tal inspector u organización se asegurarán inmediatamente de que se adoptan medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla lo dispuesto y reportará este asunto inmediatamente a la AMP, quien podrá retirar, suspender o no expedir el Certificado y prohibir el zarpe del buque hasta tanto éste no corrija las deficiencias encontradas.

En caso de buques extranjeros, éstos pueden ser objeto de una inspección por funcionarios de la AMP, a fin de verificar la existencia de un certificado válido, inspeccionar el Libro registro del agua de lastre y/o realizar muestreo del agua de lastre; en caso detectarse violación a las normas del convenio o del Reglamento la AMP está facultada a adoptar medidas para amonestar o detener al buque.

Asimismo, puede otorgar permiso para que el buque zarpe del puerto con el fin de descargar agua de lastre en una instalación de recepción o dirigirse a un astillero de reparación, siempre que ello no represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos naturales. De las medidas tomadas se informará a la autoridad marítima del Estado pabellón del buque. Ninguna medida puede causar demora innecesaria al buque y en caso de producirse, el buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio ocasionado.

El Título III contiene normas relacionadas con el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques. La descarga de agua de lastre de cualquier buque al cual se aplica el Reglamento, sólo se podrá realizar mediante la Gestión de Agua de Lastre en concordancia con las disposiciones del Convenio y del Reglamento. Se obliga a todo buque nacional o extranjero a llevar a bordo y aplicar un plan de gestión del agua de lastre, de acuerdo con la Regla B-1 del Anexo del Convenio, el que en el caso de buques de pabellón nacional será autorizado por la AMP. Asimismo, debe llevar a bordo un libro registro del agua de lastre que cumpla con la Regla B-2 del Anexo del Convenio.

Un buque que efectúe el cambio de agua de lastre para cumplir con la norma de la Regla D-1 del Anexo lo hará de conformidad con la Regla B-3 del Anexo.

Todos los oficiales y tripulantes deben estar familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también que estén familiarizados, en la medida en que corresponda a sus funciones, con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

Todo puerto, terminal o instalación en Panamá en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre debe poseer instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos de los buques que hagan uso del puerto o de la terminal. La AMP autorizará estas instalaciones, para lo cual emitirá normativa técnica a cumplirse basándose para ello en las directrices adoptadas por la OMI. Las tasas por estos servicios serán también autorizadas por la AMP.

Se establece como potestad de la AMP establecer, vía Resolución Administrativa una tasa de Gestión de Agua de Lastre a ser cobrado a los buques nacionales o extranjeros a los que se les aplica el Convenio. El producto de esta tasa es para financiar los costos de la AMP en la implementación del Convenio y del Reglamento.

El Título IV trata de las Infracciones administrativas, otorgándole a la AMP las facultades de realizar una investigación en relación a una supuesta infracción al Convenio y

Reglamento. Se establecen principios para agilizar el proceso de investigación, así como medidas cautelares para liberar al buque mientras se le sigue la investigación.

Siguiendo los principios contemplado en la Ley del Medio Ambiente de Panamá, se propone un monto máximo de diez millones de Balboa, a ser impuesta por la AMP, según la gravedad del caso. Asimismo, la AMP podrá, vía Resolución Administrativa desglosar este monto máximo de sanción pecuniaria. Adicionalmente, la AMP está facultada para exigir al infractor el pago de los costos de las acciones tomadas para la mitigación y compensación del daño producido al medio ambiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que se puedan derivar de la violación de las normas del Convenio y del Reglamento.

Finalmente, el Título V otorga a la AMP la competencia de emitir, resoluciones, normas técnicas y Directrices que le permitan implementar las normas del Convenio y del Reglamento.

Grupo C: Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004:

La transferencia de especies acuáticas perjudiciales de los tanques de agua de lastre es la vía más significativa de introducciones involuntarias de especies foráneas invasoras en los ecosistemas marinos. Además de afectar los ecosistemas y contribuir a la extinción de las especies nativas, representan una amenaza importante para la biodiversidad y también pueden causar cuantiosos daños socioeconómicos.

En adición a los efectos en la salud humana derivados de especies foráneas invasoras, incluyen cambios en la red alimentaria nativa y en el consumo por los seres humanos de mariscos contaminados, provocando la muerte de miles de personas en el mundo.

Las siguientes características hacen vulnerable a Panamá, en sus aguas nacionales y en la de otros Estados, ante el vertimiento del agua de lastre de los buques conteniendo organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos:

- La estratégica ubicación geográfica de Panamá.
- El disponer del Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global por el cual transitan más de catorce mil buques al año.
- La expansión actual del Canal.
- Los puertos internacionales de gran magnitud y calado que dispone.

- El poseer el Registro de Naves más grande del mundo en número y tonelaje.
- Sus extensas costas en el Océano Pacífico y en el Mar Caribe con una gran variedad de ecosistemas marinos.

Todo lo cual, convierte a Panamá en un país importante a nivel nacional, regional e internacional para ser parte del Convenio internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004, BWMC por sus siglas en inglés

Inventario y Análisis de la Legislación de Panamá relacionada con el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004)

Formular una legislación nacional que implemente el Convenio, requiere considerar ciertos pasos clave, uno de ellos es el inventario de la legislación nacional existente vinculada con el BWMC.

En tal sentido, este Documento contiene el inventario y análisis de la legislación nacional vigente relacionada con las normas del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) y se puede ver en detalle en el Anexo 1 de este informe.

El inventario y análisis abarca las normas constitucionales reguladoras de la celebración de tratados y convenios públicos del Órgano Ejecutivo sometidos posteriormente a la consideración del Órgano Legislativo y la atribución de este órgano del Estado a través de la Asamblea Nacional de la función legislativa de aprobar o desaprobar, antes de su ratificación, los tratados y los convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo.

La función sancionadora del Presidente de la República y de publicación en la Gaceta Oficial para su promulgación, convirtiéndose el Convenio a partir de ese momento en Ley nacional.

A su vez conforme el ARTICULO 184 (14) de Constitución Política de la República de Panamá, son atribuciones que ejerce el Presidente de la República con la participación del Ministro respectivo, reglamentar las Leyes que lo requieran para su mejor cumplimiento, sin apartarse en ningún caso de su texto ni de su espíritu.

Siendo que el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) fundamentalmente es de ámbito regulatorio, es posible ponerlo en vigor por completo a través de legislación subordinada o auxiliar es decir vía reglamento a través del Órgano Ejecutivo

Asimismo, el inventario y análisis abarca las normas constitucionales, leyes y reglamentos vinculados a cada una de las instituciones del Órgano Ejecutivo con competencias en la gestión del agua de lastre de los buques, como son:

- La Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

- Autoridad Marítima de Panamá (AMP)
- Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)
- Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP)
- El Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá
- Ministerio de Salud
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario

La ACP además de crearse a través de la Constitución Política, para administrar y operar el Canal de Panamá, se inserta a nivel constitucional, la base principal para la operación del Canal, en lugar de regular tales asuntos por medio de simples leyes o decretos.

Las normas de las instituciones del Órgano Ejecutivo, de manera concisa regulan y prohíben el vertimiento de las aguas de lastre en las aguas jurisdiccionales nacionales

Las normativas de la ACP sobre la prohibición de vaciar los tanques de lastre en aguas del Canal, que son parte del Acuerdo No. 23 de septiembre de 1999. Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas. ANEXO Sección Novena. Descarga de Desperdicios, Manejo de Lastre y Aguas Servidas, institucionalmente son las más amplias de todas en su contenido.

A través del Decreto Ley No. 7 Artículo 1, del 10 de febrero de 1998 se crea la AMP. En el segundo párrafo de dicho artículo determina:

Que la AMP ostentará todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional.

De acuerdo al Arto.3 y específicamente conforme a los postulados de la CONVEMAR Arto.196, le corresponde a la AMP como autoridad suprema:

Tomar las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la introducción de tecnologías y de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

Convenios Internacionales relacionados a la regulación de vertimientos y con el Agua de Lastre de los Buques que Panamá es parte.

Entre ellos se pueden mencionar:

- La CONVEMAR 1982.
- El Convenio sobre la Diversidad Biológica 1992.

- La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo 1992 (CNUMAD).
- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972.
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 SOLAS en su forma enmendada incluyendo el Código IGS
- STCW en su Forma Enmendada en 1995 y 1997 y Código.
- Convenio sobre el Control de los Sistemas Anti-Incrustantes Perjudiciales en los Buques de 2001

Conclusiones y Recomendaciones del Análisis

1. En la implantación de las normativas de prohibición del vertimiento del agua del lastre no existe entre los organismos con competencia en la regulación del vertimiento del agua de lastre, la coordinación interinstitucional que se observa en la implantación del Decreto Ejecutivo No. 116 18-05-2001 que aprueba el Manual Nacional para el manejo en los puertos de los desechos internacionales no peligrosos.

El asunto de la Gestión del Agua de Lastre es un buen candidato típico para la gestión integrada dentro del gobierno. Por lo tanto, es obvia la necesidad de tener un enfoque integrado para la gestión eficaz.

Un plan de acción de gestión integrada podría efectuarse a través de un grupo de trabajo nacional o un comité interministerial que represente todas las partes interesadas dentro del gobierno presidido por una institución líder, tal entidad debe poder proponer que en el grupo haya representación del sector privado.

2. A través de los Convenios internacionales que Panamá es parte que las regulaciones nacionales con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales se han venido fortaleciendo, no obstante para lograr la implantación eficaz de sus normas es necesario fortalecer aún más el marco legal e institucional del Órgano Ejecutivo a través de reglamentaciones de dichos convenios de forma tal que le facilite a sus instituciones la comunicación e interactuar en su aplicación en forma coordinada.

De ahí la importancia que Panamá ratifique el Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) y lo implemente a través de legislación nacional.

3. La AMP informó a la OMI su intención de ratificar el BWMC en un futuro próximo y que jugará un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio. Al mismo tiempo solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Región del Gran Caribe, lo cual le fue otorgado.

Es decir, existe la voluntad de las Autoridades de la AMP de desarrollar una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de aprobación e implantación del BWMC.

En tal sentido, los Consultores estimaron recomendable dentro de la Consultoría elaborar el documento borrador sobre Políticas Nacionales para la Gestión del Agua de Lastre para ser discutido y fortalecido en la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre del 2011.

4. Existen dos áreas claves para la implantación práctica del Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004) por los Estados.
 - a. Desarrollar un marco político y directrices y
 - b. Concluir la estrategia de gestión del Agua de Lastre

Sobre el marco político se ha hecho referencia en el punto anterior y con relación a la Estrategia de gestión de agua de lastre, los Consultores estimaron apropiado elaborar el Documento Borrador de Propuesta de una Estrategia Nacional de Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques para ser discutido en la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre para retroalimentar y fortalecer su contenido y elaborar con los participantes en el Taller el Plan de Acción Nacional para el Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques

5. Con la creación de la AMP, quedó institucionalizada la forma como se ejecuta la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento, a lo dispuesto en la Constitución Política de la República, de manera tal que la AMP ostenta todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la "Estrategia Marítima Nacional" y dentro de ella la Estrategia de la Gestión del Agua de Lastre que formaría parte de dicha Estrategia Marítima Nacional.

La AMP conforme el Artículo 3 del Decreto Ley No.7 tiene dentro sus objetivos principales:

1. Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
 3. Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.
6. El Convenio de Agua de Lastre (BWMC 2004), al ser aprobado a través de Ley por la Asamblea Nacional y sancionada y publicada la Ley en La Gaceta Oficial por el Presidente de la República y Ratificado el Convenio por el Órgano Ejecutivo, se convierte en Ley de la República de Panamá y siendo que dicho Convenio fundamentalmente es de ámbito regulatorio, es posible ponerlo en vigor por completo a través de legislación subordinada o auxiliar es decir vía reglamento a través del Órgano Ejecutivo.

Con tal fin, los Consultores estimaron apropiado elaborar un documento borrador de trabajo de propuesta de Reglamento para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, para ser discutido con los asistentes a la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre para retroalimentar y fortalecer su contenido.

7. El BWMC es un instrumento jurídico altamente técnico y científico.

Para lograr una implantación eficaz es fundamental la formación adecuada del:

- Recurso humano administrativo.
- Personal encargado de la ejecución del Convenio, de la gestión del agua de lastre en los distintos entes gubernamentales.
- Miembros de la tripulación de los buques y capitanes, lo cual es esencial para lograr el éxito del Plan de Gestión del Agua de Lastre.

Asimismo, será necesaria la adquisición tecnológica para estos entes, que les faciliten la implantación del Convenio

Grupo D: Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

En respuesta a la amenaza acuática generada por los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs), los Estados Miembros de la OMI adoptaron, en el año 2004, el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, que establece un nuevo régimen jurídico internacional para hacer frente a este riesgo.

En su artículo 13, dicho Convenio requiere que las Partes con intereses comunes protejan el medio marino, la salud humana, los bienes y recursos en un área geográfica determinada. También solicita la prestación de asistencia técnica para la capacitación del personal, el inicio de investigación científica y técnica conjunta y el desarrollo de programas conjuntos y la realización de acciones encaminadas a la aplicación efectiva del instrumento.

El fortalecimiento de la capacidad nacional y el fomento de la cooperación regional para la aplicación efectiva del Convenio sobre el Agua de Lastre son fundamentales para gestionar con éxito la problemática de los organismos acuáticos dañinos y patógenos.

Basado en estas premisas, en las obligaciones del Convenio de Agua de Lastre y siendo Panamá miembro del Programa GloBallast, se decidió dar inicio y desarrollar un conjunto de medidas enfocadas al desarrollo de un marco legal nacional, de una Política Nacional y de una Estrategia Nacional para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques.

Es importante mencionar que esta estrategia estará enmarcada dentro de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, presentada en la Decimocuarta Reunión Intergubernamental sobre el Plan de Acción para el Programa Ambiental del Caribe y Decimoprimer Reunión de las Partes Contratantes al Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, efectuadas en Montego Bay, Jamaica entre el 6 y el 9 de Octubre del 2010 (UNEP(DEPI)/CAR WG 32/REF.5/Rev.1).

Considerando que las fronteras marítimas no son compartimentos estancos y tomando en consideración la existencia de la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana desarrollada por Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) presentada al Sistema de Integración Centroamericano (SICA) y su Grupo Técnico, del cual Panamá es parte, y aprobada por la Cumbre de Presidentes Centroamericanos de manera que sirva de instrumento para la implementación de estrategias comunes en el subsector marítimo.

Esta Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana de la COCATRAM establece en el literal h) “Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre”. Este literal se ubica en el objetivo general “Asegurar la protección, preservación,

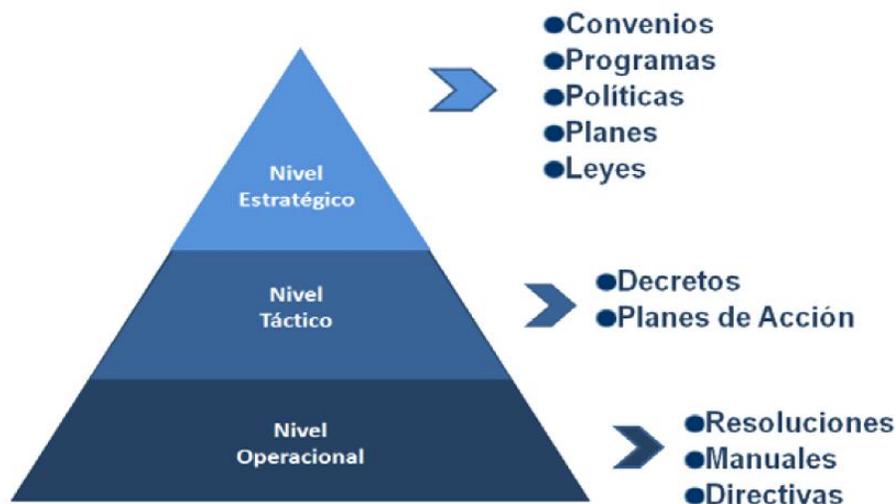
conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y recursos del mar” del Título X “LOS ESPACIOS MARINOS Y COSTEROS”.

Así mismo, esta estrategia está basada en la definición hecha por la FAO, la cual la define como; **“un mapa de ruta para la implementación de una política y contiene objetivos específicos, metas e instrumentos para temas que pueden estimular o impedir la ventaja comparativa del sector y obstruir su desarrollo”** (Brugère et al., 2010).

El propósito de esta estrategia es minimizar el riesgo de la introducción en los cuerpos de agua de Panamá de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAP) provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques que recalcan en puertos nacionales, o que navegan en sus aguas interiores y en el mar hasta las 50 millas náuticas medidas desde la costa, en los cuales se realizan operaciones de intercambio de agua de lastre de los tanques de las naves, lo que genera cambios en el funcionamiento del ecosistema acuático; impactos ambientales; impactos en la salud; impactos económicos; e impactos culturales, mientras no se impida el comercio y transporte marítimo, y tomando como base para ello, la gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques sobre la base del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.

Asimismo esta estrategia pretenderá evitar la exportación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) hacia las aguas de otras áreas del país, océanos y puertos de otros países

Esta estrategia integrará los niveles estratégicos, tácticos y operacionales de gestión del agua de lastre en Panamá, integrando y enlazando actividades que están definidas de acuerdo a lineamientos y disposiciones, tal como se puede observar en la siguiente figura:



Se adoptarán los principios orientadores establecidos en el Convenio sobre Diversidad Biológica y en los objetivos del Plan de Acción Estratégico Regional (PAER).

Estos principios son los siguientes:

- **Enfoque precautelativo:** La incertidumbre científica acerca del riesgo que plantean para el ambiente marítimo y económico, los OAPAPs transportados a través de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, podrá ser motivo para que Panamá adopte medidas preventivas y de control en base a las directrices emanadas de la OMI, documentos y recomendaciones que emita en este sentido, que contribuyen a realizar actividades cónsonas con la preservación del ambiente.
- **Enfoque ecosistémico:** Cualquier medida para enfrentar los OAPAPs adoptada por Panamá deberá basarse en el enfoque de ecosistemas, en conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Diversidad Biológica y las decisiones de la Conferencia de las Partes
- **Responsabilidades de Estado:** El Estado de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá reconoce el riesgo que puede plantear para otros Estados, si son la fuente de OAPAPs derivados de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, por lo cual adoptará medidas adecuadas para reducir al mínimo tal riesgo. Las actividades que pudieran constituir riesgos para otros Estados son:
 - La transferencia deliberada o involuntaria de OAPAP mediante el Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques a otro Estado y
 - La introducción deliberada o involuntaria de OAPAP proveniente de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques en su propio Estado, si hay riesgo de que la especie o especies se propaguen hacia otro Estado y se convierta en invasora.
- **Investigación e Intercambio de información:** Panamá emprenderá las investigaciones que se estimen pertinentes, para elaborar una base de datos, de conocimiento público de los OAPAPs, procedentes de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques. Panamá, prestará apoyo en el intercambio de datos sobre los OAPAPs provenientes de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, para el Programa Mundial sobre Especies Invasoras.
- **Educación y conciencia pública:** El Estado panameño debe facilitar la educación y la sensibilización del público acerca de los riesgos de la introducción de especies exóticas y en este caso de los OAPAPs derivados Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques.
- **Prevención:** Panamá aplicar medidas de control de fronteras y de cuarentena para asegurarse que:

- Las introducciones a través de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, deliberadas estén sujetas a una autorización apropiada, y
- Las introducciones involuntarias o no autorizadas de especies exóticas a través de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques se reduzcan al mínimo.
- **Cooperación:** La cooperación puede ser meramente interna (dentro del país) o entre dos o más países, tal como:
 - Cuando un Estado de origen está consciente de que está siendo exportada una especie que puede ser invasora en el Estado importador, el exportador debe proporcionar la información sobre la posible característica invasora de la especie en el Estado de importación,
 - Deberían prepararse acuerdos entre países para regular el comercio de determinadas especies exóticas, concentrándose en las especies invasoras particularmente dañinas.
- **Mitigación de impactos:** Una vez detectado el establecimiento de un OAPAPs, se adoptarán medidas de control, para mitigar sus efectos perjudiciales. Las técnicas a emplear deben ser de buena relación costo eficacia, no dañinas al ambiente, a las personas y a las actividades productivas.
- **Control:** Las medidas de control, serán entendidas como aquellas asociadas a reducir el tamaño de las poblaciones de una OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques o el mantenimiento de la población a un nivel por debajo por el que se mantendría por sí misma. Un control eficaz dependerá frecuentemente de la gama de técnicas utilizadas.
- **Vigilancia y monitoreo:** Una vez detectada las áreas de riesgo de OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, se debe elaborar un plan de manejo y control de los OAPAPs y fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente de acuerdo a las competencias.

Se definieron la Misión y Visión de la Estrategia Nacional de la siguiente manera:

Misión

Contribuir a la conservación de la biodiversidad y el bienestar humano mediante una Estrategia Nacional orientada a la prevención, la minimización y el control de los OAPAPs provenientes de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques en Panamá, a través de

la Autoridad Marítima de Panamá como punto focal y quien coordinará con las demás entidades públicas y privadas que guarden relación con la materia dentro de sus competencias.

Visión

Para atender la problemática de los OAPAPs producto de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, en el año 2016, Panamá contará con sistemas eficientes de prevención, alerta, de instrumentos tecnológicos y personal debidamente capacitado.

Para el año 2013 contará con un marco legal congruente y conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de estas especies.

Para el año 2014 estará implementando la Estrategia Nacional para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

La estrategia se sustentará sobre diez (10) lineamientos que constituyen los objetivos estratégicos básicos, y que son los fundamentos de la gestión de los OAPAPs para evitar su introducción en las aguas bajo jurisdicción panameña mediante la gestión del agua de lastre de los buques, basado en el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.

- **PREVENCIÓN:** Prevenir las introducciones de los OAPAPs intencionales y no intencionales;
- **LEGISLACIÓN Y NORMATIVIDAD:** El marco legal y normativo adecuado para atender los retos, vacíos, inconsistencias y debilidades que presentan las distintas vertientes de la problemática de los OAPAPs, además de promover la armonización de herramientas y la cooperación entre los diferentes sectores, entidades gubernamentales y niveles de gobierno.
- **DESARROLLO DE CAPACIDADES:** En el marco de esta estrategia, las actividades que se lleven a cabo deben estructurarse alrededor de la creación de capacidades científicas, técnicas, humanas e institucionales que fortalezcan las competencias del país en materia de OAPAPs
- **COORDINACIÓN:** Para llevar a cabo las acciones necesarias para atender los problemas causados por los OAPAPs de una manera eficiente, transparente y armónica es fundamental la colaboración y concurrencia de numerosos actores. En ese sentido, será necesario definir y establecer protocolos y acuerdos de coordinación y cooperación entre poderes, intergubernamental, interinstitucional y contar con la participación ciudadana bien informada.

- **DIVULGACIÓN Y COMUNICACIÓN:** Es esencial que dichas actividades se apoyen en información actualizada y confiable que permita entender el contexto de la problemática y que sea accesible para los diferentes usuarios.
- **CONOCIMIENTO E INFORMACIÓN:** La toma de decisiones y las acciones a realizar deben basarse en información científica de la más alta calidad. Por ello se deberán fortalecer los mecanismos de obtención, intercambio, manejo y acceso de información en el ámbito nacional, la investigación científica que genere conocimiento para un mejor entendimiento sobre las invasiones de los OAPAPs, los impactos que ocasionan y los procesos de restauración.
- **DETECCIÓN E IDENTIFICACIÓN:** Detectar e identificar nuevos OAPAPs antes de su ingreso en la frontera marítima en el mar hasta las 50 millas náuticas medidas desde la costa, y después de su entrada a nuestras aguas;
- **RESPUESTA EFICAZ Y EFICIENTE A LA DETECCIÓN DE NUEVAS OAPAPs:** La estrategia debe crear un sistema eficaz, eficiente y coordinado para responder rápidamente a la detección de nuevas OAPAPs proveniente de la gestión del agua de lastre de los buques, con la finalidad de evitar daños a la biodiversidad, prevenir y controlar la dispersión de estas a otras áreas nacionales o internacionales;
- **CONTENCIÓN:** Establecer programas de contención y control de poblaciones de OAPAPs que minimicen o eliminen sus impactos negativos y favorezcan la restauración y conservación de los ecosistemas.
- **COOPERACIÓN REGIONAL:** Un aspecto clave de esta estrategia es el fortalecimiento de la coordinación regional entre los países miembros de la Región del Gran Caribe (RGC) y de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), con la finalidad de facilitar la armonización de la implementación de estrategias nacionales y regionales sobre la gestión de agua de lastre (GAL), de acuerdo con el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004. La cooperación regional y el trabajo en equipo son también necesarios para el progreso continuo y conjunto de todos los Países/Estados/Territorios de la Región del Gran Caribe (RGC) y de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), comprometiéndose a difundir las lecciones aprendidas a nivel nacional durante implementación de un régimen para la GAL y estableciendo vínculos con otras regiones, con la finalidad de intercambiar conocimientos y experiencias en este tema.

Con este enfoque se establecerá una estrategia y un marco coordinado para la gestión del agua de lastre de los buques en la República de Panamá, con el propósito de que se

minimice el riesgo de la introducción de los OAPAPs que puedan afectar al ser humano; a la economía y al ambiente marino.

Se considera que el Convenio de Agua de Lastre, 2004 y las Circulares de la OMI, así como el marco legal nacional y las resoluciones emitidas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) son las principales herramientas para prevenir e impedir el ingreso de los OAPAPs a las aguas nacionales. Asimismo, evitar la exportación de OAPAPs entre áreas dentro de los límites nacionales, a otros océanos y aguas de otros Estados.

Como resultado se espera crear un sistema coordinado y eficiente, que proteja a los ecosistemas acuáticos de Panamá mediante la prevención, detección y respuesta de los riesgos asociados con los OAPAPs provenientes en el agua de lastre de los buques mediante la ejecución del Plan de Gestión del Agua de Lastre de las Buques y otras medidas complementarias sobre la materia dispuestas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Para adoptar esta estrategia con responsabilidad deberá haber una fuerte voluntad política y la concurrencia de acciones y recursos. Esto requiere generar un organismo coordinador y un plan de acción que identifique actores y responsables específicos para ejecutar, coordinar y dar seguimiento a las metas en el corto, mediano y largo plazo. Se necesita también crear una ruta crítica que asegure la continuidad de las acciones, definir los mecanismos de seguimiento del proceso de implementación para evaluar el cumplimiento de las metas y establecer un conjunto de indicadores que permita medir los avances, corregir acciones y responder con transparencia.

A la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) corresponderá la supervisión, control y fiscalización de la gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, centrará su gestión en el control sobre la aplicación del Plan de Gestión de las aguas de lastre de cada uno de los buques panameños y extranjeros (Convenio de Agua de Lastre, 2004), constatando que en ellos se aplique la gestión del agua de lastre y que esto se cumpla conforme a la normativa nacional sobre la materia y en el caso de que se detecten aquellos OAPAPs que afectan a la biodiversidad, adoptar las medidas para que ellas no sean introducidas en las aguas de nuestro país, coordinando, y resguardando las competencias de cada Institución pública. Para lo anterior la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) procederá a:

- Jerarquizar la gestión, atendiendo a la prevención como la mejor relación costo/eficiencia que es preferible desde el punto de vista ambiental.
- Priorizar en Panamá la gestión sobre aquellos ecosistemas acuáticos más vulnerables donde la diversidad biológica, caracterizada por un gran endemismo, se ha visto fuertemente amenazada por la introducción de especies invasoras, tales como los ecosistemas insulares.

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) será la Agencia Líder a nivel nacional responsable de ejecutar la aplicación en su jurisdicción de la Estrategia Nacional y sobre todos los asuntos operacionales relacionados con el agua de lastre y sedimentos de los buques y las OAPAPs

Para ello actuará mediante:

- **Grupos Asesores o Fuerza de Tarea:** sugiriendo la conformación de grupos asesores para el establecimiento de grupos de tarea internacional, nacional, regional o provinciales, nominados oficialmente por las respectivas jefaturas según los requerimientos sobre materias técnicas o científicas del agua de lastre de los buques.
- **Colaboración Intersectorial:** coordinando a todos los actores involucrados transversalizando la gestión.
- **Recolección de Información:** recolectando la información que se logre obtener de las declaraciones de los buques sobre su gestión del agua de lastre debiendo llevar los registros electrónicos de esta data, procesarla y presentar sus resultados.
- **Evaluación de riesgo y monitoreo de las OAPAPs:** evaluando la probabilidad de la introducción y propagación de una OAPAP así como de las consecuencias económicas potenciales (Convenio Internacional de Protección Fitosanitaria NIMF Nº 05 Glosario de términos fitosanitarios, 2002), donde las consecuencias económicas son interpretadas para incluir las consecuencias ambientales
- **Investigación y Desarrollo de Esquemas de la Gestión de Aguas de Lastre:** Para ello se buscará:
 - Aumentar el conocimiento de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques para determinar su potencial invasor.
 - Determinar y caracterizar las amenazas de ingreso de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.
 - Desarrollar investigación sobre los impactos económicos ambientales asociados a las invasiones biológicas acuáticas.
 - Desarrollar un procedimiento para priorizar a los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques con mayor potencial invasor sujeto a la factibilidad técnica, económica, y social.

- Desarrollar investigación sobre los métodos de control o contención de los OAPAPs. provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques
- Desarrollar investigación para realizar una línea de base de los principales puertos nacionales.
- Desarrollar investigación para el establecimiento de metodología para la identificación rápida de los OAPAPs presentes en las aguas de lastre.

Sobre la base de las informaciones que entrega la OMI sobre las últimas tecnologías para el agua de lastre, la Autoridad Marítima de Panamá establecerá una base de datos de los sistemas de tratamiento aprobados para conocimiento de la comunidad científica nacional y de los usuarios marítimos.

- **Monitoreo de la Implementación de la Estrategia Nacional:** supervisando periódicamente conforme a las circunstancias y los problemas de amenazas de introducción de nuevas OAPAPs que se vayan presentando tanto a nivel nacional, regional o mundial.
- **Evaluación y Revisión de la Estrategia Nacional:** evaluando y revisando la Estrategia cada 5 años.
- **Legislación y Reglamentación:** Revisando periódicamente la legislación ambiental marítima que trata sobre la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, las Resoluciones, los demás cuerpos legales emitidos al respecto y en especial el Convenio de Agua de Lastre, 2004, sus directrices, y otras disposiciones sobre la materia que emita la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la OMI, la CPPS, PNUMA, ROCRAM, COCATRAM, CIP/OEA, Proyecto GloBallast, en tratados y convenios bi/multilaterales a fin actualizar la legislación y reglamentación nacional.
- **Política Nacional sobre Gestión de Agua de Lastre:** asumiendo la implementación la política nacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques. Esta Política Nacional, será esencialmente de prevención de ingreso de los OAPAPs proveniente de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques al país y de evitar la dispersión entre eco regiones dentro del mismo.
- **Cumplimiento y Aplicación de la Estrategia Nacional:** responsabilizándose del cumplimiento y entrada en vigor de esta Estrategia; de la normativa nacional sobre el agua de lastre de las naves, y del Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques cuando este sea ratificado por Panamá, así como la encargada de administrar justicia por faltas y transgresiones por incumplimiento de las disposiciones de la normativa asociada a la gestión del

agua de lastre por parte de los buques mercantes y pesqueras; de los usuarios marítimos; de los puertos y terminales, de los pescadores artesanales; deportistas náuticos y en general por toda aquella empresa o usuario que se desempeñen en la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

- **Fomento de Enlaces y Cooperación:** propiciando la coordinación internacional entre las instituciones con competencia sobre los OAPAPs para potenciar los planes de mitigación, supresión, control o contención.
- **Comunicación, Sensibilización y Capacitación:** propiciando el conocimiento y sensibilización sobre la temática de los OAPAPs, qué son, cuáles son sus impactos, qué pueden hacer las personas para mitigar el problema y tópicos relacionados.
- **Agencias Nacionales de Gobierno:** informando y sensibilizando a las diversas dependencias gubernamentales relacionadas con el tema, para que cooperen dentro de sus ámbitos de acción y posibilidades en las medidas de prevención de introducción de OAPAPs.
- **Industria Marítima y Portuaria:** realizando campañas con las industrias del transporte marítimo, de la pesca, portuaria, astilleros y usuarios marítimos en general, para sensibilizarlos sobre el tema de los OAPAPs, la gestión del agua de lastre de los buques, los trabajos de limpieza y carena de sus cascos, lo cual puede efectuarse a través de dependencias gubernamentales que tienen que ver con el tema para que cooperen dentro de sus ámbitos de acción y posibilidades en las medidas de prevención de introducción de OAPAPs.
- **Convenios Internacionales:** ratificando el Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques y así mismo, implementando el Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Anti incrustantes en los Buques (Convenio AFS, 2001), del cual ya es parte Panamá.
- **Público:** facilitando la educación y la sensibilización del público acerca de los riesgos de la introducción de los OAPAPs.

En cuanto al financiamiento para la ejecución de la fiscalización de esta Estrategia Nacional de Aguas de Lastre, se deberá buscar las fórmulas más apropiadas, ya sea mediante aportes presupuestarios o el cobro de tasas a los buques o una combinación de ambas estrategias, para la obtención de fondos, por ser este un tema de índole nacional.

Para el cumplimiento de la evaluación económica, se debería considerar el gasto asociado a la fiscalización de la gestión del agua de lastre de los buques y la prevención que se logra para impedir la introducción de OAPAPs que sean plagas, u organismos

nocivos al ser humano y el beneficio económico que se logra al contrarrestarlas a fin de obtener una justificación de la inversión en que se incurre.

El plan de trabajo para la implementación de la Estrategia Nacional y sus actividades relacionadas puede verse en la siguiente tabla, la cual se encuentra en el documento del Anexo 4 de este informe:

Paso	Descripción	Responsable	Plazo
1	Discusión entre las Direcciones Operativas de la AMP las propuestas de Política Nacional, Estrategia Nacional y Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012 a 05/2012
2	Consultar situación sobre base de datos de especies exóticas con el Instituto Smithsonian	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
3	Consultar con la ANAM y ARAP sobre la situación actual de la reglamentación del Convenio sobre Diversidad Biológica	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
4	Reuniones de acercamiento con la ACP en base al acuerdo N° 13 de 1999	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
5	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de los documentos analizados	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012
6	Diseño, aprobación y firma de acuerdos interinstitucionales para facilitar la coordinación y cooperación técnica entre AMP y los demás entes y sectores involucrados	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 04/2012
7	Activar reuniones entre AMP y demás entes y sectores involucrados, formalizando la activación de la Fuerza de Tarea Nacional en el marco del Programa GloBallast	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
8	Discusión entre la AMP y los demás entes y sectores de las propuestas iniciales de Política Nacional, Estrategia Nacional y Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 a 08/2012
9	Proceso de Ratificación del Convenio de Agua de Lastre y notificación a la OMI	AMP, Asamblea Nacional, Cancillería	02/2012 a 05/2012
10	Inicio del proceso de implementación del Convenio de Agua de Lastre	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012
11	Apoyo al Proceso de Discusiones para Mejorar el Convenio en la OMI	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 Continúa en el tiempo
12	Evaluar sanciones pecuniarias	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
13	Aprobación de Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
14	Versión final de la Política Nacional presentada y aprobada mediante Resolución de Consejo de Gabinete	AMP	07/2012
15	Proceso de monitoreo de la Política Nacional de Agua de lastre	Direcciones Operativas de la AMP	09/2012 Continúa en el tiempo
16	Análisis y aprobación de las tarifas para las Organizaciones Reconocidas (OR) para realizar reconocimientos	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 05/2012
17	Establecimiento de Mecanismos Financieros	Direcciones Operativas de la AMP	05/2012

	para Apoyar la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos	en coordinación con los entes y sectores involucrados	a 07/2012
18	Adecuación de los procesos administrativos, PKI, modelos de Ballast Record Book, etc.	Direcciones Operativas de la AMP	07/2012 a 10/2012
19	Actualizar resoluciones/circulares relacionadas	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012 Continúa en el tiempo
20	Establecer y ejecutar programas de capacitación regular y actualizado para asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 Continúa en el tiempo
21	Establecimiento y actualización regular de una base de datos de los sistemas de tratamiento aprobados para conocimiento de la comunidad científica nacional y de los usuarios marítimos.	Direcciones Operativas de la AMP	02/2012 Continúa en el tiempo
22	Preparar y ejecutar estudios de línea base del ambiente marino de los mayores puertos de Panamá	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 02/2013
23	Recolectar datos de las cantidades de agua de lastre es descargada en las aguas bajo jurisdicción panameña, donde se descarga y de donde proviene	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 a 03/2013
24	Identificar aquellas áreas en las cuales la toma de agua de lastre o la descarga de agua de lastre y sedimentos podría ser prohibida	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 a 03/2013
25	Desarrollar un programa piloto de gestión de agua de lastre para los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 a 06/2013
26	Realizar trabajos de investigación para evaluar la necesidad y factibilidad de establecer programas de gestión de agua de lastre para puertos pesqueros y buques menores	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2013 a 06/2013
27	Desarrollar los Programas de Gestión de Agua de Lastre para todos los Puertos Mayores de Panamá, así como en diques, astilleros y varaderos	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2013 a 02/2014
28	Asegurar que los aspectos de la gestión de agua de lastre y sedimentos, incluyendo cuando sea necesaria, la construcción de facilidades de recepción de agua de lastre y sedimentos o prestación de servicios, sean considerados en el diseño y construcción de nuevos puertos.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2012
29	Integración de los aspectos de la gestión del Agua de Lastre y Sedimentos en las Políticas de Estado y Planes	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2012 Continúa en el tiempo
30	<p>Elevar el Perfil de la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos como un Asunto de Importancia Nacional</p> <ul style="list-style-type: none"> Llamando la atención sobre los peligros que puede generar el agua de lastre y sedimentos a la bioseguridad de Panamá y a la importancia de atender a la bioseguridad de una forma integrada Iniciar una discusión nacional sobre el desarrollo de una estrategia nacional 	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2012

	integrada de bioseguridad		
31	Discusiones, análisis y adecuación (incluir lo no contemplado anteriormente) de la propuesta de Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de los OAPAPs	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2012 a 10/2012
32	Elaboración de la versión final del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	10/2012
33	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de la versión final del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	11/2012
34	Aprobación del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Directorio de la AMP y Órgano Ejecutivo	12/2012
35	Inicio de la implementación del Convenio y del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	02/2013
36	Establecimiento de un Sistema de Inspección Efectiva	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2013
37	Recolección de información que se logre obtener de las declaraciones de los buques sobre su gestión del agua de lastre debiendo llevar los registros electrónicos de esta data, procesarla y presentar sus resultados.	Direcciones Operativas de la AMP	06/2013 Continúa en el tiempo
38	Efectuar el análisis adecuado de las necesidades y crear la adecuada estructura institucional con una clara definición de responsabilidades y una interrelación inter e intra institucional funcional y eficiente	Direcciones Operativas de la AMP	07/2013
39	Evaluación de riesgo y monitoreo de las OAPAPs, evaluando la probabilidad de la introducción y propagación de una OAPAP así como de las consecuencias económicas y ambientales potenciales	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2013 Continúa en el tiempo
40	Discusiones, análisis y adecuación (incluir lo no contemplado anteriormente) de la propuesta de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de los OAPAPs	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2013 a 12/2013
41	Elaboración de la versión final de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	12/2013 a 01/2014
42	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de la versión final de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	02/2014
43	Aprobación de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua	Directorio de la AMP y Consejo de Gabinete	03/2014

	de Lastre y los Sedimentos de los Buques		
44	Coordinar actividad regional con los países de Centroamérica a través de COCATRAM que ayude a estos países a facilitar la ratificación del BWMC y que conforme el Convenio Artículo 13, Panamá coopere activamente con acuerdos regionales, legislaciones, reglamento, políticas etc.	AMP, COCATRAM, RAC/REMPEITC-Caribe	04/2014
45	Inicio de implementación de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
46	Evaluación y decisión de medidas adicionales en cuanto a áreas en aguas jurisdiccionales de Panamá. Notificación a la OMI	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
47	Investigación y Desarrollo de Esquemas de la Gestión de Aguas de Lastre: <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar el conocimiento de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques para determinar su potencial invasor. • Determinar y caracterizar las amenazas de ingreso de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques. • Desarrollar investigación sobre los impactos económicos ambientales asociados a las invasiones biológicas acuáticas. • Desarrollar un procedimiento para priorizar a los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques con mayor potencial invasor sujeto a la factibilidad técnica, económica, y social. • Desarrollar investigación sobre los métodos de control o contención de los OAPAPs. provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques • Desarrollar investigación para mantener actualizadas las líneas de base de los principales puertos nacionales. • Desarrollar investigación para el establecimiento de metodología para la identificación rápida de los OAPAPs presentes en las aguas de lastre. 	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
48	Revisión periódica de la legislación ambiental marítima que trata sobre la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, las Resoluciones, los demás cuerpos legales emitidos al respecto y en especial el Convenio de Agua de Lastre, 2004, sus directrices, y otras disposiciones sobre la materia que emita la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la OMI, la CPPS, PNUMA, ROCRAM, COCATRAM, CIP/OEA, Proyecto GloBallast, en tratados y convenios bi/multilaterales a fin actualizar la legislación y reglamentación nacional.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo

49	Primera revisión de la Política Nacional de Agua de Lastre	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2014
50	Monitoreo de la Implementación de la Estrategia Nacional mediante la supervisión periódica conforme a las circunstancias y los problemas de amenazas de introducción de nuevas OAPAPs que se vayan presentando tanto a nivel nacional, regional o mundial.	Direcciones Operativas de la AMP	08/2014 Continúa en el tiempo
51	Contar con un sistema eficiente de prevención, alerta e instrumentos para la gestión de las aguas de lastre, el cual está implementado, actualizado y en funcionamiento	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	01/2016
52	Primera evaluación y revisión de la Estrategia Nacional (cada 5 años)	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	2019

6. CONCLUSIONES

- 1) Se cumplieron con los objetivos establecidos para la consultoría que era prestar asistencia al Gobierno de Panamá con la revisión legal y redacción de una legislación nacional para operacionalizar el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.
- 2) La transferencia de especies acuáticas perjudiciales de los tanques de agua de lastre es la vía más significativa de introducciones involuntarias de especies foráneas invasoras en los ecosistemas marinos. Además de afectar los ecosistemas y contribuir a la extinción de las especies nativas, representan una amenaza importante para la biodiversidad y también pueden causar cuantiosos daños socioeconómicos. En adición a los efectos en la salud humana derivados de especies foráneas invasoras, incluyen cambios en la red alimentaria nativa y en el consumo por los seres humanos de mariscos contaminados, provocando la muerte de miles de personas en el mundo.
- 3) Las siguientes características hacen vulnerable a Panamá, en sus aguas nacionales y en la de otros Estados, ante el vertimiento del agua de lastre de los buques conteniendo organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.
 - a. La estratégica ubicación geográfica de Panamá.
 - b. El disponer del Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global por el cual transitan más de catorce mil buques al año.
 - c. La expansión actual del Canal.
 - d. Los puertos internacionales de gran magnitud y calado que dispone.

- e. El poseer el Registro de Naves más grande del mundo en número y tonelaje.
 - f. Sus extensas costas en el Océano Pacífico y en el Mar Caribe con una gran variedad de ecosistemas marinos.
- 4) El fortalecimiento de la capacidad nacional y el fomento de la cooperación regional para la aplicación efectiva del Convenio sobre el Agua de Lastre son fundamentales para gestionar con éxito la problemática de los organismos acuáticos dañinos y patógenos.
- 5) El marco legal de Panamá con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales, se ha venido fortaleciendo en cierta forma a través de los Convenios internacionales que Panamá es parte, desarrollados por los organismos de Naciones Unidas involucrados con la protección del medio ambiente en general y en el caso específico de la OMI, con la protección del medio ambiente marino.
- a. El Artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de 1982, de la cual Panamá es parte, determina que los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la introducción intencional o accidental de especies, foráneas o nuevas, a cualquier área particular del ambiente marino, que podría causarle cambios significativos y dañinos.
 - b. La disposición anterior pone de relieve el deber de los Estados de adoptar con prontitud las medidas preventivas, la CONVEMAR va más allá e impone a los Estados la responsabilidad por la contaminación del medio ambiente, al respecto el Artículo 235 numeral (1) establece que los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.
 - c. Para lograr cumplir de manera eficaz con la normativa expresada en el Artículo 196 de la CONVEMAR, los países partes de dicho convenio y entre ellos Panamá deberán aprobar e implantar el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004).
 - d. El Convenio sobre la Diversidad Biológica 1992, ofrece una base amplia para las medidas a proteger todos los elementos de la diversidad biológica de las especies foráneas invasoras. Este Convenio vinculante, ratificado

por 170 países, entre ellos Panamá, brinda la base legal compartida y principal para la Estrategia Regional para la Biodiversidad. El artículo 8: Conservación in situ, literal h, contempla expresamente el caso de las Especies Exóticas Invasoras: “Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las Especies Exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitat o especies”.

