



UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
CENTRO REGIONAL UNIVERSITARIO DE SAN MIGUELITO



VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
MAESTRÍA EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN CON ESPECIALIDAD EN
DOCENCIA SUPERIOR

TRABAJO DE GRADO

NIVEL DE CONOCIMIENTO EN REGULACIONES, SISTEMAS ECO-AMIGABLES Y CONSERVACIÓN MEDIO AMBIENTAL EN LOS RECINTOS PORTUARIOS ESTATALES DE CIUDAD DE PANAMÁ. 2018.

PRESENTADO POR:
ROSALÍA ALEJANDRA HAYNES SALMON

DOCENTE TUTOR:
DR. JAIME RUIZ



TRABAJO DE INVESTIGACIÓN PARA
OPTAR POR LA MAESTRÍA EN EDUCACIÓN
CON ESPECIALIDAD EN DOCENCIA
SUPERIOR

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ

DICIEMBRE 2018

Todo lo que somos depende de nuestro planeta tiene el poder para dar vida y el poder para quitarla

ANÓNIMO

DEDICATORIA

Cuando uno se acerca a estos momentos, hacemos memoria de las personas que han aportado de manera significativa a nuestro crecimiento, intelectual, profesional, personal y espiritual. Le dedico esta compilación de esfuerzo, sacrificio, pasión y dedicación primordialmente a Dios por permitirme llegar a este proyecto de vida y siempre acompañar y guiar mis pasos; a quienes no puedo apartar de mi caminar por la vida, mi modelo a seguir y eterno protector, mi padre Alejandro José Haynes (Q.P.D.), a mi tan inigualable y amada madre Verona Rosalía Salmon, sin ti, no soy nada y a mi compañera fiel en este tránsito, mi hermana mayor y respaldo siempre, Verona Alejandra Haynes Salmon. Gracias, por tanto amor.

Rosalía Alejandra

AGRADECIMIENTO

A Dios principalmente por su infinita bondad y misericordia, a la Autoridad Marítima de Panamá, a mis compañeros de trabajo por permitirme adentrarme en sus conocimientos e instruir nuevos procesos, prácticas y sensibilización, a los profesores que han sido los transmisores de conocimiento, a mi familia, a mis compañeras Brenda e Indira y otras amistades que han brindado motivación, apoyo y soporte para culminar esta meta trazada y me han acompañado en toda esta travesía y proyecto de vida especialmente; a mí madre, por su constancia y sin igual modelo, por alentarme siempre a alcanzar y lograr mis objetivos con perseverancia y con fortaleza. Siempre visible y a todos aquellos que han participado de forma directa o indirecta en la elaboración, de esta investigación.

¡Infinitas gracias a ustedes!

Índice General

Dedicatoria
 Agradecimiento
 Índice General
 Índice de Anexos
 Extracto
 Extract
 Introducción

	Págs.
CAPÍTULO 1 GENERALIDADES DEL PROBLEMA	
1.1. Antecedentes del Problema	13
1.2. Justificación del Problema	18
1.3. Importancia del problema	19
1.3.1. Conveniencia	21
1.3.2. Relevancia	22
1.3.3. Implicaciones Prácticas	22
1.3.4. Valor Teórica	23
1.3.5. Utilidad Metodológica	25
1.3.6. Alcance y Límites del problema	25
1.3.7. Viabilidad de la Investigación	27
1.4. El Problema de Investigación	28
1.4.1 Formulación del Problema	28
1.5. Planteamiento del Problema	28
1.5.1. Enunciado del Planteamiento del Problema	28
1.6. Preguntas del Problema	29
1.7. Objetivo General	29
1.7.1. Objetivos Específicos:	30
1.8. Hipótesis de Investigación	30
1.8.1. Hipótesis Nula	30
1.9. Sistemas de Variables	31
1.9.1. Variable Independiente	31
1.9.1.1. Definición Conceptual	31
1.9.1.2. Definición Operacional	31
1.9.2. Variables Dependientes	33
1.9.2.1. Definición Conceptual	33
1.9.2.2. Definición Operacional	33
1.10. Categoría / Racionalidad	33
1.10.1. Sub Categoría / Elementos Racionales	35
1.11. Unidad de Información	36
1.11.1. Delimitación de la Población	36
1.11.2. Criterios de Inclusión	36
1.11.3. Criterios de Exclusión	36
1.11.4. Criterios de Eliminación	36

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	
2.1. Marco Legal	37
2.2. Marco Filosófico-Antropológico	66
2.3. Marco Teórico Referencial	88
2.4. Marco Conceptual	94
CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	
3.1. Enfoque de la Investigación	98
3.2. Procedimiento Metodológico	98
3.3. Tipo de Investigación	98
3.4. Población o Universo	98
3.5. Diseño de Muestreo	103
3.6. Marco Muestral	103
3.7. Tamaño de la Muestra	104
3.7.1. Estimadores para la Población	104
3.7.2. Estimadores para la Media	105
3.7.3. Técnica de la Afijación Proporcional	106
3.8. Método de Selección	106
3.8.1. Unidades Seleccionadas	106
3.9. Fuente de Información	107
3.9.1. La Fuente Primaria de Información	107
3.9.2. La Fuente Secundaria	107
3.9.3. La Fuente Terciaria	107
3.10. Técnica de Recolección de Datos	107
3.11. Diseño del Instrumento	108
3.12. Descripción del Instrumento	109
3.12.1. La Primera parte del Instrumento	109
3.12.2. La Segunda Parte del Cuestionario	109
3.13. Validez y Confiabilidad	110
3.13.1. Validación	110
3.13.2. Confiabilidad	111
3.14. Método de Obtención de Datos	111
3.15. Procesamiento	111
CAPÍTULO IV PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	
4.1. Presentación de Resultados	112
4.2. Análisis Estadístico de los Resultados	135
CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
5.1. Conclusiones	145
5.2. Recomendaciones	151
CAPÍTULO VI PROPUESTA	
6.1. Justificación	153
6.2. Objetivo	156
6.3. Hoja de Ruta	156
Referencias Bibliográficas	
ANEXOS	