- e. La segunda Conferencia de las partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1995 adoptó un programa de acción para la implantación del Convenio en medios marinos y costeros. Conocido como el mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera identificó 5 temas, uno de ellos las especies foráneas. El objetivo del programa de trabajo: “prevenir la introducción de especies exóticas invasoras en el medio marino y costero, y suprimir en lo posible aquellas especies exóticas que se hayan introducido”.
- f. La Decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros
- g. La Decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002 relativa a las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies
- h. Otros foros internacionales importantes que han dado a los temas relativos al agua de lastre el reconocimiento político y apoyo adecuado a nivel mundial, son:
 - i. La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo 1992 (CNUMAD), en la que se solicitó a la OMI que considerara la adopción de reglas adecuadas y jurídicamente vinculantes sobre las descargas de agua de lastre para evitar la propagación de organismos no autóctonos.
 - ii. La Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible en 2002, reafirmó su compromiso con el Programa 21: Plan de Acción para el Desarrollo Sostenible e hizo un llamado a acelerar la elaboración de medidas para abordar el problema de las especies invasoras en agua de lastre, instando a la OMI a finalizar su proyecto de Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

- 6) A través de los Convenios internacionales que Panamá de los cuales es parte, las regulaciones nacionales con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales se han venido fortaleciendo, no obstante para lograr la implantación eficaz de sus normas es necesario fortalecer aún más el marco legal e institucional del Órgano Ejecutivo a través de reglamentaciones de dichos convenios, de forma tal que le facilite la comunicación a sus instituciones con competencia en dicho campo e interactuar en su aplicación en forma coordinada .
- 7) Considerando que las fronteras marítimas no son compartimentos estancos y siendo Panamá parte del Sistema de Integración Centroamericano (SICA), se deberá tomar en consideración la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana desarrollada por Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) que sirva de instrumento para la implementación de estrategias comunes en el subsector marítimo. Esta Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana establece en el literal h) “Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre”. Este literal se ubica en el objetivo general “Asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y recursos del mar” del Título X “LOS ESPACIOS MARINOS Y COSTEROS”.
- 8) En el marco legal nacional existen algunas normas jurídicas en leyes y reglamentos de los organismos nacionales gubernamentales con competencias en el transporte marítimo (AMP), medio ambiente (ANAM), tránsito del Canal de Panamá (ACP), salud (MINSA), recursos acuáticos (ARAP), etc., que de forma concisa prohíben el vertimiento de las aguas de lastre en las aguas jurisdiccionales nacionales.
- 9) Existe en Panamá una Estrategia Marítima Nacional (EMN), la cual constituye un conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado para promover el desarrollo del Sector Marítimo, facilitando la toma de decisión y la implementación de todo lo relacionado con la gestión de agua de lastre.
- 10) Panamá en un país importante a nivel nacional, regional e internacional para ser parte e implantar el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004 (BWMC, 2004 por sus siglas en inglés). Convenio que tiene como objetivo prevenir, reducir al mínimo y, en último término eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

- 11) La Constitución Política de Panamá establece el mecanismo de aprobación (Artículo 159 numeral 3). Una vez aprobado el Convenio Internacional por la Asamblea Nacional a través de Ley Nacional, es sancionada por el Presidente de la República y publicada para su promulgación en La Gaceta Oficial, adquiriendo el mismo rango que las otras leyes aprobadas por la Asamblea Nacional.
- 12) Existen las normativas de la ACP sobre la prohibición de vaciar los tanques de lastre en aguas del Canal, las cuales son parte del Acuerdo No. 23 de septiembre de 1999. (Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas. ANEXO Sección Novena. “Descarga de Desperdicios, Manejo de Lastre y Aguas Servidas”). Institucionalmente son las normativas más amplias de todas en su contenido.
- 13) Se percibió, que en la implantación de dichas normativas de prohibición del vertimiento del agua del lastre, no existe entre los organismos con competencia en la regulación del vertimiento del agua de lastre, la coordinación interinstitucional que se observa de la AMP, ANAM, MINSA, MIDA y los Municipios, en la implementación del Decreto Ejecutivo N°116 18-05-2001 (Manual Nacional para el manejo de los desechos internacionales no peligrosos en los puertos aéreos, marítimos y terrestres de la República)
- 14) Todo lo relacionado con la Gestión del Agua de Lastre en Panamá es candidato típico para ser desarrollado bajo una gestión integrada dentro del gobierno.
- 15) Las Autoridades de la AMP expresaron a la OMI su intención de ratificar el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004) en un futuro próximo, también le manifestaron que jugarán un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio.
- 16) Panamá solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Gran Región del Caribe, lo cual fue otorgado por las instancias correspondientes de la OMI
- 17) Panamá comenzó a participar directamente como país miembro en la segunda fase del Programa GloBallast, desarrollando una Fuerza de Tarea Nacional con la participación de diversos órganos del Estado y organizaciones para comenzar un proceso de cooperación interinstitucional, creando las bases para la implementación de la gestión de agua de lastre y un marco legal regulador para esta actividad.

- 18) Por ser Panamá miembro del Programa GloBallast, del Plan de Acción para el Programa Ambiental del Caribe y del Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, todo lo relacionado con la gestión de agua de lastre debe estar en concordancia con la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, presentada en Montego Bay, Jamaica entre el 6 y el 9 de Octubre del 2010 (UNEP(DEPI)/CAR WG 32/REF.5/Rev.1).
- 19) Existe la voluntad política de las Autoridades de la AMP de desarrollar una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la aprobación e implantación del Convenio Internacional sobre el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004).
- 20) Del análisis del Marco legal e Institucional de Panamá se concluyó, que existen dos áreas claves para la implantación práctica del Convenio Internacional sobre el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004) por los Estados.
- a. Desarrollar un marco político y directrices y
 - b. Concluir la estrategia de gestión del Agua de Lastre
- 21) Basado en la experiencia de otros países en relación a la implementación del Convenio Internacional sobre el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004), además de la revisión del marco regulatorio nacional y la redacción de una legislación adecuada, acompañar este proceso con la redacción de una Política Nacional y una Estrategia Nacional para hacer que la implementación sea lo más efectiva posible. Todo ello con la finalidad de cumplir con lo establecido en el Artículo 2 del Convenio, el cual establece que los Estados Partes del mismo “se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques”.
- 22) El Artículo 4, del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que entre las funciones de la Autoridad Marítima de Panamá están, velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en los tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por la República de Panamá, relacionados al Sector Marítimo, proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional y, recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.

- 23) El Artículo 18 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, lo siguiente: “Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del sector marítimo y el desarrollo de sus recursos humanos; y estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad”.
- 24) El Gobierno está consciente que el agua de lastre es sólo uno de los vectores por el cual estos organismos acuáticos y patógenos pueden ser transferidos. Esto significa que otras medidas deben ser tomadas para reducir los riesgos asociados con otras actividades (en particular las relacionadas con las especies anti incrustantes y la introducción de especies para la acuicultura) con la finalidad de evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre.
- 25) Para adoptar una política, estrategia y legislación con responsabilidad deberá haber una fuerte voluntad política y la concurrencia de acciones y recursos. Esto requiere tener un organismo coordinador y un plan de acción que identifique actores y responsables específicos para ejecutar, coordinar y dar seguimiento a las metas en el corto, mediano y largo plazo. Se necesita también crear una ruta crítica que asegure la continuidad de las acciones, definir los mecanismos de seguimiento del proceso de implementación para evaluar el cumplimiento de las metas y establecer un conjunto de indicadores que permita medir los avances, corregir acciones y responder con transparencia.
- 26) La Política Nacional es una declaración de liderazgo en la que se describe la política gubernamental sobre el agua de lastre y la Estrategia Nacional y el Plan de Acción indican la manera y el momento en que se implantará la política.
- 27) La formulación de una estrategia nacional para la gestión del agua de lastre es un requisito previo esencial para implementar cualquier régimen efectivo de gestión del agua de lastre en un país.
- 28) La estrategia de gestión de agua de lastre debe reconocerse como parte de la política más general del país sobre océanos y costas, y como un elemento integral de los regímenes efectivos de políticas sobre el medio ambiente y la salud pública.
- 29) Como resultado de todo, se debe crear un sistema coordinado y eficiente, que proteja a los ecosistemas acuáticos de Panamá mediante la prevención, detección y respuesta de los riesgos asociados con los OAPAPs provenientes en el agua de lastre de los buques mediante la ejecución del Plan de Gestión del Agua de Lastre de las Buques y otras medidas complementarias sobre la materia dispuestas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

7. RECOMENDACIONES

- 1) Ratificar por parte del Gobierno de Panamá, el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (BWMC 2004) de conformidad a lo establecido en el Artículo 4 (2), el cual indica que “Cada parte elaborará, teniendo en cuenta sus propias condiciones y capacidades, políticas, estrategias o programas nacionales para la gestión del agua de lastre en sus puertos y en las aguas bajo su jurisdicción que sean acordes con los objetivos del presente Convenio y contribuyan a lograrlos”.
- 2) Panamá se encuentra actualmente en el proceso de ratificación de este Convenio y para contribuir al logro de los objetivos del mismo, debería adoptar una legislación subsidiaria que defina claramente el marco legal requerido para la efectiva implementación de tan importante instrumento internacional que protege al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos
- 3) Los documentos consensuados desarrollados durante el Taller, efectuado en Diciembre, deberían ser verificados internamente por todas las Direcciones y sus respectivos departamentos involucrados de la AMP que se consideren pertinentes, para luego ser enviados a consulta externa a las entidades correspondientes. Posteriormente se convocarían a talleres y reuniones, en el marco de la Fuerza de Tarea Nacional, con la finalidad de emitir los documentos finales para luego ser aprobados e implementados por la vía correspondiente.
- 4) Además de la revisión del marco regulatorio nacional y la redacción de una legislación adecuada, acompañar este proceso con la redacción de una Política Nacional y una Estrategia Nacional para hacer que la implementación sea lo más efectiva posible, estableciendo las reglas, responsabilidades y posición nacional frente a este aspecto de la preservación del ambiente marino de Panamá.
- 5) Para formular una legislación nacional, como se manifestó, se deberían considerar completar el inventario de la legislación existente relacionada con el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004, presentado por los Consultores. Este inventario debe incluir leyes ambientales, marítimas, portuarias, sobre áreas protegidas, recursos marinos-costeros, industria pesquera, comercio y aduanas, sobre materiales biológicos y biodiversidad e instrumentos normativos nacionales relevantes.
- 6) Una vez completado el inventario de la legislación y determinada la institucionalidad relevante y sus interrelaciones, el Reglamento de Agua de Lastre, la Política Nacional de Gestión de Agua de Lastre y la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los

Buques, se deben formular y desarrollar de tal manera que todos estos instrumentos estén concatenados e interactúen de forma coherente y sincronizada.

- 7) El Gobierno de Panamá, al estar consciente que el agua de lastre es sólo uno de los vectores por el cual estos organismos acuáticos y patógenos pueden ser transferidos, debería implementar otras medidas para reducir los riesgos asociados con otras actividades (en particular las relacionadas con las especies anti incrustantes y la introducción de especies para la acuicultura) con la finalidad de evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre, impulsando e implementando un enfoque integrado a nivel nacional para todo lo relacionado a la Gestión de Agua de Lastre e insertándola en una futura Estrategia Nacional de Bioseguridad, con la finalidad de lograr una gestión eficaz y eficiente.
- 8) Acto seguido a una decisión política en el reconocimiento de que existe la necesidad de regular el agua de lastre y sedimentos de los buques, se deberían cumplir con tres etapas para el establecimiento del marco regulatorio de la Estrategia Nacional:
 - a. Desarrollo y endoso de una Política Nacional en el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques y Especies Exóticas Invasoras (EEIs);
 - b. Formulación de una Estrategia Nacional de Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques;
 - c. Establecer como la Estrategia Nacional será puesta en práctica y manejada mediante el desarrollo de un Plan de Acción Nacional para el Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques (PAN-CAL).
- 9) La Política Nacional y la Estrategia Nacional de Agua de Lastre, deberá reconocerse como parte de la Política General del país sobre el medio marino y la salud pública y deberá estar enmarcada dentro de la Estrategia Marítima Nacional, ya que de esta Estrategia dependerá la implementación eficaz y eficiente de la Legislación Nacional y la base para la solicitud presupuestaria requerida para su implantación y ejecución.
- 10) El propósito primario de las políticas a ser planteadas debería estar enfocado a evitar o prevenir la introducción accidental, por medio del agua de lastre y sedimentos de los buques de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs), así como el establecimiento de estos organismos en aguas bajo jurisdicción panameña. Cuando esto no sea razonablemente logrado, estas políticas ayudarían a controlar, y cuando sea posible, erradicar, cualquier

patógeno y organismo acuático dañino que haya podido establecerse. Estas políticas también intentarían fortalecer la implementación de las obligaciones internacionales que tiene Panamá y apoyar la implementación de las iniciativas internacionales para controlar y gestionar las descargas de agua de lastre y sedimentos de los buques con la finalidad de prevenir, reducir y minimizar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

11) Las políticas a ser planteadas deben:

- a. Presentar una declaración clara de cómo el Estado de Panamá intenta manejar el riesgo de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que son transferidos por el agua de lastre y sedimentos de los buques;
- b. Informar las políticas gubernamentales relacionadas y estrategias futuras, planes de acción y presupuestos y gastos relacionados; y
- c. Guiar a los responsables de las tomas de decisiones, quienes son los responsables de tomar las correspondientes acciones que afectan la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques

12) Las políticas aplicarán a todas las descargas de agua de lastre y sedimentos asociados de cualquier buque dentro de las aguas interiores, territoriales y de la zona económica exclusiva en las cuales Panamá tenga jurisdicción, así como a las prácticas de descarga de agua de lastre de buques que naveguen bajo la bandera de Panamá, en cualquier lugar donde esta ocurra.

13) Las políticas aplicarán a toda descarga de agua de lastre y sedimentos asociados en Panamá independientemente de donde provenga dicha agua de lastre, porque, incluso la transferencia dentro de aguas territoriales de Panamá, de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que no son propios, podría generar problemas.

14) Las políticas a ser diseñadas deberán establecer metas agrupadas en seis (06) temas importantes que definen las áreas de mayor intervención, consideradas por el Gobierno, en relación con la gestión del agua de lastre:

- a. Mejora de la base de información para la toma de decisiones
- b. Establecimiento de programas de gestión de agua de lastre y sedimentos para los puertos

- c. Integración de la gestión de agua de lastre y sedimentos en el marco nacional de bioseguridad
 - d. Medidas a ejecutar a bordo de los buques
 - e. Aspectos internacionales y
 - f. Definición de las bases legales e institucionales
- 15) Toda estrategia nacional que desarrolle Panamá, deberá estar enmarcada en la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe y tomar en consideración la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana desarrollada por Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).
- 16) El propósito de la estrategia nacional que desarrolle Panamá será minimizar el riesgo de la introducción en los cuerpos de agua de Panamá de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques que recalán en puertos nacionales, o que navegan en sus aguas interiores y en el mar hasta las 50 millas náuticas medidas desde la costa, en los cuales se realizan operaciones de intercambio de agua de lastre de los tanques de las naves, lo que genera cambios en el funcionamiento del ecosistema acuático; impactos ambientales; impactos en la salud; impactos económicos; e impactos culturales, mientras no se impida el comercio y transporte marítimo, y tomando como base para ello, la gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques sobre la base del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.
- 17) Asimismo la estrategia nacional a ser desarrollada debería pretendería evitar la exportación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) hacia las aguas de otras áreas del país, océanos y puertos de otros países
- 18) La estrategia nacional deberá integrar los niveles estratégicos, tácticos y operacionales de gestión del agua de lastre en Panamá, integrando y enlazando actividades que estén definidas de acuerdo a lineamientos y disposiciones existentes o a ser establecidos
- 19) La estrategia nacional debería adoptar los principios orientadores establecidos en el Convenio sobre Diversidad Biológica, del cual Panamá es parte, y en los objetivos de su Plan de Acción Estratégico Regional (PAER).

- 20) La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) debería ser responsable la supervisión, control y fiscalización de la gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, centrandó su gestión en el monitoreo, seguimiento y actualización de la Política Nacional, Estrategia Nacional y en el control sobre la aplicación del Plan de Gestión de las aguas de lastre de cada uno de los buques panameños y extranjeros, constatando que se cumpla conforme a la normativa nacional sobre la materia y en el caso de que se detecten aquellos OAPAPs que afectan a la biodiversidad, adoptar las medidas para que ellas no sean introducidas en las aguas de nuestro país, coordinando, y resguardando las competencias de cada Institución pública.
- 21) El plan de acción de gestión integrada del Agua de Lastre, definido inicialmente en la Estrategia Nacional, podría efectuarse a través de un grupo de trabajo nacional o un comité interministerial que represente todas las partes interesadas dentro del gobierno. Dicho grupo de trabajo deberá ser presidido por una institución líder, que conforme al marco legal e institucional le compete a la AMP, para ello se podría utilizar la Fuerza de Tarea Nacional constituida por Panamá en la segunda fase del Programa GloBallast, con diversos organismos del Estado, constituyéndola legalmente a través del Órgano Ejecutivo. Para complementar tal entidad sería recomendable la representación del sector privado.

**SERVICIO DE CONSULTORÍA PARA PRESTAR ASISTENCIA AL GOBIERNO
DE PANAMÁ CON LA REVISIÓN LEGAL Y REDACCIÓN DE LA LEGISLACIÓN
NACIONAL PARA IMPLEMENTAR EL CONVENIO INTERNACIONAL DE
GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS DE LOS BUQUES**

ANEXOS

ANEXO 1:

Documento “Análisis de la Legislación Relevante del Marco Legal e Institucional de Panamá Relacionada con las Normas del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

I. Introducción

La República de Panamá situada geográficamente en el centro de las Américas, como Estado bandera posee el Registro de Naves más grande del mundo en número, con más de 9 mil buques que enarbolan el pabellón nacional y en tonelaje, 229 millones 150 mil 163 toneladas, sus buques mediante las aguas de lastre podrían generar un impacto ambiental al medio marino a nivel global.

Panamá también dispone del Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global, a través del cual transitaron en el año 2010 unos 14,230 buques y se supone que este número se incrementará en los próximos años con la expansión actual del Canal, así como se incrementará el tamaño de los buques y por ende el volumen de agua de lastre transportado, aumentando el riesgo de introducirse especies no nativas mediante las aguas de lastre o las incrustaciones adheridas al casco de los buques.

Asimismo, Panamá posee en sus aguas jurisdiccionales una variedad de nuevos puertos internacionales de gran magnitud y calado, equipados con modernos equipos operativos portuarios, donde atracan buques de gran porte procedentes de numerosas rutas marítimas de alrededor del mundo, siendo también un importante Estado rector del puerto y Estado ribereño, con extensas costas que abarcan en el Mar Caribe 1,287.7 Kilómetros y 1,700.6 Kilómetros en el Océano Pacífico, frente de las cuales, sobre la plataforma continental, se encuentran unas 1,518 islas, islotes y cayos (Correa M., 2004).

En Panamá existe una variedad de ecosistemas marinos que incluyen manglares, estuarios, litoral arenoso, fangoso, pantanoso o rocoso, así como pastos marinos y arrecifes coralinos. Los ecosistemas marinos del país se ven afectados por sedimentación producto de la erosión.

En lo concerniente a la gestión del agua de lastre, desde la perspectiva de Estado Rector del Puerto y Estado Ribereño, las condiciones de cada uno de sus mayores puertos varía al estar situados unos en las costas del Mar Caribe y otros en las del Océano Pacífico, siendo necesario tomar en consideración las diferentes circunstancias de cada puerto.

El agua de lastre es necesaria para proveer estabilidad y maniobrabilidad durante los viajes en los cuales los buques no llevan carga, no llevan carga lo suficientemente pesada o requieren más estabilidad debido a mares agitados.

Con la expansión del volumen y la densidad de la marina mercante internacional, la transferencia de especies acuáticas perjudiciales provenientes de los tanques de agua de lastre se ha convertido en la vía más significativa de introducciones involuntarias de especies foráneas invasoras en los ecosistemas marinos.

Además de afectar los ecosistemas y contribuir a la extinción de las especies nativas, representando en consecuencia una amenaza importante para la biodiversidad, las especies foráneas invasoras, también pueden causar cuantiosos daños socioeconómicos.

Adicionalmente, los efectos en la salud de los seres humanos derivados de especies foráneas invasoras incluyen cambios en la red alimentaria nativa y en el consumo por los seres humanos de mariscos contaminados que han ocasionado la muerte de miles de personas alrededor del mundo.

La globalización de la economía mundial y el comercio asociado siguen progresando, basado principalmente en el transporte marítimo, lo que podría aumentar la tasa de transferencia de organismos acuáticos potencialmente perjudiciales y agentes patógenos.

Panamá está particularmente en riesgo, a medida que se crean nuevos mercados, y por lo tanto nuevos puertos y rutas de navegación. Su ubicación geográfica estratégica y la existencia del canal son características que hacen vulnerable a Panamá

Todo lo expresado, convierte a Panamá en un país importante a nivel nacional, regional e internacional para ser parte del Convenio internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques 2004, conocido en el mundo como el BWMC por sus siglas en inglés, para facilitar su denominación así lo llamaremos,. Convenio que establece un nuevo régimen jurídico internacional para hacer frente a los riesgos referidos y el cual la AMP está considerando su ratificación,

Conforme el Artículo 3 del BWMC, las partes se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del Convenio y de su anexo con el objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

El BWMC, fue adoptado el 13 febrero del 2004 en la Conferencia Diplomática que se celebró en la sede de OMI, Londres, con la asistencia de representantes de 74 Estados. El Convenio que está por entrar en vigor, al haberse logrado recientemente la aprobación, ratificación/adhesión de los 30 Estados que conforme su Artículo 18 se requieren, sólo está pendiente para dicha entrada en vigor, cuando el porcentaje de la flota mercante combinada de los países partes represente no menos del 35 por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial.

Actualmente lo han ratificado a la fecha 31 Estados, representado un porcentaje del 26.44% del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, esto significa que de convertirse Panamá en parte del BWMC, con el tonelaje de registro bruto que posee en su registro nacional de naves que asciende al 23% de la marina mercante mundial, el Convenio entraría en vigor doce meses después de que Panamá lo ratifique.

Panamá, al poseer el Registro de Naves más grande del mundo en número y en tonelaje de registro bruto, es recomendable previo a la ratificación del BWMC, analizar adecuadamente, el costo financiero y económico que produciría al Estado, a los armadores y operadores de los buques nacionales, su efecto en las obligaciones de los departamentos, y tomando en cuenta los efectos perjudiciales que el agua de lastre y los

sedimentos de los buques ocasionan en el medio marino, así como en la salud de la especie humana, considerar también el beneficio que recibiría el medio marino y la salud de la especie humana en el mundo, de aprobarse e implementarse el Convenio, .al convertirse en parte Panamá.

De igual manera es importante tomar en consideración el impacto sobre la flota abanderada en Panamá, el no ratificar el BWMC, especialmente tomando en consideración el calendario que indica la entrada en vigencia de las disposiciones técnicas sobre los buques, así como las consecuencias operacionales, financieras y de imagen como Estado Bandera, cuando estos buques panameños sean objeto de inspecciones pormenorizadas y se conviertan en buques de alta prioridad por los Estados Rectores de Puerto.

Fuimos informados, que recientemente la Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá notificó a la OMI su gran interés en el tema relativo al manejo del agua de lastre de los buques, expresándole al respecto el interés de participar como País Líder Asociado (LPC) en el Proyecto Asociaciones GloBallast (GEF-UNDP-IMO), reconociendo en el Proyecto una iniciativa necesaria para asistir a los países en desarrollo en la preparación para la implementación del BWMC y en el establecimiento del marco legal, político e institucional para facilitar el proceso de ratificación e implantación del Convenio.

Asimismo, la Dirección General de la Marina Mercante expresó a la OMI **su intención de ratificar el BWMC en un futuro próximo**, siempre que algunos problemas sean resueltos y no se afecte la industria, **también manifestó que jugará un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio**. Al mismo tiempo solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Gran Región del Caribe.

En correspondencia a la solicitud referida de la Dirección General de la Marina Mercante de la AMP, la División de Protección del Medio Marino de la OMI en nombre del Comité Ejecutivo de las Asociaciones GloBallast confirmó a Panamá el rol de País Líder Asociado en el Proyecto Asociaciones GloBallast.

Panamá comenzó a participar directamente como país miembro en la segunda fase del Programa GloBallast, desarrollando una Fuerza de Tarea Nacional con la participación de diversos órganos del Estado y organizaciones para comenzar un proceso de cooperación interinstitucional para crear las bases para la implementación de la gestión de agua de lastre y un marco legal regulador para esta actividad.

II. Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos, 2004

El BWMC, está compuesto de 22 Artículos y un Anexo que contiene cinco secciones, que establecen disposiciones generales, prescripciones de gestión y control, prescripciones especiales, normas y prescripciones de reconocimiento y certificación.

Una síntesis de los Artículos y el Anexo del BWMC es la siguiente:

El **Artículo 1**, contiene las diferentes definiciones.

El **Artículo 2**, regula el cumplimiento de las obligaciones generales que comprenden las obligaciones de :hacer plena y totalmente efectiva las disposiciones del Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de los organismos acuático perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques; cumplir con el derecho internacional; no causar mayor daño al ambiente, los bienes y los recursos de ningún Estado y a la salud humana; promover recomendaciones desarrolladas por la OMI; y tratar amenazas y riesgos relacionados con la gestión del agua de lastre fuera de la jurisdicción nacional.

El **Artículo 3**, describe el ámbito de aplicación del Convenio y enumera la categoría de buques a los cuales no se aplica el Convenio.

El **Artículo 4**, establece que los buques gobernados por el Convenio deberán cumplir con las prescripciones del Convenio y del Anexo. Adicionalmente, el Artículo obliga a las partes a elaborar políticas nacionales, estrategias, programas nacionales para la gestión del agua de lastre dentro de sus respectivas jurisdicciones nacionales.

El **Artículo 5**, cada Parte se compromete a garantizar que en los puertos y terminales designados por ella en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de aguas de lastre se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos.

El **Artículo 6**, insta a las Partes a que individual o conjuntamente, fomenten y faciliten la investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre y vigilen los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo su jurisdicción, así como la disponibilidad de la información afín.

El **Artículo 7**, dispone que las Partes deban garantizar el reconocimiento y la certificación de los buques nacionales de conformidad con las reglas establecidas en el Anexo.

El **Artículo 8**, dispone la prohibición de las infracciones del Convenio y que, si se presentan evidencias de una infracción al gobierno bajo cuya autoridad opera la nave. El Estado de Abanderamiento o Ribereño puede entablar procedimientos de conformidad

con sus leyes. Las sanciones deben ser de una severidad adecuada para desalentar infracciones posteriores del Convenio.

El **Artículo 9**, establece que todo buque gobernado por el Convenio estará sujeto a inspección por los funcionarios de control del Estado Rector del Puerto. Los fundamentos de la inspección incluyen el examen del libro registro del agua de lastre, el muestreo del agua de lastre del buque y verificación de que el Certificado a bordo es válido.

El **Artículo 10**, dispone que las Partes deben cooperar en la detección de infracciones y en hacer cumplir las disposiciones del Convenio.

El **Artículo 11**, determina que en caso de una infracción comprobada del Convenio, se debe notificar al buque y enviar un informe al gobierno bajo cuya autoridad opera la nave. En consecuencia, la autoridad del Estado Rector del Puerto debe notificar al siguiente puerto de escala de todas las infracciones pertinentes..

El **Artículo 12**, establece se hará todo lo posible para evitar detenciones y demoras innecesarias y que el buque tendrá derecho a indemnización por las pérdidas o los daños causados por las mismas.

El **Artículo 13**, prescribe la promoción de la cooperación regional entre las Partes con intereses comunes referentes a la protección de la salud humana, el medio ambiente, los bienes y los recursos, en particular en mares cerrados y semi-cerrados.

El **Artículo 14**, trata el requisito de divulgar información entre las Partes pertinentes. Esto incluye procedimientos relacionados con la gestión del agua de lastre y la disponibilidad de lugares para la evacuación segura del agua de lastre.

El **Artículo 15**, describe varios métodos para resolver las controversias que podrán ser utilizados por las Partes.

El **Artículo 16**, dispone que nada de lo dispuesto en el Convenio vaya en perjuicio de los derechos y obligaciones de un Estado en virtud de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD).

El **Artículo 17**, explica la forma en que los Estados pueden constituirse en partes del Convenio y establece los procedimientos pertinentes.

El **Artículo 18**, declara que el Convenio entrará en vigor 12 meses después de su ratificación por 30 Estados que representen no menos del 35% por ciento del arqueo bruto de la marina mercante mundial.

El **Artículo 19**, especifica los diversos procedimientos para enmendar el Convenio.

El **Artículo 20**, estipula los pasos que deberá tomar una Parte para denunciar el Convenio.

El **Artículo 21**, dispone que el Convenio se deposite ante el Secretario General y describe las funciones depositarias del Secretario General

El **Artículo 22**, dispone que el Convenio se establezca en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de esos textos igualmente auténtico.

ANEXO

Comprende cinco secciones relacionadas con la aplicabilidad, las prescripciones técnicas, las medidas adicionales, las normas y la certificación.

Sección A- Disposiciones generales

Esta sección incluye definiciones, aplicación en general y excepciones, el control y la gestión de las medidas sobre el agua de lastre de los buques, así como a las exenciones de la aplicabilidad de tales medidas.

Sección B – Prescripciones de gestión y control aplicables a los buques

Esta sección establece las prescripciones referentes al proceso de cambio del agua de lastre, enfatizando la obligación de llevar a bordo un plan de gestión de agua de lastre aprobado por la Administración y un libro registro de la gestión del agua de lastre, la gestión de los sedimentos y los deberes de los navegantes, incluida una formación adecuada.

Sección C – Prescripciones especiales para ciertas zonas

Esta sección elabora reglas sobre medidas adicionales a los buques aplicables a ciertas zonas y comunicarlo a la Organización y cuando corresponda, las Partes tendrán que obtener la aprobación de la Organización (OMI).

Sección D –Normas para la gestión del agua de lastre

Esta sección establece las reglas referentes a las normas aplicables al cambio del agua de lastre, las normas de eficacia de la gestión del agua de lastre, la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre, prototipos de tecnologías de tratamiento del agua de lastre y examen de normas por la OMI.

Sección E – Prescripciones sobre reconocimientos y certificación para la gestión del agua de lastre

Esta sección elabora reglas referentes a reconocimientos, libros de registros, seguros, y la forma del certificado del agua de lastre, así como su duración y validez.

Existen dos apéndices adjuntos al Convenio, que establecen modelos normalizados para el Certificado de gestión del agua de lastre y el Libro de registro del agua de lastre.

IV. Implantación del Convenio

Una vez determinada la conveniencia de la ratificación/adhesión del BWMC, es necesario formular una legislación nacional para implantar el Convenio. Para formular una legislación nacional, se deben considerar, los siguientes pasos claves:

- a. Inventario y análisis de la legislación existente
- b. Tema Constitucional
- c. Determinar si existen disposiciones normativas establecidas y mecanismos
- d. Examen de deficiencias
- e. Análisis de información
- f. Pasos al incorporar el BWMC en la legislación nacional
- g. Análisis de la naturaleza de la legislación propuesta
- h. Determinar si es necesario una ley principal o si la legislación auxiliar es suficiente
- i. Cuando sea posible utilizar reglamentos.

a. Inventario y Análisis de la Legislación de Panamá relacionada con el Convenio BWM

Para formular una legislación nacional, como se manifestó se deberán considerar ciertos pasos clave, uno de ellos es la elaboración de un inventario de la legislación existente relacionada con el BWMC. El inventario incluirá, leyes ambientales, marítimas, portuarias, sobre áreas protegidas; industria pesquera; comercio y aduanas sobre materiales biológicos; instrumentos normativos nacionales relevantes.

Es posible que un inventario minucioso de la legislación existente revele ciertas deficiencias, imperfecciones e insuficiencias. .

Marco Constitucional. La Constitución Política de la República de Panamá. “Dada en la ciudad de Panamá, a los 11 días del mes de octubre de 1972, reformada por los Actos Reformatorios N° 1 y N° 2 de 5 y 25 de octubre de 1978, respectivamente; por el Acto Constitucional aprobado el 24 de abril de 1983; por los Actos Legislativos N° 1 de 1993 y N° 2 de 1994; y por el Acto Legislativo N° 1 de 2004” establece en su **TITULO I**

ARTICULO 4 que la República de Panamá acata las normas del Derecho Internacional.

El acatar las normas del Derecho Internacional por parte de Panamá está sujeto a la previa aprobación de dichas normas por parte de la Asamblea Nacional y a su ratificación por parte del Órgano Ejecutivo.

Una de las fuentes del Derecho Internacional son los tratados internacionales y en el tema que nos ocupa como es el transporte marítimo internacional, Panamá es el país de la región centroamericana que en mayor grado ha aprobado e implantado los Convenios internacionales de derecho público relacionados con el transporte marítimo internacional.

El Capítulo 6 de dicha Constitución Política, en lo relativo a la salud, el **ARTICULO 109** determina, entre otros aspectos, que es función esencial del Estado velar por la salud de la población de la República. y el individuo, como parte de la comunidad, tiene derecho a la protección de la salud.

En el **CAPITULO 7º RÉGIMEN ECOLÓGICO**, el **ARTICULO 118** establece que es deber fundamental del Estado garantizar que la población viva en un ambiente sano y libre de contaminación, en donde el aire, el agua y los alimentos satisfagan los requerimientos del desarrollo adecuado de la vida humana.

El Derecho Ambiental surge a partir de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo del 5 al 16 junio de 1972. Panamá, fue signatario de esta declaración de principios, lo que impulso a la introducción del artículo 110, en el texto original de la Constitución de 1972, promulgada en la Gaceta Oficial No. 17,210 de 24 de octubre de 1972, que le otorga al Estado el deber fundamental de velar por la conservación de los condiciones ecológicas, por la preservación de la contaminación ambiental y el desequilibrio de los ecosistemas. Posteriormente, con las reformas introducidas a la Carta Magna Panameña por el acto constitucional de 1983 se incorpora el Capítulo VII, referente al “Régimen Ecológico”.

A su vez, el **ARTÍCULO 119** determina que el Estado y todos los habitantes tienen el deber de propiciar un desarrollo social y económico que prevenga la contaminación del ambiente, mantenga el equilibrio ecológico y evite la destrucción de los ecosistemas.

Las partes que adoptaron en el 2004 el BWMC, dentro de los considerandos manifestaron estar conscientes, entre otros motivos, que la descarga no controlada del agua de lastre y los sedimentos desde los buques ha ocasionado la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que han causado daños a la salud de los seres humanos y al medio marino

Así vemos, como en 1991, un carguero procedente del Sur de Asia vació sus aguas frente a las costas del Perú. Las aguas transportaban una cepa de cólera que se reprodujo sin problemas.

La epidemia brotó en forma simultánea en tres puertos distintos del Perú. La bacteria pasó a los mariscos y, a través de estos, a los seres humanos. Se propagó y la epidemia provocó la muerte de 5.000 personas, según se ha informado.

Además de las bacterias y virus, el agua de lastre, también puede transportar una variedad de especies de micro-algas, incluidas las especies tóxicas que pueden provocar la proliferación de algas tóxicas o “marea roja”. La repercusión de esos brotes está bien documentada e incluye la intoxicación paralizante por consumo de mariscos, que pueden producir graves enfermedades e incluso la muerte.

En el TÍTULO V. EL ORGANISMO LEGISLATIVO, Capítulo 1º. ASAMBLEA NACIONAL, en su **ARTÍCULO 159** establece que la función legislativa, es ejercida por medio de la Asamblea Nacional y consiste en expedir las leyes necesarias para el cumplimiento de los fines y el ejercicio de las funciones del Estado declarados en esta Constitución y en el caso que nos ocupa, en especial para lo siguiente:

3. Aprobar o desaprobar, antes de su ratificación, los tratados y los convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo.

Es decir, la Constitución Política de la República de Panamá, tal como está vigente, prevé como atribución del Presidente de la República (con la participación del Ministro respectivo), la de “celebrar tratados y convenios públicos, los cuales serán sometidos a la consideración del Órgano Legislativo”(artículo 184, numeral 9); y como atribución de este órgano del Estado la función legislativa de “Aprobar o desaprobar, antes de su ratificación, los tratados y los convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo” (artículo 159, numeral 3).

Cuando se tratare de tratados o convenios internacionales relativos al Canal de esclusas, a su zona adyacente y la protección de dicho Canal, así como también a la construcción de un Canal a nivel del mar o de un tercer juego de esclusas, la celebración corre a cargo del Órgano Ejecutivo y la aprobación se somete al Órgano Legislativo; pero luego de esta etapa, por ministerio del artículo 325 de la Constitución Nacional, tales acuerdos deben someterse a *referéndum nacional* para que sea entonces el pueblo panameño quien, en definitiva, brinde su aprobación o desaprobación. Este régimen se aplicará a cualquier contrato que celebre el Órgano Ejecutivo con empresa o empresas particulares o pertenecientes a otro Estado o Estados, tendientes a la construcción de un Canal a nivel del mar o de un tercer juego de esclusas.

Conforme el Artículo 184 numeral 9 de la Constitución Política de la República, el BWMC debe ser sometido por el Presidente de la República en representación del Órgano Ejecutivo a la consideración del Órgano Legislativo, una vez aprobado el Convenio por la Asamblea Nacional a través de Ley, ésta es sancionada por el Presidente de la República y publicada para su promulgación en la Gaceta Oficial, convirtiéndose el Convenio a partir de ese momento en Ley nacional.

Convenios Internacionales y Principios Relevantes a la Gestión del Agua de Lastre

Consecuencia de la naturaleza global e intersectorial del agua de lastre, algunas organizaciones internacionales han venido atendiendo desde hace un buen tiempo ciertos aspectos del problema del agua de lastre.

El que estas organizaciones laboren en un tema común se basa en el hecho de que las medidas unilaterales por parte de unos cuantos Estados nunca bastarán para prevenir o controlar la proliferación de especies invasoras indeseadas que se hayan logrado establecer.

Es por eso importante indicar aquí que existe una amplia gama de directrices, convenios internacionales y principios de amplia aceptación que son relevantes al tema del agua de lastre y que deben tomarse en cuenta al hacer la propuesta de la legislación nacional.

Entre las directrices destacan, las Directrices de OMI para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos

Desde finales de la década de los 80 la OMI ha buscado una solución al problema del agua de lastre.

En 1991 la OMI elaboró y publicó un conjunto de Directrices que fueron reemplazadas en 1997 por una versión actualizada Resolución A.868 (20) denominada "Directrices para el control y la gestión del agua de lastre de los buques a fin de reducir al mínimo las transferencias de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos".

Posteriormente, la OMI trabajó el BWMC 2004 hasta llevar a cabo la Conferencia Diplomática el 3 de febrero del 2004 donde se adoptó el Convenio.

Además, desde marzo de 2000, la OMI ha sido el organismo de ejecución del Programa GloBallast, un programa del FMAM-PNUD que presta asistencia en este campo.

El Comité de protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, en su 51 período de sesiones de octubre de 2004, aprobó un programa para la elaboración de una serie de directrices con el fin de facilitar la implantación uniforme del BWMC. La mayoría de estas directrices han sido adoptadas posteriormente.

➤ Convenios Internacionales que Panamá es parte.

Es importante estar consciente de las obligaciones adquiridas por Panamá en el marco de estos Convenios Internacionales de los cuales es parte, que norman la prevención de la propagación de organismos perjudiciales y agentes patógenos por medio de las operaciones de lastre de los buques en sus aguas jurisdiccionales.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR). Se adoptó el 10 de diciembre de 1982, entró en vigor el 16 de noviembre de 1994 y aprobada mediante Ley No. 38 de 4 de junio de 1996. Gaceta Oficial No. 23.056 de 12 de junio de 1996. Depósito del Instrumento de Ratificación el 1 de julio de 1996. Entró en vigencia para Panamá el 31 de julio de 1996.

Incluye un número de disposiciones relevantes tanto en lo relativo a los derechos como a las obligaciones de los Estados de actuar para prevenir la propagación de organismos perjudiciales y agentes patógenos por medio de las operaciones de lastre de los buques.

Asimismo, contiene disposiciones relevantes a los derechos y obligaciones de los Estados

1. La obligación de los Estados de adoptar medidas para la protección de su ambiente marino se refiere a (Artículos 192, 194 (1) (5) y se extiende a la protección del medio de otros Estados Art 194 (2). Además, CONVEMAR responsabiliza a los Estados por las consecuencias de usar tecnologías o introducir especies foráneas o nuevas (Art. 196).
2. La responsabilidad de los Estados por la contaminación del ambiente marino (Art. 235).
3. Derechos de los Estados de adoptar medidas para la protección del ambiente marino (Art. 220,226) en relación a sus aguas interiores.

Debe tenerse presente que conforme el Decreto Ley No. 7 de 1998 Artículo 4 (6) dentro de las funciones de la AMP está el velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la CONVEMAR y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el sector marítimo.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) de 1992

La Conferencia aprobó una declaración de principios titulada “Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo” y un plan de acción titulado “Agenda 21” o “Programa 21”.

La Declaración de Río comprende 27 principios claves formulados y acordados para lograr el desarrollo socioeconómico y la protección del medio ambiente, entre ellos:

- El enfoque preventivo
- El contaminador paga
- La necesidad de evaluar el impacto ambiental.

Relevancia

Estos principios se reflejan en la mayoría de los sistemas regulatorios y forman parte de los mismos.

El Programa 21 no es un convenio internacional sino más bien un plan mundial de gestión para lograr el desarrollo sostenible en el siglo 21. Como tal, no es vinculante en sí como lo son los instrumentos legales del derecho internacional.

Ámbito de Aplicación

El documento abarca casi todos los sectores de las actividades humanas y la interacción ambiental.

Relevancia

Mientras que el Capítulo 17 del Programa 21 trata de la protección de los océanos y las áreas costeras en general.

El Programa 21 trata sobre las actividades marinas y hace un llamado a todos los Estados para que apliquen de mejor manera los convenios existentes y den apoyo a la obra de la OMI y otros organismos para el desarrollo de un régimen internacional para la protección del medio ambiente marino de la contaminación relacionada con el tráfico marítimo.

También incluye, una disposición directamente relacionada con los compromisos internacionales, regionales y nacionales de los Estados para el desarrollo de reglas internacionales que rijan las descargas de agua de lastre con el fin de prevenir la propagación de organismos no indígenas.

El Convenio sobre la Diversidad Biológica 1992 (CDB)

El CDB tiene sus orígenes en la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo celebrada en Río de Janeiro en 1992 (la llamada “Cumbre de la Tierra” o “Cumbre de Río”) Se convirtió en derecho internacional el 29 de diciembre de 1993 y hasta finales de 2011 lo ratificaron 193 Estados y la UE, incluyendo Panamá

Objetivos

El CDB establece como objetivo primordial la conservación de la diversidad biológica, la utilización sustentable de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos

El CDB establece las obligaciones de los Estados de proteger la diversidad biológica, la desaceleración del ritmo de extinción de especies y la conservación de los hábitats y ecosistemas, incluso la biodiversidad marina

Relevancia

El CDB, trata sobre la elaboración y ampliación de las obligaciones de los Estados establecidas en CONVEMAR (UNCLOS) sobre la conservación y preservación del medio marino.

El CDB está formado por 42 artículos que definen un programa para reconciliar el desarrollo económico con la necesidad de preservar todos los elementos de la diversidad biológica.

En la medida en que el Convenio trate específicamente acerca de la biodiversidad marina, se ha de considerar que éste utiliza las obligaciones de los Estados descritas en la CONVEMAR respecto a la conservación y preservación del medio ambiente marino como base, ampliando las mismas. El Artículo 22 (2) del CDB hace referencia específicamente a esta relación:

- Las Partes Contratantes aplicarán el presente Convenio con respecto al medio marino de conformidad con los derechos y obligaciones de los Estados con arreglo al derecho del mar.

El Convenio sobre Diversidad Biológica (1992) y su acuerdo VI/23, reconoce que las especies exóticas invasoras representan una de las principales amenazas a la diversidad biológica, especialmente en los ecosistemas insulares, y que los riesgos derivados de ellas pueden aumentar debido al incremento del comercio mundial, el transporte, el turismo y el cambio climático. El Convenio establece como objetivo primordial la conservación de la diversidad biológica, la utilización sustentable de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

Este Convenio vinculante, ratificado por 193 países, brinda la base legal compartida y principal para la Estrategia Regional para la Biodiversidad.