EXTRACTO

Dentro del desarrollo institucional existente de la Autoridad Marítima de Panamá, existe la fiscalización, monitoreo y cumplimiento de las normativas y regulaciones nacionales e internacionales relacionadas con la conservación ambiental; es por ello, que surge el interés de establecer la importancia del conocimiento en regulaciones medio ambientales de los colaboradores de los recintos portuarios de la Ciudad de Panamá. El servicio marítimo-portuario representa a nivel mundial un punto estratégico del tráfico marítimo, en donde aproximadamente el 5% del comercio mundial transita por el Canal, y en donde los recintos portuarios simbolizan un gestor importante en el engranaje del sector logístico del país. Este sector representa un impacto del 33.5% en la economía panameña, lo que lo evidencia como un país que atraviesa un gran tráfico marítimo. En estos recintos el movimiento de mercadería de artesanos, embarcaciones de cabotaje y pesca de exportación, requieren dominar de forma clara, segura y correcta de todas las regulaciones existente. Este tráfico, además de ser una buena inyección en nuestra economía, figura un riesgo para el ecosistema y nuestro medio ambiente; es por este motivo que es apta ciertas normativas para contrarrestar el impacto de la contaminación que puedan causar las prácticas de la industria marítima y portuaria, y se adhiere al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), con sus diferentes anexos que regulan los temas de contaminación marítima. Por medio de esta investigación, se analiza determina la importancia del conocimiento en regulaciones medio ambientales de manera que se adapten para responder a la necesidad de mejorar las actividades portuarias hacia un futuro más verde y a la vez de ascender el posicionamiento en el tema logístico.

EXTRACT

Within the existent institutional development of the Panama Maritime Authority there is the supervision, monitoring and compliance with national and international regulations and regulations related to environmental conservation; it is the reason why there is an interest in establishing the importance of knowledge in environmental regulations of the collaborators of the port facilities of Panama City. The maritime-port service represents worldwide a strategic point of maritime traffic, where approximately 5% of world trade transits the Canal, and where the port facilities symbolize an important manager in the logistics sector of the country. This sector represents an impact of 33.5% on the Panamanian economy, which evidences it as a country that crosses a large maritime traffic. In these port areas the movement of merchandise of artisans, vessels of cabotage and fishing for export, requiring dominating in a clear, safe and correct way of all existing regulations. This traffic, in addition to this and a good injection in our economy, represents a risk for the ecosystem and our environment; It is reason why Panama Adopts certain regulations to counteract the impact of which contaminates the cause of the maritime and port industry, and adheres to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), with its different annexes that regulate the Maritime pollution issues. Through this research the importance of knowledge in environmental regulations of collaborators of the port facilities of Panama City, which are Puerto Panama, Puerto Juan Díaz and Puerto Coquira, is determined so that collaborators can complement the current precepts, so that they adapt to respond to the need to improve port activities towards a greener future and at the same time to promote the positioning of Panama in the logistics area.

INTRODUCCIÓN

Los puertos constituyen un elemento decisivo para el comercio exterior y por ende, para la competitividad de la economía española en un escenario de globalización. Los puertos y los recintos portuarios son puntos privilegiados de comercio, han participado de forma decisiva en la constitución y el posterior desarrollo de las ciudades para respaldar las gestiones que propician y se desarrollan las actividades y operaciones marítimas – portuarias. El medio ambiente hoy por hoy requieren completa atención por los seres humanos y corregir la devastación y destrucción que se ha producido. SÁNCHEZ BERNARDO, 2003.

“Naciones a nivel mundial de los 5 continentes se han sometido a un proceso de cambio intenso desde principio de la década de 1980, generado por un intenso desarrollo costero. El desarrollo costero se ha manifestado en diferentes zonas ha sido sosegado, pero actualmente, sólo una pequeña superficie en la cual aún, se encuentra en buen estado de conservación.

En términos generales, el conocimiento de regulaciones ambiental es reflejo de la condición de los componentes ambientales relevantes o críticos cuyo estado puede considerarse como un indicador de la calidad ambiental regional. A continuación, se presenta un importante análisis del valor del conocimiento en regulaciones ambientales de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá regional, basado en las condiciones de los componentes ambientales críticos. Se han acentuado los fenómenos meteorológicos

extremos y se ha perdido la regularidad de los cambios de estación. El clima no presenta fragilidad por la realización de las actividades antropogénicas. Sin embargo, las actividades antropogénicas contribuyen con el cambio climático global, Geomorfología y geología. Este componente presenta una fragilidad media ante la realización de actividades humanas y en términos generales puede considerarse que éste, se encuentra en buen estado. Las afectaciones más notables son las modificaciones a la fisiografía ocasionadas por la construcción de obras costeras y la explotación de bancos de materiales pétreos (por ejemplo, cerro El Vigía, meseta El Tigre). Procesos costeros. Por su fragilidad, este componente ha sufrido notables modificaciones en los últimos 40 años. Las modificaciones pueden ser descritas en función de los procesos de cambio en las celdas litorales, suelo. Este componente está sujeto a los procesos erosivos naturales y en el área del proyecto en particular están siendo acelerados por efecto de las actividades antropogénicas (deforestación, cambios de uso de suelo, bloqueo de arroyos etc.). El estado de este componente indica un detrimento en la calidad ambiental, hidrología. Debido a su fragilidad, este componente refleja rápidamente los cambios en la calidad ambiental. La hidrología subterránea está en estado crítico por sobre explotación, intrusión de agua de mar en zonas costeras y contaminación por las descargas directas al suelo. Flora y fauna marina. La flora marina se encuentra en un ligero proceso de deterioro debido a diversos factores de estrés tanto naturales como antropogénicos, fenómenos climáticos de escala global como el ENSO (El Niño, Oscilación del Sur) alteran periódicamente el desarrollo de las comunidades de flora marina. En el caso de los factores antropogénicos, destacan afectaciones puntuales como las descargas de aguas residuales, la instalación de artes de cultivo. La fauna marina se encuentra en un proceso de deterioro

debido principalmente a la sobreexplotación de las especies comerciales y de autoconsumo. Calidad de Servicio. Las alteraciones provocadas por actividades humanas han fragmentado el paisaje; sin embargo, aún existen grandes extensiones de terreno en las que la calidad.” ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRARL, 2010.

“Desde el uso del concepto de desarrollo sostenible y su aplicación en las diversas áreas de la planeación urbana y a los proyectos de construcción en general, un contado número de indicadores de sostenibilidad han aparecido. Por lo tanto, se identifica, clasifica y prioriza las diferentes variables de la sostenibilidad que conforman un instrumento de gran utilidad dentro de los mecanismos de toma de decisiones o como herramienta de gestión integral de la obra civil, aplicado a las áreas ambiental, social, económico, institucional y tecnología/innovación. La aplicación de este método para proyectos de infraestructura en Colombia es el primer paso para controlar los procesos y su evaluación en diferentes ámbitos de la sostenibilidad de una obra de infraestructura en vía de mejorar el sector de la construcción y el medio ambiente construido”. (Puerto de Tánger Med, 2016).

La visión de ECOPORTS ha sido la de crear una igualdad de condiciones en el puerto del medio ambiente, gestión en Europa, a través del intercambio de conocimientos y experiencias entre profesionales portuarios. ECOPORTS sirve el principio de "puertos-ayudar-puerto" y promueve la mejora continua del desempeño a través de la autorregulación voluntaria. Desde 2011, ECOPORTS está totalmente integrado dentro de ESPO y mediante www.ecoport.com ESPO ofrece la oportunidad a sus puertos miembros a utilizar las herramientas ya establecidas, Método de auto diagnóstico (Self Diagnosis Method-SDM) y el Sistema de Revisión Ambiental Portuaria (Port Environmental Review

System PERS).

“En nuestro continente, se puede citar que, en México, la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, desde 2004, posee la acreditación de las Normas ISO 14000, lo que significa que se tiene integrado dicho sistema a las actividades propias del puerto, entidad que aplica acciones de control en el cuidado del medio ambiente con un estricto rigor, según las exigencias de los clientes, obteniendo como resultado un sistema de gestión integrado de calidad y ambiental”. (Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, 2016). “Luego del atentado del 11 de setiembre de 2001 la dinámica de control del comercio internacional cambió en forma radical. Los gobiernos y el sector privado se vieron obligados a reformular las estrategias de seguridad y orientarse a una labor conjunta basada en la gestión de riesgos y el desarrollo de políticas preventivas con alcance a todos los eslabones de la cadena logística, esto generó el desarrollo de numerosos programas de seguridad alineados con la premisa de ser, a su vez, facilitadores del comercio entre naciones. En un mundo globalizado es de esperar que el comercio entre países y regiones sea lo más ágil posible y con reglas claras, estandarizadas y aceptadas por todas las partes involucradas. En este sentido, las convenciones o códigos constituyen el modo más apropiado para promover una solución de carácter global”. Gestión de la seguridad en el comercio internacional como una herramienta de competitividad”. (LIVERA, Andrés; VIURRARENA, Paula. 2013.)

CAPITULO I: (@

Generalidades del Problema

1.1. Antecedentes del Problema:

“El transporte marítimo está considerado como el medio más respetuoso con el medio ambiente; tanto, desde la perspectiva de la eficiencia energética como desde el punto de vista de consumo de recursos naturales, siendo las inversiones de capital necesario para las infraestructuras marítimas inferiores a otros medios de transporte. En este sentido, el puerto o recinto, al ser considerado como nodo de conexión con otros modos de transporte, tiene como compromiso ineludible mantener los estándares de protección y conservación ambiental.

Conscientes, por tanto, de la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá y el impacto de las infraestructuras, actividades portuarias en ese entorno urbano-litoral que si no se logra fiscalizar con el apoyo de la normativa asumiendo la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de los requisitos de las legislaciones y reglamentaciones ambientales que existen para aplicar, el establecimiento de canales de comunicación al público y el impulso de estrategias de prevención de la contaminación en los aspectos ambientales originados por las operaciones y actividades desarrolladas en los puertos, así como la responsabilidad de liderar los esfuerzos de mejorar el desempeño ambiental de la comunidad portuaria con todo, compatibilizando los intereses contrapuestos de los agentes privados para fomentar el crecimiento portuario bajo parámetros de sostenibilidad. CRESPO, TRUJILLO,

FILLOL. La sostenibilidad Ambiental en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal. 2005.

Ejemplo: La Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO) género en 1994 un “Código de Conducta Ambiental” que lo que brinda es directrices como herramientas para apoyar la gestión ambiental que se llevar a cabo, así mismo, integrar los puertos en el entorno y su aceptación por la comunidad.

No solo es una tendencia que muchos gobiernos esperan cumplir, sino casi una necesidad, puesto que, actualmente hay muchos problemas que dañan el medio ambiente. Basta con dar un paseo por la principal avenida de nuestra ciudad para ver cientos de carros atascados en el tráfico y aumentando el dióxido de carbono en el planeta. Entonces, ¿qué nos espera?

En el mundo existe una “tendencia verde”. Las personas cada vez más toman conciencia de los problemas medioambientales y tratan de ser parte de la solución.

Otro ejemplo es Victoria, ciudad de Columbia Británica (Canadá), que planea ser “libre de carbono” para el 2020. Su objetivo se cumpliría gracias a un plan de soluciones verdes para los edificios, transportación, energía y un correcto tratamiento de los desechos. Las construcciones contarán con un jardín en el techo y los vehículos serán eléctricos.