El Artículo 8 del CDB reitera, a nivel más amplio, la obligación expresada en el Artículo 196 de la CONVEMAR sobre la introducción de especies foráneas o nuevas. El Artículo 8, Conservación In-Situ, estipula, entre otras cosas, que:

- Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda:
 - h) Impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las especies foráneas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies;

El CDB obliga a las partes a desarrollar una Estrategia Nacional de Biodiversidad y Plan de Acción que incluirá un componente sobre las especies invasoras. Una estrategia nacional de agua de lastre debe ser compatible con esta estrategia.

**Asamblea Legislativa República de Panamá. Ley 72 de 26 de diciembre de 2001.
Por el cual se aprueba el Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica, hecho en Montreal el 29 de Enero de 2000.**

Artículo 1: Objetivo

De conformidad con el enfoque de precaución que figura en el Principio 5, de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo; el objetivo del presente Protocolo es contribuir a garantizar un nivel adecuado de protección en la esfera, de la transferencia, manipulación y utilización, seguras de los organismos, vivos modificados resultantes de la biotecnología moderna que puedan tener efectos adversos para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica teniendo también en cuenta los riesgos para la salud humana y centrándose, concretamente en los movimientos transfronterizos. :

Artículo 4: Ámbito de Aplicación

El presente Protocolo se aplicará al movimiento transfronterizo, el tránsito; la manipulación y la utilización, de todos los organismos vivos modificados que puedan tener efectos adversos para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, teniendo también en cuenta los riesgos para la salud humana.

Asimismo, Panamá también es parte de los Convenios internacionales siguientes vinculados a la protección del medio ambiente:

Convención de Basilea sobre el Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos y otros Desechos

Fue firmado en Basilea Suiza el 22 de marzo de 1989. Entró en vigor el 5 de mayo de 1992, lo han ratificado más de 150 países entre ellos Panamá y todos los países de Centroamérica.

Objetivos. Control del movimiento transfronterizo de desechos peligrosos, prevenir el tráfico ilícito de dichas sustancias, manejo ambiental de los mismos.

Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo del 5 al 16 junio de 1972.

Proclama que:

3. El hombre debe hacer constantemente recapitulación de su experiencia y continuar descubriendo, inventando, creando y progresando. Hoy en día, la capacidad del hombre de transformar lo que le rodea, utilizada con discernimiento, puede llevar a todos los pueblos los beneficios del desarrollo y ofrecerles la oportunidad de ennoblecer su existencia.

Aplicado errónea o imprudentemente, el mismo poder puede causar daños incalculables al ser humano y a su medio. A nuestro alrededor vemos multiplicarse las pruebas del daño causado por el hombre en muchas regiones de la Tierra: niveles peligrosos de contaminación del agua, el aire, la tierra y los seres vivos; grandes trastornos del equilibrio ecológico de la biosfera; destrucción y agotamiento de recursos insustituibles y graves deficiencias, nocivas para la salud física, mental y social del hombre, en el medio por él creado, especialmente en aquel en que vive y trabaja.

Principios

Expresa la convicción común de que:

- **Principio 2**

Los recursos naturales de la Tierra, incluidos el aire, el agua, la tierra, la flora y la fauna y especialmente muestras representativas de los ecosistemas naturales, deben preservarse en beneficio de las generaciones presentes y futuras mediante una cuidadosa planificación u ordenación, según convenga.

- **Principio 7**

Los Estados deberán tomar todas las medidas posibles para impedir la contaminación de los mares por sustancias que puedan poner en peligro la salud del hombre, dañar los recursos vivos y la vida marina, menoscabar las posibilidades de esparcimiento o entorpecer otras utilidades legítimas del mar.

Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972, (Convenio de Londres / London Convention / LC 1972).

Abierto a la firma en México, D.F., Londres, Moscú y Washington, el 29 de diciembre de 1972. Entró en vigencia el 30 de agosto de 1975 Aprobado mediante Ley No. 18 de 23 de octubre de 1975. Gaceta Oficial No. 18,080 de 15 de mayo de 1976. Depósito de Instrumento de Adhesión el 31 de julio de 1975. Entró en vigencia para Panamá el 30 de agosto de 1975.

Ámbito de Aplicación

El Convenio tiene carácter mundial y contribuye al control y la prevención internacionales de la contaminación del mar. Prohíbe el vertimiento de ciertos materiales potencialmente peligrosos, exige un permiso previo especial para el vertimiento de una serie de materiales determinados y un permiso general previo para otros desechos o materias.

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973; Protocolos y Anexos. (MARPOL 1973)

Hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973 Entró en vigor el 2 de octubre de 1983 (al entrar en vigencia el Protocolo de 1978).

Aprobado mediante Ley No. 17 de 9 de noviembre de 1981 Gaceta Oficial No. 20,545 de 5 de mayo de 1986 Entró en vigencia para Panamá el 20 de mayo de 1985 (al entrar en vigencia el Protocolo 1978).

Protocolo de 1978 Relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 1973. (MARPOL 78)

Hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 Entró en vigencia 2 de octubre de 1983

Aprobado mediante Ley No. 1 de 25 de octubre de 1983 Gaceta Oficial No. 20, 141 de 12 de septiembre de 1984 Depósito del Instrumento de Adhesión el 20 de febrero de 1985 Entró en vigencia para Panamá el 20 de mayo de 1985.

Convenio Internacional para prevenir la Contaminación Proveniente de los Buques, 1973 en su forma enmendada hasta 1978 (MARPOL 73/78)

En síntesis, Panamá es parte de MARPOL 73/78, de los Anexos I al V y del Protocolo 1997 el cual introduce el Anexo VI.

Para la implementación del mismo la AMP ha emitido diversas Resoluciones relativas al Convenio y a los Anexos.

Comentario: Actualmente la AMP, cuenta con la Res. ADM 222-2008, mediante la cual se aprueba plan de gestión integral de desechos provenientes de los buques.

Ámbito de Aplicación

MARPOL es un acuerdo general o acuerdo marco enmendado por Protocolos en 1978 y el Protocolo de 1997, él entró en vigor el 19 de mayo de 2005;; con normativas específicas para ciertas sustancias, que se incluyen en sus Anexos; los cuales tratan de la contaminación marina provocada por los buques.

Los Anexos tratan sobre:

- I.- Contaminación por hidrocarburos.
- II.- Contaminación por substancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- III.- Contaminación por substancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores bultos, etc.

IV.- Contaminación por las aguas sucias de los buques.

V.- Contaminación por las basuras de los buques.

VI.- Para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

Relevancia

MARPOL es relevante a la implantación de las Directrices y del Convenio aunque el Convenio no es un anexo de MARPOL, ya que algunos países optan por implantar el Convenio y anexarlo a su legislación MARPOL.

Las Directrices también se pueden implementarse en parte, en base de la legislación nacional para la implantación de MARPOL.

Es importante mencionar que debido a los 2 protocolos del MARPOL (1978 y 1997) se ha dejado de llamar MARPOL 73/78, denominándose solamente como MARPOL.

El Convenio MARPOL, establece que los Estados Miembros deberán de contar con instalaciones de recepción de desechos adecuadas para el tratamiento y recepción de los desechos provenientes de los buques; igualmente el Convenio BWMC, establece dicha obligación para el tratamiento de los sedimentos del agua de lastre; por lo que se debe tomar en cuenta la necesidad de establecer los requisitos a las empresas proveedoras de estos servicios.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 SOLAS en su forma enmendada incluyendo el Código IGS

Panamá es parte del SOLAS 74 y de los Protocolos de 1978 y 1988 relativos al SOLAS

Ámbito

Establece normas internacionales sobre el equipamiento mínimo y otras prescripciones para garantizar la seguridad en la operación de los buques, incluso su estabilidad.

Estas normas se implantan y se hacen valer por medio de la legislación nacional.

Relevancia

Es relevante a la cuestión de la Gestión del Agua de Lastre debido a que cualquier sistema de tratamiento o gestión ha de regirse por sus prescripciones.

Las prescripciones existentes de SOLAS se deberán incluir en la evaluación total de seguridad, estabilidad y resistencia de las naves.

Cuando se adopte un Convenio a futuro, tal vez habrá que enmendar partes de SOLAS y de la legislación nacional relevante.

Las Directrices para la Gestión del Agua de Lastre reafirman la seguridad del buque como asunto de interés primordial. La Directriz 11.3 dispone que:

- Los Estados Rectores de Puerto no deben exigir del capitán ninguna medida que pueda poner en peligro la vida de los tripulantes o la seguridad del buque.

Código IGS (ISM Code), es, en esencia, un conjunto de Directrices que establecen normas internacionales para prácticas de gestión para la implantación de SOLAS y los Convenios de la OMI sobre la prevención de la contaminación.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para los Marinos y Código de Formación, Titulación y Guardia – STCW en su Forma Enmendada en 1995 y 1997, y las enmiendas de 2010 y Código.

Panamá es parte de este importante Convenio y Código que estipulan las normas internacionales para la formación y capacitación de los tripulantes de los buques.

Ámbito de Aplicación

Normas mínima que se requieren de la tripulación o gente de mar para obtener un certificado reconocido internacionalmente para el cargo que desempeñan a bordo del buque

Se implantan en la legislación nacional y son esenciales para el eficaz funcionamiento del sistema normativo de la OMI para la seguridad y la prevención de la contaminación por los buques

Relevancia

Las Directrices y el Convenio son relevantes para la implementación pues ambos requieren que se responsabilice a un oficial/tripulante por la documentación e implantación segura del Plan de Gestión del Agua de Lastre y prácticas de toma de agua de lastre precautorias.

Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 – FAL, según su forma enmendada

Panamá a través del impulso de la AMP, ratificó el Convenio FAL 65 mediante la Ley 44 del 15 de julio de 2008.

Ámbito de Aplicación

El Convenio está compuesto por normas y prácticas recomendadas, las cuales tienen por objeto facilitar el transporte marítimo, mediante la simplificación y reducción al mínimo de

los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

Dicho Convenio limita a 9 el número de documentos exigibles a la llegada, permanencia y salida de los buques. Estos son: Declaración general; Declaración de carga; Declaración de provisiones de buque; Declaración de efectos de la tripulación; Lista de la Tripulación; Lista de Pasajeros; Manifiesto de Mercancías Peligrosas; Documento exigido al correo por la Unión Postal Universal y la Declaración Marítima de Sanidad.

Relevancia

El Convenio FAL deberá ser enmendado cuando se adopte el Convenio. Mientras tanto, los países que deseen implementar las Directrices deberán revisar su legislación en implementación del FAL y notificar a la OMI de cualquier solicitud de datos o planillas nacionales que se desvíen de las normas FAL.

Debe tomarse en cuenta, que los formularios, registros o documentación que establezca el Convenio sobre Gestión de Agua de Lastre, a ser presentados a la llegada del buque a puerto, puedan ser considerados como impresos o formularios del Convenio FAL 65; por lo que surgiría la necesidad de realizar las respectivas enmiendas al Apéndice 1 del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional; el cual contiene los formularios o impresos de facilitación exigibles a los buques a la llegada y salida.

Convenio sobre el Control de los Sistemas Anti-Incrustantes Perjudiciales en los Buques de 2001

Panamá es parte del Convenio, depositó el instrumento de ratificación el 17 de agosto del 2007. El mismo fue ratificado mediante la Ley 30 de 11 de julio de 2007.

El Convenio de Anti incrustantes tiene como meta prevenir la introducción de químicos tóxicos en el sistema acuático y finalmente en la cadena alimentaria de los seres humanos. El Convenio entró en vigor en agosto de 2008.

Ámbito

El Convenio de Anti incrustantes regula el contenido químico de la pintura que se aplica a los cascos de los buques para evitar que organismos acuáticos se adhieran a él (incrustación).

Relevancia

El conflicto entre el control químico y biológico eficaz de las especies acuáticas (p.ej., los moluscos) y el deseo de reducir la contaminación en esos ambientes es un serio obstáculo para el control con las medidas existentes.

Están surgiendo lagunas en los instrumentos de prevención, por la eliminación de fumigantes y plaguicidas debido a las inquietudes ambientales. También en los sistemas marinos, en los cuales la incrustación de los cascos es un vector de transferencia importante de organismos marinos en las rutas de navegación (Comité SBSTTA).

La aplicación de este Convenio, va de la mano con el Convenio BWMC, ya que el uso de sistemas anti incrustantes para impedir la acumulación de organismos en la superficie de los buques; tiene una importancia crucial para la eficacia del comercio y el transporte marítimo, a fin de impedir la proliferación de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos.

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001, conocido como BUNKER 2001

Ley 7 del 14 de enero de 2009, la cual ratifica el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para Combustible de los Buques de 2001, conocido como BUNKER 2001, el mismo tiene la finalidad de regular las medidas complementarias para garantizar el pago de una indemnización adecuada, pronta y efectiva por los daños debidos a la contaminación resultante de fugas o descargas de hidrocarburos para combustibles procedentes de las naves, a las cuales no resulta aplicable el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC 1969).

➤ Legislaciones Nacionales

Ley 29 de julio 1980. Normas sobre la Contaminación del Mar y Aguas Navegables. El Consejo Nacional de Legislación Decreta.

Capítulo I Disposiciones Generales.

Artículo 1. Queda prohibida toda descarga de cualquier sustancia contaminante en las aguas navegables y mar territorial de la República de Panamá que proviene de buques, aeronaves e instalaciones marítimas y terrestres que estén conectadas o vinculadas con dichas aguas.

Esta prohibición se extiende a los buques de registro panameño cuando naveguen en aguas internacionales.

En el Capítulo IV regula la Responsabilidad Civil.

El Artículo 17 establece que el propietario, armador u operador de un buque, aeronave o instalación marítima o terrestre será responsable de todos los daños por contaminación que se produzcan con motivo de una descarga o serie de descargas contaminantes.

Autoridad del Canal de Panamá

En la Constitución Política de Panamá en el TÍTULO XIV. EL CANAL DE PANAMA ARTICULO 316 se crea con personería jurídica autónoma de Derecho Público, la denominada Autoridad del Canal de Panamá, ACP para facilitar su denominación, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo.

Es decir, además de crearse a través de la Constitución Política la ACP, para administrar y operar el Canal de Panamá, se inserta a nivel constitucional, la base principal para la operación del Canal, en lugar de regular tales asuntos por medio de simples leyes o decretos. Lo anterior le da seguridad de permanencia a la estructura creada y continuidad a las normas reguladoras de la operación, evitando así una fácil modificación legislativa.

Conforme el **ARTICULO 317** de la Constitución Política, la ACP y todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al sector marítimo, formarán parte de la Estrategia Marítima Nacional.

El Órgano Ejecutivo propondrá al Órgano Legislativo la Ley que coordine todas estas instituciones para promover el desarrollo socioeconómico del país.

Dicha Ley que coordina las instituciones para promover el desarrollo socioeconómico del país fue emitida a través del Decreto Ley No. 7 por el cual se creó la Autoridad Marítima de Panamá

Con la reversión del Canal de Panamá a manos panameñas el 31 de diciembre de 1999, se adoptaron una serie de Normas Especiales para su administración, entre estas norma se encuentran:

Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá. Asamblea Legislativa. Ley No. 19 del 11/06/1997. El propósito de esta Ley Orgánica es proporcionar a la ACP las normas para su organización, funcionamiento y modernización, con el objeto de hacer del canal una empresa eficiente y rentable, pilar del desarrollo humano y socioeconómico del país e integrada a la Estrategia Marítima Nacional.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 323 del Título XIV de la Constitución Política, las normas que aquí se dictan son de carácter general y sirven de marco para los reglamentos que al respecto se expiden a través de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal para regular las actividades cotidianas, de manera que el canal brinde siempre un servicio continuo, eficiente y seguro.

Entre estos reglamentos figuran:

- a) El Reglamento para la navegación en las aguas del Canal de Panamá. Acuerdo No. 13 del 3-Junio de 1999.

La ACP tiene jurisdicción especial sobre las aguas en uso y adyacentes al tránsito por vía acuática, que utiliza como base para evitar que las naves viertan agua de lastre.

Como se expresó en la introducción del análisis, el poseer Panamá el Canal Interoceánico de mayor importancia a nivel global a través del cual transitan anualmente por encima de 14 mil buques procedentes de diferentes partes del mundo, cuyo número y tamaño se incrementarán en los próximos años con la expansión actual del Canal y por ende el volumen de agua de lastre transportado, lo que aumentará en las aguas jurisdiccionales panameñas el riesgo de introducirse especies no nativas mediante las aguas de lastre o las incrustaciones adheridas al casco de los buques.

- a) El Reglamento de Arqueo de Buques para la fijación de Peajes por el uso del Canal.
- b) El Reglamento de la Junta de Inspectores de la ACP.
- c) Acuerdo No. 23 de septiembre de 1999. Por el cual se aprueba El Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas.

Sección Novena.

Descarga de Desperdicios, Manejo de Lastre y Aguas Servidas

Artículo 40: Los buques que naveguen en aguas del Canal deberán regirse en materia de descarga de desperdicios, manejo de lastre y aguas servidas conforme lo indicado en el anexo.

ANEXO

Sección Novena

Descarga de Desperdicios, Manejo de Lastre y Aguas Servidas

Artículo 40: Los buques deberán regirse conforme a lo siguiente:

1. No podrán descargar o tirar lastre, cenizas, cajas, barriles, paja, papel u otros materiales sólidos, lavazas extremadamente sucias con residuos y sobras, agua de las sentinas de la sala de máquinas o calderas, aceite o sustancias radioactivas o cualesquiera otras substancias contaminantes en aguas del Canal.

2. Antes de arribar a un puerto en aguas del Canal, de acuerdo con la Convención Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques 73/78 (MARPOL), y sus modificaciones, los buques dispondrán de todos los desperdicios que está prohibido verter en aguas del Canal. Si no es posible hacerlo en altamar, los buques podrán usar los servicios disponibles para tal efecto.

3. No vaciarán los tanques de lastre en aguas del Canal. Los buques que deseen cargar o descargar lastre deben tener canaletas o vertederos adecuados, contruidos y colocados de manera que el lastre no se derrame por la borda.

4. Queda estrictamente prohibido que cualquier buque descargue sus aguas potables internas o servidas en aguas del Canal, especialmente en los lagos Gatún y Miraflores.”

d) El Reglamento sobre el procedimiento para el cambio de las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá.

Autoridad Marítima de Panamá (AMP)

A través del Decreto Ley No. 7 Artículo 1, del 10 de febrero de 1998 se crea la Autoridad Marítima de Panamá como un ente autónomo del Estado, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Órgano Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República.

El párrafo segundo del Artículo 1, del Decreto Ley No. 7, de 10 de febrero de 1998, modificado por la Ley 57 de 2008, establece que “con la creación de la AMP, queda institucionalizada la forma como se ejecutará la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento a lo dispuesto en el párrafo final del Artículo 317 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la AMP ostentará todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional”.

Estrategia Marítima Nacional. Conforme el Artículo 2 inciso 3., .la Estrategia Marítima Nacional es el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo.

Sector Marítimo. Conforme el Artículo 2 1., es el conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares de la República de Panamá.

Conforme el Artículo 3. La AMP tiene como objetivos principales:

1. Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
2. Coordinar sus actividades con las instituciones y autoridades vinculadas al Sector Marítimo, existente o que se establezca en el futuro, para promover el desarrollo socioeconómico del país.
3. Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 conocida como CONVEMAR y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

Conforme el Artículo 4 del referido Decreto Ley No. 7 la AMP tendrá dentro de algunas de sus funciones:

1. Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
2. Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.
3. Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.
4. Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la CONVEMAR y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

De acuerdo al Artículo 3 numeral 3, la AMP se desempeñará como la autoridad marítima suprema de la República Panamá para ejercer los derechos y cumplir estrictamente con las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la CONVEMAR y demás leyes y reglamentos vigentes y específicamente de acuerdo a los postulados de la CONVEMAR, le corresponde a la AMP en nombre del Estado tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la utilización de tecnologías bajo su jurisdicción o control, o la introducción intencional o accidental en un sector determinado del medio marino de especies extrañas o nuevas que puedan causar en él cambios considerables y perjudiciales.

Conforme al numeral 9, le corresponde a la AMP como Estado ribereño coordinar con el Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá. el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá.

Debe tenerse presente, que generalmente son este tipo de agencias de ejecución designadas, la Guardia Costera, la Fuerzas Navales y en el caso de Panamá el Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá, que al disponer de los medios de transporte acuático requeridos llevan a cabo las labores de supervisión y vigilancia en cumplimiento

de las responsabilidades del Estado Ribereño de hacer que los buque visitantes cumplan con las disposiciones legales y reglamentarias nacionales.

Según el numeral 11, le corresponde dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.

Al respecto, conforme el Artículo 13 del referido Decreto Ley No. 7, en atención a la coordinación que se requiere establecer entre la AMP y la ACP, y en consideración a las disposiciones del Título XIV de la Constitución Política y a la Ley 19 del 11 de junio de 1997, la AMP suscribirá con la Autoridad del Canal de Panamá, todos aquellos convenios y acuerdos necesarios para garantizar su armónica interrelación, en cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la AMP es la responsable primaria.

Debe tenerse presente, que dentro de dichas obligaciones internacionales del Estado panameño referidas se encuentran las obligaciones establecidas por los Convenios internacionales marítimos OMI relativos a la seguridad marítima y prevención de la contaminación y uno de ellos el BWMC, de los cuales la AMP conforme el Decreto Ley 9 la AMP es la responsable primaria.

Dirección General de Marina Mercante

Dentro de la estructura orgánica institucional de la AMP, la Dirección General de la Marina Mercante es una de sus importantes Direcciones Generales, la cual conforme el Artículo 30 tiene entre otras de sus funciones las siguientes:

14. Velar por el estricto cumplimiento y la eficaz aplicación de las normas jurídicas vigentes en la República de Panamá, convenios internacionales, códigos o lineamientos sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y protección marítima de sus naves.
15. Realizar las investigaciones sobre accidentes marítimos y derrames o contaminación que involucren naves de registro panameño dondequiera que se encuentren o de cualquier nacionalidad en aguas jurisdiccionales del Estado.
16. Sancionar a quienes infrinjan normas legales o reglamentarias referentes a la Marina Mercante Nacional.
19. Designar y supervisar a los inspectores de naves de Marina Mercante Nacional para verificar el adecuado cumplimiento de las normas de seguridad, prevención de la contaminación del medio ambiente y demás obligaciones exigidas bajo la legislación nacional.

24. Fungir como ente regulador y coordinador de las políticas, estrategias y decisiones que afecten, de forma directa o indirecta, al registro de naves de la República de Panamá, en todo lo relativo al cumplimiento de las normas nacionales e internacionales vigentes, aplicables a los buques de la Marina Mercante Nacional.
25. Ejecutar las funciones de Estado de Abanderamiento y hacer cumplir sobre los buques de registro panameño y los extranjeros en aguas jurisdiccionales las normas legales nacionales y las que forman parte de los Convenios internacionales vigentes ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad marítima, seguridad de la navegación, protección marítima y la prevención y control de la contaminación en el mar, así como los lineamientos y códigos internacionales relativos al Estado de Abanderamiento.
26. Ejecutar y hacer cumplir las normas legales nacionales, los convenios internacionales vigentes ratificados por la República de Panamá, los lineamientos y códigos internacionales, referentes al Estado Rector de Puerto.

El BWMC sería uno de estos Convenios internacionales que la Dirección General de Marina Mercante haría cumplir sus normas una vez ratificado por Panamá e impondría las sanciones que correspondan

Ley No. 57. Ley General de la Marina Mercante, aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de agosto del 2008. Dicha Ley regula el Abanderamiento y Registro de Naves, la Seguridad Marítima, las inspecciones, Accidentes y Siniestros Marítimos, Comunicaciones Marítimas, Disposiciones Administrativas y de Gestión y las Sanciones.

El Capítulo X de la Ley General de la Marina Mercante regula las sanciones

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

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

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

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

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

Ley No. 55 Del Comercio Marítimo, aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de agosto del 2008, Gaceta Oficial del 7 de agosto del 2008. Dicha Ley deroga y moderniza las normas de derecho privado del Libro II del Código de Comercio y en el Título II Capítulo III regula el Contrato de Transporte Multimodal.

Ley No. 12 del 23 de enero de 2009. Que reforma la Ley 8 de 1982 y dicta normas de procedimiento marítimo, publicada en la Gaceta Oficial el 28 de enero de 2009.

Artículo 1. La presente Ley regula la organización, la competencia y el procedimiento de la jurisdicción marítima de Panamá. La primera instancia se sustanciará ante juzgados que se denominan Tribunales Marítimos.

Se crea el Tribunal de Apelaciones Marítimas de la República de Panamá, con jurisdicción en todo el país, el cual conocerá de la segunda instancia en materia marítima.

Artículo 3. La justicia marítima en primera instancia la ejercerán los Tribunales Marítimos y en segunda instancia, el Tribunal de Apelaciones Marítimas, con sede en el corregimiento de Ancón, distrito y provincia de Panamá, ambos con jurisdicción en el territorio de la República de Panamá.

Artículo 3-A. Las controversias marítimas también podrán ser sometidas a la jurisdicción arbitral, conforme lo determinen la ley y los reglamentos que, al efecto, aprueben los centros de arbitraje con arreglo a esta. Los Tribunales Arbitrales podrán conocer, por sí mismos, acerca de su propia competencia y decidirán, además, cualquier recurso que, de conformidad con las leyes, proceda contra de las decisiones arbitrales.

Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

Conforme el Artículo 31 del Decreto Ley No. 7 la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares tiene dentro de algunas de sus funciones:

2. Ejecutar un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional de conformidad con las políticas emanadas de la oficina del administrador.
5. Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no sean dadas en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias de la ACP.

6 Tramitar y fiscalizar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y los que en futuro se construyan.

11. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias, referentes a la administración portuaria y de las industrias marítimas auxiliares

La Ley No. 56 Ley General de Puertos, aprobada por la Asamblea Nacional el 6 de Agosto del 2008, publicada en Gaceta Oficial 26100 del 7 de agosto del 2008, conforme el Artículo 1, esta Ley tiene por objeto establecer las normas rectoras de la actividad de los puertos y las instalaciones marítimas que existan o se construyan en la República de Panamá, el uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos, sean estos de naturaleza pública o privada.

Artículo 91. Las instalaciones portuarias, las áreas de almacenamiento y las terminales de carga y descarga deberán disponer de medios, sistemas o procedimientos, según lo establecen los convenios internacionales sobre la materia, para la descarga, el tratamiento y la eliminación de desechos, residuos petrolíferos, químicos, aceites, grasas y otros productos contaminantes, resultado de las operaciones normales de los buques.

De igual manera, deberán disponer de los medios necesarios en sus instalaciones para prevenir y combatir cualquier tipo de contaminación ambiental. Corresponde a la Autoridad Marítima de Panamá determinar los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

La disponibilidad de los medios, sistemas y procedimientos indicados en este artículo será exigida por la Autoridad Marítima de Panamá para autorizar el funcionamiento de las instalaciones.

Artículo 97. Los concesionarios y proveedores de servicios portuarios están obligados a informar a la Autoridad Marítima de Panamá de la ocurrencia de un incidente de contaminación tan pronto tengan conocimiento de ello en cumplimiento de las normas de la contaminación del mar y aguas navegables.

También los concesionarios y proveedores de servicios portuarios están obligados a informar y coordinar con la Autoridad Marítima de Panamá lo relativo a la descarga, transporte y disposición final de mezclas oleosas, sustancias nocivas, aguas residuales, **aguas de lastre**, basura y otros productos contaminantes generados por los buques, las embarcaciones y los artefactos navales en instalaciones autorizadas por la Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

La Ley General de Puertos que hace referencia a la obligación de los concesionarios o proveedores de servicios portuarios de informar o coordinar con la AMP la descarga, transporte y disposición final de aguas de lastre generadas por los buques en las instalaciones de recepción de desechos autorizadas por la Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

En el **Capítulo XVI**, Sanciones, el Artículo 112 determina que el concesionario o proveedor de servicios que incumpla con las obligaciones y responsabilidades establecidas en esta Ley y sus reglamentos será sancionado con multa. Para estos efectos, la AMP elaborará un Reglamento de Multas y Sanciones.

De esta forma a través de este Artículo de la Ley General de Puertos se faculta a la AMP a elaborar en un reglamento Multas y Sanciones.

Resolución ADM No. 222 de 7 de noviembre de 2008 , la cual aprueba “ El Reglamento sobre la gestión integral de los desechos y los servicios portuarios de recepción y manipulación de desechos generados por los buques y residuos de la carga, aplicable en todas las instalaciones portuarias y astilleros de la República de Panamá”

En la misma se señala que toda todas las instalaciones de recepción y servicios portuarios de recolección, transporte, tratamiento y disposición final de desechos y residuos serán certificados y autorizados por la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la AMP, de acuerdo al tipo de desecho y residuo de conformidad a lo establecido en el Convenio MARPOL.

Adicionar: Resolución JD-027 de 21 de enero de 2008, “Que aprueba el reglamento para otorgar licencias de operación de los servicios marítimos auxiliares”, contenida en G.O. 26015 de 9 de abril de 2008.

En dicha Resolución se establece el procedimiento para otorgar las licencias de operación a cualquier persona natural o jurídica interesada en prestar servicios marítimos auxiliares en los recintos portuarios o aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

En la misma se contemplan como algunos de los servicios marítimos auxiliares: la recolección de desechos, provenientes de buques en las aguas jurisdiccionales, transporte terrestre de desechos provenientes de buques fuera de las instalaciones portuarias receptoras y el tratamiento y disposición final de desechos provenientes de buques; incluyendo las plantas de tratamiento de aguas, basuras y desechos en general provenientes de buques y la instalación de incineradores de basuras provenientes de los buques; en cualquier parte que se instalen.

Estrategia Marítima de Panamá

Mediante la Resolución JD N°055^a-2008 de 18 de septiembre de 2008, la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá aprobó las actualizaciones de la Estrategia Marítima Nacional.

La Estrategia Marítima Nacional contiene el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo e impulsar la consolidación de una oferta de servicios a través de una plataforma logística de servicios y una cadena de suministros y brindar soluciones integrales que impulsen armónicamente el desarrollo socioeconómico del

transporte, agroindustrias, sistema legal y jurídico, la marina mercante, los recursos marinos y costeros, el trasbordo marítimo, el tránsito por el Canal de Panamá y el recurso humano nacional que hará frente a esta tarea.

A través de Resolución de Gabinete No. 79 de 24 de junio de 2009, el Consejo de Gabinete aprobó la actualización de la Estrategia Marítima Nacional

Los Objetivos Estratégicos de la Estrategia Marítima Nacional comprenden:

Objetivo Estratégico 1: Fomentar el crecimiento socio-económico de Panamá, a través del fortalecimiento y desarrollo sostenible del conglomerado marítimo, logístico y de las actividades económicas que lo integran.

Objetivo Estratégico 2: Consolidar a Panamá como la principal plataforma marítima y logística de las Américas al servicio del comercio internacional.

Objetivo Estratégico 3: Garantizar procesos fundamentados en la excelencia y en la comunicación efectiva entre los integrantes públicos y privados del conglomerado marítimo y logístico.

Objetivo Estratégico 4: Desarrollar el capital humano que garantice el crecimiento sostenible del sector marítimo y logístico del país.

Objetivo Estratégico 5: Fomentar el comercio seguro a través de sistemas de inteligencia y el cumplimiento de normas internacionales y acuerdos interinstitucionales de protección y seguridad.

Objetivo Estratégico 6: Garantizar la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de las actividades marítimas, logísticas y de la cadena de suministros.

La Política y la Estrategia Nacional de Agua de Lastre, deberá reconocerse como parte de la Política General del país sobre el medio marino y la salud pública y deberá estar enmarcada dentro de la Estrategia Marítima Nacional, ya que de esta Estrategia dependerá la implementación eficaz y eficiente de la Legislación Nacional y la base para la solicitud presupuestaria requerida para su implantación y ejecución.

Asimismo, estará enmarcada dentro de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, presentada en la Decimocuarta Reunión Intergubernamental sobre el Plan de Acción para el Programa Ambiental del Caribe y Decimoprimer Reunión de las Partes Contratantes al Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio Marino de la Región del Gran Caribe, efectuadas en Montego Bay, Jamaica entre el 6 y el 9 de Octubre del 2010 (UNEP(DEPI)/CAR WG 32/REF.5/Rev.1).

La Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana, elaborada por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) Organismo del Sistema de Integración de Centroamérica SICA, instancias de las que Panamá es parte, dicha Estrategia aprobada por el Directorio de la COCATRAM, por el Consejo de Ministros de Transportes de Centroamérica (COMITRAN) y por el SICA, en el Acápite X LOS ESPACIOS MARINOS Y COSTEROS a) OBJETIVO GENERAL.1. Asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y los recursos naturales en el mar. Determina en el literal **h) Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre.**

Autoridad Nacional del Ambiente

Antecedentes

Panamá participó en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992, la cual dentro de sus acuerdos se destaca lo establecido en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en cuanto al compromiso adoptado por los Estados de promulgar leyes eficaces sobre el ambiente y promover el desarrollo de una legislación nacional relativa a la responsabilidad e indemnización de las víctimas de la contaminación y otros daños ambientales.

Todas estas circunstancias, junto con las presiones internas de diversos sectores de la sociedad civil panameña, por la creación de una ley integral de ambiente, que cumpliera con los compromisos internacionales, y el hecho que Panamá fuera uno de los últimos países en Latinoamérica carente de una ley marco que enfocara al ambiente desde un punto de vista holístico, contribuyeron a la adopción de la Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, publicada en la Gaceta Oficial No. 23,578 del 3 de julio de 1998, por la cual se dicta la “Ley General del Ambiente y se crea la Autoridad Nacional de Ambiente”.

Ley General del Ambiente, está integrada por 131 artículos que regulan, de manera sucesiva, temas tales como sus fines, la política nacional del ambiente, la organización administrativa del Estado para la gestión ambiental, los instrumentos para la gestión ambiental, la protección de la salud y de los desechos peligrosos y sustancias potencialmente peligrosas, los recursos naturales, la responsabilidad ambiental, la investigación del delito ecológico, el órgano judicial y otros.

A través del Artículo 5 se crea la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) como la entidad autónoma rectora del Estado en materia de recursos naturales y del ambiente, para asegurar el cumplimiento y aplicación de las leyes, los reglamentos y la Política Nacional del Ambiente.

Esta es la única legislación propiamente ambiental que adopta, por primera vez, la aplicación de la responsabilidad objetiva para obligar al causante de los daños ambientales, a su reparación y al pago de la indemnización correspondiente por el daño causado.

La responsabilidad ambiental es el ente jurídico garante para salvaguardar el ambiente, la cual se extiende a toda la masa humana, así lo señala el artículo 106, de la Ley No.41 de 1 de julio de 1998, que establece: “Toda persona natural o jurídica está en la obligación de prevenir el daño y controlar la contaminación ambiental”. Toda vez que la contaminación sobrepase los límites permisibles, violentando las leyes vigentes, los infractores tendrán que responder penal, administrativa o civilmente, según sea el caso.

La responsabilidad ambiental objetiva la define la Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, en su artículo 2 como: “Obligación del que cause daño o contamine, directa o indirectamente, a las personas, al ambiente, o a las cosas, de resarcir el daño al entorno o a los ecosistemas”. Además, la misma es plasmada en el artículo 109, de la misma Ley, cuando se explica que “Cualquier persona natural o jurídica que perjudique las condiciones normales de la salud humana y el ambiente afectando los procesos ecológicos esenciales o la calidad de vida de la población, tendrá que afrontar daños y sus efectos causados por su actuación”.

La Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, en su artículo 114, le da la facultad a la ANAM para sancionar a quien cause daños al ambiente, poniendo así las multas que correspondan de manera recíproca a los daños ocasionados.

La ANAM responde a la obligación del Estado de velar por la conservación del ambiente panameño y que no sólo se encuentra establecido expresamente en la Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, sino que nuestra Carta Magna también lo establece, de que el Estado panameño tiene la obligación de conservar y proteger el ambiente como patrimonio de todos los panameños, pero el Estado no sólo tiene la obligación de salvaguardar el ambiente, sino también de administrar de manera coherente los recursos naturales renovables y no renovables.

La ANAM puede sancionar a los que violen las normas que se encuentran contempladas en la Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, como lo expresa en su artículo el 114 de dicha ley.

La ANAM tiene la facultad para aplicar multas por un valor máximo de diez millones de balboas con cero centésimos (B/. 10,000,000.00).

El Consejo Nacional del Ambiente es el único que puede interponer las multas de un millón con un balboa (B/. 1,000,001.00) a diez millones de balboas (B/.10,000,000.00).

El Administrador General del Ambiente impondrá multas hasta de un millón de balboas con cero centésimos (B/. 1,000,000.00).

Ley 5 de 28-01-2005, que adiciona un título, denominado delitos contra el ambiente, al Libro II del Código Penal, y dicta otras disposiciones.

Decreto Ejecutivo N°116 18-05-2001 Que aprueba el Manual Nacional para el manejo de los desechos internacionales no peligrosos en los puertos aéreos, marítimos y terrestres de la República, producto de la coordinación interinstitucional de las entidades afines e interesadas.

Artículo 2: **Ámbito de Aplicación:** El presente procedimiento es de obligatorio cumplimiento para toda persona, natural o jurídica, y entidad del Estado, que asuma la función del manejo de desechos internacionales no peligrosos en los puertos marítimos, aéreos y terrestres de la República de Panamá. Su inobservancia acarreará las sanciones correspondientes establecidas

Artículo 5: **Competencia de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP):** Para la ejecución del presente Manual referente a la recepción de desechos provenientes de los buques, se tomará como base lo establecido en el Convenio de MARPOL 7378.

Artículo 6: **Competencia de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM):** La ANAM, tiene entre sus funciones, las de realizar el seguimiento continuo de la aplicación del proceso de evaluación del impacto ambiental, en todos sus ámbitos, y aplicar las medidas para mejorar permanentemente la eficiencia y efectividad del proceso por lo que deberá controlar, periódicamente, a través de especialistas en la materia, la medición de la contaminación en los casos que se utilicen incineradores o tratamientos alternativos autorizados. De igual forma, deberá establecer las normas que contengan los parámetros permitidos de contaminación y los correctivos aplicables.

Artículo 7 El Ministerio de Salud, destinará unidades sanitarias ubicadas en cada puerto para realizar las funciones inherentes al ámbito sanitario.

Artículo 8: El Ministerio de Desarrollo Agropecuario a través de sus inspectores de cuarentena autorizará o no, a bordo del medio de transporte la clasificación y el descargo de los desechos internacionales y a su vez, custodiará el transporte de los desechos, desde su arribo al país hasta el sitio de tratamiento.

Finalmente, los Municipios tendrán a su cargo la disposición final de los desechos, conforme al presente Manual, para lo cual aplicarán las tarifas a cobrar por este servicio y el horario de atención establecido.

Artículo 11: **Autorizaciones Previas.:** Ningún desecho internacional deberá ser removido del medio de transporte que se encuentre arribando al país sin la previa autorización de los Inspectores de Cuarentena Agropecuaria y del Ministerio de Salud.

Artículo 14: Requisitos para la Autorización del Ministerio de Salud. Toda persona natural o jurídica, que desee prestar estos servicios deberá contar como mínimo los requisitos

establecidos en el presente artículo, para la obtención del Permiso Sanitario de Operación respectivo.

Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP)

La Ley No. 44 De 23 de noviembre de 2006, crea la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá, unifica las distintas competencias sobre los recursos marino-costeros, la acuicultura, la pesca y las actividades conexas de la administración pública y dicta otras disposiciones

Artículo 1. Se crea la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá, en lo sucesivo la Autoridad, como entidad rectora del Estado para asegurar el cumplimiento y la aplicación de las leyes y los reglamentos en materia de recursos acuáticos y de las políticas nacionales de pesca y acuicultura que adopte el Órgano Ejecutivo.

La Autoridad tendrá jurisdicción territorial en la República de Panamá y en sus aguas jurisdiccionales de acuerdo con la legislación vigente, así como personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno, y estará sujeta únicamente a las políticas, a la orientación y a la inspección del Órgano Ejecutivo, y a la fiscalización de la Contraloría General de la República.

Para los fines de esta Ley, la Autoridad, en el ámbito de sus funciones, será representada ante el Órgano Ejecutivo por el Ministerio de Desarrollo Agropecuario.

LEY No. 13. De 5 de mayo de 2005. Que establece el Corredor Marino de Panamá. Gaceta Oficial No 25293 del 6 de Mayo del 2005.

Artículo 1. Se establece el Corredor Marino de Panamá para la protección y conservación de los mamíferos marinos, el cual comprende todas las aguas marinas bajo la jurisdicción de la República de Panamá que, según las describe la Convención sobre el Derecho del Mar, son el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva. En este Corredor se promoverá la investigación de los mamíferos marinos y se impulsará el avistamiento, la recreación, la educación, la investigación y la terapia a campo abierto, así como programas de concienciación ambiental y de vigilancia ciudadana.

El establecimiento de este Corredor no afecta las actividades de pesca productiva, artesanal, deportiva o de subsistencia que actualmente se realizan en el Golfo de Panamá y en otras aguas territoriales, las cuales quedan sujetas a las normas especiales que regulan la materia.

Artículo 2. Se declara a los mamíferos marinos especies de especial protección nacional; por tanto, corresponde al Estado su conservación para lograr la recuperación de su población, el desarrollo de su papel en los ecosistemas marinos y el cumplimiento del principio de desarrollo sostenible.

El Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá (SENAN), se crea a través del **Decreto Ley No. 7** de 20 de agosto de 2008; contenido en G.O. 26109 de 22 de agosto de 2008.

El Artículo 1 crea el Servicio Nacional Aeronaval como una institución policial, con especialidad aeronaval, adscrita al Ministerio de Gobierno y Justicia, cuyo jefe máximo es el Presidente de la República, quien ejerce su autoridad directamente o por conducto del Ministro.

Artículo 2. El Servicio Nacional Aeronaval es una institución policial, componente de la Fuerza Pública, de carácter permanente, de naturaleza civil, con carrera profesional y régimen disciplinario especial.

Artículo 3. La misión principal del Servicio Nacional Aeronaval es proteger la vida, honra, bienes y demás derechos y libertades de quienes se encuentren bajo la jurisdicción del Estado, conservar el orden público, prevenir, reprimir e investigar los hechos delictivos y las faltas, así como proteger el espacio aéreo y marítimo, las aguas navegables, la plataforma continental submarina y las aguas fluviales y lacustres de la República de Panamá.

Artículo 22. Dentro del ámbito de aplicación del presente Decreto Ley, el Servicio Nacional Aeronaval ejercerá las funciones de policía marítima, aérea, portuaria y aeroportuaria en la República de Panamá, de conformidad con la Constitución Política de la República y la ley, mediante el desempeño entre otras de las siguientes funciones:

2. Realizar la protección, vigilancia, seguridad y defensa de los espacios jurisdiccionales aéreos y marítimos de la República de Panamá;
5. Velar por la seguridad del espacio aéreo, marítimo, fluvial y portuario, así como de las instalaciones aeroportuarias; proteger a las personas y sus bienes que se encuentren en las aguas y el espacio aéreo bajo la jurisdicción nacional, en el territorio insular, en los puertos y aeropuertos, así como a ciudadanos que se encuentren a bordo de dichas embarcaciones marítimas y aeronaves, en cumplimiento de la legislación nacional y de los tratados internacionales;
12. Coadyuvar en el cumplimiento de los Reglamentos de Navegación y Tránsito de la Autoridad del Canal de Panamá y de la Autoridad Marítima de Panamá, así como de las regulaciones de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá.

En el asunto de la Gestión del Agua de Lastre es un buen candidato típico para la gestión integrada dentro del gobierno.

Generalmente es la Guardia Costera, la Fuerzas Naval y en el caso de Panamá, el Servicio Nacional Aeronaval los que llevan a cabo las labores de supervisión y vigilancia en cumplimiento de las responsabilidades del Estado Ribereño de hacer de que los

buques visitantes cumplan con las disposiciones establecidas en la CONVEMAR, el BWMC y la legislación dictada para implantar esta última.

Ministerio de Salud (MINS)

El asunto de la Gestión del Agua de Lastre para el control de las especies marinas perjudiciales toca tres áreas principales de la administración gubernamental; el transporte marítimo, la protección del medio ambiente marino y el Ministerio o Departamento responsable de la salud pública.

El Ministerio de Salud de la República de Panamá se crea por medio del Decreto de Gabinete N°1 del 15 de enero de 1969 y su Estado Orgánico por medio del Decreto Ejecutivo N° 75 del 27 de febrero de 1969.

Ley No. 66 del 10 de noviembre de 1947 aprueba el Código Sanitario de la República de Panamá el cual en su Libro Tercero, Título Primero. Sanidad Internacional, Artículo 133, establece que la Dirección General de Salud Pública, con la aprobación del Órgano Ejecutivo dictará los reglamentos a que necesariamente hayan de sujetarse dentro del territorio nacional los medios de transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo que puedan diseminar enfermedades o vectores de las mismas u otras perturbaciones de salud pública.

Reglamento Sanitario Internacional. Adoptado por primera vez en 1969 fue enmendado en 1973 y revisado en 1981 y 2005.

Mediante el Decreto Ejecutivo 229 de 5 de mayo de 2009 del Ministerio de Salud, fue adoptado el Reglamento Sanitario Internacional aprobado por la Organización Mundial de Salud en el 2005, contenido en G.O. 26275 de 6 de mayo de 2009.

Posteriormente mediante Ley 38 de 5 de abril de 2011, fue adoptado por el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y sus Anexos, contenida en G.O. 26759-B de 7 de abril de 2011.

Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)

Ley N° 12 del 25 de enero de 1973 por la cual se crea el Ministerio de Desarrollo Agropecuario y se señalan sus Funciones y Facultades”, contenido en G.O. 17,271 del 26 de enero de 1973.

Artículo 1. Créase el Ministerio de Desarrollo Agropecuario con la finalidad de promover y asegurar el mejoramiento económico, social y político del hombre y la comunidad rural y su participación en la vida nacional, definir y ejecutar la política, planes y programas del sector.

Decreto Ejecutivo 39 de 31 de agosto de 1999, "Por el cual se oficializa la Organización Administrativa Estructural y Funcional del Ministerio de Desarrollo Agropecuario". (G.O. 23,880 de 7 de septiembre de 1999).

Dentro de su organización dispone entre otras de la:

- Dirección Nacional de Acuicultura
- Dirección Nacional de Sanidad Vegetal
Creada mediante la Ley 47 de 9 de julio de 1996
- Dirección Nacional de Salud Animal.
Creada mediante la Ley 23 del 15 de julio de 1997
- Dirección Ejecutiva de Cuarentena Agropecuaria

Decreto Ejecutivo No.45 de 5 de noviembre de 1996. Por el cual se crea dentro del Ministerio de Desarrollo Agropecuario la Dirección Ejecutiva de Cuarentena Agropecuaria.

DECRETA:

Artículo Primero: Crear dentro del Ministerio de Desarrollo Agropecuario la Dirección Ejecutiva de Cuarentena Agropecuaria, bajo la dependencia directa del Despacho Superior

Artículo Segundo: La Dirección Ejecutiva de Cuarentena Agropecuaria tendrá como finalidad Servir como unidad ejecutora de las Direcciones Nacionales de Sanidad o Salud Animal y Sanidad Vegetal, en materia de cuarentena exterior y de control interno de la movilización de animales, plantas y sus productos, a efecto de proteger el estado sanitario de los recursos agropecuarios del país.

b. Temas Constitucionales

Una consideración importante para cada Estado que sea parte del Convenio es lo que dicte la Constitución de la República con respecto a la forma en que se han de poner en vigor domésticamente los Convenios.

En los Estados que apoyan el sistema monista, como es el caso de Panamá y de los países de Centroamérica, los Convenios pasan a formar parte de la ley del país inmediatamente después de su ratificación a adhesión, siempre y cuando se trate de un Convenio autoejecutable o de aplicación directa. De no ser así requiere acción legislativa. Es decir, una vez que el BWMC haya sido ratificado por Panamá, se requerirá de legislación nacional para implantar el Convenio.

El BWMC es fundamental de ámbito regulatorio y, como tal es posible ponerlo en vigor por completo a través de legislación subordinada o auxiliar.

En los Estados que apoyan el sistema dualista como son los Estados Anglosajones de derecho consuetudinario, un convenio, después de haberse ratificado o adherido a él, siempre requiere de una adecuada legislación de habilitación para poder ser promulgado y entrar en vigor, de otra forma, el Convenio no puede llegar a formar parte de las leyes del país.

En dichos Estados Anglosajones se deben promulgar disposiciones de mayor rango, leyes, en relación con los derechos, responsabilidades y obligaciones mientras que las prescripciones técnicas y los pormenores de las normas se promulgan a través de legislaciones auxiliares por ejemplo en forma de reglas.

c. Determinar si existen disposiciones normativas establecidas y mecanismos institucionales

Puede que haya legislación ambiental principal con autoridad reglamentaria en virtud de la cual todas las disposiciones del Convenio reciban vigor legislativo. Si el sistema legal así lo permite, el Convenio en su totalidad puede ser puesto en vigor por medio de un conjunto de reglamentos. Caso contrario deberá analizarse que disposiciones del Convenio podrían ponerse en vigor a través de actos normativos establecidos y cuales se pueden incorporar como reglamentos.

Verificar las principales instituciones que serán responsables por algún aspecto del agua de lastre y su gestión.

Entre otros Departamentos/Ministerios pertinentes podrían figurar los de los puertos, el transporte marítimo, salud y el medio ambiente.

d. Examen de deficiencias

Un buen inventario de la legislación vigente podrá revelar ciertas deficiencias, defectos e insuficiencias.

Muy pocos países cuentan en la actualidad con legislación que gobierne la gestión del agua de lastre y prácticamente casi ninguna de las naciones en desarrollo tiene dicha legislación hasta ahora.

Esto último acontece en los países de Centroamérica y en cierta medida en Panamá. .

Se deberá evaluar cuidadosamente las decisiones con respecto a la vía legislativa a través de la cual se dé efecto al BWMC en el país a la luz de la práctica nacional.

e. Análisis de información

Una vez que los instrumentos aplicables hayan sido identificados y considerados, el siguiente paso será extraer las obligaciones y recomendaciones relevantes.

De cada instrumento es necesario:

- Registrar el estatus del país con respecto al instrumento (es decir, si es participante, signatario o no participante);
- Identificar el departamento u organismo responsable del enlace con la organización internacional relevante o de supervisar la implantación
- Identificar la(s) ley(es) nacionales usadas para implantar cada instrumento;
- Juzgar si las obligaciones y las recomendaciones conforme al Convenio del agua de lastre se han reproducido en el sistema legal interno.

f. Pasos al incorporar el Convenio BWM en la legislación nacional.

Transformar un Convenio en una legislación nacional requiere de múltiples pasos. El primero, determinar que disposiciones del Convenio requieren acción legislativa.

Un Convenio se dirige a los Estados Parte mientras que la legislación nacional para la implantación del Convenio pretende dirigirse a los ciudadanos.

Al implantar el Convenio BWM, se debe determinar que disposiciones del Convenio no necesitan introducirse en la legislación por ser obligaciones de las “Administraciones” (gobiernos o Estados Partes entre sí).

El Anexo al Convenio que contiene las Reglas, es probable se tenga que incorporar en su totalidad en la legislación nacional.

Donde se imponga una obligación a las Partes, nos será necesario incluirla en la legislación, sino que el gobierno tendrá que llevarla a cabo.

g. Análisis de la naturaleza de la legislación propuesta

Determinar cómo se organizará la legislación.

En algunos países, es suficiente promulgar o decretar una breve legislación autorizante que determina que el Convenio tiene fuerza de ley, e incluir el Convenio completo como Anexo, tal es el caso de Panamá y de los países centroamericanos.

Al adoptar este método no se excluirá disposición alguna del Convenio y aquellas que se apliquen solamente a las obligaciones del Gobierno, de la OMI o del CPMM de la OMI, no se aplicarán a la ciudadanía ni a otras entidades privadas.

h. Determinar si es necesario una ley principal o si la legislación auxiliar es suficiente

Cuando el Convenio esté organizado de acuerdo a la práctica interna, incluyendo sólo las disposiciones que necesitan incorporarse en la legislación interna

Habrá que considerar si las disposiciones sobrantes del Convenio se pueden promulgar a través de legislación auxiliar como un conjunto de reglas, Asumiendo que de alguna forma tal autoridad sea provista en alguna ley del medio ambiente

Los artículos relevantes del Convenio, así como las reglas relevantes, aparecerán en forma de reglamentos internos y los Formularios en los Apéndices I y II del Anexo al Convenio aparecerán como Anexos numerados.

i. Cuando sea posible utilizar reglamentos.

Si de acuerdo a la práctica interna no se permite promulgar el Convenio en su totalidad a través de reglamentos, aparecen dos opciones.

Primera, se podría enmendar una Ley existente u otra legislación principal para incorporar las disposiciones relevantes del Convenio y proveer autorización expresa para crear reglas afines.

Con dicha autorización, las reglas del Anexo al Convenio se podrían publicar como un conjunto de reglamentos internos o como enmiendas a un conjunto de reglamentos existentes relativo al medio ambiente marino.

En cualquier caso, los Apéndices del Anexo podrían ser anexos a dicho reglamento.

Segunda, promulgar nueva legislación principal, y a través de disposición redactada adecuadamente autorizar la creación de Reglamentos.

Se podría publicar un conjunto de reglamentos que incorporen el Anexo al Convenio, junto con los Apéndices presentados en forma de Anexos a dicho reglamento.

La elaboración y desarrollo del marco legislativo es probable la tarea más importante y costosa de las acciones que tengan que realizar los Estados parte del Convenio.

IV. Legislación Modelo

A través del Programa GloBallast se ha preparado una Legislación Modelo para la implantación del BWMC como legislación nacional.

Los Gobiernos de las naciones con frecuencia están poco dispuestos a adherirse a nuevos convenios debido a la costosa tarea de tener que redactar una legislación para implantar el convenio.

El que se pueda disponer de la legislación modelo es de gran beneficio y podría motivar a los Estados que están en duda sobre la ratificación del Convenio y podría contribuir a la armonización de las legislaciones de los diferentes Estados parte.

No obstante, el modelo podría modificarse para hacerlo coherente con las prácticas nacionales de redacción.

V. Estrategia de Gestión del Agua de Lastre

El aspecto principal de la implantación práctica del BWMC es la estrategia de gestión de agua de lastre que se debe adoptar de conformidad con las prescripciones del Convenio.

La necesidad de identificar y reunir a todas las partes interesadas clave en el menor tiempo posible, para que participen de manera activa en el diseño de la estrategia nacional de la gestión del agua de lastre y la operación de la respuesta en el que se detallan las responsabilidades de los principales interesados.

La necesidad de designar a un organismo principal de ejecución o un organismo coordinador.

Las prescripciones legislativas para implantar la estrategia (es decir, la necesidad de una nueva legislación y/o la reforma de las leyes actuales)

Una estimación de los costos y las posibles fuentes de financiación

La estrategia incluye básicamente tres perspectivas:

- Estado de Abanderamiento
- Estado Ribereño y
- Estado Rector de Puerto

Se requiere de un mismo Estado parte que implante el Convenio en tres capacidades diferentes pero complementarias.

Como Estado de abanderamiento, la Administración deberá tomar las medidas apropiadas conforme al Artículo 4.1 del Convenio para garantizar que los buques que operen enarbolando su pabellón apliquen las normas y prescripciones propuestas en el Anexo al Convenio y lleven a cabo sus obligaciones.

Conforme al Artículo 8 del Convenio, toda infracción de las disposiciones del Convenio se deberá investigar y castigar por medio de sanciones apropiadas establecidas en la legislación de implantación.

Si ya hay una estrategia establecida tendría que examinarse para determinar si cumple las prescripciones del Convenio.

Si no hay una estrategia establecida, habría que elaborarla según lo prescrito en el Convenio.

Dos áreas claves para implantación práctica del Convenio BWM por los Estados.

- Desarrollar un marco político y directrices
- Concluir una Estrategia de Gestión del Agua de Lastre

Mientras que la política nacional es una declaración de liderazgo en la que se describe la política gubernamental sobre el agua de lastre., en la estrategia nacional y el Plan de Acción se indican la manera y el momento en que se implantará la política.

La estrategia debe estar sujeta a revisiones periódicas para que tenga en cuenta todos los aspectos que vayan surgiendo, los resultados de las actividades y la experiencia adquirida de su implantación.

La formulación de una estrategia nacional para la gestión desagua de lastre es un **requisito** previo esencial para implementar cualquier régimen efectivo de gestión del agua de lastre en un país.

La estrategia de gestión de agua de lastre debe reconocerse como parte de la política más general del país sobre océanos y costas, y como un elemento integral de los regímenes efectivos de políticas sobre el medio ambiente y la salud pública.

VI. Cumplimiento y ejecución

- Marco institucional interno y externo
- Determinar Aspectos Administrativos
- Identificación de deficiencias y Barreras

Marco institucional interno y externo

El marco institucional necesario para administrar el régimen legal del control de las especies invasoras introducidas en el agua de lastre es multidimensional.

Dicho marco contiene las instituciones internas y externas y la participación de ambos sectores públicos y privados

Determinar aspectos administrativos

Se debe de determinar donde dentro del gobierno están o donde deberían colocarse las responsabilidades para la administración de la legislación para la puesta en vigor del convenio

El asunto para el cumplimiento y ejecución del convenio toca dos áreas principales de la administración gubernamental, el transporte marítimo y la protección del medio marino.

Podría ser de gran interés el Ministerio responsable de la salud pública.

Identificación de deficiencias y barreras

Donde más de una cartera exija justificadamente, competencias administrativas sobre la gestión del agua de lastre, habrá conflictos.

Esto puede convertirse en una de las principales barreras para el éxito en la implantación de un programa de gestión de agua de lastre según el BWMC.

Otra barrera puede ser que una unidad particular del gobierno tenga el mandato para administrar el programa pero carezca de pericia interna, personas con preparación científica, técnica o jurídica necesaria para cumplimentar las prescripciones del convenio.

Las funciones y los intereses del sector privado pueden ser de interés en más de un sentido tales como la pesca, industrias relacionadas, armadores, sociedades de clasificación, compañías aseguradoras, etc.

VII. Acciones/propuestas para una implantación eficaz

Grupos de acción/Comités interministeriales nacionales

El asunto de la Gestión del Agua de Lastre es un buen candidato típico para la gestión integrada dentro del gobierno.

El mismo gobierno actuando en función de Estado de abanderamiento, Estado rector del puerto y Estado ribereño, examinará el tema en diversas perspectivas. En consecuencia los intereses diferirán de acuerdo a la función. Por lo tanto es obvia la necesidad de tener un enfoque integrado para la gestión

Un plan de acción de gestión integrada podría efectuarse a través de un grupo de trabajo nacional o un comité interministerial que represente todas las partes interesadas dentro del gobierno.

Tal entidad también debe poder proponer que haya representación del sector privado.

Desarrollo de capacidad

Se puede crear capacidad en una variedad de formas: por medio de la formación, capacitación, la asistencia consultiva, la cooperación técnica y asociaciones estratégicas.

La formación correcta del personal ejecutivo y administrativo y de los capitanes y de la tripulación de los buques es esencial para el éxito de un plan de gestión de agua de lastre integrado y racional.

Ejecución Judicial

En los países en desarrollo, con frecuencia existe por parte del poder judicial una ignorancia alarmante del derecho y los procesos legales marítimos, especialmente bajo los convenios científicos y técnicos. Este no es el caso de Panamá al disponer de Tribunales Marítimos constituidos por jueces con buena formación marítima y experiencia.

La orientación jurídica en términos de la forma de transformar las infracciones del Convenio en delitos nacionales, su caracterización y la actitud de las sanciones de conformidad con el derecho internacional, son aspectos importantes del desarrollo de capacidad

VIII. Conclusiones y Recomendaciones

I. Del análisis efectuado en la legislación relevante del marco legal e institucional panameño relacionada con la regulación y controles del vertimiento de organismos acuático perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre de los buques que navegan en las aguas nacionales se logró determinar lo siguiente:

Existen en el marco legal nacional ciertas normas jurídicas en algunas leyes y reglamentos de los organismos nacionales gubernamentales con competencias en el transporte marítimo AMP, medio ambiente ANAM, Autoridad del Canal de Panamá ACP, salud Ministerio de Salud (MINSA), recursos acuáticos ARAP etc., que de manera concisa prohíben el vertimiento de las aguas de lastre en las aguas jurisdiccionales nacionales.

Las normativas de la ACP sobre la prohibición de vaciar los tanques de lastre en aguas del Canal, que son parte del Acuerdo No. 23 de septiembre de 1999. Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas. ANEXO Sección Novena. Descarga de Desperdicios, Manejo de Lastre y Aguas Servidas, institucionalmente son la más amplia de todas en su contenido.

Se percibió, que en la implantación de dichas normativas de prohibición del vertimiento del agua del lastre no existe entre los organismos con competencia en la regulación del vertimiento del agua de lastre, la coordinación interinstitucional que se puede observar plenamente en la implantación del Decreto Ejecutivo N°116 18-05-2001, que aprueba el Manual Nacional para el manejo de los desechos internacionales no peligrosos en los puertos aéreos, marítimos y terrestres de la república, producto de la coordinación

interinstitucional de las entidades afines e interesadas. En las que destaca en la implantación del Manual Nacional la coordinación de la AMP, ANAM, Ministerio de Salud, Ministerio de Desarrollo Agropecuario y finalmente los Municipios

El asunto de la Gestión del Agua de Lastre es un buen candidato típico para la gestión integrada dentro del gobierno.

Por lo tanto, es obvia la necesidad de tener un enfoque integrado para la gestión eficaz.

Un plan de acción de gestión integrada podría efectuarse a través de un grupo de trabajo nacional o un comité interministerial que represente todas las partes interesadas dentro del gobierno. Dicho grupo de trabajo debe ser presidido por una institución líder, tal entidad debe poder proponer que en el grupo haya representación del sector privado.

II. Antecedentes Internacionales. La Constitución Política de la República de Panamá como se expresó al inicio, establece en su TITULO I ARTICULO 4 que la República de Panamá acata las normas del Derecho Internacional.

El acatamiento de las normas del Derecho Internacional por parte de Panamá está sujeto a la previa aprobación de dichas normas por parte de la Asamblea Nacional y a su ratificación por parte del Órgano Ejecutivo.

También manifestamos, que Panamá es el país de la región centroamericana que en mayor grado ha aprobado e implantado los Convenios internacionales de derecho público relacionados con el transporte marítimo internacional.

El ARTICULO 159 numeral 3 de la Constitución Política establece que es función de la Asamblea Nacional aprobar o desaprobar, antes de su ratificación, los tratados y los convenios internacionales que celebre el Órgano Ejecutivo.

Una vez aprobado el Convenio internacional por la Asamblea Nacional a través de Ley nacional, es sancionada por el Presidente de la República y publicada para su promulgación en La Gaceta Oficial, convirtiéndose el Convenio a partir de ese momento en Ley nacional.

Es decir, los Convenios internacionales aprobados por la Asamblea Nacional a través de Ley y sancionada y publicada dicha Ley por el Órgano Ejecutivo se convierten en leyes nacionales, que tienen el mismo rango que las otras leyes aprobadas por la Asamblea Nacional.

De esta forma, el marco legal de Panamá con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales se ha venido fortaleciendo a través de los Convenios internacionales que Panamá es parte desarrollados por los organismos internacionales de Naciones Unidas involucrados con la protección del medio ambiente en general y en el caso específico de la OMI con la protección del medio ambiente marino.

Durante los últimos 30 años el tema del agua de lastre ha sido tratado por una gran variedad de organizaciones internacionales involucradas en diversos aspectos del tema.

Es así, como la OMI ha venido trabajando a través de su Estados Miembros para solucionar el problema del agua de lastre desde 1973, cuando convocó a una Conferencia para adoptar el Convenio MARPOL 1973 del cual Panamá es parte.

En dicha Conferencia de 1973 se planteó el problema del agua de lastre, en el contexto del transporte de agentes patógenos nocivos para el ser humano y se adoptó una resolución que enfatizaba que “el agua de lastre, tomada de aguas que pueden contener bacterias o enfermedades epidemiológicas, puede, al ser descargadas, provocar el riesgo de propagar enfermedades epidemiológicas a otros países”. La resolución requería que la OMI y la Organización Mundial de la Salud iniciaran estudios relativos a ese problema.

Desde entonces la OMI ha llevado a cabo una serie de proyectos en dicho ámbito, incluida la publicación de tres conjuntos de Directrices para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos

El Artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de 1982, de la cual Panamá es parte, determina que los Estados tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino causada por la introducción intencional o accidental de especies, foráneas o nuevas, a cualquier área particular del ambiente marino, que podría causarle cambios significativos y dañinos.

La disposición anterior pone de relieve el deber de los Estados de adoptar con prontitud las medidas preventivas, la CONVEMAR va más allá e impone a los Estados la responsabilidad por la contaminación del medio ambiente, al respecto el Artículo 235 numeral (1) establece que los Estados son responsables del cumplimiento de sus obligaciones internacionales relativas a la protección y preservación del medio marino.. Serán responsables de conformidad con el derecho internacional.

Para lograr cumplir de manera eficaz con la normativa expresada en el Artículo 196 de la CONVEMAR los países partes de dicho convenio y entre ellos Panamá deberán aprobar e implantar el BWMC.

El Convenio sobre la Diversidad Biológica 1992, Ofrece una base amplia para las medidas a proteger todos los elementos de la diversidad biológica de las especies foráneas invasoras.

Este Convenio vinculante, ratificado por 170 países, entre ellos Panamá, brinda la base legal compartida y principal para la Estrategia Regional para la Biodiversidad. El artículo 8: Conservación in situ, literal h, contempla expresamente el caso de las Especies

Exóticas Invasoras: “Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las Especies Exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitat o especies”.

La segunda Conferencia de las partes del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1995 adoptó un programa de acción para la implantación del Convenio en medios marinos y costeros. Conocido como el mandato de Yakarta sobre la diversidad biológica marina y costera identificó 5 temas, uno de ellos las especies foráneas. El objetivo del programa de trabajo: “prevenir la introducción de especies exóticas invasoras en el medio marino y costero, y suprimir en lo posible aquellas especies exóticas que se hayan introducido”.

Se destaca, la decisión IV/5 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1998 relativa a la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros

Asimismo, la Decisión VI/23 de la Conferencia de las Partes en el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 2002 relativa a las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies

Otros foros internacionales importantes que han dado a los temas relativos al agua de lastre el reconocimiento político y apoyo adecuado a nivel mundial, son:

La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente. y el Desarrollo 1992 (CNUMAD), en la que se solicitó a la OMI que considerara la adopción de reglas adecuadas y jurídicamente vinculantes sobre las descargas de agua de lastre para evitar la propagación de organismos no autóctonos.

La Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible en 2002, reafirmó su compromiso con el Programa 21: Plan de Acción para el Desarrollo Sostenible e hizo un llamado a acelerar la elaboración de medidas para abordar el problema de las especies invasoras en agua de lastre, instando a la OMI a finalizar su proyecto de Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Es a través de estos Convenios internacionales que Panamá es parte que las regulaciones nacionales con relación al control y gestión del vertimiento del agua de lastre de los buques en las aguas nacionales se han venido fortaleciendo, no obstante para lograr la implantación eficaz de sus normas es necesario fortalecer aún más el marco legal e institucional del Órgano Ejecutivo a través de reglamentaciones de dichos convenios de forma tal que le facilite a sus instituciones la comunicación e interactuar en su aplicación en forma coordinada .

III. Política y Estrategia de la Gestión de Agua de Lastre

En la parte introductoria de este documento de análisis manifestamos que fuimos informados que la Dirección General de la Marina Mercante en nombre de la AMP expresó a la OMI su intención de ratificar el BWMC en un futuro próximo, también le manifestó que jugará un rol activo en el desarrollo de una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del Convenio. Al mismo tiempo solicitó ser considerado en el Proyecto Asociaciones GloBallast oficialmente como un País Líder Asociado de la Gran Región del Caribe, lo cual le fue otorgado.

Es decir, existe la voluntad política de las Autoridades de la AMP de desarrollar una política nacional y de una legislación nacional que contribuya con el proceso de la implantación del BWMC.

En tal sentido, los Consultores estimaron recomendable dentro de la Consultoría de Asistencia de OMI al gobierno de Panamá, elaborar un documento borrador de trabajo sobre Políticas Nacionales para la Gestión del Agua de Lastre para ser discutido en la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre con las Autoridades de la AMP y la Fuerza de Tarea Nacional para retroalimentar y fortalecer su contenido.

El propósito primario de estas políticas es justificar y recomendar la ratificación del BWMC y consecuentemente evitar o prevenir la introducción accidental, a través del agua de lastre y sedimentos de los buques de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs), así como el establecimiento de estos organismos en aguas bajo jurisdicción panameña.

Estas políticas también intentarán fortalecer la implementación de las obligaciones internacionales que tiene Panamá y apoyar la implantación de las iniciativas internacionales para controlar y gestionar las descargas de agua de lastre y sedimentos de los buques con la finalidad de prevenir, reducir y minimizar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

Instituciones Nacionales. Las especies invasoras y la gestión del agua de lastre involucran a muchos interesados, una vez que se ha tomado la decisión de desarrollar una política y estrategia sobre el agua de lastre, es necesario que el gobierno asigne la responsabilidad a un organismo en particular para impulsar el proceso, la Agencia Líder.

El organismo principal podrá establecer un Grupo de Trabajo integrado por representantes de las instituciones nacionales que juegan un papel clave en la aplicación de esa estrategia.

Deberán incluirse en el Grupo de Trabajo las principales instituciones nacionales que puedan desempeñar un papel en la gestión del agua de lastre, incluyendo una descripción de las responsabilidades pertinentes.

Con la finalidad de implementar efectivamente estas políticas, es esencial que las responsabilidades estén ubicadas y delimitadas claramente en todos los órganos estatales involucrados. Posiblemente sea necesario revisar y reestructurar el marco institucional para hacerlo más costo efectivo y eficiente desde una perspectiva de la gestión del agua de lastre.

Conforme el análisis realizado, al actual marco legal institucional, las instituciones responsables por diferentes aspectos de la gestión del agua de lastre o por la protección del medio ambiente que podría ser afectadas por la introducción de organismos acuáticos dañinos y agentes patógenos (OAPAPs) por medio del agua de lastre y sedimentos de los buques, son las siguientes:

- La Autoridad Marítima de Panamá (AMP)
- La Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)
- Autoridad del Canal de Panamá (ACP)
- Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP)
- Ministerio de Salud (MINSA)
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)
- El Servicio Nacional Aeronaval de la República de Panamá (SENAN)

IV. Áreas Claves

Como se expresó anteriormente, existen dos áreas claves para la implantación práctica del BWMC por los Estados.

- Desarrollar un marco político y directrices y
- Concluir la estrategia de gestión del Agua de Lastre

Sobre el marco político se ha hecho referencia en el punto anterior y con relación a la estrategia de gestión de agua de lastre, la FAO define la estrategia como un mapa de ruta para la implementación de la política y contiene objetivos específicos, metas e instrumentos para temas que pueden estimular o impedir la ventaja comparativa del sector y obstruir su desarrollo”

Acto seguido a una decisión política en el reconocimiento de que existe la necesidad de regular el agua de lastre y sedimentos de los buques, se presentan tres etapas para el establecimiento del marco regulatorio de la Estrategia Nacional:

- Desarrollo y endoso de una Política Nacional en el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques y Especies Exóticas Invasoras (EEIs);
- Formulación de una Estrategia Nacional de Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques (ENAL);
- Establecer como la Estrategia Nacional será puesta en práctica y manejada mediante el desarrollo de un Plan de Acción Nacional para el Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques (PAN-CAL).

Con tal fin, los Consultores estimaron apropiado dentro de la Consultoría de Asistencia de OMI al gobierno de Panamá, elaborar un documento borrador de trabajo de propuesta de una Estrategia Nacional de Control y Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques (ENAL), para ser discutido en la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre con las Autoridades de la AMP y la Fuerza de Tarea Nacional, para retroalimentar y fortalecer su contenido.

V. Enfoque Integrado

Es obvia la necesidad de tener un enfoque integrado para la Implantación del BWMC. Un plan de acción de gestión integrada podría efectuarse a través de un Comité Interministerial que represente todas las partes interesadas dentro del gobierno.

Tal entidad también debe poder proponer que haya representación del sector privado.

Con la creación de la Autoridad Marítima de Panamá, quedó institucionalizada la forma como se ejecuta la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento, a lo dispuesto en la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la AMP ostenta todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la "Estrategia Marítima Nacional" y dentro de ella la Estrategia de la Gestión del Agua de Lastre que formaría parte de dicha Estrategia Marítima Nacional.

La AMP conforme el Artículo 3 del Decreto Ley No.7 tiene dentro sus objetivos principales:

1. Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que están relacionados, de manera directa, indirecta o conexas, con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.
3. Fungir como la autoridad marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

El Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998, indica que la Autoridad Marítima de Panamá tiene entre sus funciones conforme el Artículo 4 (1) y (6):

Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional y velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la CONVEMAR 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

Asimismo corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante de la AMP:

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

VI. Forma de poner en vigor

Una consideración importante para cada Estado que sea parte del Convenio es lo que dicte la Constitución de la República con respecto a la forma en que se han de poner en vigor domésticamente los Convenios.

En los Estados que apoyan el sistema monista, como es el caso de Panamá y de los países de Centroamérica, los Convenios pasan a formar parte de la ley del país inmediatamente después de su ratificación a adhesión, siempre y cuando se trate de un Convenio autoejecutable o de aplicación directa. De no ser así requiere acción legislativa. Es decir, una vez que el Convenio BWM haya sido ratificado por Panamá, se requerirá de legislación nacional para implantar el Convenio.

El BWMC al ser aprobado a través de Ley por la Asamblea Nacional y sancionada y publicada la Ley en La Gaceta Oficial por el Presidente de la República y Ratificado el Convenio por el Órgano Ejecutivo, se convierte en Ley de la República de Panamá y siendo que dicho Convenio fundamentalmente es de ámbito regulatorio, es posible ponerlo en vigor por completo a través de legislación subordinada o auxiliar es decir vía reglamento a través del Órgano Ejecutivo.

Con tal fin, los Consultores estimaron apropiado dentro de la Consultoría de Asistencia de OMI al gobierno de Panamá, elaborar un documento borrador de trabajo de propuesta de Reglamento para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, para ser discutido en la reunión de Panamá del 19 al 22 de diciembre con las Autoridades de la AMP y la Fuerza de Tarea Nacional, para retroalimentar y fortalecer su contenido.

En el caso de que Panamá demorase un buen tiempo la decisión de la aprobación del BWMC, sería recomendable, mientras tanto, elaborar una Ley de Gestión del Agua de Lastre que le permita de manera eficaz el control y gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, instrumento jurídico que tendría que ser aprobado por la Asamblea Nacional.

VII. Capacitación

El BWMC es un instrumento jurídico altamente técnico y científico, para lograr una implantación eficaz es fundamental la formación adecuada del recurso humano administrativo, del personal encargado de la ejecución del Convenio y de la gestión del agua de lastre, en los distintos entes gubernamentales (AMP, ANAM, ARAP, ACP, Salud, Servicio Nacional Aeronaval, Administraciones Portuarias etc.) y de los miembros de la tripulación de los buques y capitanes, lo cual es esencial para lograr el éxito del Plan de Gestión del Agua de Lastre. Asimismo será necesaria la adquisición tecnológica para estos entes que les faciliten la implantación del Convenio.

El gobierno deberá gestionar la asistencia científica, técnica y consultiva a través de las organizaciones internacionales y regionales que funcionan bajo los convenios ambientales regionales del PNUD, PNUMA, los Programas de Mares Regionales, etc.

La División de Cooperación Técnica de la OMI es uno de los mejores medios para obtener asesoramiento y asistencia técnica. Asimismo, el Programa GloBallast y la asistencia en financiación del FMAM son también instancias importantes que deben considerarse en la gestión de cooperación por parte de Panamá.

Los MOU de control de los Estados Rectores de Puerto regionales podrían coordinar las actividades vinculadas a las normas de inspecciones del Estado Rector del Puerto bajo el BWMC.

También analizar las posibilidades de formación a través de:

- La Universidad Marítima Mundial
- La Academia Marítima Mundial
- PNUMA
- La Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP)
- Cursos de formación mediante contratación de empresas de capacitación con experiencia en el tema

Para la preparación del personal jurídico de los Tribunales Marítimos panameños, la Universidad Marítima Mundial ha organizado para el poder judicial de países africanos seminarios de orientación en el campo jurídico marítimo y los procesos legales bajo convenios técnicos y científicos como el BWMC, lo que podría también gestionarse por parte de Panamá.

ANEXO 2:

Documento “Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en la República de Panamá” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

POLÍTICA NACIONAL PARA LA GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE Y SEDIMENTOS EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

INTRODUCCIÓN

Este documento ha sido desarrollado con la finalidad de generar las Políticas Nacionales para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá que serían adoptados mediante un Resolución, en seguimiento de la Estrategia Marítima Nacional (EMN), la cual constituye un conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo. Estas políticas estarán sustentadas por lo establecido en el Objetivo Estratégico 6 que está enfocado a:

“Garantizar la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de las actividades marítimas, logísticas y de la cadena de suministros.”

La presentación de estas políticas, para su adopción, está basada en el Artículo 4 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, mediante el cual “Se creó la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y se unificaron las distintas competencias marítimas de la administración pública”.

El Artículo 4, del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que entre las funciones de la Autoridad Marítima de Panamá están, velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en los tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por la República de Panamá, relacionados al Sector Marítimo, proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional y, recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.

Así mismo, el Artículo 18 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, establece que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá, lo siguiente: Adoptar las políticas administrativas, científicas y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del sector marítimo y el desarrollo de sus recursos humanos; y estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad.

Para los efectos de implementación de la presente Política se establece el siguiente glosario, salvo indicación expresa en otro sentido, a los efectos de las presentes Políticas, regirán las siguientes definiciones:

- **Agua de lastre:** el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque.

- **Autoridad:** **Autoridad Marítima de Panamá** por sus siglas AMP.
- **Gestión del agua de lastre:** procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sean utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer, o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos.
- **Certificado:** el Certificado Internacional de gestión del agua de lastre.
- **Convenio:** el Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- **Organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs):** los organismos acuáticos y agentes patógenos cuya introducción en los mares a través del agua de lastre y sedimentos, incluidos los estuarios, o en cursos de agua dulce pueda ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas.
- **Especies Invasoras Acuáticas (EIA):** incluye la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos (OAPAP) a través del agua de lastre y sedimentos.
- **Organización:** la Organización Marítima Internacional conocida por sus siglas OMI.
- **Sedimentos:** las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre.
- **Buque:** toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.
- **Capacidad de agua de lastre:** la capacidad volumétrica total de todo tanque, espacio o compartimiento de un buque que se utilice para el transporte, la carga o descarga del agua de lastre, incluido cualquier tanque, espacio o compartimiento multiusos proyectado para poder transportar agua de lastre.
- **Tanque de agua de lastre:** todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte de agua de lastre, según se define ésta en el Artículo 1 del Convenio.
- **Región biogeográfica:** extensa región natural definida por sus características fisiográficas y biológicas, dentro de la cual las especies de animales y plantas

muestran un alto grado de similitud. No hay unos límites marcados y absolutos, sino más bien unas zonas de transición expresadas con mayor o menor claridad.

- **Puerto de origen:** puerto o lugar en el cual se toma a bordo el agua de lastre.
- **Agua Dulce:** agua con una salinidad inferior a cero coma cinco (0,5) psu (unidad práctica de salinidad).
- **Agua Somera:** agua cercanas a la costa y ensenadas las cuales presentan una salinidad de cero coma cinco (0,5) hasta los treinta (30) psu.
- **Agua Marina:** agua con una salinidad superior a treinta (30) psu.
- **Especie no autóctona o exótica:** toda especie fuera de su zona de distribución natural, debido a un transporte mediante agua de lastre y sedimentos intencional o accidental.
- **Puerto de recepción:** puerto o lugar en el cual se descarga el agua de lastre.
- **Sistema de gestión del agua de lastre:** cualquier sistema de tratamiento del agua de lastre que satisfaga o exceda la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre establecida en la regla D-2 del Convenio. El sistema incluye el equipo de tratamiento del agua de lastre, todo el equipo de control conexo, el equipo de vigilancia y las instalaciones de muestreo.
- **Plan de gestión del agua de lastre:** el documento mencionado en la regla B-1 del Convenio, en el que se describen el proceso y los procedimientos relativos a la gestión del agua de lastre implantados a bordo de cada buque.
- **Equipo de tratamiento del agua de lastre:** el equipo que utiliza procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, ya sea individualmente o en combinación, para extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o para evitar la toma o la descarga de los mismos. El equipo de tratamiento del agua de lastre podrá utilizarse durante la toma o la descarga del agua de lastre, durante el viaje, o en una combinación de estas actividades.
- **Organismos viables:** los organismos vivos, en cualquier etapa de su ciclo biológico.
- **Descarga de agua de lastre:** el agua de lastre tal como se descargaría en el mar.

- **Plan de gestión del agua de lastre y sedimentos:** documento mencionado en la regla B-1 del Convenio en el que se describen los procesos y procedimientos de gestión del agua de lastre y sedimentos a bordo de cada buque.
- **Programa GloBallast:** Proyecto Global GEF/UNDP/IMO
- **Tanque de agua de lastre:** todo tanque, bodega o espacio utilizado para el transporte del agua de lastre, según se define ésta en el artículo 1 del Convenio.
- **Método secuencial:** proceso en el que los tanques de lastre previstos para el transporte del agua de lastre se vacían primero y se vuelven a llenar después con agua de lastre de reemplazo hasta alcanzar como mínimo un 95% de cambio volumétrico.
- **Método de flujo continuo:** proceso en el que se bombea el agua de lastre de reemplazo en un tanque previsto para el transporte de agua de lastre, permitiendo que el agua fluya o rebose, u otros medios.
- **Método de dilución:** proceso en el que el tanque previsto para el transporte de agua de lastre se llena por su parte superior con agua de lastre de reemplazo y se descarga simultáneamente por su parte inferior con la misma velocidad de flujo, manteniendo un nivel constante en el tanque en todo el sistema de cambio del agua de lastre.
- **Capitán:** persona que tiene el mando de un buque.
- **Gobierno Nacional:** Gobierno de la República de Panamá.
- **Propietario:** según ley 55 del 6 de agosto de 2008 relativa al comercio marítimo:
 - Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave, y por tanto, puede enajenarla, usarla, y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.
- **Operador:** según ley 55 del 6 de agosto de 2008 relativa al comercio marítimo:
 - Persona natural o jurídica, que en virtud de un contrato, asume la administración de la nave en nombre del propietario, que tiene la responsabilidad del aseguramiento técnico de la nave y sus deberes incluyen poner a la nave en condiciones de navegabilidad, abasteciéndola adecuadamente y supervisando los estándares técnicos, lo que incluye mantener a la nave en óptimo estado mecánico, y el debe contratar los seguros marítimos que sean necesarios que sean necesarios. En algunas situaciones, tendrá a su cargo la dotación de la nave.

- **Panamá:** es la República de Panamá.
- **Aguas bajo jurisdicción panameña:** comprende las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, las aguas archipelágicas y la zona económica exclusiva de Panamá, definidas en la Ley 38 del 4 de junio de 1996, mediante la cual se aprueba la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.
- **Mar:** todas las áreas de agua debajo de la marea más alta e incluye el océano y cualquier estuario, zona intermareal y lagunas.
- **Buque Contribuyente:** buque que descarga agua de lastre en las aguas bajo jurisdicción panameña, cuando dicha agua de lastre haya sido tomada por el buque fuera de las aguas bajo jurisdicción panameña.
- **Tasa:** tasa de gestión de agua de lastre.

ANTECEDENTES

La República de Panamá, es particularmente rica en Diversidad Biológica y está considerada entre los países de mayor Biodiversidad en el mundo. Sus costas del norte están bañadas por las aguas del Caribe y las costas del sur lo están por el Pacífico. En el caso del lado caribeño existe las condiciones oceanográficas han producido una gran variedad de habitas marinos y un alto grado de diversidad biológica marina.

Más del noventa por ciento (90%) de los bienes y productos básicos del mundo son transportados por vía marítima, y el transporte marítimo es esencial para la economía mundial.

Panamá, debido a su ubicación estratégica y la ubicación del Canal de Panamá, es una región activa de la economía mundial y un importante centro para la navegación comercial. Solo por el Canal de Panamá navegan más de 14.000 buques al año, y se supone que este número se incrementará en los próximos años con la expansión actual del Canal, así como se incrementará el tamaño de los buques y por ende el volumen de agua de lastre y sedimentos transportados.

Ahora se estima que unos diez (10) millones de toneladas de agua de lastre se transfieren mundialmente en un año, y aproximadamente el mismo volumen a nivel doméstico. Aunque este cambio del lastre sólido al agua de lastre ha facilitado el comercio internacional, también ha propiciado que algunas especies acuáticas "traspasen" las barreras naturales de manera accidental, ayudándolas a ser introducidas, dispersarse y, en ocasiones a establecerse en ambientes que no debían alcanzar.

Igualmente es importante mencionar que diariamente, se estima que siete mil (7.000) especies diferentes son transportadas en los buques, junto con el agua de lastre y los sedimentos. El tema de las especies invasoras acuáticas (EIA), incluyendo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) por el agua de lastre y los sedimentos de los buques, ha sido identificado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en conjunto con otras organizaciones internacionales, como una de las mayores amenazas para la biodiversidad marina mundial y los ecosistemas (junto con las fuentes terrestres de contaminación, la pérdida de hábitat y la sobre pesca), y es también una amenaza significativa para las economías costeras e incluso para la salud pública.

Se estima que los efectos económicos, a nivel mundial, de las bio-invasiones marinas, incluyendo la interrupción de la pesca, la contaminación de industrias e infraestructuras costeras y la interferencia con servicios humanos, sobrepasan las decenas de miles de millones de dólares cada año. Se espera también que estos impactos vayan a aumentar en los próximos años.

A diferencia de los derrames de petróleo, hay una cierta latencia antes de percibir la presencia y los efectos de una especie acuática invasora. Además, y de nuevo comparando con los derrames de petróleo, este tipo de “contaminación” es por lo general irreversible; una vez establecida una especie invasora marina en un nuevo ambiente, es prácticamente imposible de controlarla o erradicarla.

La globalización de la economía mundial y el comercio asociado siguen progresando, basado principalmente en el transporte marítimo, lo que podría aumentar la tasa de transferencia de organismos acuáticos potencialmente dañinos y patógenos.

Panamá está particularmente en riesgo, a medida que se crean nuevos mercados, y por lo tanto nuevos puertos y rutas de navegación. Otra característica que hace vulnerable a Panamá es su Canal. Está claro que los canales artificiales representan una importante vía para la introducción de especies exóticas. El Canal de Panamá provee la oportunidad para que la biota del Atlántico y del Pacífico se mezcle. Mientras que el agua dulce tomada del lago adyacente y usado para trasladar los buques a través del Canal se comporta como una barrera fisiológica para muchos organismos que podría desplazarse pasivamente de un lado al otro del istmo panameño. Esto no sería el caso para la biota que está dentro de los tanques de lastre o adheridos a los cascos de los buques.

Motivado al corto tiempo del tránsito interoceánico, la mortalidad a bordo de la biota es significativamente baja, resultando en una alta tasa de transferencia e invasión, por lo cual es importante mantener un sistema de monitoreo y recolección de datos históricos y contemporáneos sobre el movimiento de los buques por el Canal con la finalidad de determinar si ha habido cambios en las tasas de invasión que puedan ser relacionados con esta vía de tránsito marítimo.

Desde el punto de vista regional, tanto del Caribe como del Pacífico, muchos puertos en dichas regiones exportan productos a granel y petróleo y, a cambio, reciben grandes cantidades de agua de lastre y de sedimentos. Además, algunos de los Países/Estados/Territorios son islas que dependen en gran parte del transporte marítimo internacional para importar los bienes necesarios. Una gran cantidad de agua de lastre y sedimentos es así transferida en las regiones, y por lo tanto el medio marino está expuesto a la llegada de potenciales Especies Invasivas Acuáticas.

El riesgo de bio-invasiones marinas a través del agua de lastre y sedimentos, y sus posibles consecuencias a largo plazo sobre los ecosistemas y la biodiversidad, sino también en la salud humana y la economía, es muy importante, y la Región del Gran Caribe fue así designada como una de las regiones de alta prioridad durante el diseño de la segunda fase del Programa GloBallast (FMAM/PNUD/OMI), el cual es un programa conjunto entre el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI.

La dispersión de los OAPAP es un fenómeno mundial y la escala de los impactos de ellas pueden variar desde el nivel local, hasta aquellos que traspasan las fronteras de los países o bien pueden llegar a ser a escala mundial. Por lo tanto, es necesario que este problema sea abordado a través de múltiples enfoques, que requieren medidas específicas y adecuadas a nivel nacional, las cuales deben ser coherentes y coordinadas a escala regional y mundial.