“Hoy en día parecen ideas utópicas, pero los planes ya son una prioridad en muchos países. Por eso, se necesitan profesionales capaces de diseñarlos, no solo de soñarlos. Cada vez se requieren más profesionales altamente capacitados para hacer realidad el sueño de las ciudades eco-amigables, destinadas a la protección ambiental. Diversas actividades portuarias pueden contribuir a la disminución de la calidad del aire local, Por ejemplo, los puertos dependen en gran medida de barcos, camiones y equipos de carga propulsados

por motores diésel que liberan partículas, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre a la atmósfera. La reducción de estas emisiones puede mejorar el riesgo de efectos adversos asociados a la salud humana, incluyendo asma y bronquitis. Otra forma de mejorar la calidad del aire es reducir el tiempo de inactividad. Los barcos pasan una gran parte de su tiempo descansando en el muelle: más de 100 días cada año. Mientras están atracados, los barcos necesitan energía para mantener la funcionalidad de sistemas como comunicación, iluminación, calefacción / refrigeración y saneamiento a través de motores auxiliares incorporados. Reducir los tiempos de inactividad en los puertos puede ayudar a mejorar la calidad del aire alrededor del puerto. La congestión del tráfico afecta la calidad del aire, dentro y alrededor de las instalaciones portuarias son comunes, especialmente alrededor de las entradas del puerto donde se pueden producir problemas como camiones y otros automóviles en el tráfico, los motores en ralentí contribuyen a aumentar las emisiones y empeorar la calidad del aire. Mejorar el flujo de tráfico reducirá las emisiones al ralentí y minimizará las interrupciones a otros conductores, residentes y negocios cercanos, causados por la congestión. El mantenimiento y las operaciones de puertos incorrectos pueden afectar la calidad del agua y los ecosistemas acuáticos locales. Uno de los mayores problemas de calidad del agua es la contaminación por agua de lastre y de sentina. Cuando los buques descargan su agua de lastre, pueden inadvertidamente introducir especies no autóctonas que pueden representar una amenaza a las especies locales y a los hábitats ambientalmente sensibles. El agua de sentina liberada para mantener la estabilidad también puede suponer una amenaza para la vida marina y los hábitats locales, si está contaminada con petróleo de maquinaria a bordo de los buques". (Escobar, Carlos Javier, Ecuador, 2017).

Teniendo en cuenta que la actividad portuaria genera un gran volumen de carga producirá mayor cantidad de residuos contaminantes. Si bien los procesos productivos y la unificación de la carga se han adecuado a los exigentes mercados internacionales, hoy, las normativas nacionales e internacionales, obligan, de alguna manera, a tener un medio ambiente libre de contaminación, con el apoyo de autoridades responsables mediante los requisitos técnicos legales de obligatorio cumplimiento. Para llegar a los consumidores finales, se debe asegurar una producción limpia y un proceso logístico extendido que sea amigable con el medio ambiente. (Castaño & Otros, 2013).

Una autoridad portuaria es una autoridad gubernamental dirigida por una junta o comisión que ha sido creada por un órgano legislativo para mantener y operar un puerto y actividades relacionadas con el puerto. Las facultades de una autoridad portuaria varían ampliamente, pero en general, tienen el poder de comprar tierra propia, cobrar tarifas e imponer impuestos su autoridad puede extenderse más allá de las instalaciones portuarias e incluir aeropuertos, puentes, túneles, astilleros, e incluso parques públicos. A diferencia de muchos otros países, no existe una autoridad portuaria nacional en los EE. UU. significa que los puertos públicos pueden estar bajo la autoridad jurisdiccional a nivel local, estatal o nacional. No existe un estándar para el órgano rector de la autoridad portuaria: las 126 autoridades portuarias públicas, 77 están gobernadas por personas designadas, 24 por miembros elegidos, cuatro por personas elegidas indirectamente miembros y 21 carecen de un órgano de gobierno 17 En algunos casos, los comisionados locales del condado automáticamente por ley componen la junta de la autoridad portuaria. Los puertos públicos de Estados Unidos son una fuente de actividad económica y representan la entrada de nuestra nación al comercio mundial. Los puertos sirven como

punto de intersección con los ríos, vías navegables y puertos interiores y profundos del país. Permiten que los cultivos cultivados en Iowa sean transportados en todo el mundo. El mineral de hierro extraído en Michigan y Minnesota se envía a puertos en todos los Grandes Lagos, y desde allí, se transporta a fábricas de acero en los EE. UU. o más allá para las exportaciones internacionales, Puertos.

Se considera que aumente la actividad en los puertos de todo el país, especialmente como resultado de la expansión del Canal de Panamá, que se espera esté completada para 2015, la expansión duplicará la capacidad del Canal de Panamá y aumentará tanto el número como el tamaño de los buques que pasan. a través de la post-expansión, los buques que usen el canal serán el doble de su tamaño actual, transportando 44 a 8 millones de contenedores adicionales cada año. Para 2020, la cantidad total de carga transportada a través de los puertos de EE. UU. crecerá más del 50 por ciento en comparación con las cantidades de 2001.

Se espera que este aumento tenga un impacto significativo en la Economía, infraestructura y medioambiente de EE. UU. A medida que aumenta la actividad portuaria en los próximos años, se aplicará un mayor precio a las carreteras y ferrocarriles de los condados que se conectan a los puertos. Para llegar desde los puertos, los bienes se transportan en las 174,000 millas de ferrocarril que cruzan la parte inferior 48 estados, así como 160,000 millas de caminos, 45 por ciento de los cuales son propiedad y mantenimiento de 15 condados. Los condados tendrán la tarea de mantener carreteras de calidad para acomodar el tráfico de carga. También tendrán que determinar cómo reducir la congestión vehicular

dentro y alrededor del acceso de áreas a los puertos, que a menudo están cerca de comercios del centro Sostenible.