No obstante lo expuesto, es evidente que el progreso en el manejo de los OAPAPs en el ambiente marino y acuático en general, varía mucho entre los países. A pesar de que existe una tendencia general hacia mejorar el marco normativo y de aplicación para la prevención, control y mitigación de los impactos de los OAPAPs, todavía queda mucho por hacer tanto a nivel nacional e internacional.

Es de consenso mundial que los OAPAPs representan una de las principales amenazas a la biodiversidad con evidentes daños tanto en los ecosistemas insulares, continentales, terrestres y acuáticos, con principal énfasis en los ecosistemas más sensibles tales como las islas, debido a la predominancia de altas tasas de endemismo, asociado a una baja adaptabilidad a los efectos nocivos que inducen las especies exóticas. Dada esta situación crítica, es una prioridad establecer medidas de prevención, mitigación, control o erradicación sobre ellas.

En respuesta a esta amenaza acuática, los Estados Miembros de la OMI adoptaron, en el año 2004, el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio sobre el Agua de Lastre), que establece un nuevo régimen jurídico internacional para hacer frente a este riesgo.

Este problema de los OAPAPs en Panamá ha sido tratado y estudiado desde no hace mucho tiempo, cobrando mayor importancia hoy en día, dada la importancia que ello tiene

para mantener y proteger nuestras aguas libres de la introducción de especies foráneas a través del agua de lastre y sedimentos que afecten los cuerpos de agua nacionales.

Basado en estas premisas, en las obligaciones del Convenio de Agua de Lastre y Sedimentos y siendo Panamá miembro del Programa GloBallast (FMAM/PNUD/OMI), se decidió dar inicio y desarrollar un conjunto de medidas enfocadas a el desarrollo de un marco legal nacional y de una Estrategia Nacional para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos mediante el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, así como de la creación de las **Políticas Nacionales para la Gestión del Agua de Lastre**.

OBJETIVO GENERAL DE ESTAS POLÍTICAS

El propósito primario de estas políticas es evitar o prevenir la introducción accidental, por medio del agua de lastre y sedimentos de los buques de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs), así como el establecimiento de estos organismos en aguas bajo jurisdicción panameña. Cuando esto no sea razonablemente logrado, estas políticas ayudarán a controlar, y cuando sea posible, erradicar, cualquier patógeno y organismo acuático dañino que haya podido establecerse. Estas políticas también intentarán a fortalecer la implementación de las obligaciones internacionales que tiene Panamá y apoyar la implementación de las iniciativas internacionales para controlar y gestionar las descargas de agua de lastre y sedimentos de los buques con la finalidad de prevenir, reducir y minimizar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

Panamá ha asumido una serie de compromisos internacionales, tanto obligatorios como no obligatorios en el marco de la legislación internacional, que están relacionadas con la gestión de agua de lastre. Estos incluyen obligaciones actuales y futuras bajo:

- Artículo 196 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982 (CONVEMAR), el cual enuncia que “Los Estados deberán tomar todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la introducción intencional o accidental de especies, foráneas o nuevas, a cualquier área particular del ambiente marino, que podría causarle cambios significativos y dañinos”.
- El Convenio sobre Diversidad Biológica (1992) y sus decisiones IV/5 y VI/23, reconocen la necesidad de la conservación y utilización sostenible de los ecosistemas marinos y costeros, así como la amenaza de las especies exóticas invasoras a la diversidad biológica, especialmente en los ecosistemas insulares, y del aumento de los riesgos derivados de ellas pueden debido al incremento del comercio mundial, el transporte, el turismo y el cambio climático. El Convenio establece como objetivo primordial la conservación de la diversidad biológica, la utilización sustentable de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

Este Convenio vinculante, ratificado por 170 países, brinda la base legal compartida y principal para la Estrategia Regional para la Biodiversidad. El artículo 8: Conservación in situ, literal h, contempla expresamente el caso de las Especies Exóticas Invasoras: “Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las Especies Exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitat o especies”.

El Convenio sobre Diversidad Biológica obliga a las partes a desarrollar una Estrategia Nacional de Biodiversidad y Plan de Acción que incluirá un componente sobre las especies invasoras. Una política nacional de agua de lastre y sedimentos debe ser compatible con esta estrategia.

- El Protocolo de Cartagena sobre Seguridad de la Biotecnología del Convenio sobre la Diversidad Biológica, hecho en Montreal el 29 de Enero de 2000. De conformidad con el enfoque de precaución que figura en el Principio 5, de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo; el objetivo del presente Protocolo es contribuir a garantizar un nivel adecuado de protección en la esfera, de la transferencia, manipulación y utilización, seguras de los organismos, vivos modificados resultantes de la biotecnología moderna que puedan tener efectos adversos para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica teniendo también en cuenta los riesgos para la salud humana y centrándose, concretamente en 1os: movimientos transfronterizos.
- La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo 1992 (CNUMAD), en la que se solicitó a la OMI que considerara la adopción de reglas adecuadas y jurídicamente vinculantes sobre las descargas de agua de lastre para evitar la propagación de organismos no autóctonos.
- La Cumbre Mundial para el Desarrollo Sostenible en 2002, reafirmó su compromiso con el Programa 21: Plan de Acción para el Desarrollo Sostenible e hizo un llamado a acelerar la elaboración de medidas para abordar el problema de las especies invasoras en agua de lastre, instando a la OMI a finalizar su proyecto de Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- Las Directrices de OMI para el control y gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques para minimizar la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos
- Participación en la segunda fase del Programa GloBallast, el cual es un programa conjunto entre el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI.

- Convenio Internacional para el Control y Manejo del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques del año 2004. En estos momentos Panamá está en el proceso de ratificación del mismo.

Estas políticas intentan:

- Presentar una declaración clara de cómo el Estado de Panamá intenta manejar el riesgo de los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que son transferidos por el agua de lastre y sedimentos de los buques;
- Informar las políticas gubernamentales relacionadas y estrategias futuras, planes de acción y presupuestos y gastos relacionados; y
- Guiar a los responsables de las tomas de decisiones, quienes son los responsables de tomar las correspondientes acciones que afectan la gestión del agua de lastre y sedimentos de los buques

ENFOQUE DE ESTAS POLÍTICAS

Estas políticas aplican a todas las descargas de agua de lastre y sedimentos asociados de cualquier buque dentro de las aguas interiores, territoriales y de la zona económica exclusiva en las cuales Panamá tenga jurisdicción, así como a las prácticas de descarga de agua de lastre de buques que naveguen bajo la bandera de Panamá, en cualquier lugar donde esta ocurra. Estas políticas aplican a toda descarga de agua de lastre y sedimentos asociados en Panamá independientemente de donde provenga dicha agua de lastre, porque, incluso la transferencia dentro de aguas territoriales de Panamá, de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) que no son propios, podría generar problemas.

Estas políticas se enfocan exclusivamente al agua de lastre y sedimentos asociados. Sin embargo las autoridades competentes deberán tomar las medidas necesarias a fin de que las introducciones de OAPAPs a nuestras aguas jurisdiccionales, a través de otros vectores, sean prevenidas, controladas y eliminadas y así evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre y sedimentos.

Sin embargo el Gobierno está consciente que el agua de lastre es sólo uno de los vectores por el cual estos organismos acuáticos y patógenos pueden ser transferidos. Esto significa que otras medidas deben ser tomadas para reducir los riesgos asociados con otras actividades (en particular las relacionadas con las especies anti incrustantes y la introducción de especies para la acuicultura) con la finalidad de evitar una baja efectividad de los programas de gestión de agua de lastre

CONTEXTO DE ESTAS POLÍTICAS

Estas políticas deben ser entendidas dentro de un contexto que incluye:

- Un aspecto para el logro de la “Bioseguridad” en lo que respecta la gestión del agua de lastre y sedimentos;
- Creación de otras políticas gubernamentales que complementen el logro amplio de la Bioseguridad (eliminación de otros vectores que transfieran OAPAPs);
- El marco legal; y
- Las obligaciones de Panamá bajo los Convenios Internacionales y sus responsabilidades como miembro de la comunidad internacional

El Reto de la “Bioseguridad”

El Gobierno también está consciente que los peligros que estas políticas tratan de atender son parte de un aspecto mucho mayor. El reto es cómo proteger al ambiente dentro de Panamá y consecuentemente la salud y el bienestar de los seres humanos, animales y plantas, de especies invasoras exóticas acuáticas que ingresen por medio del agua de lastre y sedimentos potencialmente dañinos, mientras se permita el libre movimiento de personas y bienes.

Estas políticas usan el término “bioseguridad” para referirse a la idea de seguridad a los riesgos que implican organismos patógenos acuáticos a la economía, medio ambiente y salud de las personas, animales y plantas. El reto de mantener la “bioseguridad” dentro de las aguas jurisdiccionales de Panamá en este caso incluye el prevenir, evitar, mitigar y eliminar la introducción de OAPAP a través del agua de lastre y sedimentos.

Atender al reto de la “bioseguridad” de una forma comprensiva, integrada y efectiva requerirá del Gobierno hacer ajustes a la forma de como actualmente atiende estos temas. Esto se traduce en el amalgamamiento de organismos existentes o la creación de nuevas instituciones, con personal con diferentes habilidades y conocimientos y generar, actualizar o modificar la legislación relacionada.

Introducir estos ajustes requerirá una consulta amplia y una planificación delicada. Todo esto tomará tiempo. Por lo tanto, este documento refleja la declaración actual y completa del Gobierno de Panamá de las políticas sobre la gestión de agua de lastre y sedimentos, y se propone que eventualmente sea parte de una política nacional más amplia y comprensiva sobre bioseguridad.

Otras Políticas Complementarias

Es importante apreciar cómo estas políticas encajan con otras políticas gubernamentales relevantes, en particular:

- **Ley No. 2 del 2 de enero de 1995, por la cual se aprueba el Convenio sobre la Diversidad Biológica.**
- **Ley de zonas costeras de Panamá o cualquier regulación relacionada**

El Marco Legal Nacional

La Constitución Política de la República de Panamá. “Dada en la ciudad de Panamá, a los 11 días del mes de octubre de 1972, reformada por los Actos Reformativos N° 1 y N° 2 de 5 y 25 de octubre de 1978, respectivamente; por el Acto Constitucional aprobado el 24 de abril de 1983; por los Actos Legislativos N° 1 de 1993 y N° 2 de 1994; y por el Acto Legislativo N° 1 de 2004” establece en su TITULO I ARTICULO 4 que la República de Panamá acata las normas del Derecho Internacional.

El Capítulo 6 de dicha Constitución Política, en lo relativo a la salud, el ARTICULO 109 determina, entre otros aspectos, que es función esencial del Estado velar por la salud de la población de la República y el individuo, como parte de la comunidad, tiene derecho a la protección de la salud.

En el CAPITULO 7º RÉGIMEN ECOLÓGICO, el ARTICULO 118 establece que es deber fundamental del Estado garantizar que la población viva en un ambiente sano y libre de contaminación, en donde el aire, el agua y los alimentos satisfagan los requerimientos del desarrollo adecuado de la vida humana.

El Derecho Ambiental surge a partir de la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo del 5 al 16 junio de 1972. Panamá, fue signatario de esta declaración de principios, lo que impulsó a la introducción del artículo 110, en el texto original de la Constitución de 1972, promulgada en la Gaceta Oficial No. 17,210 de 24 de octubre de 1972, que le otorga al Estado el deber fundamental de velar por la conservación de las condiciones ecológicas, por la preservación de la contaminación ambiental y el desequilibrio de los ecosistemas. Posteriormente, con las reformas introducidas a la Carta Magna Panameña por el acto constitucional de 1983 se incorpora el Capítulo VII, referente al “Régimen Ecológico”.

A su vez, el ARTÍCULO 119 determina que el Estado y todos los habitantes tienen el deber de propiciar un desarrollo social y económico que prevenga la contaminación del ambiente, mantenga el equilibrio ecológico y evite la destrucción de los ecosistemas.

En la Constitución Política de Panamá en el TITULO XIV. EL CANAL DE PANAMA ARTICULO 316 se crea con personería jurídica autónoma de Derecho Público, la denominada Autoridad del Canal de Panamá, ACP para facilitar su denominación, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera

segura, continua, eficiente y rentable. Tendrá patrimonio propio y derecho de administrarlo.

Conforme el ARTICULO 317 de la Constitución Política, la ACP y todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al sector marítimo, formarán parte de la Estrategia Marítima Nacional.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 323 del Título XIV de la Constitución Política, las normas que aquí se dictan son de carácter general y sirven de marco para los reglamentos que al respecto se expiden a través de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal para regular las actividades cotidianas, de manera que el canal brinde siempre un servicio continuo, eficiente y seguro.

Entre estos reglamentos figura:

- El Reglamento para la navegación en las aguas del Canal de Panamá se da mediante el Acuerdo No. 13 del 3-Junio de 1999. En dicho acuerdo se establece la prohibición de lastre y deslastre en aguas bajo la jurisdicción del Canal.

La ACP tiene jurisdicción especial sobre las aguas en uso y adyacentes al tránsito por vía acuática, que utiliza como base para evitar que las naves viertan agua de lastre, como se establece en el Artículo 40 del Acuerdo No. 23 de septiembre de 1999. Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas

La Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, publicada en la Gaceta Oficial No. 23,578 del 3 de julio de 1998, dicta la “Ley General del Ambiente y se crea la Autoridad Nacional de Ambiente”.

Ley General del Ambiente regula la política nacional del ambiente, la organización administrativa del Estado para la gestión ambiental, los instrumentos para la gestión ambiental, la protección de la salud y de los desechos peligrosos y sustancias potencialmente peligrosas, los recursos naturales, la responsabilidad ambiental, la investigación del delito ecológico, el órgano judicial y otros.

A través del Artículo 5 se crea la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) como la entidad autónoma rectora del Estado en materia de recursos naturales y del ambiente, para asegurar el cumplimiento y aplicación de las leyes, los reglamentos y la Política Nacional del Ambiente.

Esta legislación adopta la aplicación de la responsabilidad objetiva para obligar al causante de los daños ambientales, a su reparación y al pago de la indemnización correspondiente por el daño causado.

La ANAM responde a la obligación del Estado de velar por la conservación del ambiente panameño y que no sólo se encuentra establecido expresamente en la Ley No. 41 de 1 de julio de 1998, sino que la Carta Magna también lo establece, de que el Estado panameño tiene la obligación de conservar y proteger el ambiente como patrimonio de todos los panameños, pero el Estado no sólo tiene la obligación de salvaguardar el ambiente, sino también de administrar de manera coherente los recursos naturales renovables y no renovables.

Convenios Internacionales

El marco legal de Panamá debe ser comprendido en el marco de los Convenios Internacionales. En este caso es importante estar consciente de las obligaciones adquiridas en el marco de estos Convenios Internacionales de los cuales Panamá es parte. Particularmente Panamá tiene obligaciones con:

- La CONVEMAR para tomar las medidas preventivas para reducir y controlar la introducción de organismos potencialmente dañinos tanto nuevos como exóticos (Artículo 196 (1)) ratificada por Panamá mediante la Ley No. 38 del 4 de junio de 1996; y
- El Convenio sobre Diversidad Biológica para “prevenir la introducción de, controlar o erradicar aquellas especies que ponen en riesgo ecosistemas, hábitats o especies” (Artículo 8(h)), ratificada por Panamá mediante Ley No. 2 del 2 de Enero de 1995

Panamá también ha participado en diferentes iniciativas internacionales para atender los problemas asociados con la introducción de especies exóticas. Estas iniciativas incluyen la estrategia global y plan de acción desarrollado con el Programa Global de Especies Invasivas con la participación de una gama de organizaciones internacionales, incluyendo la secretaría del Convenio de Diversidad Biológica, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Organización Marítima Internacional (OMI) así como el Programa GloBallast (PNUMA/PNUD/OMI) bajo el cual estas políticas han sido formuladas.

PRINCIPIOS DE ESTAS POLÍTICAS

Estas políticas están basadas en los principios que se enumeran a continuación. Estos principios también deberán ser usados para interpretar las políticas y como una guía para implementarlas, particularmente cuando se decida cómo manejar las situaciones que no están específicamente mencionadas en estas políticas.

- **Consistencia con el marco legal:** Cualquier control que sea aplicado a un buque debe estar en concordancia con la legislación internacional y el marco legal de Panamá, y debe en la medida de lo posible, ser consistente con las resoluciones de la OMI.

- **Equilibrio:** Cualquier control que deba ser aplicado debe ser ambientalmente aceptable, razonablemente aplicable su implementación y tomar en consideración los impactos potenciales al comercio.
- **Seguro:** Los controles deben ser implementados de forma que no comprometa la seguridad del buque o de sus tripulantes.
- **No Discriminativo:** Las políticas deben ser implementadas de una manera que no discrimine entre buques de bandera panameña y buques que naveguen bajo bandera de otro Estado.
- **Principio Precautelativo:** Las medidas de control deben ser consistentes con el principio precautelativo que ante la ausencia de información científica conclusiva:
 - La introducción de un organismo a través del agua de lastre y sedimentos puede ser dañino en un sector del medio ambiente marino del cual no es propio, por lo cual, no debe ser usada como justificación para no implementar una medida razonable para prevenir la transferencia de dicho organismo;
 - Cualquier actividad que tenga un efecto adverso sobre el ambiente no debe ser usada como justificación para no implementar una medida razonable para proteger el ambiente de los posibles efectos de tal actividad.
 - Cualquier actividad propuesta que requiera autorización por Ley que pueda tener efecto adverso sobre el ambiente no debe ser usada como justificación para autorizar la actividad propuesta.
- **Abordaje Preventivo:** Se debe adoptar un abordaje preventivo que requerirá que cualquier efecto adverso sobre el medio ambiente debería ser anticipado y cuando sea posible prevenido
- **Mejores Prácticas:** Los controles deben tomar en consideración el desarrollo de nuevas y mejoradas técnicas y tecnologías para la gestión del agua de lastre y sedimentos y continuamente buscar la mejora de la bioseguridad cuando estas tecnologías y técnicas estén disponibles

ABORDAJE DE ESTAS POLÍTICAS

Diferentes formas de Abordar la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos

El abordaje que tomen diferentes países para la gestión del agua de lastre y sedimentos puede ser agrupado en dos (02) categorías, a las cuales se hace referencia en estas políticas son el “abordaje basado en la evaluación del riesgo” y el “abordaje comprensivo”, respectivamente. El primer abordaje está enfocado sobre la evaluación del riesgo que posee cada buque y luego usar el perfil de riesgo del buque para determinar las medidas

de gestión que requerirá (por ejemplo, buques que sean clasificados de alto riesgo se le deben aplicar medidas más restrictivas).

La otra forma es el abordaje comprensivo, que está enfocado sobre el total de buques que cargan lastre y ver el riesgo potencial como un conjunto con la finalidad de determinar medidas específicas para reducir o eliminar ese riesgo. Aparte de esta diferencia, es importante apreciar que ambos abordajes tienen como objetivo reducir o eliminar los riesgos de la introducción no intencional de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) o de nuevas especies por medio del agua de lastre y sedimentos, y ambos podrían usar las mismas técnicas de gestión o manejo.

Las técnicas de gestión o manejo pueden ser divididos en tres (03) grupos, denominados gestión de agua de lastre, recambio de agua de lastre y tratamiento de agua de lastre y sedimentos.

Gestión de agua de lastre y sedimentos:

Esta incluye: minimización de la toma de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) y de sedimentos evitando la toma de agua de lastre en áreas específicas; limpieza rutinaria de los tanques de lastre; reducción o minimización de descargas de agua de lastre, particularmente en áreas ambientalmente sensibles; y descarga en instalaciones donde éstas existan.

- **Recambio de agua de lastre:**

Esta está definida por el reemplazo del agua de lastre tomado en áreas costeras por agua oceánica y está basado sobre la premisa que las especies presentes en el agua oceánica presentan menos probabilidad de sobrevivir en aguas costeras en el puerto de destino.

- **Tratamiento de agua de lastre y sedimentos:**

Esta involucra la desinfección u otro tipo de tratamiento del agua de lastre mientras esté a bordo del buque con la finalidad de eliminar o remover los OAPAPs. Entre las opciones que se consideran están los métodos térmicos, filtración, luz ultravioleta, centrifugación, etc.

Por otro lado, el tratamiento de los sedimentos en diques, astilleros, varaderos y puertos deberá eliminar los OAPAPs que se encuentren en dichos sedimentos a través de las instalaciones adecuadas o prestaciones servicios.

- **El Abordaje basado en la Evaluación del Riesgo**

Este abordaje se basa en el uso de metodologías bastante sofisticadas para evaluar el riesgo asociado al agua de lastre cargado a bordo de cada buque en particular.

El grado de riesgo evaluado sobre la base de un rango de factores tales como las similitudes entre los ambientes marinos de los puertos de toma y descarga del lastre y el riesgo de existencia de patógenos en el lugar donde se toma el agua de lastre.

Las autoridades entonces basados en esta evaluación de riesgo, deciden sobre qué medidas serán aplicadas. Por ejemplo, si las autoridades creen que el riesgo del agua de lastre a bordo de un buque en particular, es alto en relación a la introducción de especies no deseadas, debido a que el buque tomo lastre en aguas someras con especies que podrían sobrevivir en el ambiente marino del puerto de destino, exigirán al buque, ya sea el “recambio” de todo el agua de lastre con agua oceánica antes de llegar al puerto de destino o exigirán pruebas que el buque tenga a bordo un equipo de tratamiento con tecnología aprobada.

- **El Abordaje Comprensivo**

Este abordaje está basado en la primicia que cualquier agua de lastre y sedimento no tratado presenta un riesgo porque:

- Incluso una pequeña cantidad de organismos que sean exóticos o nuevos en un área particular del medio marino es suficiente para que se establezcan generando consecuencias potencialmente graves a largo plazo.
- Es muy difícil o imposible evaluar anticipadamente cuáles serán los efectos de la introducción de nuevos organismos en un determinado ambiente.

En consecuencia este abordaje se enfoca al objetivo primordial que es la prevención de la introducción de organismos que no se lograría con el abordaje basado en la evaluación de riesgos y que todo buque que tome o descargue lastre y sedimentos debe tomar las medidas correspondientes para prevenir la transferencia de organismos marinos. Desde que existen las tecnologías y técnicas de gestión, los seguidores de este abordaje enfatizan en la necesidad de mejorar estas tecnologías y técnicas para el tratamiento del agua de lastre con la finalidad de lograr este objetivo.

- **El Abordaje de Panamá**

Después de cuidadosas consideraciones, el Gobierno de Panamá ha decidido adoptar el abordaje comprensivo. Incluso el recambio de agua de lastre se considera como una medida poco efectiva para reducir el riesgo y considera como una medida interna que deberá ser reemplazado lo antes posible por el uso de tecnologías de tratamiento de agua de lastre que se consideran más seguras y efectivas.

Para tomar la decisión de este abordaje, el Gobierno ha tomado en consideración:

- Sus obligaciones, tanto bajo lo establecido en los Convenios Internacionales como bajo las Leyes nacionales que es razonable o necesario prevenir la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs);

- Las limitaciones del conocimiento actual relacionado, tanto a los efectos potenciales de la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) en aguas bajo jurisdicción panameña como de las mejores medidas para minimizar el riesgo de dichas introducciones;
- El hecho que actualmente Panamá no cuente con la capacidad de implementar adecuadamente un abordaje basado en la evaluación de riesgos;
- Nuevas evidencias que sugieren que el recambio de agua de lastre puede ser una técnica de gestión de lastre menos efectiva de lo que se había pensado, debido a:
 - Simplemente resulta en el cambio de unos organismos presentes en el agua de lastre por otros;
 - Introduce nuevos nutrientes al agua de lastre donde existe la presencia de organismos y podría llevar a un crecimiento de esos organismos dentro del tanque de lastre;
 - Existe una preocupación creciente sobre los riesgos de introducir especies de organismos costeros en aguas oceánicas

Con la finalidad de reducir los efectos disruptivos sobre el comercio, el Gobierno intenta plantear fases en la introducción de medidas de control de agua de lastre y sedimentos y de incrementar de forma progresiva los estándares requeridos en la medida que las técnicas y tecnologías estén disponibles. Como parte de este programa de fases, el Gobierno divulgará estas políticas a todas las partes interesadas y darles la oportunidad de involucrarse en el desarrollo de cualquier nueva legislación y estrategia que pueda ser requerida.

Involucrar a las partes interesadas en el desarrollo de un sistema de gestión de agua de lastre y sedimentos para Panamá, el Gobierno espera que las partes interesadas cooperen en proveer la información relacionada con las prácticas actuales de agua de lastre y sedimentos que podrían ser requeridos para el desarrollo de este sistema.

El Gobierno reconoce, que a pesar de los mejores esfuerzos de todos los involucrados, las invasiones de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) podrán ocurrir. Por ello será necesario desarrollar planes de contingencias para responder a tales invasiones. El Gobierno también reconoce que responder efectivamente a la invasión requerirá de una reacción rápida que necesitará de gastos considerables. Recuperar estos costos para tomar estas acciones, es en comparación con los derrames de hidrocarburos, mucho más difícil, ya que es mucho más difícil probar que un buque en particular es responsable de la introducción de un organismo.

De acuerdo a lo planteado, será necesario para el Gobierno, establecer mecanismos de financiamiento para asegurar la existencia de los fondos necesarios para la respuesta a una emergencia por invasión y también recupera, en parte, los costos asociados a los programas de gestión de agua de lastre. Estos puntos serán detallados a continuación y son competencia de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas de la Autoridad Marítima de Panamá.

METAS DE LAS POLÍTICAS Y OBJETIVOS

Estas políticas establecen metas que son agrupadas en seis (06) temas:

- Mejora de la base de información para la toma de decisiones
- Establecimiento de programas de gestión de agua de lastre y sedimentos para los puertos
- Integración de la gestión de agua de lastre y sedimentos en el marco nacional de bioseguridad
- Medidas a ejecutar a bordo de los buques
- Aspectos internacionales
- Definición de las bases legales e institucionales

Estas metas definen las áreas de mayor intervención, consideradas por el Gobierno, en relación con la gestión del agua de lastre.

- Mejora de la Base de Información para la Toma de Decisiones

El Gobierno requiere de mayor información con la finalidad de implementar efectivamente estas políticas y para revisar y mejorar las políticas de forma continuada. En particular, es necesario adquirir mayor información sobre:

- La condición del medio marino dentro y cercano a los puertos, en particular, detectar las especies invasoras que ya se han establecido en tales ambientes.
- Las prácticas de tomas y descarga de agua de lastre en las aguas bajo jurisdicción panameña y
- Las últimas tecnologías de gestión de agua de lastre y sedimentos así como las prácticas internacionalmente aceptadas.

Estudios de Línea Base Ambiental

META A.1:

Preparar estudios de línea base del ambiente marino de los mayores puertos de Panamá

No será posible evaluar la efectividad de cualquier programa de gestión de agua de lastre y sedimentos a menos que se conozca la condición del medio ambiente marino al comienzo del programa y particularmente, si existen especies invasoras establecidas en tales áreas. Estos estudios deben estar enfocados a los puertos que se encuentran en Panamá, Colón, Chiriquí y Bocas del Toro.

Establecimiento de Bases de Datos para el Apoyo a la Gestión de Agua de Lastre

META A.2

Recolectar datos de las cantidades de agua de lastre que es descargada en las aguas bajo jurisdicción panameña, donde se descarga y de donde proviene

El Gobierno intenta introducir una legislación que obligue a los capitanes de los buques de cualquier buque que entre a las aguas bajo jurisdicción panameña, notificar a las autoridades correspondientes de todo agua de lastre que pueda tener a bordo así como informar si descargará o no esta agua de lastre en aguas de Panamá. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) distribuirá, de forma efectiva, los formatos de reporte de agua de Lastre de la OMI a cada buque que toque puertos de Panamá y recolectará y procesará dicha información (que incluirá datos de la fuente, volumen, tratamiento, descarga de agua de lastre y sedimentos). Esta información será usada para informar a los responsables de la toma de decisiones sobre gestión de agua de lastre y para mejorar los procedimientos en cada uno de los puertos.

Identificación de Áreas en las cuales está Prohibido la Toma de Lastre y Descarga

META A.3

Identificar aquellas áreas en las cuales la toma de agua de lastre o la descarga de agua de lastre y sedimentos podría ser prohibida

Uno de los componentes de un sistema nacional de gestión de agua de lastre eficiente, será la demarcación de áreas marinas dentro de las cuales no se podrá tomar agua de lastre (por ejemplo cercano a desembocaduras de ríos, por el alto nivel de sedimentos y descargas de aguas servidas por el riesgo de una alta presencia de patógenos) y áreas en las cuales no se deberá descargar agua de lastre (por ejemplo cerca de factorías de acuicultura o donde exista altos riesgos de impactos negativos socio económicos y

ambientales). Se deberán desarrollar trabajos de investigación para identificar estas áreas antes de implantar las medidas de control adecuadas y necesarias.

- **Establecimiento de Programas de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos para los Puertos**

Internacionalmente las iniciativas auspiciadas por la OMI abordaron los aspectos de la gestión del agua de lastre principalmente con la perspectiva de los Estados de Abanderamiento y de las medidas a ejecutar a bordo de los buques. Esta perspectiva es muy válida para Panamá por ser el primer Estado de Abanderamiento del mundo y esto implica que sus buques pueden generar un impacto a nivel global. Pero de igual manera, Panamá tiene entre sus prioridades lo concerniente a la gestión de agua de lastre desde la perspectiva de Estado Ribereño y del Estado Rector del Puerto. Las condiciones de cada uno de sus mayores puertos varía considerablemente debido a que Panamá tiene costas tanto con el Caribe como con el Pacífico y con la finalidad de implementar estas políticas efectivamente será necesario tomar en consideración las diferentes circunstancias que prevalecen en cada puerto.

Esto será logrado, mediante la exigencia de que cada puerto mayor prepare y se les apruebe un Programa de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos que implementará estas políticas de la manera más adecuada a sus condiciones locales. El Programa de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de cada puerto deberá estar enfocado con un amplio rango de aspectos que incluirán prácticas adecuadas de gestión de agua de lastre y sedimentos (áreas de toma y descarga de lastre), el desarrollo y uso de facilidades de recepción (si fuese necesario), procedimientos de inspección, objetivos y planes de contingencia.

Programa Piloto de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en un Puerto

META B.1

Desarrollar un programa piloto de gestión de agua de lastre para los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro.

Desarrollar un programa piloto de gestión de agua de lastre para los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro con los auspicios del Programa GloBallast de la OMI

Desarrollo de los Programas de Gestión de Agua de Lastre para todos los Puertos Mayores de Panamá

META B.2

Las experiencias ganadas del desarrollo del programa piloto de gestión de agua de lastre de los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro serán usadas para desarrollar los Programas de Gestión de Agua de Lastre de los Puertos de Panamá y Colón.

Integración de los Aspectos de gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en el Diseño y Desarrollo de todos los Nuevos Puertos

META B.3

Asegurar que los aspectos de la gestión de agua de lastre y sedimentos, incluyendo cuando sea necesaria, la construcción de facilidades de recepción de agua de lastre y sedimentos o prestación de servicios, sean considerados en el diseño y construcción de nuevos puertos.

Esto se debería aplicar a cualquier instalación portuaria nueva en territorio de Panamá o en cualquier instalación en la cual el proyecto sea diseñado y/o desarrollado por empresas panameñas o en proyectos que haya intereses panameños.

Investigación para Determinar la Viabilidad de Desarrollar Programas de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos para Puertos Pesqueros y Buques Menores

META B.4

Realizar trabajos de investigación para evaluar la necesidad y factibilidad de establecer programas de gestión de agua de lastre para puertos pesqueros y buques menores

No existe suficiente información sobre los riesgos asociados con las prácticas relacionadas al agua de lastre y sedimentos en buques pesqueros y embarcaciones menores (yates) y es necesario realizar trabajos de investigación antes que se tomen futuras decisiones al respecto.

- **Integración de la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en el Marco Nacional de Bioseguridad**

El agua de lastre es sólo uno de los vectores por los cuales especies exóticas pueden entrar en el medio ambiente de Panamá y aplicar medidas estrictas de control sobre uno de los vectores es realmente inefectivo si otros vectores no son controlados adecuadamente. Por esta razón el Gobierno intenta dar un paso adelante hacia el establecimiento de una política comprensiva de bioseguridad para Panamá y de establecer los arreglos institucionales para asegurar que esta política pueda ser implementada de una manera integrada y económicamente aceptable. El Gobierno no está en estos momentos en posición de tomar una decisión apropiada sobre estos arreglos institucionales que serán requeridos, pero considerará el establecimiento de un Consejo Nacional (Consejo Nacional Intersectorial para la Bioseguridad) para asegurar un abordaje integrado de este aspecto.

Estas políticas para el agua de lastre y sedimentos se considerarán como la piedra fundacional para el desarrollo de este abordaje nacional de bioseguridad

Elevar el Perfil de la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos como un Asunto de Importancia Nacional

META C.1

Llamar la atención sobre los peligros que puede generar el agua de lastre y sedimentos a la bioseguridad de Panamá y a la importancia de atender a la bioseguridad de una forma integrada

En años recientes el Gobierno de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), inició a través del Programa GloBallast (FMAM/PNUD/OMI), un proceso de divulgar los aspectos de la gestión del agua de lastre y sedimentos. Esto incluyó la asistencia de personal de la AMP a cursos de capacitación en diversos países, así como coordinar reuniones sobre agua de lastre en Panamá promovidos por el RAC/REMPEITC-Caribe. De igual manera Panamá comenzó a participar directamente como país miembro en la segunda fase del Programa GloBallast (FMAM/PNUD/OMI), desarrollando una Fuerza de Tarea Nacional con la participación de diversos órganos del estado y organizaciones para comenzar un proceso de cooperación interinstitucional para crear las bases para la implementación de la gestión de agua de lastre y sedimentos y un marco legal regulador para esta actividad.

Así mismo se realizó un proceso de consultoría con asistencia de la OMI para la creación del marco legal nacional y es de interés del Gobierno que la gestión de agua de lastre y sedimentos sea parte de todo un abordaje nacional sobre bioseguridad.

META C.2

Iniciar una discusión nacional sobre el desarrollo de una estrategia nacional integrada de bioseguridad

Estas políticas intentan dar impulso a las discusiones necesarias relacionadas con el desarrollo de una estrategia nacional de bioseguridad. Como se ha explicado, está claro en estas políticas y con la finalidad de implementarlas de forma efectiva, requerirá del apoyo de una estrategia más amplia que atienda los otros vectores por los cuales los organismos invasores puedan entrar y establecerse dentro de Panamá.

Integración de los Aspectos de la gestión del Agua de Lastre y Sedimentos en las Políticas de Estado y Planes

META C.3

Asegurar que los aspectos de la gestión del agua de lastre y sedimentos sean introducidos en futuras políticas gubernamentales, planes y legislación

La publicación de esta política es el primer paso para asegurar que los aspectos de la gestión del agua de lastre y sedimentos sean considerados en el desarrollo e implementación en el logro de la Bioseguridad

Establecimiento de Mecanismos Financieros para Apoyar la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos

META C.4

Asegurar la existencia de mecanismos de financiamiento con capacidad financiera y mandato para apoyar la implementación de estas políticas, incluyendo las respuestas a la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) a través del Agua de Lastre y Sedimentos

La implementación de estas políticas de forma consistente y en todo el territorio de Panamá requerirá de fondos. Adicionalmente es esencial que las provisiones financieras estén a disposición para responder en casos de emergencias. Esto se podría lograr por medio del cobro de tasas a los buques o de cualquier otra forma legal que se estudie y se ponga en práctica.

Establecimiento de un Sistema de Inspección Efectiva

META C.5

Asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.

Actualmente los buques que tocan aguas jurisdiccionales de Panamá son abordados por diferentes inspectores u oficiales en cumplimiento de los diferentes mandatos legales. Esto podría incluir inspectores de la Autoridad Nacional de Salud, Autoridad Marítima de Panamá, Aduanas e Inmigración y Cuarentena. Para el caso de estas políticas se requerirá de un cuerpo de inspectores bien entrenados y organizados que puedan manejar una gran cantidad de aspectos simultáneamente mientras están inspeccionando los buques asegurando que las acciones correctivas sean aplicadas para aquellos que quebrantan la Ley.

META C.6

Establecer un programa de capacitación regular y actualizado para asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.

La capacitación es la base para que los funcionarios de los distintos entes gubernamentales e inspectores puedan cumplir con sus funciones de forma adecuada y eficiente. Esto deberá venir acompañado con la adquisición de las herramientas tecnológicas necesarias que faciliten sus funciones y la implantación del Convenio

- Medidas a Ejecutar a Bordo de los Buques

Cuando Panamá ratifique el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de Buques, asumirá una cantidad de obligaciones relacionados tanto con el control de los buques que naveguen bajo bandera panameña así como con los buques de bandera extranjera que tocan aguas jurisdiccionales de Panamá. Por ello Panamá requerirá:

- Tomar medidas efectivas para asegurar que los buques de bandera panameña cumplan con el Convenio (incluyendo que los buques sean inspeccionados regularmente con la finalidad de monitorear y verificar su cumplimiento);
- Emitir el Certificado de gestión de Agua de Lastre y Sedimentos
- Inspeccionar los buques de otros países que son parte del Convenio cuando toquen aguas jurisdiccionales de Panamá para asegurar el cumplimiento del Convenio;
- Establecer un marco legal que prohíba a los buques de bandera panameña incumplir las disposiciones del Convenio en cualquier parte del mundo y establecer penalidades que sean suficientemente severas para ser efectivas y disuasivas; y
- Actuar diligentemente para tomar acciones en contra de los que incumplen

Diálogo en Relación con la Implementación del Convenio

META D.1

Comenzar un diálogo con los propietarios de los buques de bandera panameña y otras partes interesadas y afectadas en relación a la mejor manera de implementar las disposiciones del Convenio cuando Panamá sea parte.

Esta meta deberá venir acompañado con la elaboración de un plan de cumplimiento de las normas del Convenio, consensuado con todos los actores públicos, privados y mixtos y con una transferencia de tecnología y conocimientos a todos los niveles, tanto para todo lo relacionado con los equipos a bordo de los buques como con lo relativo a las facilidades de recepción de agua de lastre y sedimentos de buques en los puertos, diques, astilleros, varaderos o instalaciones similares.

Implementación del Convenio una vez Ratificado por Panamá

META D.2

Crear el marco legal nacional necesario y establecer otros mecanismos para la implementación del Convenio de la forma más expedita una vez que Panamá sea parte del mismo

- **Aspectos Internacionales**

Apoyo al Proceso de Discusiones para Mejorar el Convenio en la OMI

META E.1

Panamá cree que todo convenio puede mejorarse y debe actualizarse en la medida que las tecnologías avanzan y que la industria marítima se enfrente a nuevos retos y crezca para satisfacer las necesidades de la humanidad. En la medida que los buques aumenten de tamaño, de la misma manera aumentan los problemas de transferencia de organismos por el lastre y sedimentos. De igual manera con el tiempo habrá más información disponible y se conocerán más detalles de los impactos de estas transferencias de organismos, lo cual posiblemente obligará a la revisión de ciertos aspectos del convenio.

- **Definición de las Bases Legales e Institucionales**

Definir las Bases Legales para la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos

META F.1

Establecer los parámetros necesarios para tomar la decisión de la forma más adecuada de establecer el marco legal adecuado para la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá

Para la implementación de la gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá, basado en la determinación de la conveniencia de la ratificación/adhesión del Convenio de Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, es necesario definir y formular el marco legal nacional para implantar el Convenio. Para formular una legislación nacional, se deben considerar. Para ello será esencial el desarrollo de una serie de pasos los cuales son:

- Inventario y análisis de la Legislación existente
- Tema Constitucional
- Determinación de la existencia de disposiciones normativas establecidas y mecanismos
- Examen de deficiencias
- Análisis de información
- Pasos al incorporar el Convenio de Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques en la legislación nacional
- Análisis de la naturaleza de la legislación propuesta
- Determinar si es necesario una ley principal o si la legislación auxiliar es suficiente
- Utilización o creación de reglamentos.

Definir las Bases Institucionales y sus Interrelaciones para la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos

META F.2

Efectuar el análisis adecuado de las necesidades y crear la adecuada estructura institucional con una clara definición de responsabilidades y una relación inter e intra institucional funcional y eficiente

Para la implementación efectiva de la gestión de Agua de Lastre y Sedimentos en Panamá, una vez finalizado el proceso de ratificación/adhesión del Convenio de Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, es imperioso definir los aspectos institucionales en cuanto a la definición del órgano rector y de las interrelaciones entre los distintos entes gubernamentales y privados vinculados al tema, basado en las funciones y responsabilidades establecidas en las leyes y Convenios. Es importante para estas políticas que estas interrelaciones y responsabilidades sean claramente definidas, evitando duplicaciones y vacíos, así como también es importante que estas interrelaciones sean dinámicas y transparentes.

IMPLEMENTACIÓN DE LAS POLÍTICAS

Con la finalidad de implementar efectivamente estas políticas, es esencial que las responsabilidades estén ubicadas y delimitadas claramente en todos los órganos estatales involucrados. Posiblemente sea necesario reestructurar el marco institucional para hacerlo más corto efectivo y eficiente desde una perspectiva de la gestión del agua de lastre y sedimentos.

- **Estructura Institucional Existente**

En la actualidad las siguientes Instituciones Gubernamentales e instituciones de apoyo son responsables por diferentes aspectos de la gestión del agua de lastre y sedimentos o por la protección del medio ambiente que podría ser afectado por la introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) por medio del agua de lastre y sedimentos de los buques.

AMP: Decreto Ley 7 del 1998

ACP: Constitución Política de Panamá Acuerdo 13 de 1999

ANAM: Ley 41 de 1998

ARAP: Ley 44 de 2006

SENAN

Administradores Portuarios

Universidades

Ministerio de Salud

Centros de Investigaciones

Empresas Privadas

Asociaciones Gremiales del Sector Marítimo-Portuario

Cualquier otro que se considere

- **Nuevos Ajustes Institucionales para la Implementación de estas Políticas**

Agencia Líder

La presencia de los organismos exóticos en el ambiente marino de Panamá es normalmente detectada inicialmente por aquellos que estudian el ambiente marino y sus impactos negativos que son generalmente (pero no siempre) impactos ambientales. La Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) tiene la responsabilidad sobre la protección del medio ambiente marino y de acuerdo a esto la ANAM debería liderar la formulación de estándares y procedimientos apropiados para la gestión de las especies exóticas.

Sin embargo, dado el amplio rango de instituciones del Estado que tienen intereses en este asunto, es claro que esto debe ser ejecutado de acuerdo a los principios de cooperación interinstitucional que está establecido en el marco legal de Panamá. Como estas políticas están enfocadas a la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) por ser el órgano del Estado con potestad legal sobre las actividades marítimas del país, debería estar a cargo de lo concerniente a la operativización de este tema, debiendo realizar la coordinación necesaria con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), con las autoridades gubernamentales con competencia en la materia, con los usuarios marítimos, instalaciones portuarias e industria pesquera, universidades, centros de investigación, particulares y público en general, entre otros.

Como la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) es la institución con mayor responsabilidad para asegurar que estas políticas sean implementadas, la AMP jugará un papel de suma importancia en:

- Recolectar información y coordinar los trabajos de investigación (Metas A)
- Supervisar y coordinar el establecimiento de los programas de gestión de agua de lastre y sedimentos por cada puerto mayor y el desarrollo de programas de gestión de agua de lastre y sedimentos para los puertos pesqueros (Metas B)
- Integrar estas políticas en las políticas nacionales de bioseguridad y participar en la creación de la respectiva legislación (Metas C)
- Supervisar y controlar los aspectos de la gestión del agua de lastre a bordo de los buques (Metas D)
- Participar en los asuntos internacionales relacionados con la gestión del agua de lastre y sedimentos (Metas E)
- Monitorear y revisar la efectividad de la implementación de estas políticas haciendo cambios y ajustes de forma concertada, cuando sea necesario

Inspecciones

La implementación de las disposiciones relacionadas a las obligaciones de los propietarios y administradores de los buques y de los administradores portuarios, requerirá de inspecciones regulares, las cuales son exigidas por el Convenio de Agua de Lastre y sedimentos. Los buques son generalmente inspeccionados por diversos organismos del Estado. Es responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), entre otras, lo relativo a conducir las inspecciones sobre gestión de agua de lastre de una forma coordinada con las demás instituciones, mientras los buques estén en puertos de Panamá. Estas inspecciones deben ser eficientes y con una utilización efectiva de

recursos, evitando generar retrasos innecesarios en las operaciones de los puertos y de los buques.

- **Nueva Legislación para Implementar estas Políticas**

Es de esperarse que la mayoría de las regulaciones para implementar estas políticas y del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (una vez que Panamá finalice el proceso de ratificación), será hecho bajo una nueva legislación específica para este tema. Sin embargo en lo concerniente a las regulaciones nuevas, los propietarios y capitanes de los buques que naveguen bajo bandera panameña deben:

- Mantener e implementar un plan de gestión de agua de lastre y sedimentos aprobado por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP)
- Tener a bordo y mantener actualizado el libro de registro de gestión de agua de lastre en el formato especificado
- Tener disponible a bordo, para la inspección, el certificado internacional de gestión de agua de lastre válido y el plan de gestión de agua de lastre y sedimentos aprobado por la autoridad marítima respectiva.
- Cumplir con los estándares establecidos para la gestión del agua de lastre y sedimentos y
- Designar un oficial a bordo de cada buque responsable de la gestión del agua de lastre con la finalidad de cumplir con los estándares y procedimientos, así como de registrarlos adecuadamente.

De igual manera, las regulaciones relativas a la gestión de agua de lastre y sedimentos, que serán desarrollados bajo la nueva legislación nacional, también tendrá que ver con el agua de lastre y los sedimentos una vez que sean descargados del buque, por lo tanto estas regulaciones también deberán incluir:

- La designación de áreas dentro de las cuales no se deberá descargar el agua de lastre (por ejemplo áreas ambientalmente muy sensibles o de alto valor)
- La designación de áreas dentro de las cuales no se deberá tomar agua de lastre (por ejemplo desembocaduras de ríos o descargas de aguas servidas por la presencia de altos niveles de sedimentos o patógenos, respectivamente)
- Establecer un sistema de notificación para informar a los navegantes de las variaciones de las zonas designadas o de la creación de nuevas zonas, tomando en consideración la variación anual de los riesgos y también la presencia de otros riesgos (por ejemplo mareas rojas)

- Imponer la obligación a los puertos, diques, astilleros y varaderos el desarrollo e implementación de Programas y/o Planes de gestión de agua de lastre y sedimentos y planes de contingencia.
- Creación de un sistema nacional de gestión de agua de lastre y sedimentos
- Establecer estructuras y mecanismos para responder a las contingencias por la invasión de organismos acuáticos dañinos y patógenos (OAPAP)
- Otras disposiciones que sean necesarias y concertadas

- **Implicaciones Financieras y Mecanismos**

Con la finalidad de manejar situaciones de emergencia causadas por las invasiones de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) a través del agua de lastres y sedimentos, será necesario tener una fuente de financiamiento que pueda ser usado de manera eficaz e inmediata. Será necesario analizar y establecer un mecanismo adecuado para crear una especie de fondo y las formas de ingresar recursos en él.

Con la finalidad de mantener en efecto el principio de “el que contamina, paga”, es apropiado que parte de los costos que involucren la administración e implementación del programa nacional y/o sistema nacional de gestión de agua de lastre y sedimentos, sean recuperados por parte de los usuarios de los puertos. Es deseable plantear mecanismos financieros que promuevan la reducción del riesgo. En concordancia con lo expuesto, el Gobierno analizará la factibilidad y efectividad de:

- Introducir una tasa a aquellos buques que toquen aguas jurisdiccionales;
- Introducir un tarifa por el servicio de descarga de agua de lastre; o
- Reducir las tasas portuarias u otros cargos a aquellos buques que tengan tecnologías apropiadas para la gestión de agua de lastre y por lo tanto procedimientos de gestión de agua de lastre acordados

MONITOREO Y REVISIÓN

Para que estas políticas sean efectivas deben revisadas y mejoradas en el tiempo, es necesario que exista la forma de evaluar su aplicación y efectividad sobre los mecanismos de control que introducen y, si es posible, verificar si las medidas contribuyen a lograr la bioseguridad marina.

Posiblemente sea muy difícil evaluar, de forma continua, los efectos positivos de estas políticas en lograr la bioseguridad, ya que si son efectivas la composición biológica de nuestro ecosistema marino no presentará cambios. La única retroalimentación que tendremos será si las políticas fallan, son inadecuadamente implementadas o se han liberado organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) por medio del agua de lastre y sedimentos. La principal forma de evaluar esto es mantener actualizadas las líneas base ambientales y registrar los incidentes con organismos foráneos nuevos (por ejemplo afloramientos de algas) por parte de las entidades correspondientes.

Uno de los propósitos de estas políticas es reducir el riesgo de la introducción accidental de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) a través del agua de lastre y sedimentos. Esto también es difícil de medir, posiblemente podremos hacer conclusiones general sobre algunas tendencias, una vez que se tenga suficiente información sobre las prácticas normales de gestión de agua de lastre. Por ejemplo, una reducción del agua de lastre descargada en aguas costeras de Panamá podría sugerir una reducción del riesgo).

A efectos prácticos, la mayoría de las actividades de monitoreo estarán enfocados en determinar el grado de cumplimiento de la Ley, la frecuencia y efectividad de las inspecciones y la subsecuente efectividad de las acciones de cumplimiento. Se deben llevar registro de las inspecciones con la visión de determinar el no cumplimiento y cada programa de gestión de agua de lastre y sedimentos de los puertos requerirá incorporar metas específicas con los cuales se podrá evaluar su desempeño de forma objetiva.

ANEXO 3:

Enunciado de la Política de Gestión de Agua de Lastre (Versión desarrollada por el grupo de trabajo)

POLITICA DE GESTION DE AGUA DE LASTRE

Panamá, 21 de diciembre 2011

La Autoridad Marítima de Panamá, en conjunto con las instituciones responsables de la Estrategia Marítima Nacional de Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos tiene la responsabilidad como entidad rectora de integrar en la normativa nacional y hacer cumplir los lineamientos establecidos en el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos, 2004 con el objetivo primordial de prevenir o evitar, reducir, controlar y eliminar la transferencia accidental y/o el establecimiento de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en las aguas bajo jurisdicción de la República de Panamá, a través de las aguas de lastre y sedimentos de los buques y de igual forma poder lograr la Bioseguridad, por medio de Políticas Estatales y el Cumplimiento de las Normas Nacionales e Internacionales ratificadas por Panamá, mediante controles ambientalmente aceptables, de implementación razonable y tomando en consideración los impactos potenciales al comercio, estableciendo zonas de carga y descarga de lastre a través de estudios y creación de base de datos que incorporen líneas de base del ambiente marino portuario, desarrollando y ejecutando programas de Gestión de Aguas de Lastre y Sedimentos en los puertos, diques, varaderos y astilleros nacionales y la creación de Planes de contingencias basados en análisis de riesgos de forma tal que en su conjunto estos controles establecidos cumplan el objetivo primordial del Convenios y manteniendo siempre en cuenta la seguridad del buque y/o sus tripulantes.

Para el logro de lo antes mencionado es necesario implementar las mejores tecnologías adecuadas a bordo de nuestra flota, mantener un canal de comunicación con nuestros armadores/operadores, capitanes, proveedores de servicios y partes interesadas, incrementar y capacitar el Recurso Humano Interno, establecer nuevas directrices durante la inspecciones de bandera y Estado rector de Puerto, en aras de establecer, implementar y monitorear los controles previos y posteriores adoptados que faciliten la Gestión de cumplimiento del Convenio.

ANEXO 4:

Documento “Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

ESTRATEGIA NACIONAL DE PANAMÁ PARA LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE LA INTRODUCCIÓN DE ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES Y AGENTES PATÓGENOS EN EL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

INTRODUCCIÓN

Más del noventa por ciento (90%) de los bienes y productos básicos son movilizados por vía marítima, haciendo del transporte marítimo un medio esencial para la economía mundial.

La ubicación estratégica de la República de Panamá, y la existencia del Canal Interoceánico, convierten al país en una región activa para el desarrollo mundial y en un importante centro para la navegación comercial. A través del Canal de Panamá navegan más de catorce mil (14.000) buques al año, y está previsto que este número se incrementará en los próximos años con la expansión actual del Canal, así como el aumento en las dimensiones de los buques y por ende el volumen de agua de lastre transportada a bordo de los mismos.

Con el objetivo de mantener una estabilidad óptima y garantizar la integridad estructural para operar de manera segura, especialmente cuando los buques navegan totalmente o parcialmente sin carga, se requiere llevar lastre. En la medida en que se ha mejorado la eficiencia del transporte marítimo, y que nuevas tecnologías se hicieran disponibles, el lastre sólido fue gradualmente reemplazado por agua a fin de asegurar estas funciones de mantener la estabilidad de los buques.

Se estima que aproximadamente diez millones (10.000.000) de toneladas de agua de lastre se transfieren anualmente en el ámbito mundial, y aproximadamente el mismo volumen a nivel doméstico. Pese a que actualmente el cambio del lastre sólido al agua de lastre ha facilitado el comercio internacional, ha propiciado que algunas especies acuáticas traspasen las barreras naturales, ayudándolas a ser introducidas, dispersarse y en ocasiones a establecerse en ambientes que no debían alcanzar.

Es importante mencionar que diariamente, según un estimado de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (International Union for Conservation of Nature - IUCN) más de siete mil (7.000) especies diferentes son transportadas en los buques, junto con el agua de lastre. El tema de las especies invasoras acuáticas (EIA), incluyendo la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs) por sus siglas en inglés) por el agua de lastre y los sedimentos de los buques, ha sido identificado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en conjunto con otras organizaciones internacionales, como una de las mayores amenazas para la biodiversidad marina y los ecosistemas mundialmente, junto con las fuentes terrestres de contaminación, proveniente de los buques, la pérdida de hábitat de los diversos

especímenes y la sobre pesca, lo que se traduce en una amenaza significativa para las economías costeras e incluso para la salud pública.

Se considera que los efectos económicos mundiales de las bio-invasiones marinas, incluyendo la interrupción de la pesca, la contaminación de industrias e infraestructuras costeras y la interferencia con servicios humanos, sobrepasan las decenas de miles de millones de dólares cada año. Se espera también que estos impactos vayan a aumentar en los próximos años.

A diferencia de los derrames de petróleo, hay una cierta latencia antes de percibir la presencia y los efectos de una especie acuática invasora. Nuevamente comparando con los derrames de petróleo, este tipo de contaminación es por lo general irreversible; ya una vez establecida una especie invasora marina en un nuevo ambiente, es prácticamente imposible controlarla o erradicarla.

La globalización de la economía mundial y el comercio asociado siguen progresando, basados principalmente en el transporte marítimo, lo que podría aumentar la tasa de transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

Panamá es particularmente vulnerable a este problema, a medida que se crean nuevos mercados, puertos, rutas de navegación y primordialmente por la existencia del Canal.

La existencia de canales artificiales, representan una importante vía para la introducción de especies exóticas y el Canal de Panamá provee la oportunidad para que la biota del Atlántico y del Pacífico se mezcle. Por otro lado, el agua dulce tomada del lago adyacente y usado para trasladar los buques se comporta como una barrera fisiológica para muchos organismos que podría desplazarse pasivamente de un lado al otro del Istmo panameño. Esto no sería el caso para la biota que está dentro de los tanques de lastre o adheridos a los cascos de los buques considerando en este caso, el corto tiempo del tránsito interoceánico, la mortalidad a bordo de la biota es significativamente baja, resultando en una alta tasa de transferencia e invasión;

Desde el punto de vista regional, tanto del Caribe como del Pacífico, muchos Estados dependen en gran parte del transporte marítimo para importar los bienes necesarios de consumo cotidiano. A través de sus puertos, importan y, la existencia del Canal Interoceánico, convierten al país en una región activa para el desarrollo exportan productos a granel y petróleo entre otros, Una gran cantidad de agua de lastre es así transferida en las regiones y por lo tanto el medio marino está expuesto a la llegada de potenciales Especies Invasivas Acuáticas diariamente.

El riesgo de bio-invasiones marinas y sus posibles consecuencias a largo plazo sobre los ecosistemas y la biodiversidad, en la salud humana y en la economía, son alarmantes por lo cual la Región del Gran Caribe fue así designada como una de las regiones de alta prioridad durante el diseño de la segunda fase del Global Ballast Water Management Programme (GloBallast), el cual constituye un programa en conjunto entre el Fondo para

el Medio Ambiente Mundial (FMAM), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la OMI.

Entre las consecuencias de estas bio-invasiones se podrían incluir:

Cambios en los ecosistemas: La composición original de las especies y/o los procesos ecológicos podrían ser alterados

Impactos económicos: Las pesquerías, el turismo, las industrias costeras, y otros tipos de actividades comerciales y recursos podrían ser perturbados por la(s) especie(s) invasora(s), dando como resultado en pérdidas de ingresos y/o gastos de manejo necesarios para el control de la(s) especie(s).

Impactos sobre la salud pública: Las personas podrían enfermarse, hasta morir, por el consumo, o la exposición directa a, organismos tóxicos y agentes patógenos introducidos a través del agua de lastre proveniente de buques.

En respuesta a esta amenaza acuática, los Estados Miembros de la OMI adoptaron, en el año 2004, el Convenio Internacional para el Control y la Gestión de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, que establece un nuevo régimen jurídico internacional para hacer frente a este riesgo.

En su artículo 13, dicho Convenio requiere que las Partes con intereses comunes protejan el medio marino, la salud humana, los bienes y recursos en un área geográfica determinada. También solicita la prestación de asistencia técnica para la capacitación del personal, el inicio de investigación científica y técnica conjunta y el desarrollo de programas conjuntos y la realización de acciones encaminadas a la aplicación efectiva del instrumento.

El fortalecimiento de la capacidad nacional y el fomento de la cooperación regional para la aplicación efectiva del Convenio sobre el Agua de Lastre son fundamentales para gestionar con éxito la problemática de los organismos acuáticos dañinos y patógenos.

Basado en estas premisas, en las obligaciones del Convenio de Agua de Lastre y siendo Panamá miembro del Programa GloBallast, se decidió dar inicio y desarrollar un conjunto de medidas enfocadas al desarrollo de un marco legal nacional y de una **Estrategia Nacional para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques**.

Es importante mencionar que esta estrategia estará enmarcada dentro de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, presentada en la Decimocuarta Reunión Intergubernamental sobre el Plan de Acción para el Programa Ambiental del Caribe y Decimoprimera Reunión de las Partes Contratantes al Convenio para la Protección y el Desarrollo del Medio

Marino de la Región del Gran Caribe, efectuadas en Montego Bay, Jamaica entre el 6 y el 9 de Octubre del 2010 (UNEP(DEPI)/CAR WG 32/REF.5/Rev.1).

Considerando que las fronteras marítimas no son compartimentos estancos y tomando en consideración la existencia de la Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana desarrollada por Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) presentada al Sistema de Integración Centroamericano (SICA) y su Grupo Técnico, del cual Panamá es parte, y aprobada por la Cumbre de Presidentes Centroamericanos de manera que sirva de instrumento para la implementación de estrategias comunes en el subsector marítimo.

Esta Estrategia Marítima Portuaria Regional Centroamericana de la COCATRAM establece en el literal h) "Prevenir la propagación de organismos extraños en el agua de lastre". Este literal se ubica en el objetivo general "Asegurar la protección, preservación, conservación y explotación sostenible de las zonas costeras, espacios marítimos y recursos del mar" del Título X "LOS ESPACIOS MARINOS Y COSTEROS" a) Objetivo General.

ANTECEDENTES

La dispersión de los OAPAPs es un fenómeno mundial y la escala de los impactos de ellas pueden variar desde el ámbito local, hasta aquellos que traspasan las fronteras de los países. Por lo tanto, es necesario que este problema sea abordado a través del establecimiento e implementación de medidas nacionales adecuadas, las cuales deberán ser coherentes y coordinadas a escala regional y mundial.

No obstante lo expuesto, es evidente que el progreso en el manejo de los OAPAPs en el ambiente marino en general, varía mucho entre los países. A pesar de que existe una tendencia general hacia mejorar el marco normativo y de aplicación para la prevención, control y mitigación de los impactos de los OAPAPs, todavía queda mucho por hacer tanto a nivel nacional e internacional.

Es de consenso mundial que los OAPAPs provenientes de aguas de lastre de los buques representan una de las principales amenazas a la biodiversidad con evidentes daños tanto en los ecosistemas insulares, continentales, terrestres y acuáticos, con principal énfasis en los ecosistemas más sensibles tales como las islas, debido a la predominancia de altas tasas de endemismo, asociado a una baja adaptabilidad a los efectos nocivos que inducen las especies exóticas. Dada esta situación crítica, es una prioridad establecer medidas de prevención, mitigación, control o erradicación sobre ellas.

El Convenio sobre Diversidad Biológica (1992) y su acuerdo VI/23, reconoce que las especies exóticas invasoras representan una de las principales amenazas a la diversidad biológica, especialmente en los ecosistemas insulares, y que los riesgos derivados de ellas pueden aumentar debido al incremento del comercio mundial, el transporte, el turismo y el cambio climático. El Convenio establece como objetivo primordial la

conservación de la diversidad biológica, la utilización sustentable de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.

Este Convenio brinda la base legal compartida y principal para la Estrategia Regional para la Biodiversidad. El artículo 8: Conservación in situ, literal h, contempla expresamente el caso de las Especies Exóticas Invasoras: “Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda, impedirá que se introduzcan, controlará o erradicará las Especies Exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitat o especies”.

Las condiciones similares en el hábitat acuático entre diferentes partes del mundo, hacen que distintas zonas puedan ser pobladas por especies afines de animales, peces, algas y microorganismos, ya que, la profundidad, la salinidad y la temperatura pueden presentar un régimen en cierto país, lo que podría ser muy similar al que se encuentra a lo largo de la costa de otro estado, sin embargo, la biota endémica podría asemejarse muy poco a las especies nuevas que ingresan.

Esta diferencia se debe a la presencia de “barreras ecológicas”, que incluyen por ejemplo grandes masas de tierra, grandes cuerpos de agua de diferente temperatura o salinidad y las corrientes oceánicas, la presencia de estas barreras hace que las áreas hayan evolucionado con un aislamiento entre sí, estableciendo diferentes ecosistemas y especies en ellas. Es conveniente resaltar que las especies tienden naturalmente a dispersarse, mediante un lento proceso, en gran parte debido a estas barreras que se presentan.

Dichas barreras ecológicas están siendo hoy en día destruidas por las actividades de la navegación marítima entre otros factores, los cuales permiten que ciertos organismos sean transportados más allá de sus fronteras naturales hacia nuevas áreas, donde pueden encontrar condiciones ambientales favorables para comenzar a establecerse.

El aumento en los volúmenes del tráfico marítimo de buques, así como la frecuencia de sus viajes, además de la existencia de canales, el incremento de la velocidad de los buques que disminuyen los tiempos de su travesía y el incremento del tamaño de los buques y de su capacidad de carga de lastre de los buques, aumentan el riesgo de que las especies sean removidas y transportadas hacia nuevas aguas, y a su vez, se incrementa el riesgo de que sobrevivan y se incorporen en un nuevo hábitat acuático.

Además, los ecosistemas afectados que no están en equilibrio, como resultado de la degradación o la sobreexplotación, pueden ser más susceptibles a invasiones biológicas externas.

Aunque la mayoría de las especies introducidas no han evidenciado cambios notables en la diversidad de los ecosistemas locales y la productividad de estos, algunas especies introducidas bajo condiciones adecuadas, en ausencia de controles naturales como son los depredadores, parásitos o enfermedades y sin el control humano, pueden llegar a

cambiar drásticamente el ecosistema y constituyen los denominados organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (OAPAPs).

Debido a que es poco probable que una especie introducida sea sometida a los mismos controles naturales de su zona de origen para que conserve el número de su población en un estado de equilibrio ecológico en su nueva área de distribución natural, sino que tiende a aumentar rápidamente, hasta el punto que puede hacerse cargo de su nuevo entorno, a menudo en detrimento de la biodiversidad endémica y los medios de vida humanos.

Este problema de los OAPAPs en Panamá ha sido tratado y estudiado desde no hace mucho tiempo, cobrando mayor importancia hoy en día, dada la importancia que ello tiene para mantener y proteger nuestras aguas libres de la introducción de especies foráneas que afecten los cuerpos de agua nacionales.

Actualmente, existe la necesidad de desarrollar un sistema de monitoreo regional uniforme en conjunto con los países que participan en el Proyecto GloBallast en Latinoamérica, es decir, los que integran la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS) y los que integran la Región del Gran Caribe, mediante la adopción de protocolos unificados que fortalezcan la gestión y control de aguas de lastre, lo que permite agilizar la toma de decisiones y validar el procedimiento de toma de muestras. La finalidad es tener un sistema de alerta temprana para reducir el riesgo de bio-invasiones durante la inspección y fiscalización.

Se ha presentado una propuesta de reglamentación para exigir a los buques que entren en las regiones:

- Deslastar o cambiar el agua de lastre, antes del ingreso a dicha vía de navegación y a la zona de prohibición de acciones de contaminantes situada frente a la zona límite exterior (200 millas náuticas, 50 millas náuticas o lo que determine cada país).
- Retener a bordo el agua de lastre, hasta que se encuentren, fuera de la cuenca de los ríos y de la zona de prohibición de acciones contaminantes situada frente a su límite exterior. Los capitanes de los buques dejarán constancia en su libro de registro de agua de lastre.

Objetivos del Plan de Acción Estratégico Regional (PAE) de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe

Los objetivos generales de este PAE regional son:

- Proporcionar un marco regional referencial para las actividades que deben desarrollarse e implementarse en la Región del Gran Caribe, a fin de prevenir, mitigar y reducir al mínimo la transferencia de Especies Invasivas Acuáticas por el agua de lastre, de conformidad con el Convenio de Agua de Lastre y programas pertinentes, tales como el proyecto FMAM / PNUD / OMI Asociaciones GloBallast (GBP por sus siglas en inglés);
- Fomentar y mejorar la cooperación y la capacidad regional para la protección y conservación del medio marino en la Región del Gran Caribe mediante los órganos regionales existentes; y,
- Promover la adhesión al Convenio sobre el Agua de Lastre por los Estados Miembros de la OMI y facilitar su implementación armonizada en la región.

Los objetivos específicos de esta propuesta de PAE son:

- Apoyar y garantizar una coordinación eficaz de las actividades relacionadas con la gestión del agua de lastre, a través del establecimiento de un marco institucional adecuado;
- Aumentar la conciencia sobre los peligros potenciales asociados con la transferencia de Especies Invasivas Acuáticas, especialmente a través del agua de lastre;
- Crear capacidad y proporcionar la capacitación para abordar los temas de gestión del agua de lastre (GAL) a nivel regional y nacional;
- Desarrollar e implementar programas específicos a los niveles regional y nacional para identificar las zonas sensibles y las actividades que podrían ser amenazadas por bio-invasiones marinas, y asegurar su protección;
- Facilitar, a nivel regional, la coordinación y la cooperación necesarias para el desarrollo de arreglos legales, políticos e institucionales a nivel nacional para abordar la problemática del agua de lastre, incluyendo la promoción de la adhesión al Convenio sobre Agua de Lastre;
- Desarrollar e implementar programas de vigilancia y ejecución del cumplimiento (CME para sus siglas en inglés) para garantizar la implementación exitosa del Convenio sobre Agua de Lastre;
- Fomentar la cooperación regional para garantizar la aplicación armonizada del régimen normalizado para la gestión y el control del agua de lastre; y,
- Identificar cualquier oportunidad que permita la auto-financiación de las actividades relacionadas con el agua de lastre para garantizar la implementación

sostenible de las obligaciones internacionales y la protección de los recursos costeros y marinos al nivel regional.

OBLIGACIONES INTERNACIONALES, REGIONALES Y NACIONALES

- **Acuerdos y Tratados**

El Proyecto Asociaciones GloBallast desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI), en conjunto con el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), consiste en un proyecto que brinda asistencia a los países en desarrollo para reducir la transferencia de organismos acuáticos dañinos y patógenos en el agua de lastre de las naves, mediante la implementación de las Directrices OMI en vista a la ratificación y posterior entrada en vigor del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del de Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004.

- **Convenios**

CONVENIO DE LONDRES “Convenio de Londres y sus anexos I, II y III”. Ley N° 18 promulgado del 23 de Octubre de 1975.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y sus anexos, adoptados el 10 de Diciembre de 1982, y el Acuerdo relativo a la Aplicación de la Parte XI de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”, de 10 de Diciembre de 1982, y su anexo, adoptados el 28 de Julio de 1994. Ley N° 38, promulgado 4 de Junio de 1996.

CONVENIO SOBRE LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA, adoptado el 5 de Junio de 1992 en Río de Janeiro, República Federativa de Brasil. Ley N° 2, promulgada con fecha 2 de Enero de 1995.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA EL CONTROL Y MANEJO DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS (BWM, 2004). Aprobación: 13 de Febrero de 2004. En proceso de ratificación por parte de Panamá.

IMPACTOS AMBIENTALES DE LOS OAPAPs

- **Impactos Ambientales**

Los impactos ambientales más relevantes de los OAPAPs transportados por medio del agua de lastre de los buques, incluyen la pérdida de la biodiversidad debido a la depredación y competencia con las especies endémicas, la disminución de la

disponibilidad de hábitat para estas especies, exceso de crecimiento, introducción de parásitos y enfermedades, así como su hibridación causando dilución genética. Por ejemplo, el mejillón del Mediterráneo (*Mytilus galloprovincialis*) se dispersa en el agua de lastre y los cascos de los buques y actualmente se ha establecido en las regiones templadas de todo el mundo. Ha desplazado a varias especies endémicas de Mejillones Sudafricanos y hay hibridación con sus parientes cercanos de la costa oeste de E.E.U.U. (Tamelander et al., 2010).

Panamá es esencialmente un país costero, el mar y sus recursos están entre los sectores más importantes y casi la mitad de los bienes comercializados en el mundo son transportados por buques a través del Canal de Panamá, aumentando el riesgo de introducir especies no nativas mediante las aguas de lastre o las incrustaciones adheridas al casco de las embarcaciones.

Algunos ejemplos emblemáticos se enumeran a continuación:

- El mejillón zebra (*Dreissena polymorpha*), originario de Europa, que se estableció en los Grandes Lagos y que actualmente ha invadido 40% de los ríos americanos, desde el norte hasta el sur, en ambas costas de los Estados Unidos (Gauthier y Steel 1996). En 2008 se detectó su presencia en California y se encuentra en la zona fronteriza con México.
- El ctenóforo (*Mnemiopsis leidyi*), especie endémica del Atlántico Norte americano, fue encontrado en Europa por vez primera en 1982, en el Mar Negro, de donde se extendió al mar Azov en 1988, al mar Egeo en 1990, al mar Marmara en 1992 y, en 1999 ya había alcanzado los mares Mediterráneo y Caspio (Shiganova et al. 2001; Swedish Environmental Protection Agency 2005). Décadas después ya había causado la extinción de varios ctenóforos nativos (GESAMP 1997).
- La estrella de mar (*Asterias amurensis*), originaria de Japón e introducida en Australia, así como dinoflagelados tóxicos de los géneros *Alexandrium* y *Gymnodinium*, que afectaron severamente las pesquerías y la acuicultura (Hallegraeff y Bolch 1991).
- La macroalga (*Caulerpa taxifolia*), que se reproduce por fragmentación, es nativa de las costas y mares que rodean Hawai, donde no presenta ninguna tendencia invasiva. Fue introducida accidentalmente en el mar Mediterráneo y de ahí se transportó por medio de buques domésticos a parte de Europa. En 1987 se encontró una pequeña población a 3 km de Mónaco; en 1991 se reportó una superficie cubierta de 30 ha y en 1996 cubría ya cerca de 3 000 ha. Actualmente cubre millones de hectáreas en las costas de Francia, España, Italia y el mar Adriático y ha desplazado a las macroalgas nativas, limitando el hábitat para larvas de peces e invertebrados (Meinesz y Hesse 1991; Meinesz et al. 1993).

Ha quedado demostrado que el brote de infestaciones y enfermedades en el ambiente marino, puede causar un daño severo e irreparable a los ecosistemas nativos y perjudicar significativamente la economía nacional. El brote reciente de la anemia infecciosa del salmón en las salmoniculturas chilenas y la detección de la ostra del Pacífico en aguas chilenas en el sur de Chile, constituyen dos ejemplos dignos de atención (Andrade et al., 2010).

- **Impactos a la Salud Pública**

Las enfermedades ocasionadas por ingesta de recursos marinos, sólo en algunas oportunidades son severas y generalmente son de recuperación espontánea. Estos problemas de salud pública tienen el potencial de extenderse al resto del país, afectando a grandes grupos y comprometiendo la economía de actividades tales como la pesca y la acuicultura, además, que afectan a la imagen de la nación como exportador de alimentos de excelencia.

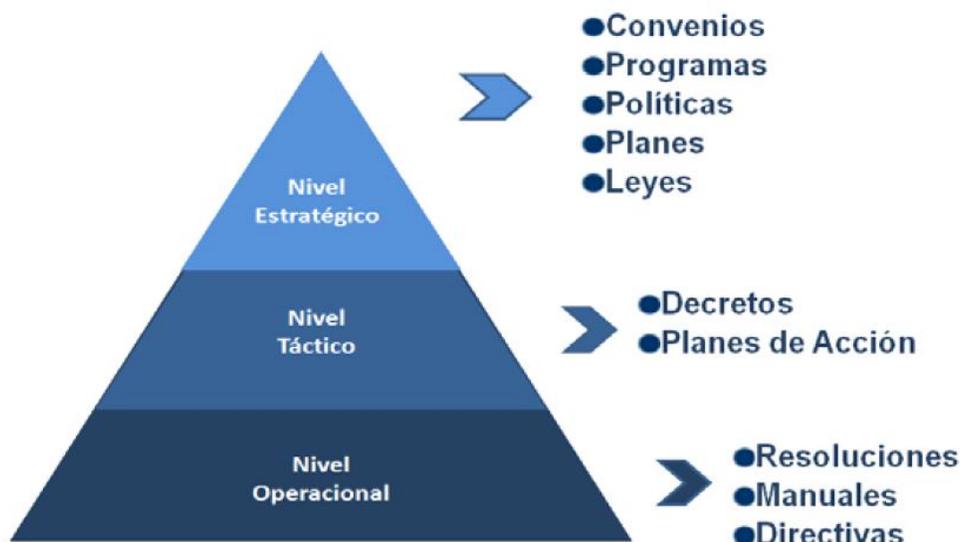
Uno de los casos más emblemáticos es la enfermedad del cólera (*Vibrio cholera*) que se transporta ampliamente a través del mundo en el agua de lastre de los buques. La introducción de una cepa de cólera en al agua de lastre proveniente desde el Asia se vio reflejado en una epidemia de ésta enfermedad que se observó en Perú en 1991 y que afectó a miles de personas, sobre lo cual en diversos países de Latinoamérica se debieron tomar medidas de prevención para los buques y sus aguas de lastre que recalaban en Perú y proseguían su viaje, para posteriormente arribar a otros puertos, debiendo estas ser sometidas a tomas de muestra y tratamiento.

PROPÓSITO DE LA ESTRATEGIA

El propósito de esta estrategia es minimizar el riesgo de la introducción en los cuerpos de agua de Panamá de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre de los buques que recalcan en puertos nacionales, o que navegan en nuestras aguas interiores y en el mar hasta las 50 millas náuticas medidas desde la costa, en los cuales se realizan operaciones de intercambio de agua de lastre de los tanques de las naves, lo que genera cambios en el funcionamiento del ecosistema acuático; impactos ambientales; impactos en la salud; impactos económicos; e impactos culturales, mientras no se impida el comercio y transporte marítimo, y tomando como base para ello, la gestión de las aguas de lastre de los buques sobre la base del BWC, 2004.

En síntesis, el objetivo prioritario de esta Estrategia Nacional es contribuir al control y la disminución del deterioro ambiental marino que causan los OAPAPs provenientes del agua de lastre y sedimentos de los buques, a través de la puesta en práctica de herramientas fundamentales siendo la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) el punto focal en la dirección de esta Estrategia en coordinación con las respectivas Autoridades competentes en otras materias.

Esta estrategia integra los niveles estratégicos, tácticos y operacionales de gestión del agua de lastre en Panamá, integrando y enlazando actividades que están definidas de acuerdo a lineamientos y disposiciones, tal como se puede observar en la siguiente figura:



PRINCIPIOS RECTORES DE LA ESTRATEGIA

Se adoptarán principios orientadores establecidos en el Convenio sobre Diversidad Biológica y en los objetivos del Plan de Acción Estratégico Regional (PAE) de la Estrategia Regional para Reducir al Mínimo la Transferencia de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos contenidos en el Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques de la Región del Gran Caribe, enfocados al control y contención de los OAPAPs.

Estos principios son los siguientes:

- **Enfoque precautelativo:** La incertidumbre científica acerca del riesgo que plantean para el ambiente marítimo y económico, los OAPAPs transportados a través de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, podrá ser motivo para que Panamá adopte medidas preventivas y de control en base a las directrices emanadas de la OMI, documentos y recomendaciones que emita en este sentido, que contribuyen a realizar actividades cónsonas con la preservación del ambiente.
- **Responsabilidades de Estado:** El Estado de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá reconoce el riesgo que puede plantear para otros Estados, si son la fuente de OAPAPs derivados de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, por lo cual adoptará medidas adecuadas para reducir al mínimo tal riesgo. Las actividades que pudieran constituir riesgos para otros Estados son:
 - La transferencia deliberada o involuntaria de OAPAP mediante el Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques a otro Estado y

- La introducción deliberada o involuntaria de OAPAP proveniente de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques en su propio Estado, si hay riesgo de que la especie o especies se propaguen hacia otro Estado y se convierta en invasora.
- **Investigación e Intercambio de información:** Panamá emprenderá las investigaciones que se estimen pertinentes, para elaborar una base de datos, de conocimiento público de los OAPAPs, procedentes de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques. Panamá, prestará apoyo en el intercambio de datos sobre los OAPAPs provenientes de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, para el Programa Mundial sobre Especies Invasoras.
- **Educación y conciencia pública:** El Estado panameño debe facilitar la educación y la sensibilización del público acerca de los riesgos de la introducción de especies exóticas y en este caso de los OAPAPs derivados Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques.
- **Prevención:** Panamá aplicará medidas de control de fronteras y de cuarentena para asegurarse que:
 - Las introducciones deliberadas a través de Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, estén sujetas a una autorización apropiada, y
 - Las introducciones involuntarias o no autorizadas de especies exóticas a través de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques se reduzcan al mínimo.
- **Cooperación:** La cooperación puede ser meramente interna (dentro del país) o entre dos o más países, tal como:
 - Cuando un Estado de origen está consciente de que está siendo exportada una especie que puede ser invasora en el Estado importador, el exportador debe proporcionar la información sobre la posible característica invasora de la especie en el Estado de importación,
 - Deberían prepararse acuerdos entre países para regular el comercio de determinadas especies exóticas, concentrándose en las especies invasoras particularmente dañinas.
- **Mitigación de impactos:** Una vez detectado el establecimiento de un OAPAPs, se adoptarán medidas de control, para mitigar sus efectos perjudiciales. Las técnicas a emplear deben ser de buena relación costo eficacia, no dañinas al ambiente, a las personas y a las actividades productivas.
- **Control:** Las medidas de control, serán entendidas como aquellas asociadas a reducir el tamaño de las poblaciones de una OAPAPs provenientes de las aguas

de lastre y sedimentos de los buques o el mantenimiento de la población a un nivel por debajo por el que se mantendría por sí misma. Un control eficaz dependerá frecuentemente de la gama de técnicas utilizadas.

- **Vigilancia y monitoreo:** Una vez detectada las áreas de riesgo de OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, se debe elaborar un plan de manejo y control de los OAPAPs y fiscalización del cumplimiento de la normativa vigente de acuerdo a las competencias.

MISIÓN Y VISIÓN DE LA ESTRATEGIA

Misión

Contribuir a la conservación de la biodiversidad y el bienestar humano mediante una Estrategia Nacional orientada a la prevención, la minimización y el control de los OAPAPs provenientes de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques en Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá como punto focal y quien coordinará con las demás entidades públicas y privadas que guarden relación con la materia dentro de sus competencias.

Visión

Para atender la problemática de los OAPAPs producto de las Aguas de Lastre y Sedimentos de los Buques, en el año 2016, Panamá contará con sistemas eficientes de prevención, alerta, de instrumentos tecnológicos y personal debidamente capacitado.

Para el año 2013 contará con un marco legal congruente y conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de estas especies.

Para el año 2014 estará implementando la Estrategia Nacional para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA

La estrategia se sustentará sobre diez (10) lineamientos que constituyen los objetivos estratégicos básicos, y que son los fundamentos de la gestión de los OAPAPs para evitar su introducción en las aguas bajo jurisdicción panameña mediante la gestión del agua de lastre de los buques, basado en el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004.

El establecimiento de objetivos, es fundamental para el desarrollo e implementación de un marco normativo y de gestión del agua de lastre. Estos son los que se proponen para orientar las decisiones sobre las acciones a adoptar mediante la siguiente priorización:

- **PREVENCIÓN:** Prevenir las introducciones de los OAPAPs intencionales y no intencionales;
- **LEGISLACIÓN Y NORMATIVIDAD:** El marco legal y normativo adecuado para atender los retos, vacíos, inconsistencias y debilidades que presentan las distintas vertientes de la problemática de los OAPAPs, además de promover la armonización de herramientas y la cooperación entre los diferentes sectores, entidades gubernamentales y niveles de gobierno.
- **DESARROLLO DE CAPACIDADES:** En el marco de esta estrategia, las actividades que se lleven a cabo deben estructurarse alrededor de la creación de capacidades científicas, técnicas, humanas e institucionales que fortalezcan las competencias del país en materia de OAPAPs
- **COORDINACIÓN:** Para llevar a cabo las acciones necesarias para atender los problemas causados por los OAPAPs de una manera eficiente, transparente y armónica es fundamental la colaboración y concurrencia de numerosos actores. En ese sentido, será necesario definir y establecer protocolos y acuerdos de coordinación y cooperación entre poderes, intergubernamental, interinstitucional y contar con la participación ciudadana bien informada.
- **DIVULGACIÓN Y COMUNICACIÓN:** Es esencial que dichas actividades se apoyen en información actualizada y confiable que permita entender el contexto de la problemática y que sea accesible para los diferentes usuarios.
- **CONOCIMIENTO E INFORMACIÓN:** La toma de decisiones y las acciones a realizar deben basarse en información científica de la más alta calidad. Por ello se deberán fortalecer los mecanismos de obtención, intercambio, manejo y acceso de información en el ámbito nacional, la investigación científica que genere conocimiento para un mejor entendimiento sobre las invasiones de los OAPAPs, los impactos que ocasionan y los procesos de restauración.
- **DETECCIÓN E IDENTIFICACIÓN:** Detectar e identificar nuevos OAPAPs antes de su ingreso en la frontera marítima en el mar hasta las 50 millas náuticas medidas desde la costa, y después de su entrada a nuestras aguas;
- **RESPUESTA EFICAZ Y EFICIENTE A LA DETECCIÓN DE NUEVOS OAPAPs:** La estrategia debe crear un sistema eficaz, eficiente y coordinado para responder rápidamente a la detección de nuevos OAPAPs proveniente de la gestión del agua de lastre de los buques, con la finalidad de evitar daños a la biodiversidad,

prevenir y controlar la dispersión de estas a otras áreas nacionales o internacionales;

- **CONTENCIÓN:** Establecer programas de contención y control de poblaciones de OAPAPs que minimicen o eliminen sus impactos negativos y favorezcan la restauración y conservación de los ecosistemas.
- **COOPERACIÓN REGIONAL:** Un aspecto clave de esta estrategia es el fortalecimiento de la coordinación regional entre los países miembros de la Región del Gran Caribe (RGC) y de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), con la finalidad de facilitar la armonización de la implementación de estrategias nacionales y regionales sobre la gestión de agua de lastre (GAL), de acuerdo con el Convenio Internacional sobre el Control y Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques del año 2004. La cooperación regional y el trabajo en equipo son también necesarios para el progreso continuo y conjunto de todos los Países/Estados/Territorios de la Región del Gran Caribe (RGC) y de la Comisión Permanente del Pacífico Sur (CPPS), comprometiéndose a difundir las lecciones aprendidas a nivel nacional durante implementación de un régimen para la GAL y estableciendo vínculos con otras regiones, con la finalidad de intercambiar conocimientos y experiencias en este tema.

Con este enfoque se establecerá una estrategia y un marco coordinado para la gestión del agua de lastre de los buques en la República de Panamá, con el propósito de que se minimice el riesgo de la introducción de los OAPAPs que puedan afectar al ser humano; a la economía y al ambiente marino.

Se considera que el Convenio de Agua de Lastre, 2004 y las Circulares de la OMI, así como el marco legal nacional y las resoluciones emitidas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) son las principales herramientas para prevenir e impedir el ingreso de los OAPAPs a las aguas nacionales. Asimismo, evitar la transferencia de OAPAPs entre áreas dentro de los límites nacionales, a otros océanos y aguas de otros Estados.

RESULTADOS ESPERADOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Crear un sistema coordinado y eficiente, que proteja a los ecosistemas acuáticos de Panamá mediante la prevención, detección y respuesta de los riesgos asociados con los OAPAPs provenientes en el agua de lastre de los buques mediante la ejecución del Plan de Gestión del Agua de Lastre de las Buques y otras medidas complementarias sobre la materia dispuestas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

- **Objetivos Institucionales**
 - Elaboración y mejoramiento de un marco legal adecuado para atender los retos, vacíos, inconsistencias y debilidades que presentan las distintas vertientes de la problemática de los OAPAPs, además de promover la

armonización de herramientas y la cooperación entre los diferentes sectores, entidades gubernamentales y niveles de gobierno.

- La Autoridad Marítima de Panamá y las Autoridades pertinentes son los responsables para adoptar las decisiones pertinentes y accionar con medidas estratégicas, operacionales y de control, sobre los OAPAPs que puedan provenir en el agua de lastre de los buques;
- La Autoridad Marítima de Panamá, presidirá y establecerá comisiones competentes en el ámbito nacional, para la coordinación y la toma de decisiones sobre gestión del agua de lastre de los buques y de los OAPAPs cuando sea necesario;
- Trabajar dentro de los Convenios y acuerdos internacionales existentes para desarrollar una estrategia de Panamá para los OAPAPs que sea compatible con estos;
- Establecer un mecanismo de coordinación con representantes de los servicios públicos, usuarios marítimos y público, a nivel regional, responsables por sus atribuciones de evitar las amenazas y riesgos asociados al agua de lastre y de las medidas sanitarias y preventivas que correspondan aplicar para prevenir el ingreso de los OAPAPs en el agua de lastre de los buques;
- Desarrollar una estrategia que esté basada en la ciencia y utilice los mejores conocimientos disponibles en nuestro país;
- Adoptar un enfoque de gestión adaptable que incorpore y mejore continuamente las políticas y prácticas de aprendizaje a partir de los resultados de los programas operativos;
- Cooperar en todos los niveles de gobierno, la industria y las organizaciones no gubernamentales en Panamá e internacionalmente;
- Involucrar al público y fomentar la administración del problema a escala nacional.

- **Objetivos Ambientales**

El liderazgo es un precursor de una coordinación eficaz que va más allá de los enfoques en aguas sectoriales y jurisdiccionales para responder a los nuevos OAPAPs y a las vías de invasión de manera decisiva.

La coordinación, los mecanismos de consulta y la información científica son importantes para garantizar una respuesta eficaz a las amenazas que van a producir cambios debido a la naturaleza del comercio mundial y del transporte marítimo. Estos mecanismos de coordinación son importantes a nivel gubernamental, servicios públicos, universidades,

usuarios marítimos, armadores y pesqueros, y público en general, en los cuales la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) debe tener una presencia y un liderazgo esencial.

- **Prevención:**

El análisis de riesgo proporciona apoyo técnico para la toma de decisiones en situaciones de incertidumbre (Suter II 2007).

El proceso de análisis de riesgo está dividido en: evaluación del riesgo, que estima la posibilidad de que ocurra un evento y la severidad del mismo, y manejo del riesgo, que identifica, evalúa, selecciona e implementa acciones para reducir el riesgo (Andersen et al. 2004). El análisis de riesgo a la biodiversidad por especies invasoras provenientes del agua de lastre, requiere la participación de un equipo interdisciplinario.

La disciplina de la ecología examina las características de las especies y las condiciones ambientales para determinar su potencial invasivo en un determinado ecosistema; la economía calcula las condiciones de transporte de estas especies y los costos de prevención, y la estadística provee metodologías que permiten realizar análisis rigurosos para obtener valores de probabilidades (Leung et al. 2002).

Existen diferentes metodologías de análisis de riesgo; algunas están dirigidas a grupos de organismos específicos, otras proveen lineamientos más generales y otras están orientadas a las rutas de introducción. Esto es importante ya que cada caso debe analizarse de manera individual y no olvidar que el escenario depende de la especie, ecosistema, ruta de introducción, frecuencia de introducción, época del año, daños potenciales, beneficios potenciales, entre otros.