1.2. Justificación del Problema:

La modernización del sector público nos obliga a estudiar qué conocimientos mantienen los colaboradores en el tema de regulaciones sobre conservación ambiental y sistemas eco-amigables que gobiernan el desarrollo de uso de nuevas normativas que ayuden a mejorar nuestro ecosistema. Fomentar en las principales terminales la iniciativa para implementar políticas verdes internas, y así potenciar la posición competitiva de los recintos portuarios panameños por medio de la eficiencia de sus operaciones portuarias y siendo líderes en la conservación medioambiental, adquiriendo una reacción favorable en la atracción de nuevos clientes en el mercado y una reputación positiva en el sector ambiental de los puertos a nivel mundial. En la actualidad, existe la incitación a la conservación ambiental en el sector logístico, sin embargo, hace falta instaurar normativas para la regulación de prácticas verdes que se realizan en nuestros puertos más importantes.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) los puertos, así como la mayoría de los sectores industriales, están sometidos a presiones cada vez mayores para reducir los efectos que tienen sobre el medio ambiente, y esto es uno de los desafíos principales a los que hacen frente. En la actualidad, la industria marítima y portuaria a nivel mundial se prepara para trabajar en estrategias sostenibles. Panamá no se debe quedar atrás, puesto que se encuentra en una posición única para desarrollar estas innovaciones y ser un ejemplo para el resto del mundo. En la ley 56 del 6 agosto de 2008 se establece que, la Autoridad Marítima de Panamá, en coordinación con

las autoridades competentes, debe establecer normativas ambientales que regulen el funcionamiento de los servicios portuarios y el desarrollo de las actividades portuarias, a fin de lograr los objetivos de la política de conservación, protección y mejoramiento del ambiente; y es a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares que se debe velar por el cumplimiento de dichas normativas ambientales.

Además, corresponde a esta autoridad determinar los medios, sistemas y procedimientos que resulten necesarios, de acuerdo con la reglamentación aplicable.

1.3. Importancia del problema

A nivel mundial el medio ambiente se encuentra en problemas para conservar su equilibrio, debido a los drásticos daños sufridos, los cuales han sido causados por la industrialización y explosión demográfica inadecuada. Esto fue palpable en el Informe Brundtland de la Comisión Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas, aduciendo que “El futuro está amenazado” Todos dependemos de una biosfera para mantenernos con vida. Sin embargo, cada comunidad, cada país lucha por sobrevivir y prosperar sin preocuparse de los efectos que causa en los demás.

En nuestro país se ha despertado la conciencia ecológica, la contaminación y destrucción de los recursos naturales un problema que no reconoce fronteras entre países, más cuando no hay un conocimiento claro y fiscalizado con control jurídico y la aplicación de las normativas y regulaciones.

La conservación ambiental, se logrará a través de la internalización de la cultura ambiental en todos los seres humanos que vivimos en el planeta, de hecho la labor emprendida en el país por las Organizaciones No Gubernamentales en materia ambiental, ha sido determinante en la consecución de los objetivos planteados, ya que ha utilizado la educación como herramienta fundamental y de igual importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Panamá no escapa del problema de la contaminación; por eso nos referimos a ella como uno de los principales problemas del planeta. Pero conviene hacer un esfuerzo por concretar y abordar de una forma más precisa las distintas formas de contaminación y sus consecuencias. No basta, en efecto, con referirse genéricamente a la *contaminación del aire* (debida a procesos industriales que no depuran las emisiones, a los sistemas de calefacción y al transporte, etc.), *de los suelos* (por almacenamiento de sustancias sólidas peligrosas: radiactivas, metales pesados, plásticos no biodegradables...) y *de las aguas* superficiales y subterráneas (por los vertidos sin depurar de líquidos contaminantes, de origen industrial, urbano y agrícola, las “mareas negras”, y también, de nuevo, los plásticos, cuyas bolsas han “colonizado” todos los mares, provocando la muerte por ahogamiento de tortugas y grandes peces y da lugar a inmensas islas flotantes.

Miles de animales marinos mueren al año y decenas de ecosistemas se deterioran irreversiblemente por las bolsas de plástico arrojadas al mar “No hay justificación para continuar produciéndolas” añadió, pidiendo su prohibición. Diversas iniciativas educativas y legislativas han avanzado en esa dirección en varios países: desde

llamamientos ciudadanos a rechazar su uso y promover la utilización de bolsas de larga duración hasta la introducción de impuestos o la prohibición directa. En función de las circunstancias de cada país, se puede recurrir a la prohibición o a introducir un impuesto que se traduzca en un coste que desaconseje el uso de las bolsas.

El Estado debe reforzar una política conservacionista que agrupe todas las regulaciones que son de importancia para los Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá, donde la educación ambiental es fundamental tomando en cuenta que tenemos dos importantes mares que son fundamentales, el comercio marítimo mundial, el desarrollo de la economía del país y que repercute en la salud de todos los panameños y panameñas.

1.3.1. Conveniencia

De esta manera se puede reforzar el proceso de educación formal e informal, incidir en las áreas de conservación ambiental de los colaboradores, es conveniente la realización de este estudio puesto que, se podrá conocer las debilidades en la parte formativa que poseen los colaboradores de la Autoridad Marítima Panamá, de la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá, el entorno a todas las medidas medio ambientales, buenas prácticas eco-amigables, las tres (3) R's y la correcta disposición de los desechos, al igual que su manejo; como elementos fundamentales para trabajar en la prevención, sensibilización, capacitación sobre un tema tan importante a nivel global y la incidencia en la calidad de vida de los seres humanos. Es por eso que, la

educación representa la parte medular para la obtención del ejercicio consono dentro de las actividades que se desarrollan en los recintos portuarios.