Como regla general, los análisis de riesgo deben realizarse con datos científicos sólidos y con procesos transparentes y abiertos a escrutinio público para su evaluación. Las herramientas de valoración deben abordar, de manera independiente, cada uno de los pasos de la invasión incluyendo transporte, establecimiento, proliferación e impacto. Al hacer el análisis se debe reconocer que, dependiendo de las circunstancias de la introducción, la especie y el ecosistema pueden adquirir diferente peso en la estimación, aunque de modo general es posible calcular el riesgo asociado con grupos taxonómicos o tipos de ecosistemas. Adicionalmente, se tienen que plasmar el grado de incertidumbre y la calidad de los datos, además de la confiabilidad de su procedencia (Campbell y Kriesch 2003).

Los análisis de riesgo proporcionan la información necesaria a quienes toman las decisiones sobre los organismos que pueden ser introducidos y el posible impacto a las especies y los ecosistemas nativos. Dichas evaluaciones deben estar basadas en la mejor evidencia científica disponible, ser completas y estar explícitamente presentadas en el documento de evaluación (Griffin 2008). Considerando que los componentes en la definición de riesgo contemplan la probabilidad de ocurrencia de un evento adverso y la

magnitud de las consecuencias, los lineamientos para evaluarlo deben arrojar como resultado, la valoración de estos dos elementos.

En conclusión, serán base fundamental de esta Estrategia Nacional, la formulación de medidas preventivas para reducir las introducciones involuntarias de OAPAPs por agua de lastre y sedimentos de los buques.

La prevención de las introducciones perjudiciales de los OAPAPs antes de que ellas ocurran es el medio más eficaz para evitar o minimizar el riesgo. Esta prevención se fundamentará en estudios de análisis de riesgos basados en estas acciones:

- Análisis de las rutas de navegación nacionales e internacionales, estudio previo para determinar la potencialidad de que existan OAPAPs que afecten el ambiente acuático nacional y a la salud humana, para adoptar las respectivas medidas de resguardo con los buques que provengan de tales áreas o cercanas a ellas.
- Establecer a escala mundial las áreas en que existen OAPAPs comprobadas para adoptar medidas precautelativas internas con los buques que provengan de dichas latitudes. Un enfoque similar se puede utilizar para evitar la introducción de OAPAPs por las aguas de lastre de los buques en las aguas nacionales, mediante los límites asociados a las eco regiones.
- Realizar inspecciones acuciosas al arribo al primer puerto nacional para cada nave que recale a Panamá, desde el exterior o desde aguas nacionales con existencia probable o comprobada de OAPAPs.
- Crear un sistema de alerta con información en línea, por parte de los usuarios marítimos y cuya información se entregue a la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) por constituir el órgano rector de las actividades marítimas del país, como centro de vigilancia nacional, cuando existan antecedentes de posibles OAPAPs en las aguas de lastre de los buques, mediante procedimientos computacionales sistematizados y automatizados para procesar la información.
- Vigilancia: realizar la inspección previa de las fronteras marítimas y la interceptación de los OAPAPs mediante la coordinación con otros servicios públicos tales como Servicio Nacional de Aduanas, ANAM, ARAP, Autoridad de Pesca, ACP, entre otras. .

En relación con la introducción intencional, para desarrollo de cultivos, acuarios u otros fines, la prevención se centra en la aplicación del análisis y comunicación de riesgos, la gestión y a la aprobación previa mediante la normativa que rige a las introducciones propuestas.

Para la mejora de la prevención se requiere un modelo de evaluación de riesgos que integre los factores ambientales, económicos, sociales y culturales,

y las consideraciones sobre la salud humana, junto con un nuevo proceso coordinado de toma de decisiones por parte de las autoridades competentes.

- **Detección e Identificación:**

Detectar e identificar los OAPAPs antes de su ingreso en la frontera marítima de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) y posterior a su entrada. Cuando los OAPAPs eludan las medidas de prevención ingresando a Panamá, es esencial detectarlas e identificarlas cuanto antes o inmediatamente después que ellas se hayan establecido, para lo cual es necesario realizar vigilancia en sitios específicos y generales en torno a los puntos críticos de entrada, en las áreas protegidas, zonas vulnerables, los sitios probables de su ubicación y en especial en los centros de cultivos marinos, áreas de pesca o de extracción intensiva de recursos marinos y costeros.

Los esfuerzos de detección deben ser complementados por la capacidad de identificar a los nuevos invasores; para lo cual los conocimientos taxonómicos y la investigación taxonómica innovadora son esenciales para identificar correctamente a los invasores acuáticos, una vez que se detectan. Las acciones claves están enfocadas a:

- Determinar áreas de alto riesgo de especies acuáticas invasoras a nivel nacional. Posteriormente llevar a cabo actividades de vigilancia y muestreos de agua en dichas zonas geográficas.
- Establecer una red coordinada de supervisión pública para detectar e informar sobre los OAPAPs.
- Establecer una capacidad básica de diagnóstico y los conocimientos en taxonomía, para identificar con precisión los OAPAPs.

- **Respuesta Eficaz y Eficiente a la Detección de nuevos OAPAPs:**

Cuando los OAPAPs eluden las medidas de prevención e ingresen a Panamá, es esencial responder con rapidez antes de que se establezcan o propaguen y causen daños a la economía, al ambiente o a la sociedad.

Se requiere que la AMP coordine, a través de las autoridades competentes, las redes integradas gubernamentales de respuesta rápida, planes de contingencia y los fondos de emergencia necesarios para adoptar las medidas de cuarentena esenciales a fin de erradicar, contener o controlar a las especies invasoras inmediatamente después de su detección y antes de que se puedan establecer y dispersar.

Las acciones claves:

- Desarrollar sistemas y redes para una rápida toma de decisiones, la comunicación y la aplicación del plan de respuesta a emergencias.
- Desarrollar planes de contingencia y de respuesta a emergencias.

- Establecer un fondo de emergencia y asegurarse de que se puede acceder a este en el momento oportuno para responder rápidamente a las invasiones y a su detección.

- **Contención y Control:**

Los OAPAPs que se establezcan en Panamá deben ser gestionadas mediante su contención y medidas de control para minimizar sus impactos ambientales y económicos, evitando su propagación, en particular a través de los límites ecológicos acuáticos.

Las acciones claves son propias de la responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP):

- Evaluación de riesgos para priorizar e identificar las opciones para la gestión de las OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, de interés nacional.
- Desarrollar indicadores para monitorear los impactos de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y sedimentos de los buques.
- Desarrollar iniciativas de educación y difusión para generar apoyo a la contención y planes de control.
- Llevar a cabo investigaciones sobre la erradicación, contención y control de métodos y tecnologías enfocados prioritariamente a los OAPAPs.
- Desarrollar y mantener una base de datos nacional que contenga información sobre el control y gestión de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, la que se acceda fácilmente.

• **Objetivos Sociales o Económicos**

La introducción de los OAPAPs pueden causar diferentes formas de interferencias y daños a los recursos biológicos que mantienen una pesquería y acuicultura, alteraciones del turismo, daño en la infraestructura y los costos de tratamiento, limpieza o control.

Esta introducción de los OAPAPs puede derivar en la desaparición de poblaciones de especies endémicas utilizadas para la subsistencia de los habitantes del lugar, situación que ocurre en muchos sitios del borde costero nacional en que los pobladores extraen algas, mariscos y peces que son vitales para su subsistencia y en algunos casos constituyen su único ingreso o son la base para una pequeña industria familiar.

La introducción de los OAPAPs puede generar brotes epidémicos que pueden incrementar los problemas de salud pública y tienen el potencial de extenderse al resto del país o a la región, afectando a grandes grupos y comprometiendo la economía de actividades tales como la pesca y la acuicultura.

GESTIÓN DE LA INTRODUCCIÓN DE ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES Y AGENTES PATÓGENOS

- **Integración de la Gestión del agua de lastre de manera más amplia y consistente de los procesos de manejos de la zona marino costera y de los OAPAPs**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) debería coordinar con la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá en materias que involucren a ambas entidades, procurando lo siguiente:

Establecer áreas o sectores del ambiente acuático nacional en que se permita, se restrinja, o se prohíba absolutamente el lastre o deslastre de los tanques de los buques que operen en esos lugares o en sus cercanías para evitar los impactos ya señalados anteriormente sobre el borde costero o sus habitantes.

Si se permite deslastrar agua de los buques, fijar en los puertos o áreas autorizadas, los lugares en que ello puede efectuarse para que solo ese lugar sea un único lugar de fatiga o daño ambiental acuático controlado, por lo cual, para su designación deben hacerse los estudios pertinentes de forma similar a lo que se ha hecho con los lugares de depósito de restos de materias de dragados sólidos (Convenio de Londres, 1972).

Similar medida se debería adoptar para la carga de agua de lastre, evitando que ello se realice en lugares o áreas en donde existan OAPAPs y susceptibles de ser exportadas a otros países.

Todo lo anterior debería estar publicado en las Cartas de Navegación de Panamá, registrado en las cartas náuticas y difundido en las Avisos a los Navegantes, como asimismo en la página Web de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Facilitar la coordinación con otras autoridades, universidades y centros de investigación, empresas o privados que participen en la gestión de la zona marino costera para mantener una comunicación e información expedita sobre la gestión del agua de lastre que pueda ser de su interés o competencia para así tener una actuación conjunta y eficaz sobre esta materia.

- **Obligaciones Internacionales**

La cooperación internacional es esencial para la prevención, detección, respuesta y gestión a largo plazo para prevenir y combatir a los OAPAPs provenientes del agua de lastre de los buques, para lo cual es prioridad inmediata y fundamental la coordinación con países vecinos y otros países hacia y desde donde proviene el tráfico marítimo mercante, para intercambiar información sobre estas especies, las zonas marítimas en que estas se encuentran ubicadas y adoptar medidas preventivas para evitar su introducción. Además, se debe propiciar la coordinación internacional entre las

instituciones con competencia sobre los OAPAPs para potenciar los planes de mitigación, supresión, control, o contención.

Los resultados de la evaluación de la condición de invasividad para especies que ya estén presentes en el país ayudan a definir el potencial de impacto futuro, aun cuando las especies todavía no se comporten como invasoras, o bien para que aquellas especies que causen algún tipo de daño no sean exportadas a las aguas de otros países. Esa información es de gran importancia para aprovechar oportunidades de erradicación y emprender acciones de bajo costo mientras las poblaciones de las especies son pequeñas y de más fácil manejo.

- **Agencia o Departamento Responsable**

Para la coordinación, integración e implementación de la Estrategia de Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los buques y las medidas preventivas para la introducción de los OAPAPs en nuestros cuerpos de agua, se sugiere a las siguientes entidades responsables conforme a sus atribuciones legales:

- Dentro de sus competencias, la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) será el organismo encargado de regular lo relacionado a las Especies Exóticas Invasoras dentro de su jurisdicción, así como las otras entidades competentes como lo es el caso de la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá, en lo que respecta al cultivo de especies marinas y/o en ambientes controlados y se aclara que es la Autoridad Marítima de Panamá, quien regulara lo relacionado a la introducción de los OAPAPs, siempre que los mismos provengan de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.
- En el caso de la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) por ser el órgano del Estado con potestad legal sobre las actividades marítimas del país, se estima debe estar a cargo de lo concerniente a la operativización de este tema, debiendo realizar la coordinación necesaria con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), con las autoridades gubernamentales con competencia en la materia, con los usuarios marítimos, instalaciones portuarias e industria pesquera, universidades, centros de investigación, particulares y público en general.

Lo principal, es fortalecer los sistemas de análisis de riesgo para los OAPAPs, con respecto a criterios ambientales asociados a aspectos pre-frontera en los ecosistemas marinos..

Asimismo, se deberían generar instancias políticas para lograr coordinación institucional y financiamiento de un protocolo de emergencia para la erradicación temprana de los OAPAPs determinados como riesgos para la biodiversidad y los servicios ecosistémicos.

El Gobierno de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá, será responsable de autorizar o prohibir la introducción intencional de OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, para diferentes usos y de la entrega de la certificación de diversos proyectos nacionales y programas de inspección. El tema de los OAPAPs es un asunto transversal que requiere un compromiso para la coordinación y la cooperación entre la mayoría de los entes gubernamentales y el sector privado.

Además, participarían las Autoridades Locales del país con responsabilidad en la gestión, la contención y el control de los OAPAPs proveniente de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, establecidas en nuestros cuerpos de agua. Hay también una gama de actividades económicas que se encuentran bajo jurisdicción local que deben ser considerados en un nivel preventivo. Por último, existe una serie de ejemplos de éxito en la operación y en los esfuerzos de cooperación entre las entidades nacionales y locales con la empresa privada, para dar respuesta rápida a determinados problemas.

En algunos casos, la industria es una fuente de introducción de OAPAPs, así como también es un sector que puede sufrir de manera significativa el impacto de ellas. Pueden ser afectados tanto de forma directa como indirectamente, cuyos altos costos incurridos se traspasan a los consumidores en la forma de mayores precios de los bienes.

Las organizaciones no gubernamentales, son cada vez más necesarias en la acción del trabajo para gestionar los OAPAPs establecidos y para el desarrollo de la educación pública, las iniciativas de extensión para llegar a su público y prevenir nuevas introducciones.

Los investigadores y académicos podrían realizar estudios para mejorar la capacidad de predecir la invasión, comprender mejor los impactos que tendría, crear la gestión y las innovaciones tecnológicas para reducir los riesgos de los invasores.

El público en general es un participante esencial y un excelente aporte para hacer frente a la amenaza de las especies exóticas invasoras provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques y se puede obtener y ganar un gran apoyo de éste, con su participación estando consciente de cómo detectar y denunciar la aparición de los OAPAPs para prevenir su introducción y propagación.

Es así como organizaciones de aficionados y clubes de pesca, los deportistas náuticos y los estudiantes, pueden influir en sus miembros para que adopten prácticas que reduzcan la introducción de HAOP provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques

División de las Labores

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) en lo concerniente a la aplicación del Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (Convenio de Agua de Lastre, 2004), se estima debe ejecutar las medidas pertinentes

para la implementación de este Convenio y sus Directrices asociadas, en todo el territorio marítimo nacional.

Nueva Legislación y Requerimientos de Implementación

Si Panamá está en el proceso de ratificar el Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (Convenio de Agua de Lastre, 2004), debería en su implementación hacerlo también con otros convenios propiciados por la OMI, como es el caso del Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Anti incrustantes en los buques (AFS, 2001), del cual Panamá es parte, ambas normas internacionales son fundamentales para mantener la calidad de las aguas nacionales y por ende de las especies que habitan nuestros cuerpos de marinos. Para ello, se deberían desarrollar reglamentos, directivas, manuales y normas para implementar la aplicación de los convenios y estipulaciones técnicas, cuidando de que ellos sean concordantes con la legislación internacional sobre la materia, en especial con la CONVEMAR y con la normativa nacional existente, lo cual es vital para la consecuencia ambiental que se persigue.

De igual forma, se deberá analizar la necesidad de efectuar modificaciones a la normativa nacional asociada, además de contar con un reglamento o directiva que establezca un sistema de evaluación de la condición de invasividad de las especies exóticas acuáticas, de manera que permita a los tomadores de decisiones priorizar la gestión sobre aquellas OAPAPs con mayor potencial invasor e incluso diseñar planes de prevención de aquellas especies potencialmente invasoras.

A fin de lograr un tratamiento adecuado de las aguas de lastre en nuestro país, se debe analizar si es necesario modificar distintos cuerpos normativos nacionales. El Convenio sobre Diversidad Biológica y la CONVEMAR, ambos ratificados por Panamá, entregan el marco normativo general bajo el cual es posible adaptar la legislación nacional para incluir un tratamiento exhaustivo del problema generado por las aguas de lastre. Ello en virtud de que la CONVEMAR otorga un tratamiento amplio y una protección extensa al medio ambiente marino, amparándolo frente a todo tipo de contaminación. Además en el Convenio sobre Diversidad Biológica se considera el resguardo de las especies hidrobiológicas propias de cada ecosistema marino y se les protege de organismos extranjeros invasivos.

- **Evaluación y Monitoreo de los Puertos**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) por su estrecha vinculación en el cumplimiento de funciones de fiscalización y control, verificará la aplicación del Plan de Gestión y Agua de Lastre en todos los buques nacionales y extranjeros que operen en nuestros puertos y en nuestras aguas jurisdiccionales.

Se pretende que a futuro, todos los buques que ingresen en aguas bajo jurisdicción panameña, estén libres de OAPAPs o plagas introducidas por bio-incrustaciones. Para

ello los buques que han realizado viajes internacionales pueden demostrar mediante su registro o certificación del esquema de pinturas de carenas, que han sido tratados con un tipo efectivo de pintura anti incrustante.

GESTIÓN DE AGUA DE LASTRE

Cabe destacar presente que la industria naviera nacional ha sido bastante proactiva en la Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques, en la práctica gran parte de los buques en esta condición, tienen un Plan de Gestión de Aguas de Lastre y su Certificado extendido por la Autoridad Marítima de Panamá conforme a las normas del Convenio de Agua de Lastre, 2004 situación que visualiza la conveniencia de ratificar dicho Convenio Internacional.

- **Agencia o Departamento Responsable**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) es la dependencia gubernamental del Estado de Panamá responsable a nivel nacional del control y fiscalización de la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, en lo concerniente a la aplicación de las disposiciones nacionales e internacionales sobre esta materia, en todos los puertos habilitados del país, mar territorial y zona marítima contigua y en la ZEE hasta una distancia de 50 millas náuticas medidas desde la costa a partir de las líneas de base recta de nuestras cartas náuticas y en ríos y lagos navegables.

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) ejecutará las medidas correspondientes para la implementación de la normativa asociada a la gestión del agua de lastre en todo el territorio marítimo nacional, dentro de su competencias jurisdiccional, conforme a los lineamientos de las normas nacionales e internacionales sobre este tema y concordando en lo pertinente con lo dispuesto para las Especies Exóticas Invasoras acuáticas, reguladas por otras entidades gubernamentales.

En especial la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) controlará la aplicación del Plan de Gestión del Agua de Lastre en todos los buques nacionales y extranjeros que operen en nuestros puertos y en nuestras aguas jurisdiccionales, los cuales serán responsables de su obligado cumplimiento.

División de las Labores

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) delegará la ejecución de la aplicación de esta Estrategia Nacional de Aguas de Lastre para todos los buques nacionales y extranjeros que operen en nuestras aguas jurisdiccionales y de todas las tareas que de ella se derivan, en las distintas Direcciones Operativas que conforman la Autoridad Marítima de Panamá.

El control y supervisión superior de esta Estrategia Nacional de Aguas de Lastre será de responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Las distintas Direcciones Operativas de la Autoridad Marítima de Panamá, serán responsables de planificar, desarrollar, ejecutar y controlar todas las tareas operacionales y técnicas que deban ejecutarse a nivel nacional en todo lo concerniente a la Gestión del Agua de Lastre de los Buques y sus Sedimentos, como también las medidas pre/post fronteras de carácter preventivo que deban adoptarse para evitar la introducción de OAPAPs, provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

Las distintas Direcciones Operativas de la Autoridad Marítima de Panamá, serán las encargadas de coordinar los asuntos técnicos y medidas relacionadas con el manejo del agua de lastre y medidas preventivas para los OAPAPs, provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques, con las distintas entidades gubernamentales y sector privado involucrado

La distintas Direcciones Operativas de la Autoridad Marítima de Panamá, emitirán reglamentos y directivas técnicas y operacionales, respectivamente, sobre el Convenio de Aguas de Lastre para que sean cumplidas y ejecutadas por todos los buques nacionales y extranjeros que operen en el país, y dispondrá los instructivos para que la implementación y ejecución de la normativa y fiscalización de las medidas de gestión de las aguas de lastre y sus sedimentos, sean controladas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), es decir, Capitanías de Puerto, Administradores Portuarios, Diques y Astilleros y Clubes de Deportes Náuticos.

Nueva Legislación y Requerimientos de Implementación

Es primordial analizar la necesidad de modificar o adaptar la legislación relacionada a las especies exóticas invasoras pero si será necesario crear la legislación nacional relacionada al agua de lastre y sedimentos de los buques y con ello fortalecer la gestión de las aguas de lastre.

La implementación o modificación de la normativa, es un proceso complejo que debe hacerse en etapas, a fin de incluir todos los aspectos requeridos.

IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA

Para adoptar esta estrategia con responsabilidad deberá haber una fuerte voluntad política y la concurrencia de acciones y recursos. Esto requiere generar un organismo coordinador y un plan de acción que identifique actores y responsables específicos para ejecutar, coordinar y dar seguimiento a las metas en el corto, mediano y largo plazo. Se necesita también crear una ruta crítica que asegure la continuidad de las acciones, definir los mecanismos de seguimiento del proceso de implementación para evaluar el

cumplimiento de las metas y establecer un conjunto de indicadores que permita medir los avances, corregir acciones y responder con transparencia.

- **Responsabilidades Regionales o Nacionales**

A la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) corresponderá la supervisión, control y fiscalización de la gestión de las aguas de lastre y sedimentos de los buques, centrará su gestión en el control sobre la aplicación del Plan de Gestión de las aguas de lastre de cada uno de los buques panameños y extranjeros (Convenio de Agua de Lastre, 2004), constatando que en ellos se aplique la gestión del agua de lastre y que esto se cumpla conforme a la normativa nacional sobre la materia y en el caso de que se detecten aquellas OAPAPs que afectan a la biodiversidad, adoptar las medidas para que ellas no sean introducidas en las aguas de nuestro país, coordinando, y resguardando las competencias de cada Institución pública. Para lo anterior la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) procederá a:

- Jerarquizar la gestión, atendiendo a la prevención como la mejor relación costo/eficiencia que es preferible desde el punto de vista ambiental.
- Se deberá priorizar en Panamá la gestión sobre aquellos ecosistemas acuáticos más vulnerables donde la diversidad biológica, caracterizada por un gran endemismo, se ha visto fuertemente amenazada por la introducción de especies invasoras, tales como los ecosistemas insulares.

- **Agencia o Departamento Responsable**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) será la Agencia Líder a nivel nacional responsable de ejecutar la aplicación en su jurisdicción de la Estrategia Nacional y sobre todos los asuntos operacionales relacionados con el agua de lastre de los buques y las OAPAPs

- **Grupos Asesores o Fuerza de Tarea**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) podrá sugerir la conformación de grupos asesores para el establecimiento de grupos de tarea internacional, nacional, regional o provinciales, nominados oficialmente por las respectivas jefaturas según los requerimientos sobre materias técnicas o científicas del agua de lastre de los buques.

- **Colaboración Intersectorial**

A nivel del Gobierno de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá será el organismo ejecutor conforme a sus atribuciones y al ámbito que corresponda y será quienes coordinarán a todos los actores involucrados transversalizando la gestión. Para ello, la coordinación se deberá estructurar a nivel central operativizándola tanto a niveles regionales, conformando grupos de tarea local, como internacionales cuando la distribución de las especies sea común a más de una país.

- **Recolección de Información**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) será el organismo del Estado responsable de recolectar la información que se logre obtener de las declaraciones de los buques sobre su gestión del agua de lastre debiendo llevar los registros electrónicos de esta data, procesarla y presentar sus resultados.

- **Evaluación de riesgo y monitoreo de las OAPAPs**

El análisis de riesgos es el proceso que incluye la identificación de riesgos, evaluación de riesgos, gestión de riesgos y comunicación de riesgos.

La evaluación de riesgos es la evaluación de la probabilidad de la introducción y propagación de una plaga así como de las consecuencias económicas potenciales (Convenio Internacional de Protección Fitosanitaria NIMF N°05 Glosario de términos fitosanitarios, 2002), donde las consecuencias económicas son interpretadas para incluir las consecuencias ambientales

La comunicación de riesgos es el intercambio interactivo de información sobre el riesgo entre los evaluadores de riesgos, los gestores de riesgos y otras partes interesadas (Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE) Animales Terrestres, 11ª edición, 2003)

La gestión de riesgos es la evaluación y selección de opciones para reducir el riesgo de introducción y propagación de una plaga (Convenio Internacional de Protección Fitosanitaria NIMF N°05 Glosario de términos fitosanitarios).

- **Investigación y Desarrollo de Esquemas de la Gestión de Aguas de Lastre**

Algunas consideraciones fundamentales incluyen el conocimiento de la biología, considerando la taxonomía, ecología y etología de los OAPAPs, que permita determinar con mayor propiedad el análisis de riesgo ambiental de una especie que pretende ingresar al país, así como la determinación de su condición de invasividad cuando la especie ya ha ingresado al país.

Por otro lado, es de suma importancia conocer las rutas o vías de ingreso y mecanismos de establecimiento y dispersión de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques que generan una mayor amenaza a la biodiversidad, lo que permitiría reforzar la fiscalización en áreas más vulnerables al ingreso.

Los vectores, por su parte, son los medios físicos o biológicos a través de los cuales las especies son movidas, incluyendo el vector agua de lastre de las naves, los que deben ser adecuadamente comprendidos para contener la expansión de los OAPAPs.

También se deberá contemplar la investigación sobre los mecanismos más idóneos para la mitigación o control de los OAPAPs que, bajo métodos estandarizados y consensuados, sean determinadas como nocivas para el ambiente y factibles técnica, económica y socialmente de ser gestionadas.

Para ello se buscará:

- Aumentar el conocimiento de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques para determinar su potencial invasor.
- Determinar y caracterizar las amenazas de ingreso de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques.
- Desarrollar investigación sobre los impactos económicos ambientales asociados a las invasiones biológicas acuáticas.
- Desarrollar un procedimiento para priorizar a los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques con mayor potencial invasor sujeto a la factibilidad técnica, económica, y social.
- Desarrollar investigación sobre los métodos de control o contención de los OAPAPs. provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques
- Desarrollar investigación para realizar una línea de base de los principales puertos nacionales.
- Desarrollar investigación para el establecimiento de metodología para la identificación rápida de los OAPAPs presentes en las aguas de lastre.

Sobre la base de las informaciones que entrega la OMI sobre las últimas tecnologías para el agua de lastre, la Autoridad Marítima de Panamá establecerá una base de datos de los sistemas de tratamiento aprobados para conocimiento de la comunidad científica nacional y de los usuarios marítimos.

- **Monitoreo de la Implementación de la Estrategia nacional**

La Estrategia Nacional será supervisada periódicamente conforme a las circunstancias y los problemas de amenazas de introducción de nuevas OAPAPs que se vayan presentando tanto a nivel nacional, regional o mundial.

Tanto ello, como la supervisión de su contenido y aplicación será responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) quien comunicará sus experiencias a los interesados en el tema.

- **Evaluación y Revisión de la Estrategia Nacional**

La evaluación y revisión de la Estrategia se realizará cada 5 años por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) quien informará sus resultados, conclusiones y recomendaciones a los sectores involucrados en esta materia.

- **Legislación y Reglamentación**

Periódicamente se revisará la legislación ambiental marítima que trata sobre la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, las Resoluciones, los demás cuerpos legales emitidos al respecto y en especial el Convenio de Agua de Lastre, 2004, sus directrices, y otras disposiciones sobre la materia que emita la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la OMI, la CPPS, PNUMA, ROCRAM, COCATRAM, CIP/OEA, Proyecto GloBallast, en tratados y convenios bi/multilaterales a fin actualizar la legislación y reglamentación nacional.

- **Política Nacional sobre Gestión de Agua de Lastre**

La política nacional sobre la gestión del agua de lastre de los buques será de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), así como la puesta en ejecución de la Estrategia, la cual será revisada periódicamente cuando las circunstancias lo ameriten.

Esta Política Nacional, será esencialmente de prevención de ingreso de los OAPAPs proveniente de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques al país y de evitar la dispersión entre eco regiones dentro del mismo.

- **Cumplimiento y Aplicación de la Estrategia Nacional**

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) será la responsable del cumplimiento y entrada en vigor de esta Estrategia; de la normativa nacional sobre el agua de lastre de las naves, y del Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (Convenio de Agua de Lastre, 2004) cuando este sea ratificado por Panamá, así como la encargada de administrar justicia por faltas y transgresiones por incumplimiento de las disposiciones de la normativa asociada a la gestión del agua de lastre por parte de los buques mercantes y pesqueras; de los usuarios marítimos; de los puertos y terminales, de los pescadores artesanales; deportistas náuticos y en general por toda aquella empresa o usuario que se desempeñen en la jurisdicción de la Autoridad Marítima.

- **Fomento de Enlaces y Cooperación**

Para lograr éxito en lo indicado es necesario propiciar la coordinación internacional entre las instituciones con competencia sobre los OAPAPs para potenciar los planes de mitigación, supresión, control o contención.

- **Comunicación, Sensibilización y Capacitación**

Es de suma importancia que el público en general esté en conocimiento y sensibilizado sobre la temática de los OAPAPs, qué son, cuáles son sus impactos, qué pueden hacer las personas para mitigar el problema y tópicos relacionados.

Para ser ampliamente comprendida y generar una acción eficiente, la temática de las invasiones biológicas debe ser integrada a los contenidos escolares en todos los niveles de educación. Para ello es esencial la formación de investigadores y docentes, ya que son muy pocas las personas actualmente dedicadas al tema de las invasiones biológicas acuáticas. La distinción entre especies nativas y exóticas y la valoración de la diversidad nativa se encuentran entre los principales temas a ser trabajados.

Para ello se podría coordinar y propiciar con el Ministerio de Educación que se diera énfasis a esta temática durante el período de la celebración de la Marina Mercante o del día Marítimo Mundial de cada año, o bien en otro período, para así difundirla de manera lectiva y más profunda para que la población escolar y universitaria tome conciencia de este importante tema.

Es sumamente importante desarrollar listados de OAPAPs que aún no han ingresado al país, y que en otros países son consideradas riesgosas para la biodiversidad, así como para los sistemas productivos para con ello definir las estrategias comunicacionales y educativas que eviten su ingreso.

También hay que diseñar programas de educación sobre medidas preventivas de dispersión de OAPAPs enfocado a instituciones públicas sin competencia ambiental, con respecto a estas especies, sus riesgos, precauciones y responsabilidades.

- **Agencias Nacionales de Gobierno**

De similar forma a lo expuesto en el punto anterior hay que informar y sensibilizar a las diversas dependencias gubernamentales relacionadas con el tema, para que cooperen dentro de sus ámbitos de acción y posibilidades en las medidas de prevención de introducción de OAPAPs (Aduana, Policía Nacional, Autoridad Nacional de Salud, Fiscalía, Autoridad del Canal de Panamá, Policía de Investigaciones de Panamá, etc.).

- **Industria Marítima y Portuaria**

Se debería realizar también una campaña con las industrias del transporte marítimo, de la pesca, portuaria, astilleros y usuarios marítimos en general, para sensibilizarlos sobre el tema de los OAPAPs, la gestión del agua de lastre de los buques, los trabajos de limpieza y carena de sus cascos a través de los cuales podrían introducirse, lo cual puede efectuarse a través de dependencias gubernamentales que tienen que ver con el tema para que cooperen dentro de sus ámbitos de acción y posibilidades en las medidas de prevención de introducción de OAPAPs.

- **Convenios Internacionales**

Tal como se ha indicado en este documento, Panamá está en el proceso de ratificar el Convenio Internacional para Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques (Convenio BWM, 2004) y así mismo, ya es parte del Convenio Internacional sobre el control de los sistemas anti incrustantes en los buques (Convenio AFS, 2001).

- **Público**

El Estado debe facilitar la educación y la sensibilización del público acerca de los riesgos de la introducción de los OAPAPs.

FINANCIAMIENTO

En cuanto al financiamiento para la ejecución de la fiscalización de esta Estrategia Nacional de Aguas de Lastre, se deberá buscar las fórmulas más apropiadas, ya sea mediante aportes presupuestarios o el cobro de tasas a los buques o una combinación de ambas estrategias, para la obtención de fondos, por ser este un tema de índole nacional.

Para el cumplimiento de la evaluación económica, se debería considerar el gasto asociado a la fiscalización de la gestión del agua de lastre de los buques y la prevención que se logra para impedir la introducción de OAPAPs que sean plagas, u organismos nocivos al ser humano y el beneficio económico que se logra al contrarrestarlas a fin de obtener una justificación de la inversión en que se incurre.

- **Implementación del Financiamiento (Inicio 1 – 2 años)**

En función de las tareas derivadas de la aplicación de la Estrategia Nacional de Aguas de Lastre se debe estimar y planificar el financiamiento a obtener para las:

- Actividades de operación
- Actividades de sostenimiento y mantenimiento
- Actividades desarrollo
- Actividades de investigación
- Actividades varias

- **Dotación de Personal**

Una vez determinadas las diversas actividades derivadas de las tareas de la aplicación de la Estrategia Nacional de Aguas de Lastre, se debe estimar y planificar la dotación del personal para las áreas de sostenimiento, operación, desarrollo y otras y los costos del financiamiento asociados a sueldos, previsión, salud, etc.

- **Recopilación de Información, Inspecciones, Estudios**

Una vez determinadas las diversas actividades derivadas de las tareas de la aplicación de la Estrategia Nacional de Aguas de Lastre, se deben estimar y planificar los costos financieros para la recopilación de la información, inspecciones, estudios e investigación a

escala anual, para luego proyectarlo a más allá de los 5 años de funcionamiento de dichas tareas.

- **Costos del Apoyo (Comunicación, Capacitación, Monitoreo y Evaluación)**

Una vez determinadas las diversas actividades derivadas de las tareas de la aplicación de la Estrategia Nacional de Aguas de Lastre, se pueden calcular los costos del apoyo para las funciones de auxilio.

- **Financiamiento en Curso**

Actualmente no se cuenta con financiamiento para la implementación de esta Estrategia Nacional. Es por este motivo que esta sección no se puede completar.

PLAN DE TRABAJO

El plan de trabajo para la implementación de la Estrategia Nacional y sus actividades relacionadas podría resumirse de la siguiente manera:

Paso	Descripción	Responsable	Plazo
1	Discusión entre las Direcciones Operativas de la AMP las propuestas de Política Nacional, Estrategia Nacional y Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012 a 05/2012
2	Consultar situación sobre base de datos de especies exóticas con el Instituto Smithsonian	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
3	Consultar con la ANAM y ARAP sobre la situación actual de la reglamentación del Convenio sobre Diversidad Biológica	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
4	Reuniones de acercamiento con la ACP en base al acuerdo N° 13 de 1999	Direcciones Operativas de la AMP	01/2012
5	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de los documentos analizados	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012
6	Diseño, aprobación y firma de acuerdos interinstitucionales para facilitar la coordinación y cooperación técnica entre AMP y los demás entes y sectores involucrados	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 04/2012
7	Activar reuniones entre AMP y demás entes y sectores involucrados, formalizando la activación de la Fuerza de Tarea Nacional en el marco del Programa GloBallast	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
8	Discusión entre la AMP y los demás entes y sectores de las propuestas iniciales de Política Nacional, Estrategia Nacional y Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 a 08/2012
9	Proceso de Ratificación del Convenio de Agua de Lastre y notificación a la OMI	AMP, Asamblea Nacional, Cancillería	02/2012 a 05/2012
10	Inicio del proceso de implementación del Convenio de Agua de Lastre	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012
11	Apoyo al Proceso de Discusiones para Mejorar el Convenio en la OMI	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 Continúa en el tiempo

12	Evaluar sanciones pecuniarias	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
13	Aprobación de Política Nacional para la Gestión de Agua de Lastre en Panamá	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012
14	Versión final de la Política Nacional presentada y aprobada mediante Resolución de Consejo de Gabinete	AMP	07/2012
15	Proceso de monitoreo de la Política Nacional de Agua de lastre	Direcciones Operativas de la AMP	09/2012 Continúa en el tiempo
16	Análisis y aprobación de las tarifas para las Organizaciones Reconocidas (OR) para realizar reconocimientos	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 05/2012
17	Establecimiento de Mecanismos Financieros para Apoyar la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	05/2012 a 07/2012
18	Adecuación de los procesos administrativos, PKI, modelos de Ballast Record Book, etc.	Direcciones Operativas de la AMP	07/2012 a 10/2012
19	Actualizar resoluciones/circulares relacionadas	Direcciones Operativas de la AMP	06/2012 Continúa en el tiempo
20	Establecer y ejecutar programas de capacitación regular y actualizado para asegurar el cumplimiento de la legislación y otras medidas a ser tomadas e implementar un sistema de monitoreo en función de estas políticas para reforzar acciones en casos de incumplimiento.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 Continúa en el tiempo
21	Establecimiento y actualización regular de una base de datos de los sistemas de tratamiento aprobados para conocimiento de la comunidad científica nacional y de los usuarios marítimos.	Direcciones Operativas de la AMP	02/2012 Continúa en el tiempo
22	Preparar y ejecutar estudios de línea base del ambiente marino de los mayores puertos de Panamá	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	02/2012 a 02/2013
23	Recolectar datos de las cantidades de agua de lastre es descargada en las aguas bajo jurisdicción panameña, donde se descarga y de donde proviene	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 a 03/2013
24	Identificar aquellas áreas en las cuales la toma de agua de lastre o la descarga de agua de lastre y sedimentos podría ser prohibida	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2012 a 03/2013
25	Desarrollar un programa piloto de gestión de agua de lastre para los puertos de Chiriquí y Bocas del Toro.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2012 a 06/2013
26	Realizar trabajos de investigación para evaluar la necesidad y factibilidad de establecer programas de gestión de agua de lastre para puertos pesqueros y buques menores	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2013 a 06/2013
27	Desarrollar los Programas de Gestión de Agua de Lastre para todos los Puertos Mayores de Panamá, así como en diques, astilleros y varaderos	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	03/2013 a 02/2014
28	Asegurar que los aspectos de la gestión de agua de lastre y sedimentos, incluyendo cuando sea necesaria, la construcción de facilidades de recepción de agua de lastre y sedimentos o	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2012

	prestación de servicios, sean considerados en el diseño y construcción de nuevos puertos.		
29	Integración de los aspectos de la gestión del Agua de Lastre y Sedimentos en las Políticas de Estado y Planes	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2012 Continúa en el tiempo
30	Elevar el Perfil de la Gestión de Agua de Lastre y Sedimentos como un Asunto de Importancia Nacional <ul style="list-style-type: none"> Llamando la atención sobre los peligros que puede generar el agua de lastre y sedimentos a la bioseguridad de Panamá y a la importancia de atender a la bioseguridad de una forma integrada Iniciar una discusión nacional sobre el desarrollo de una estrategia nacional integrada de bioseguridad 	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2012
31	Discusiones, análisis y adecuación (incluir lo no contemplado anteriormente) de la propuesta de Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de los OAPAPs	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2012 a 10/2012
32	Elaboración de la versión final del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	10/2012
33	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de la versión final del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	11/2012
34	Aprobación del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Directorio de la AMP y Órgano Ejecutivo	12/2012
35	Inicio de la implementación del Convenio y del Reglamento de Agua de Lastre y Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	02/2013
36	Establecimiento de un Sistema de Inspección Efectiva	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2013
37	Recolección de información que se logre obtener de las declaraciones de los buques sobre su gestión del agua de lastre debiendo llevar los registros electrónicos de esta data, procesarla y presentar sus resultados.	Direcciones Operativas de la AMP	06/2013 Continúa en el tiempo
38	Efectuar el análisis adecuado de las necesidades y crear la adecuada estructura institucional con una clara definición de responsabilidades y una relación inter e intra institucional funcional y eficiente	Direcciones Operativas de la AMP	07/2013
39	Evaluación de riesgo y monitoreo de las OAPAPs, evaluando la probabilidad de la introducción y propagación de una OAPAP así como de las consecuencias económicas y ambientales potenciales	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	07/2013 Continúa en el tiempo
40	Discusiones, análisis y adecuación (incluir lo no contemplado anteriormente) de la propuesta de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques conforme a las necesidades de prevención, mitigación, control y erradicación de los OAPAPs	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2013 a 12/2013

41	Elaboración de la versión final de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	12/2013 a 01/2014
42	Poner en conocimiento al Directorio de la AMP de la versión final de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP	02/2014
43	Aprobación de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Directorio de la AMP y Consejo de Gabinete	03/2014
44	Coordinar actividad regional con los países de Centroamérica a través de COCATRAM que ayude a estos países a facilitar la ratificación del BWMC y que conforme el Convenio Artículo 13, Panamá coopere activamente con acuerdos regionales, legislaciones, reglamento, políticas etc.	AMP, COCATRAM, RAC/REMPEITC-Caribe	04/2014
45	Inicio de implementación de la Estrategia Nacional de Panamá para la Prevención y Gestión de la Introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos en el Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
46	Evaluación y decisión de medidas adicionales en cuanto a áreas en aguas jurisdiccionales de Panamá. Notificación a la OMI	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
47	Investigación y Desarrollo de Esquemas de la Gestión de Aguas de Lastre: <ul style="list-style-type: none"> • Aumentar el conocimiento de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques para determinar su potencial invasor. • Determinar y caracterizar las amenazas de ingreso de los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques. • Desarrollar investigación sobre los impactos económicos ambientales asociados a las invasiones biológicas acuáticas. • Desarrollar un procedimiento para priorizar a los OAPAPs provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques con mayor potencial invasor sujeto a la factibilidad técnica, económica, y social. • Desarrollar investigación sobre los métodos de control o contención de los OAPAPs. provenientes de las aguas de lastre y los sedimentos de los buques • Desarrollar investigación para mantener actualizadas las líneas de base de los principales puertos nacionales. 	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo

	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar investigación para el establecimiento de metodología para la identificación rápida de los OAPAPs presentes en las aguas de lastre. 		
48	Revisión periódica de la legislación ambiental marítima que trata sobre la gestión del agua de lastre y de los sedimentos de los buques, las Resoluciones, los demás cuerpos legales emitidos al respecto y en especial el Convenio de Agua de Lastre, 2004, sus directrices, y otras disposiciones sobre la materia que emita la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la OMI, la CPPS, PNUMA, ROCRAM, COCATRAM, CIP/OEA, Proyecto GloBallast, en tratados y convenios bi/multilaterales a fin actualizar la legislación y reglamentación nacional.	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	06/2014 Continúa en el tiempo
49	Primera revisión de la Política Nacional de Agua de Lastre	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	08/2014
50	Monitoreo de la Implementación de la Estrategia Nacional mediante la supervisión periódica conforme a las circunstancias y los problemas de amenazas de introducción de nuevas OAPAPs que se vayan presentando tanto a nivel nacional, regional o mundial.	Direcciones Operativas de la AMP	08/2014 Continúa en el tiempo
51	Contar con un sistema eficiente de prevención, alerta e instrumentos para la gestión de las aguas de lastre, el cual está implementado, actualizado y en funcionamiento	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	01/2016
52	Primera evaluación y revisión de la Estrategia Nacional (cada 5 años)	Direcciones Operativas de la AMP en coordinación con los entes y sectores involucrados	2019

ANEXO 5:

Documento “Reglamento para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques” (Versión corregida por el grupo de trabajo)

REGLAMENTO PARA EL CONTROL Y LA GESTIÓN DEL AGUA DE LASTRE Y LOS SEDIMENTOS DE LOS BUQUES

El Presidente de la República de Panamá, en uso de las facultades que le concede el numeral 14 del Artículo 184 la Constitución Política de la República Panamá, Publicada en la Gaceta Oficial N° 25,176 del 15 de Noviembre del año 2004

CONSIDERANDO

I

Que la República de Panamá es Parte del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,2004 en virtud de la Ley No “..... de fecha, publicada en la Gaceta Oficial No.....de fecha

II

Que en virtud del Artículo 2 del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques,2004, los Estados Partes del mismo **“se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y, en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques”**.

III

Que para contribuir al logro de los objetivos del Convenio referido anteriormente, se debe adoptar la legislación subsidiaria que defina claramente el marco legal requerido para la efectiva implementación de tan importante instrumento internacional que protege al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes y los recursos.

Por tanto

DECRETA

TITULO I

Capítulo Único

Disposiciones Generales

Art. 1.- Objetivo.

Las presentes normas tienen como objetivo los siguientes:

1. Prevenir, reducir, controlar y eliminar la introducción de Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos a las aguas bajo jurisdicción de la República de Panamá a través de las aguas de lastre y sedimentos de los buques;
2. Proporcionar el marco jurídico que permita la implantación y ejecución del Convenio por la Autoridad de Aplicación; y
3. Dotar a la Autoridad de Aplicación de normas y procedimientos para ejercer en nombre del Estado el control y evaluación de los riesgos para el ambiente marino de Panamá, así como para prevenir riesgos para otros ambientes marinos debido a organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos que puedan encontrarse en el agua de lastre y los sedimentos de los buques.

Art. 2.- Definiciones.