1.3.2. Relevancia

El tema es trascendental para toda la institución y direcciones sobre la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá, para a través del tiempo no continuar con el menoscabo del ecosistema y hoy día tenemos la tarea a nivel mundial y nacional de crear mecanismos de difusión que respalden las regulaciones existentes en las cuales se generen actividades de buenas prácticas medio ambientales y sistemas eco-amigables, llevando a la población a un entendimiento sobre la importancia del reciclaje, la reutilización y la forma correcta de disponer de los desechos en nuestras tareas cotidianas.

1.3.3. Implicaciones Prácticas

El desconocimiento de las regulaciones en materia de sistemas eco-amigables, protección medio ambiental y buenas prácticas en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá corresponde a un riesgo extremo y latente para el ecosistema y medio marino. Puesto que, la gestión ambiental se sujeta a los principios de solidaridad, corresponsabilidad, cooperación, coordinación, reciclaje y reutilización de desechos, utilización de tecnologías alternativas ambientalmente sustentables y respecto a las culturas y prácticas tradicionales.

Las operaciones portuarias y de los recintos portuarios no pueden tener impacto adverso en la comunidad, debemos siempre enfocarnos en minimizar los impactos, hace que la sociedad apoye las iniciativas portuarias y este cambio de cultura logra que el Estado a través de la Autoridad Marítima de Panamá trabaje en conjunto para continuar promoviendo el comercio y fomentando empleos en el sector estatal en el rubro, pero fortaleciendo la protección medio ambiental, conservación del ecosistema y el medio marino al igual que el manejo de los desechos y la buena disposición de los mismos, en las zonas costeras.

1.3.4. Valor Teórica

Plantea la Conferencia de las Naciones Unidas en relación al Comercio y Desarrollo (UNCTAD) los puertos, así como la mayoría de los sectores industriales, están sometidos a presiones cada vez mayores para reducir los efectos que tienen sobre el medio ambiente, y esto es uno de los desafíos principales a los que hacen frente.

En la actualidad, la industria marítima y portuaria a nivel mundial se prepara para trabajar en estrategias sostenibles. Panamá no se debe quedar atrás, puesto que se encuentra en una posición única para desarrollar estas innovaciones y ser un ejemplo para el resto del mundo.

Ciertamente, todo Sistema de Gestión Ambiental, ayuda a todas aquellas organizaciones que desean alcanzar y demostrar a través de certificación por otra entidad, un trabajo ambiental correcto. Con la certificación ISO 14001 de los sistemas de gestión ambiental, la empresa puede mejorar la forma en que controla y disminuye su impacto en el medio

ambiente, además, crea beneficios intrínsecos inmediatos al optimizar el uso de sus recursos. Ninguna institución en la actualidad se debe permitir el lujo de apostar su notoriedad, haciendo caso omiso a su responsabilidad ambiental. La utilización de estándares de gestión facilita que la creación de productos/servicios sean seguros, fiables, sostenibles, y de calidad. Es decir que los estándares ayudan a las organizaciones a crecer en la productividad del trabajo, a la vez que reducen sus errores y gastos. Con la finalidad de aportar al diagnóstico de la entidad, se analiza el cumplimiento del plan de manejo ambiental de ANDIPUERTO Guayaquil. Además, se realiza un análisis comparativo del cumplimiento actual SGA con el SGA en base a la norma ISO 14001. Asimismo, se proponen acciones de mejoramiento para la total implementación de la gestión ambiental del terminal portuario multipropósito y carga general. Se concluye que el SGA contribuirá a lograr procesos logísticos más amigables con el medio ambiente, así como obtener la documentación y el sistema de gestión que facilite su evaluación interna y externa, mostrando los resultados del estudio con los aspectos que dificultan un adecuado manejo ambiental en el puerto y la propuesta para su mejoramiento. *Muchos gobiernos y grandes empresas ya planean construir pequeñas ciudades eco-amigables. El futuro del mundo parece estar en los espacios sustentables.*

Cuando hablamos sobre ciudades futuristas, la imaginación vuela. Robots y edificios gigantescos suelen ser lo más cercano a una ciudad tecnológica. Pero los edificios modernos y las supercomputadoras nos dejan un panorama ligeramente desértico. Es por ello, que algunos gobiernos y empresas ya tienen entre sus planes construir complejos o pequeñas ciudades que sean eco-amigables en un futuro.

Por ejemplo, según la empresa Surbana Urban Planning Group, la ciudad de Tianjing, en China, será la primera 100% sustentable y ecológica. Se trata de un complejo de 30 kilómetros cuadrados que para el 2020 ya estaría en pleno funcionamiento, albergando a casi 400 mil personas. Todas ellas gozando de paisajes ecológicos, un tren que funciona con luz solar y un modelo eco-amigable.

1.3.5. Utilidad Metodológica

El dominio de la metodología para la investigación científica se considera indispensable cuando se trata de identificar, plantear, estudiar y solucionar las situaciones en el campo del conocimiento ambiental, lo cual significa que los investigadores deben ser capaces de llevarla a cabo sobre la base de sus habilidades intelectuales o investigativas.

Asimismo, la investigación como tal comienza con la planificación y termina con la confección de un informe final de resultados. En la primera etapa, catalogada como la más importante, se diseña todo el proceso investigativo, incluidas las formas de procesamiento de la información y los procedimientos que se emplearán para facilitar el análisis de los datos; en la segunda se finaliza con la elaboración del proyecto de investigación, el cual, es un documento escrito que ha de quedar con la mejor calidad posible para garantizar la obtención de resultados válidos y fiables, con costos razonables, de manera que los investigadores deben proporcionar los pormenores del estudio en este informe.

De tal manera que, de repetirse el estudio con la base metodológica debería dar los mismos resultados de manera confiable.

1.3.6. Alcance y Límites del problema

Este es un problema que tiene un alcance global y nacional ya que, el desconocimiento de la importancia en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá y de toda la contaminación ambiental generada se origina, como consecuencia del crecimiento y desarrollo incontrolado de los grandes poderes hegemónicos, o falta de los controles de los gobiernos, con el correlativo incremento de las fuentes de contaminación, el deterioro de los recursos naturales y el impacto de algunos fenómenos del mismo tipo, como las erupciones volcánicas, tolvaneras, fugas tóxicas, entre otros problemas. A medida que aumenta el poder del hombre sobre la naturaleza y aparecen nuevas necesidades como consecuencia de la vida en sociedad, el medio ambiente que lo rodea se deteriora cada vez más. El progreso tecnológico, por una parte y el acelerado crecimiento demográfico, por la otra, producen la alteración del medio, llegando en algunos casos a atentar contra el equilibrio biológico de la Tierra. No es que exista una incompatibilidad absoluta entre el desarrollo tecnológico, el avance de la civilización y el mantenimiento del equilibrio ecológico, pero es importante que el hombre sepa armonizarlos. Para ello es necesario que, proteja los recursos renovables y no renovables y que tome conciencia de que el saneamiento del ambiente es fundamental para la vida sobre el planeta. Los puertos requieren mejorar la proyección de sus acciones en las operaciones de rutina que protegen el medio ambiente. Cada actividad principal de manejo portuario debe considerar al medio ambiente como una operación normal de la administración portuaria y en ausencia de un código sobre los aspectos ambientales y de sistemas ambientales para el manejo portuario, es difícil explicar a los gobiernos, sociedad civil y otro público, el alcance y extensión del

quehacer portuario. Estas normativas comunes ayudarán a acordar sistemas de alerta rápida en casos de contaminación, procedimientos comunes de ingreso expedito de personal y equipo en caso de requerirse la cooperación internacional por contaminación accidental, adoptar simbología y nomenclatura común para la identificación de áreas críticas, recursos vulnerables y fijación de prioridades de protección contra la contaminación accidental por petróleo y de otras sustancias nocivas en el área de los puertos; incorporación de los planes de contingencia a nivel de puertos, de empresas portuarias y con los planes nacionales de contingencia para el control de la contaminación marina, entre otros.

Manejo integrado de la contaminación: las actividades que se realizan en los puertos tienen incidencia dentro del área del puerto como fuera de ella, no es selectiva y produce efectos a todo el universo del puerto, por lo que el concepto de “manejo integrado de la contaminación” tiene importancia en su control, cuyo objetivo es mitigar los aspectos ambientales que generan un impacto significativo al ambiente.

1.3.7. Viabilidad de la Investigación

Esta investigación ha contado con el visto bueno de la instancia institucional vinculada con el tema de conservación ambiental, prevención y control de la contaminación, industrias marítimas auxiliares, ingeniería, control y cumplimiento, control y seguimiento, mantenimiento y lo más importante el valor humano dentro de la Dirección general de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, para lograr identificar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Con la finalidad de obtener y mejorar la gestión educativa con la que contamos dentro de los recintos portuarios, brindar sensibilización y capacitación al personal operativo, técnico y administrativo que opera dentro de los recintos y lleva ese mensaje, consolador, alentador y de respaldo para implementar políticas ambientales y buenas prácticas medio ambientales dentro de la área de cobertura mejorando la calidad de vida de la comunidad, el usuario, todos los colaboradores y muy importante el medio ambiente y el entorno marino.

1.4. El Problema de Investigación

Desconocimiento de regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

1.4.1 Formulación del Problema

La preservación de la especie humana y de los seres vivos implica una toma de conciencia y participación de todos los ciudadanos/as. Es deber del Estado establecer políticas conservacionistas con sus trabajadores para tal fin. La falta de conocimiento en la conservación medio ambiental y la implementación de sistemas eco-amigables dentro de las actividades marítimo-portuarias, es susceptible de generar impactos al ambiente como la contaminación del aire, contaminación por ruido y contaminación visual.

1.5. Planteamiento del Problema

¿Cuál es importancia del nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá?

1.5.1. Enunciado del Planteamiento del Problema

El conocimiento sobre las buenas prácticas con enfoque de sistemas eco-amigable, conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de la ciudad de Panamá es necesario para asegurar el óptimo rendimiento de las operaciones que se desarrollan en los recintos portuarios estatales y garantizar una buena calidad de vida de los habitantes que residen cerca.

1.6. Preguntas del Problema

Podemos corroborar la existencia del problema con las siguientes preguntas de fondo:

- ¿Por qué la importancia del nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá?

- ¿Cómo justificar la importancia del nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá?

- ¿Qué importancia del nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá?

1.7. Objetivo General

- Determinar el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

1.7.1. Objetivos Específicos:

- Identificar el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.
- Analizar el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

- Establecer el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

1.8. Hipótesis de Investigación

El nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental es importante para fortalecer el desempeño de las funciones de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

1.8.1. Hipótesis Nula

El nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental no es importante para fortalecer el desempeño de las funciones de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

1.9. Sistemas de Variables

Según el Dr. Jaime Anselmo Ruiz, en su libro Metodología de la investigación Compendios y Prácticas las variables son: *“Son atributos, características observables que poseen las personas, objetos, instituciones que expresan magnitudes que varían discretamente o en forma continua”*.

También *“Una variable es una propiedad que puede variar y cuya variación es susceptible de medirse. La variable se aplica a un grupo de personas u objetos, los cuales pueden adquirir diversos valores respecto a la variable”*. (Hernández Sampieri, Roberto.

2017).

Por otro lado, Hernández Sampieri R, Fernández Collado (2003), habla de cuatro criterios para definir operacionalmente las variables:

1. Adecuación al contexto.
2. Capacidad para seleccionar indicadores de la variable.
3. Confiabilidad.
4. Validez. ¿Cómo se va a medir la variable?

1.9.1. Variable Independiente

1.9.1.1. Definición Conceptual

Es aquella propiedad, cualidad o características de una realidad, evento o fenómeno que tiene la capacidad para influir, incidir o afectar otras variables.