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - a) "**Convenio**": el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004;
 - b) "**Administración**": el Gobierno de la República de Panamá.
 - c) "**Autoridad de Aplicación**": la Autoridad Marítima de Panamá;
 - d) "**OMI**": la Organización Marítima Internacional;
 - e) "**Compañía**": el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tal como el gestor naval o el arrendatario a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad del propietario del buque de su funcionamiento y que, al asumir tal responsabilidad, haya acordado asumir todas las funciones y responsabilidades impuestas por el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
 - f) "**Anexo**": el Anexo al Convenio;

- g) **"Agua de Lastre"**: el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque;
- h) **"Gestión del Agua de Lastre"**: procedimientos mecánicos, físicos, químicos o biológicos, utilizados individualmente o en combinación, destinados a extraer o neutralizar los organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos existentes en el agua de lastre y los sedimentos, o a evitar la toma o la descarga de los mismos;
- i) **"Certificado"**: el Certificado Internacional de Gestión del Agua de Lastre especificado en el Convenio;
- j) **"Aguas Jurisdiccionales de Panamá"**: cualesquiera aguas en las que la República de Panamá tenga jurisdicción con respecto a la protección y conservación del medio marino de conformidad con el derecho internacional; (agregar comentarios CONVEMAR)
- k) **"FPAD"**: unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga;
- l) **"UFA"**: unidades flotantes de almacenamiento;
- m) **"Arqueo Bruto"**: el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, en su forma enmendada, o en cualquier convenio que suceda a éste y que Panamá sea Parte.
- n) **"Organismos Acuáticos Perjudiciales y Agentes Patógenos"**: los organismos acuáticos y agentes patógenos cuya introducción en el mar, incluidos los estuarios, o en cursos de agua dulce pueda ocasionar riesgos para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, deteriorar la diversidad biológica o entorpecer otros usos legítimos de tales zonas;
- o) **"Parte"**: un Estado que sea parte en el Convenio;
- p) **"Sedimentos"**: las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre.
- q) **"Buque"**: toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio acuático, incluidos los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD.

r) **"Aviso a los Navegantes"**: todo aviso titulado como tal y publicado por la Administración, con inclusión de cualquier enmienda que ella considere pertinente de tiempo en tiempo

s) **"Toque en Puerto, Terminal o Fondeadero"**: Recalada de un buque de navegación internacional en un puerto o terminal de la República Panamá o fondeo en las aguas jurisdiccionales aledañas a las entradas del Canal de Panamá a la espera de ser autorizado para transitar por dicho canal del Océano Pacífico al Mar Caribe o viceversa.

2.- Toda referencia en el presente Reglamento a una directriz de la OMI será una referencia a dicha directriz tal como se encuentre enmendada o sustituida en el momento de su aplicación.

3.- Los términos usados en el presente Reglamento que se usen en el Convenio tienen en el presente Reglamento el mismo significado que tienen en el Convenio.

Art. 3.- Ámbito de Aplicación.

Salvo indicación expresa en contrario, las normas del presente Reglamento se aplicaran a:

1. Cualquier buque de bandera panameña de arqueado bruto igual o superior a 400 toneladas que se encuentren en las siguientes condiciones:
 - a. Que tome agua de lastre en Aguas jurisdiccionales de la República Panamá y descargue dicha agua de lastre fuera de las Aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, o viceversa
 - b. Que tome agua de lastre fuera de las Aguas jurisdiccionales de Panamá y descargue, dicha agua de lastre mientras se encuentra en viaje internacional, fuera de las Aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.
2. Todos los buques que sin tener derecho a enarbolar la bandera panameña, operen bajo la autoridad de Panamá;
3. Cualquier buque que descargue agua de lastre en Aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, cuando dicha agua de lastre haya sido tomada fuera de las Aguas Jurisdiccionales de Panamá; y

Art. XX.- Proyecto de artículo: todo buque que tome agua de lastre en aguas jurisdiccionales del Océano Pacífico y descargue el agua de lastre en las aguas jurisdiccionales del Mar Caribe o viceversa.

4. Todos los buques que no están comprendidos en los numerales anteriores que se encuentren en Aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.

La Autoridad de Aplicación a través de la Dirección General de la Marina Mercante podrá emitir los reglamentos y directrices aplicables a buques menores de 400 toneladas de registro que reúna las condiciones establecidas en el Convenio.

Art. 4.- Excepciones.

Las presentes normas no se aplicaran a:

1. Los buques que no están diseñados o contruidos para transportar agua de lastre;
2. Los buques con tanques de agua de lastres permanentes y sellados que no están sujetos a ser descargados;
3. Los buques que operen únicamente en Aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, salvo que la Autoridad de Aplicación determine que la descarga del agua de lastre de estos buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios, de los Estados adyacentes o de otros Estados;
4. Los buques de bandera panameña que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otro Estado Parte del Convenio, siempre que éste autorice la exclusión, de acuerdo con lo establecido en el Convenio; y
5. Los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, Panamá garantizará mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que éstos operen, dentro de lo razonable y factible, de forma compatible con lo prescrito en el Convenio.

Art. 5.- Buques de Estados No Parte.

Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes del Convenio, se aplicarán las prescripciones del Convenio según sea necesario para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

TITULO II

Reconocimientos, Certificación e inspección de Buques para la Gestión del Agua de Lastre

Capítulo I

De los Reconocimientos

Art. 6.- Reconocimientos.

1. Los buques que enarboles la bandera Panameña, de arqueo bruto igual o superior a 400 toneladas, a los que se aplique el presente Reglamento, excluidas las plataformas flotantes, las UFA y las unidades FPAD, serán objeto de los reconocimientos especificados en la Regla E-1 del Anexo. Los reconocimientos serán refrendados en los Certificados según lo requiera el Convenio.
2. Respecto de los buques que no estén sujetos a lo dispuesto en el numeral 1, la Autoridad de Aplicación dictará las normas y medidas apropiadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones pertinentes para el logro de los objetivos del presente Reglamento.

Art. 7.- Inspectores.

1. Los reconocimientos de que trata la Regla E-1 del Anexo, serán realizados por inspectores nombrados por la Autoridad de Aplicación.
2. No obstante lo prescrito en el numeral 1, la Autoridad de Aplicación podrá delegar los reconocimientos a las Organizaciones Reconocidas por ella, de acuerdo con las directrices aprobadas por la OMI sobre la materia.
3. Cuando la Autoridad de Aplicación, según se describe en el numeral 2, designe Organizaciones Reconocidas, facultará a las Organizaciones Reconocidas para que, como mínimo, puedan:
 - a) Exigir a los buques que inspeccionen que cumplan las prescripciones del Convenio y del presente Reglamento; y
 - b) Realizar reconocimientos e inspecciones a buques de bandera panameña cuando así se lo soliciten las autoridades competentes de un Estado rector del puerto que sea Parte.

Art. 8.- Tasas.

La Autoridad de Aplicación a través de la Junta Directiva, fijará el valor **a cobrarse** por la aprobación, emisión, **renovación**, cambio de nombre o cualquier otra modificación en las particularidades que realicen las Organizaciones Reconocidas que emitan el certificado en cumplimiento del Convenio y del presente Reglamento.

Capítulo II

Del Certificado

Art. 9.- Emisión del Certificado.

1. Se expedirá un Certificado a todo buque que enarbole la bandera panameña que haya cumplido satisfactoriamente un reconocimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del presente Reglamento.
2. El Certificado será expedido por la Autoridad de Aplicación o por una Organización Reconocida debidamente autorizada por la misma. En todos los casos, la Administración asumirá plena responsabilidad por los Certificados.

Art. 10.- Emisión a Solicitud de otro Estado Parte.

1. A petición del Gobierno de una Parte, la Autoridad de Aplicación podrá ordenar el reconocimiento de un buque y, si considera que se ha cumplido con las normas del Convenio y del presente Reglamento, expedirá o autorizará la emisión de un Certificado al buque en cuestión.
2. Los Certificados expedidos en cumplimiento del presente artículo, contendrán una declaración en la que se señale que han sido expedidos a solicitud del Gobierno de una Parte, y se remitirá lo antes posible una copia del Certificado y del informe del reconocimiento al Gobierno que solicitó el reconocimiento.

Art. 11.- Certificados a Buques Panameños expedidos por otra Parte.

Los Certificados expedidos por otra Parte con respecto a un buque que enarbola la bandera panameña a solicitud de la Autoridad de Aplicación, tendrán igual validez y reconocimiento en Panamá que los expedidos con arreglo al artículo 9 de este Capítulo.

Art. 12.- Prohibición de Emisión de Certificado.

No se expedirá un Certificado a los buques que no enarbolen el pabellón de una Parte.

Art. 13.- Forma del Certificado.

Los Certificados tendrán la forma prescrita en el Convenio.

Art. 14.- Duración y Validez del Certificado.

El certificado será expedido por un periodo especificado y no deberá exceder los cinco (5) años y todo lo relativo a los reconocimientos de renovación y pérdida de validez del certificado se regirá por lo especificado en la Regla E-5 del Anexo.

Art. 15.- Cambio de Pabellón.

1. En caso de que un buque que enarbole la bandera panameña cambie su pabellón por el de otra Parte, y si tal Estado lo solicita en los tres meses siguientes al cambio, la Autoridad de Aplicación remitirá lo antes posible al Gobierno del Estado en cuestión copia del Certificado que llevara el buque antes del cambio y, si es posible, copia del informe del reconocimiento más reciente del buque.
2. En caso de que un buque extranjero cambie su pabellón por el de Panamá, se expedirá un nuevo Certificado únicamente si la Autoridad de Aplicación está completamente convencida de que el buque ha cumplido todas las prescripciones de la Regla E-1 del Anexo.

Capítulo III

Disposiciones Complementarias

Art. 16.- Medidas Correctivas.

1. Cuando la Autoridad de Aplicación, u Organización Reconocida determinen que la gestión del agua de lastre del buque no se ajusta a las especificaciones del Certificado exigido en virtud de los artículos 9 o 10 de este Reglamento, o es tal que el buque no es apto para hacerse a la mar sin que represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, tal inspector u organización se asegurarán inmediatamente de que se adoptan medidas correctivas con objeto de que el buque cumpla lo dispuesto y reportará este asunto inmediatamente a la Autoridad de Aplicación y ésta podrá:

- a) Retirar, suspender o no expedir el Certificado, según sea el caso; (Por revisar)
 - b) Instruir al propietario y/o armador del buque a realizar las acciones correctivas; y/o
 - c) Prohibir el zarpe del buque hasta se hayan efectuado las acciones correctivas a satisfacción de la Autoridad de Aplicación.
2. Si sucede lo establecido en el numeral 1 estando el buque en un puerto de otra Parte, el inspector de la Autoridad de Aplicación, el inspector designado o la Organización Reconocida, notificarán inmediatamente el hecho a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, solicitándole toda la ayuda requerida a fin de que pueda cumplir con sus obligaciones y que el buque siga siendo apto en todos los aspectos para hacerse a la mar sin que ello represente un riesgo para el medio ambiente, la salud para los seres humanos, los bienes o los recursos.

Art. 17 Informe de Accidente o Defecto.

Siempre que un buque sufra un accidente o se descubra en un buque algún defecto que afecte seriamente a su capacidad para realizar la gestión del agua de lastre de conformidad con lo prescrito en el Convenio y el presente Reglamento, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informará lo antes posible a la Autoridad de Aplicación, encargada de expedir el Certificado pertinente, quien hará que se inicien las investigaciones necesarias para determinar si es preciso realizar el reconocimiento establecido en el numeral 1 del artículo 6 del presente Reglamento. Cuando el buque se encuentre en un puerto de otra Parte, el propietario, el armador u otra persona que tenga el buque a su cargo informarán también inmediatamente a las autoridades competentes del Estado rector del puerto, y a la Autoridad de Aplicación.

Art. 18.- Mantenimiento.

El propietario, armador, capitán o agente de todo buque sujeto al presente Reglamento, se asegurará de que:

1. El buque y su equipo, sistemas y procedimientos se mantengan en condiciones que cumplan lo dispuesto en el Convenio y en el presente Reglamento a fin de que el buque siga siendo apto, en todos los aspectos, para hacerse a la mar sin que ello represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, bienes ni recursos; y

2. Después de haberse efectuado cualquier reconocimiento realizado en virtud de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 6 del presente Reglamento, el buque no sufrirá, sin previa autorización de la Autoridad de Aplicación, modificaciones de su estructura, equipo, accesorios, medios, ni materiales relacionados con el plan de gestión del agua de lastre exigido por el Convenio e inspeccionados en ese reconocimiento, salvo que se trate de la sustitución de tales equipos o accesorios por otros iguales.

Art. 19.- Porte del Certificado Válido.

Todo buque igual o mayor de 400 toneladas de Arqueo Bruto que navegue bajo bandera panameña o que opere bajo su Autoridad a los que aplica este Reglamento, deben portar a bordo un Certificado válido y emitido de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.

Art. 20.- Buques Extranjeros.

Todo buque, que navegue bajo bandera diferente a la de Panamá, igual o mayor de 400 toneladas de Arqueo Bruto a los que se les aplica este Reglamento que entre a las aguas panameñas, debe portar a bordo un Certificado válido y emitido por su Estado de Abanderamiento o por una Organización Reconocida en conformidad a lo expuesto en la Regla E- 4 del Convenio y al modelo establecido en el Apéndice I del Convenio.

Capítulo IV

Inspección de Buques como Estado Rector del Puerto

Art. 21.- Inspección Buques Extranjeros

1. Todo buque que no enarbole el pabellón nacional y que esté en las aguas de Panamá y que le sean aplicables las disposiciones del Convenio y del presente Reglamento, podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro, de una inspección por funcionarios debidamente autorizados por la Autoridad de Aplicación, a los efectos de determinar si el buque cumple las disposiciones del Convenio y del presente Reglamento. Salvo por lo dispuesto en el numeral 2 del presente artículo, dichas inspecciones se limitarán a:
 - a) verificar que existe a bordo un Certificado válido, el cual será aceptado si se considera válido; y
 - b) inspeccionar el Libro registro del agua de lastre; y/o

- c) muestreos del agua de lastre del buque de conformidad con las directrices que elabore la OMI, en caso de existir. No obstante, el tiempo necesario para analizar las muestras no se utilizará como fundamento para demorar innecesariamente las operaciones, el movimiento o la salida del buque.
- 2. Podrá efectuarse una inspección pormenorizada si el buque no lleva un Certificado válido o si existen motivos fundados para pensar que:
 - a) el estado del buque o del equipo no se corresponde en lo esencial con los pormenores del Certificado; o
 - b) el capitán o la tripulación no están familiarizados con los procedimientos fundamentales de a bordo en relación con la gestión del agua de lastre, o no han implantado tales procedimientos.
- 3. Cuando se den las circunstancias indicadas en el numeral 2 del presente artículo, el inspector tomará las medidas necesarias para garantizar que el buque no descargue agua de lastre hasta que pueda hacerlo sin presentar un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.

Art. 22. Detección de Infracciones.

- 1. Si se detecta que un buque que no enarbola el pabellón nacional y que esté operando en un puerto o terminal mar adentro de Panamá ha infringido las normas del Convenio y del presente Reglamento, en adición a cualquier sanción establecida en otras disposiciones del presente Reglamento, la Autoridad de Aplicación podrá adoptar medidas para amonestar o detener el buque. No obstante, la Autoridad de Aplicación podrá conceder al buque permiso para salir del puerto o terminal mar adentro con el fin de descargar Agua de Lastre o de dirigirse al astillero de reparaciones o la instalación de recepción más próximos disponibles, a condición de que ello no represente un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos.
- 2. Si el muestreo descrito en el literal c) del numeral 1 del artículo 21 del presente Reglamento arroja resultados o respalda la información recibida de otro puerto o terminal mar adentro que indique que el buque representa un riesgo para el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, la Autoridad de Aplicación prohibirá a dicho buque que descargue agua de lastre hasta que se elimine tal riesgo.

3. Un inspector también podrá inspeccionar un buque que entre en un puerto o terminal mar adentro bajo la jurisdicción de Panamá si cualquier Estado Parte presenta una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que el buque infringe o ha infringido lo dispuesto en el Convenio. El informe de dicha investigación se enviará al Estado que la haya solicitado y a la autoridad competente del Estado Pabellón del buque en cuestión para que puedan adoptarse las medidas oportunas.

Art. 23.- Notificación de las medidas de control.

1. Si una inspección efectuada en virtud del artículo 21 del presente Reglamento refleja una infracción al Convenio y /o del presente Reglamento, la Autoridad de Aplicación informará de ello al Capitán del buque y remitirá un informe a la autoridad competente del Estado Pabellón del buque en cuestión, incluida cualquier prueba de la infracción.
2. En caso de que se tomen medidas con respecto a un buque en virtud del numeral 3 del artículo 21 o del numeral 1 ó 2 del artículo 22 del presente Reglamento, el funcionario que aplique tales medidas informará inmediatamente, por escrito, a la a la autoridad competente del Estado Pabellón del buque en cuestión, o, si esto no es posible, al cónsul o representante diplomático del Estado pabellón del buque de que se trate, dando cuenta de todas las circunstancias por las cuales se estimó necesario adoptar medidas. Además, se informará a la organización reconocida responsable de la emisión de los certificados, si este fuera el caso.
3. La Autoridad de Aplicación presentará toda la información pertinente sobre la infracción al siguiente puerto de escala, así como a las partes a que se hace referencia en el inciso anterior, si no puede tomar las medidas especificadas en el numeral 3 del artículo 21 o en el numeral 1 ó 2 del artículo 22 del presente Reglamento, si ha autorizado al buque a dirigirse al próximo puerto de escala.

Art. 24.- Demoras innecesarias a los buques.-

1. La Autoridad de Aplicación hará todo lo posible para evitar que un buque sufra una detención o demora innecesaria a causa de las medidas que se adopten de conformidad con los artículos 21, 22 ó 23 del presente Reglamento.
2. Cuando un buque haya sufrido una detención o demora innecesaria a causa de las medidas adoptadas de conformidad con los artículos 21, 22 ó 23 del presente Reglamento, dicho buque tendrá derecho a una indemnización por todo daño o perjuicio que haya sufrido.

Título III

Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques

Capítulo I

Disposiciones Comunes

Art. 25.- Control de Descargas de Agua de Lastre.

Salvo indicación expresa en otro sentido, la descarga de agua de lastre de cualquier buque al cual se aplica este Reglamento, sólo se podrá realizar mediante la Gestión de Agua de Lastre en concordancia con las disposiciones del Convenio y de este Reglamento.

Art. 26.- Excepciones

La normativa establecida en el artículo anterior, ó las eventuales medidas adoptadas, por Panamá con arreglo a la Regla C-1 del Anexo, no se aplicarán en las circunstancias expuestas en la Regla A-3 del Anexo.

Art. 27.- Exenciones

1. La Autoridad de Aplicación podrá conceder, en las aguas bajo jurisdicción panameña, exenciones con respecto a cualquier prescripción de aplicar las reglas B-3 o C-1 del Anexo, además de las que figuran en otras disposiciones del Convenio y de este Reglamento, cuando se presenten las circunstancias establecidas en la Regla A-4 del Anexo.
2. Las exenciones concedidas en virtud del párrafo anterior, no serán efectivas hasta después de haberse comunicado a la OMI y de haberse comunicado la información pertinente a las Partes.
3. La Autoridad de Aplicación no concederá ninguna exención en virtud del presente artículo que dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos de los Estados adyacentes o de otros Estados. Se mantendrán las pertinentes consultas con todo Estado que la Autoridad de Aplicación determine que puede resultar perjudicado con miras a resolver cualquier preocupación identificada.
4. Toda exención concedida en virtud del presente artículo se asentará en el Libro registro del agua de lastre.

Art. 28.- Cumplimiento Equivalente

1. La Autoridad de Aplicación dictará las medidas que garanticen el cumplimiento equivalente de las normas del presente Reglamento en el caso de las embarcaciones de recreo utilizadas exclusivamente para ocio o competiciones o las embarcaciones utilizadas principalmente para búsqueda y salvamento, de eslora total inferior a 50 mts. y con una capacidad máxima de agua de lastre de ocho metros cúbicos, teniendo en cuenta las “Directrices para el cumplimiento equivalente de la gestión del agua de lastre” elaboradas y adoptadas por la OMI.
2. Las medidas dictadas en virtud del presente artículo serán publicadas en un aviso a los navegantes.
3. El propietario, armador y capitán de las embarcaciones a que se refiere el inciso 1 del presente artículo, serán los responsables de cumplir y garantizar el cumplimiento de toda medida dictada en virtud de dicho inciso.

Capítulo II

Gestión y Control

Art. 29.- Plan de Gestión del Agua de lastre.-

Todo buque llevará a bordo y aplicará un plan de gestión del agua de lastre, de acuerdo con la Regla B-1 del Anexo, el que en el caso de buques de pabellón nacional será autorizado por la Autoridad de Aplicación, previo cumplimiento de lo establecido en la Regla B-1 del Anexo.

Art. 30.- Libro Registro del Agua de Lastre.

1. Todo buque llevará a bordo un libro registro del agua de lastre que cumpla con la Regla B-2 del Anexo.
2. Los asientos en el libro registro del agua de lastre se mantendrán a bordo del buque por dos años, como mínimo, después de efectuado el último asiento, y posteriormente permanecerán en poder de la Compañía por un plazo mínimo de tres años.
3. El libro registro del agua de lastre se guardará de forma que sea posible su inspección en cualquier momento razonable y, en el caso de un buque sin tripulación que esté siendo remolcado, podrá conservarse a bordo del remolcador.

4. En el libro registro del agua de lastre se realizarán todas las anotaciones de que trata la Regla B-2 del Convenio y serán redactadas en los idiomas prescritos en dicha Regla.

Art. 31.- Gestión del Agua de Lastre.

Todos los buques a los que se les aplican el Convenio y el presente Reglamento realizarán la gestión del agua de lastre de acuerdo con la Regla B-3 del Anexo.

Art. 32.- Cambio del Agua de Lastre.-

Un buque que efectúe el cambio del agua de lastre para cumplir la norma de la Regla D-1 del Anexo lo hará de conformidad con la Regla B-4 del Anexo.

Art. 33.-Funciones de Oficiales y Tripulantes.

El propietario y el capitán de un buque se asegurarán de que los oficiales y tripulantes estén familiarizados con sus funciones en relación con la gestión del agua de lastre específica del buque en el que presten sus servicios y también que estén familiarizados, en la medida en que corresponda a sus funciones, con el plan de gestión del agua de lastre del buque.

Capítulo III

De los sedimentos de los Buques

Art. 34.- Gestión de los Sedimentos.

Todos los buques descargarán y desecharán los sedimentos de conformidad con la Regla B-5 del Anexo.

Art. 35.- Instalaciones de Recepción de Sedimentos.

1. Todo puerto, terminal o instalación en Panamá en los que se efectúen trabajos de reparación o de limpieza de tanques de lastre garantizará que se disponga de instalaciones adecuadas para la recepción de sedimentos de los buques que hagan uso del puerto o de la terminal.
2. La Autoridad de Aplicación autorizará los puertos nacionales, a los efectos del Artículo 5 del Convenio, previo cumplimiento de la normativa técnica por ella aprobada, teniendo en cuenta las directrices elaboradas y adoptadas por la OMI.

.Art. 36.- Tasa por recepción de sedimentos

La persona natural o jurídica que provea las facilidades de recepción de sedimentos de que trata el artículo anterior, podrá exigir un pago por el servicio prestado de las instalaciones de recepción de sedimentos con la finalidad de recuperar los costos por proveer y operar tales instalaciones. Las tasas por este servicio será autorizada por la Autoridad de Aplicación, quien determinará vía resolución administrativa todo lo conducente a esta materia.

Art. 37.- Demoras innecesarias.-

Las instalaciones de recepción enunciadas en el Artículo 35 del presente Reglamento, deberán funcionar de forma que no ocasionen demoras innecesarias a los buques que las utilicen y dispondrán de los medios necesarios para la eliminación segura de tales sedimentos sin deteriorar ni dañar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos de Panamá, o de otros Estados.

Art. 38.- Notificación de Instalación Inadecuada.

Si algún usuario de cualquier puerto, terminal o instalación de mantenimiento de buques que solicita los servicios de recepción de los sedimentos de un buque, razonablemente cree que cualquier instalación de recepción de sedimentos, es considerada inadecuada, deberá notificarlo a la Autoridad de Aplicación y ésta en caso de comprobar las irregularidades, notificará a la OMI para que lo comunique a las demás Partes interesadas.

Capítulo IV

Normas Complementarias

Art. 39. Investigación Científica y Técnica y Labor de Vigilancia

1. La Autoridad de Aplicación individual o conjuntamente promoverá:
 - a) Fomentar y facilitar la investigación científica y técnica sobre la gestión del agua de lastre; y
 - b) Vigilar los efectos de la gestión del agua de lastre en las aguas bajo jurisdicción panameña.

2. Dicha labor de investigación y vigilancia estará en concordancia con la Estrategia Nacional de Bioseguridad y deberá incluir la observación, la medición, el muestreo,

la evaluación y el análisis de la eficacia y las repercusiones negativas de cualquier tecnología o metodología empleadas, así como de cualquier repercusión negativa debida a los organismos y agentes patógenos cuya transferencia por el agua de lastre de los buques se haya determinado.

Art. 40.- información a las Partes.

A fin de promover los objetivos del Convenio y del presente Reglamento, la Autoridad de Aplicación facilitará a las demás Partes interesadas que lo soliciten la información pertinente sobre:

1. Los programas científicos y tecnológicos y las medidas de carácter técnico acometidas con respecto a la gestión del agua de lastre; y
2. La eficacia de la gestión del agua de lastre deducida de los programas de evaluación y monitoreo

Art. 41.- Evaluación y Monitoreo.

La Autoridad de Aplicación con el apoyo de otras organizaciones relevantes tales como:

1. Autoridad Nacional del Ambiente
2. Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá
3. Ministerio de Desarrollo Agropecuario, Autoridad responsable de cuarentena
4. Autoridad del Canal de Panamá
5. Ministerio de Salud
6. Empresas portuarias, y
7. Cualquier otra entidad que esté relacionada a este tema.

Deberán ejecutar un programa regular de evaluación y monitoreo biológico marino de los mayores puertos de Panamá, con la finalidad de establecer la línea base de biodiversidad y detectar en la medida de lo posible cualquier Organismo Acuático Perjudicial y Agente Patógeno que haya podido ser introducido en las aguas y áreas portuarias. Esta actividad estará enmarcada en la Estrategia Nacional de Bioseguridad.

Art. 42.- Generalidades de las evaluaciones y monitoreo.

Las evaluaciones y monitoreo deberían:

1. Enfocarse a las áreas portuarias que son consideradas de alto riesgo por la introducción biológica,
2. Ser diseñados, desarrollados y ejecutados de acuerdo a los métodos y directrices publicadas por la Autoridad de Aplicación, las cuales deberán ser actualizadas regularmente,
3. Ser la base de soporte de todo lo relacionado con las alertas y notificaciones indicadas en el artículo siguiente, y
4. Ser financiados por la Tasa de gestión de agua de lastre recolectada bajo este capítulo.

Art. 43.- Comunicaciones, Notificaciones y Alertas.

La Autoridad de Aplicación comunicará a la OMI y, cuando proceda, pondrá a disposición de las demás Partes la siguiente información:

1. Toda prescripción y procedimiento relativos a la gestión del agua de lastre, incluidas en las leyes, reglamentos y directrices para la implantación del Convenio;
2. La existencia y ubicación de toda instalación de recepción para la eliminación del agua de lastre y los sedimentos sin riesgos para el medio ambiente; y
3. Toda petición de información a un buque que no pueda cumplir las disposiciones del Convenio y/o este Reglamento por las razones que se especifican en la Regla A-3 y B-4 del Anexo

Art. 44.- Medidas adicionales en ciertas Áreas.

1. La Autoridad de Aplicación podrá adoptar medidas adicionales a las especificadas en los artículos 29, 30, 31, 32 y 34 del presente Reglamento que considere necesarias para prevenir, reducir o eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos a través del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

2. Al establecer las medidas de que trata el párrafo anterior, la Autoridad de Aplicación deberá de considerar los principios establecidos en la Regla C-1 del Convenio.
3. Las medidas adicionales que se adopten en virtud del presente artículo, deberán ser publicadas en un aviso a los navegantes, en el que se incluirá:
 - a) la especificación de las medidas adicionales;
 - b) en la medida de lo posible, todos los servicios apropiados, incluso notificaciones a los navegantes de las zonas disponibles y de las rutas o puertos alternativos; y
 - c) alusión a lo aprobación de parte de la OMI.
4. La Autoridad de Aplicación podrá dispensar el cumplimiento parcial o total de las medidas adicionales adoptadas por un tiempo determinado o en circunstancias específicas. Esta dispensa deberá ser hecha pública en un aviso a los navegantes.

Art. 45.- Avisos respecto a Toma de Agua de Lastre.

1. La Autoridad de Aplicación emitirá avisos notificando a los navegantes las zonas dentro de las aguas de Panamá donde los buques no deben tomar agua de lastre por las condiciones conocidas. Tales notificaciones incluirán:
 - a) Las coordenadas exactas de tales zonas,
 - b) De ser posible, la situación de toda la zona o zonas alternativas para la toma de agua de lastre,
 - c) El período de tiempo que este aviso está en vigencia, y
 - d) Un asesoramiento a los buques que necesiten tomar agua de lastre en la zona y describirá las medidas alternativas para el suministro.
2. La Autoridad de Aplicación, adicional a los avisos indicados en el numeral 1 del presente artículo, informará a la OMI y a todo Estado ribereño de cualesquiera de las zonas identificadas en el artículo 46 que pudiere verse afectado, indicando la misma información contenida en el numeral anterior.

Art. 46.- Zonas de Aviso

Los avisos indicados en el Artículo anterior se podrán emitir para zonas:

1. En las que se sepa que las aguas presentan brotes de infección o están infestadas o pobladas de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos (ejemplo: afloramientos de algas tóxicas), que sean de relevancia para la toma y descarga de agua de lastre, incluyendo los identificados por las evaluaciones portuarias y monitoreo enunciadas en el presente capítulo,
2. En cuyas cercanías haya desagües de aguas residuales, o
3. En las que la dispersión mareal sea deficiente o en las que haya veces en que se sepa que una corriente mareal presenta mayor turbiedad.

Art. 47.- Notificación

La Autoridad de Aplicación deberá notificar a los navegantes, a la OMI y a cualquier Estado ribereño potencialmente afectado cuando el aviso dejará de estar en vigor.

Art. 48.- Tasa de Gestión de Agua de Lastre.

1. La Autoridad de Aplicación vía Resolución de la Junta Directiva podrá, establecer una tasa de gestión de agua de lastre a los propietarios de buques a los que se les aplica el Convenio y/o el presente Reglamento; todo de conformidad con las leyes en materia de su competencia.
2. El propósito de esta tasa será única y exclusivamente para financiar las actividades de la Autoridad de Aplicación relacionadas con la administración e implementación del Convenio y de este Reglamento, cualquier otra regulación emitida para la aplicación del Convenio y para la implementación de las actividades relacionadas a la Estrategia Nacional de Bioseguridad.

Art. 49.- Tipos de Tasa de Gestión de Agua de Lastre.

La tasa podrá ser:

1. Una tasa anual fija, o
2. Una tasa específica en relación con cada entrada del buque en un puerto, terminal o fondeadero de Panamá.

Art. 50.- Forma de pago de la Tasa de Gestión de Agua de Lastre.

Cuando la tasa sea impuesta a un buque, la obligación de pagar se efectuará:

RAC/REMPEITC-Caribe - Misión de Asesoría Legal y Técnica a Panamá, 18 al 23/12/ 2011

Oscar Danilo Morales

Klaus Essig

1. En el caso de la tasa anual fija, cuando el buque haga su primer toque en un puerto, terminal o fondeadero de Panamá durante el periodo para el cual tasa fue impuesta, y
2. Para cualquier otro caso, antes del zarpe del buque del puerto, terminal o fondeadero de Panamá.

No obstante lo indicado en el presente artículo, la Autoridad de Aplicación podrá fijar normas alternativas de pago.

Art. 51.- Excepciones de pago de la Tasa de Gestión de Agua de Lastre.

La tasa de Gestión de Agua de Lastre no será aplicable a un buque si su entrada a un puerto, terminal o fondeadero de Panamá:

1. Sea únicamente por razones de salvamento o prevenir un peligro a la vida humana o para recibir atención médica para cualquier persona o
2. Sea por razones de las condiciones meteorológicas o cualquier otra condición o circunstancia, riesgo a la vida humana o al medio ambiente, que el capitán, armador del buque no haya podido predecir o prevenir.

Art. 52.- Negación del Zarpe.

Cuando un buque esté obligado a pagar la Tasa de Gestión de Agua de Lastre, la Autoridad de Aplicación no permitirá el zarpe del buque hasta que la tasa haya sido debidamente pagada

TITULO IV

CAPITULO UNICO

De las Infracciones Administrativas.

Art. 53.- Administración y Cumplimiento.

1. La Autoridad de Aplicación podrá efectuar una investigación con relación a las supuestas infracciones al Convenio como al presente Reglamento.
2. En el caso de que la Autoridad de Aplicación en el proceso investigativo necesitare cooperación, podrá solicitar la misma al personal técnico de otras instituciones gubernamentales o entes privados.
3. La Autoridad de Aplicación deberá garantizar que toda persona nombrada como inspector y/o personal técnico involucrado en la aplicación del Convenio o Reglamento reciba la capacitación y entrenamiento adecuado con la finalidad de

cumplir con sus responsabilidades y funciones de una forma eficiente, eficaz y profesional.

Art. 54.- Proceso Sumario.

Las acciones civiles interpuestas por la comisión de infracciones al Convenio o al presente Reglamento, se tramitarán en proceso sumario.

Art. 55.- Aplicación de Medidas y Multas.

1. Una vez la Dirección General de la Marina Mercante ejerza la facultad de detención de un buque a consecuencia de una presunta contravención del Convenio o del presente Reglamento, liberará inmediatamente el buque si concurren cualesquiera de las siguientes circunstancias:
 - a) No se incoa un proceso por la infracción dentro del término de tres (03) días hábiles, incluido el día de la detención del buque; o
 - b) Si dentro del periodo establecido en el literal anterior, se concluye el proceso con absolución de responsabilidad del Capitán, propietario o armador del buque; o
 - c) Si se deposita ante la Autoridad de Aplicación una garantía o fianza suficiente para cubrir el monto total de la presunta infracción, a criterio de la Autoridad de Aplicación; o
 - d) En caso que se condene al Capitán, propietario o armador del buque, se haya cancelado todas las multas que le fueren impuestas, así como todas las costas o gastos que se haya ordenado pagar.
2. La Autoridad de Aplicación liberará la garantía o fianza de que trata el literal c) del párrafo anterior, si concurre cualesquiera de las siguientes circunstancias:
 - a) Si no se incoa un procedimiento por la infracción cometida dentro de los siete (07) días hábiles, contados a partir del día en que se depositó la garantía o fianza; o
 - b) Si se concluye el procedimiento dentro del plazo establecido en el literal anterior con absolución de responsabilidad del capitán, propietario o armador del buque.
3. En caso de haberse constituido una garantía o fianza de que trata el literal c) del párrafo 1 de este artículo y el capitán, propietario o armador del buque sea

declarado responsable por la (s) infracción (es) de que se trate, el monto puesto a disposición en virtud de la garantía o fianza, será aplicado de la siguiente manera:

- a) Primero se pagará todas las costas o gastos que se haya ordenado pagar en la respectiva Resolución Administrativa;
 - b) Luego, se pagará el monto de cualquier multa impuesta; y
 - c) Cualquier saldo restante se regresará a la persona que haya constituido la garantía o fianza.
4. En caso de no pagarse la (s) multa (s) y cualquier costa o gasto impuesto (s) en un procedimiento incoado contra el Capitán, propietario o armador de un buque por infracción al Convenio o al presente Reglamento, la Autoridad de Aplicación hará uso de las acciones civiles que le permita la legislación ordinaria de Panamá para cobrar la parte del monto que no se haya pagado a través de un embargo y venta del buque, sus aparejos, muebles y equipos.

Art. 56.- Restricciones de Jurisdicción y Competencia.

1. La Autoridad de Aplicación no incoará procedimiento administrativo alguno por la contravención del Convenio o del presente Reglamento cometida por un buque que enarbole pabellón extranjero, relacionada con una descarga en las aguas interiores, mar territorial o zona económica exclusiva de otro Estado, a no ser que:
 - a) Dicho Estado, solicite que se incoe un procedimiento;
 - b) La descarga haya causado, o probablemente cause, contaminación de las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva de Panamá.
2. En caso que se haya incoado un proceso en virtud de las causales a) y b) del párrafo anterior y dicho Estado sin haberse concluido el procedimiento solicitase la suspensión del mismo, la Autoridad de Aplicación deberá:
 - a) Suspender el procedimiento; y
 - b) Transmitir a dicho Estado todas las pruebas y las actas y demás documentos producidos en el proceso, junto con cualquier garantía o fianza rendida con arreglo al literal c) del párrafo 1 del artículo anterior.

Art. 57.- Suspensión del Proceso a Solicitud del Estado de Abanderamiento.

1. En caso de haberse incoado un proceso en Panamá en contra de un buque extranjero por una presunta infracción al Convenio o al presente Reglamento con relación a una descarga fuera de las aguas de Panamá, este será suspendido en

caso que la Autoridad de Aplicación considera que se ha incoado por el Estado de abanderamiento un proceso correspondiente al proceso en Panamá con respecto a la descarga, dentro de los seis (06) meses de haberse incoado el proceso en Panamá.

2. El numeral anterior no se aplicará cuando:
 - a) La descarga haya resultado en daños a Panamá por un monto mayor a CIEN MIL BALBOAS (B/100.000.00); o
 - b) La Autoridad de Aplicación haya certificado que el Estado de Abanderamiento ha faltado reiteradamente a su obligación de hacer cumplir eficazmente las prescripciones del Convenio o del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.
3. Cuando un proceso incoado por el Estado de Abanderamiento ha concluido, se terminará el proceso suspendido.

Art. 58.- Personas Infractoras

1. Será responsabilidad del propietario, armador y capitán del buque cumplir y asegurar el cumplimiento del Convenio y del presente Reglamento.
2. Será responsabilidad de toda persona a quien se imponga una obligación en o en virtud del presente Reglamento cumplir o asegurar el cumplimiento de dicha obligación.

Art. 59.- Sanciones Pecuniarias.

1. La violación a las disposiciones contempladas en el presente Reglamento, constituyen una infracción administrativa que será sancionada por la Autoridad de Aplicación con una multa que no excederá de **diez millones de Balboas (B/10,000.000.00)** según la gravedad de la infracción y/o reincidencia del infractor; todo de conformidad con las leyes en materia de su competencia.
2. Adicionalmente, la Autoridad de Aplicación está facultada para exigir al infractor el pago de los costos de las acciones tomadas para la mitigación y compensación del daño producido al medio ambiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que se puedan derivar de la violación de las normas del Convenio y del presente Reglamento.

TITULO V
CAPITULO UNICO
Disposiciones Finales

Art. 60.- Regulaciones y Normas Complementarias.

La Autoridad de Aplicación, en cumplimiento de sus funciones establecidas por el presente Reglamento, podrá elaborar Resoluciones, Normas Técnicas y Administrativas o cualquier Directriz, que sean necesarias para el completo y adecuado cumplimiento de las disposiciones de este Reglamento y para su administración y gestión.

Art. 61. Derogación de Normas y Entrada en Vigencia.

El presente Reglamento deroga a toda norma que se le oponga y entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.

ANEXO 6:

Listado de Asistentes a las diversas jornadas del Taller



Autoridad Marítima de Panamá
Dirección General de Marina Mercante
Control y Cumplimiento

Lista de Asistencia

ASUNTO: Taller AGUA de LOSRES FECHA: 19 Dic. 2011
 LUGAR: Carbo Capacitación Ascano Villalaz HORA: 9:00-4:00

N°	Nombre y Apellido	Teléfono	Correo Electrónico	Entidad	Firma
1.	Silvana Deusto	501-5030 0090-9312	silvadeusto@amp.gob.pa	V. CARGO capital y cumplimiento control y cumplimiento	[Firma]
2.	Gary Carbons	615-01253	gcarbons@amp.gob.pa	Resolución y Control de Arbitraje	[Firma]
3.	Mario Tejada	501-5045	mttejada@amp.gob.pa	RK. Arbitraje DSC	[Firma]
4.	Gina Vergara	501-5030	gvergara@amp.gob.pa	Arbitraje	[Firma]
5.	Ana Lorena Lora	501-5030	alora@amp.gob.pa	Asesoría y Control y Cumplimiento	[Firma]
6.	Andrea Brizuela	501-5045	abrizuela@amp.gob.pa	Resolución y Control de Arbitraje	[Firma]
7.	Ulises Carreras	501-5087	ulcarreras@amp.gob.pa	Arbitraje DIAM	[Firma]
8.	Rita Jimenez	501-5033	rgjimenez@amp.gob.pa	Arbitraje D. N. S. A.	[Firma]
9.	JOSE MACIAS	501-5090	jmacias@amp.gob.pa	DIAM Sub. 2to.	[Firma]
10.	Fidal González	501-5350	fidalgonzalez@amp.gob.pa	Oficial Técnico Seguros	[Firma]
11.	Olas Centro	501-5030	olas.centro@ahmail.com	Asesoría y Control y Cumplimiento	[Firma]
12.	Jack W. Bennett	501-5366	jack.bennett@amp.gob.pa	Asesoría y Control y Cumplimiento	[Firma]
13.	Tony Carlucci	"	T.CARLUCCI@AMP.GOB.PA	Asesoría y Control y Cumplimiento	[Firma]
14.					
15.					
16.					
17.					

Taller AGENCIAS de LAS TIC

19 Dic. 2011

- | | | |
|-----|-------------------|--|
| 1. | Silvana Donato | Control y Cumplimiento |
| 2. | Gary Carbaro | Resoluciones y Consultas |
| 3. | Mario T. J. J. | Resoluciones y Consultas |
| 4. | Fidel González J. | Seguridad |
| 5. | AGS. Conto | Control y Cumplimiento |
| 6. | Ana Lorena Donato | Control y Cumplimiento |
| 7. | Rita Jiménez | N.S.M. |
| 8. | JOSE MACIAS | DNSM |
| 9. | Andrea Cugueloni | Resoluciones y Consultas |
| 10. | Meredith Givada | Control y Cumplimiento de Centro |
| 11. | JACK BARNETT | Control y Cumplimiento |
| 12. | Marcos Carreras | Investigación de Incidentes de Seguridad |
| 13. | Guillermo Vargas | Control y Cumplimiento |

LUGAR: Centro Capacitación Asesora Villalaz HORA: 9:00 - 4:00 PM

Nº	Nombre y Apellido	Teléfono	Correo Electrónico	Entidad	Firma
1.	SILVANA DONATO	501-5030 5030-4302	silvano.madonate@esohot.com.pa silvano@emp.gob.pa	Y CEECO Control y Compliance	[Firma]
2.	Ara Lorena Donato G.	501-5030	ara.lorena.donato@esohot.com.pa adonato@emp.gob.pa	Administración Control y Compliance	[Firma]
3.	Rita Jimenez	501-5033	rsjimenez@emp.gob.pa	Investigación D.N.S.M.	[Firma]
4.	Marcos Carrera	501-5087	mcarrera@emp.gob.pa	Investigación DIAM	[Firma]
5.	Andrea Chiquitani	501-5030	achiquitani@emp.gob.pa	Investigación Producción y Logística	[Firma]
6.	Gary Corbeño	615-01257	gcorbeño@emp.gob.pa	Recursos Humanos Abogado	[Firma]
7.	Graciela Vergara B.	501-5030	gvergara@emp.gob.pa	Abogada D.C. Control	[Firma]
8.	Melina Tejeda	501-5030	mtejeda@emp.gob.pa	R/C Abogada	[Firma]
9.	José Macías	501-5030	jmacias@emp.gob.pa	División S.6 Jefe	[Firma]
10.	F. del González	501-5350	fidalgogonzalez@fossotti.com.pa	Oficina Técnica Seguridad	[Firma]
11.	Olga Conto	501-5030	olga.conto@hormel.com.pa	Asist. Adm. Control y Compliance	[Firma]
12.	Jack W. Boswell	501-5366	jack.boswell@emp.gob.pa	Técnico Control de Compras	[Firma]
13.	TANYA CARLUCCI	"	TCARLUCCI@emp.gob.pa	Control y Compliance Jefe	[Firma]
14.					
15.					
16.					
17.					

ANEXO 7:

Memoria Fotográfica de la actividad desarrollada en Panamá

Asistentes escuchando las explicaciones de los diferentes documentos presentados por los consultores



Asistentes analizando los diferentes documentos presentados por los consultores mediante la metodología de grupos de trabajo



Representantes de cada grupo de trabajo presentando los ajustes a los documentos analizados para emitir versión final