Entendemos como variable independiente el: fenómeno a la que se le va a evaluar su capacidad para influir, incidir o afectar a otras variables. Su nombre lo explica de mejor modo en el hecho que de no depende de algo para estar allí. (Hernández Sampieri R, Fernández Collado C, Baptista Lucio P. 2003.)

No depende de otras variables para estar presente en el estudio

1.9.1.2. Definición Operacional

Una definición operacional: constituye el conjunto de procedimientos que describe las actividades que un observador debe realizar para recibir las impresiones sensoriales, las cuales indican la existencia de un concepto teórico en mayor o menor grado. (Reynolds, 1986).

En otras palabras, especifica qué actividades u operaciones deben realizarse para medir una variable e interpretar los datos obtenidos. (Hernández Sampieri l. 2013).

Una definición operacional nos dice que, para recoger datos respecto de una variable, hay que hacer esto y esto otro, además, articula los procesos o acciones de un concepto que son necesarios para identificar ejemplos de éste (MacGregor. 2006).

Por ejemplo, en este estudio sobre los colaboradores de los recintos portuarios, el concepto de "colaboradores recintos portuarios " permanecerá constantemente (concepto constante), en tanto la multiplicidad de características propias de los colaboradores serán variables.

Variable Independientes: de ahora en adelante "X", son aquellas que cumplen la función de causa o supuesta causa.

1.9.2. Variables Dependientes

1.9.2.1. Definición Conceptual

Cambios sufridos por los sujetos como consecuencia de la manipulación de la variable independiente por parte del investigador. En este caso el nombre lo dice de manera explícita, va a depender de algo que la hace variar.

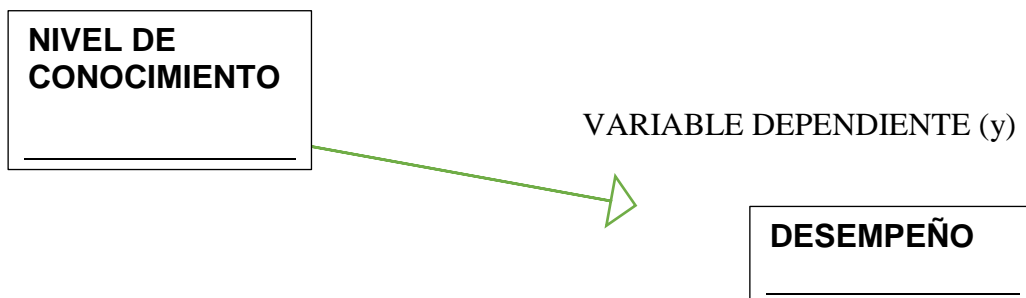
Propiedad o característica que se trata de cambiar mediante la manipulación de la variable independiente. Las variables dependientes son las que se miden.

- Es el fenómeno o situación explicado
- Es la variable que es afectada por la presencia o acción de la variable independiente.
- Se llama también de efecto o acción condicionada

- Utilizada para describir o medir el problema estudiado

La variable cualitativa tiene elementos de variación que tienen motivación cualitativa. No pueden ser medidas en términos de cantidad de la propiedad presente.

VARIABLES INDEPENDIENTE (X)



Variable dependiente (VD) Aquello que el investigador está interesado en conocer.

Variable independiente (VI) Es el factor que el investigador usa en un estudio para describir, predecir y explicar otro al que se le conoce como variable dependiente.

1.9.2.2. Definición Operacional

Definiciones operacionales Una definición operacional constituye el conjunto de procedimientos que describe las actividades que un observador debe realizar para recibir las impresiones sensoriales, las cuales indican la existencia de un concepto teórico en mayor o menor grado (Reynolds, 1971, p. 52).

1.10. Categoría / Racionalidad

Las variables se traducen en las distintas preguntas de la encuesta y las opciones de respuesta que se brinden serán las llamadas "categorías".

1.10.1. Sub Categoría / Elementos Racionales

- Sub Categoría

Categoría	Subcategoría	Indicadores
Nivel de conocimiento	Fortalecer las regulaciones de sistemas eco-amigables en los recintos portuarios estatales de la ciudad de Panamá.	Nivel de escolaridad, capacitaciones recibida en temas medio ambientales, conservación y ecosistema Manejo de información medio ambiental Conocimiento de las R's (Reducir, Rehusar y Reciclar).
	Limita el nivel operativo de los colaboradores	Consecuencias positivas en el ecosistema marino, zonas costeras y medio ambiente de la aplicación de medidas ambientales. Consecuencias negativas en el ecosistema marino, zonas costeras y medio ambiente de la no aplicación de las de medidas ambientales.
Variable Dependiente DESEMPEÑO	Identificar las funciones que guardan relación con el impacto ambiental en las zonas costeras de los recintos portuarios. Medir el desempeño de los funcionarios en los recintos portuarios	Mecanismos de Control de Calidad en los Servicios Portuarios Buenas prácticas medio ambientales Por medio de la utilización de Mecanismos eco-amigables dentro de su jornada.

1.11. Unidad de Información

1.11.1. Delimitación de la Población

Personal de la Autoridad Marítima de Panamá que se encuentran nombrados dentro de los puertos estatales en la Ciudad de Panamá. La población de la institución gubernamental vinculada la constituyen 112 servidores públicos.

1.11.2. Criterios de Inclusión

Personal Operativo de la Autoridad Marítima de Panamá de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, Dirección de Marina Mercante, Dirección de Registro de Buque y Dirección de Gente de Mar.

1.11.3. Criterios de Exclusión

Usuarios de los puertos estatales de la Ciudad de Panamá y direcciones administrativas de la Autoridad Marítima de Panamá.

1.11.4. Criterios de Eliminación

Gremio Marítimo, Empresas Marítimas registradas, ambientalistas.

Capítulo II:

Marco Teórico

2.1. Marco Legal

- Constitución Política de la República de Panamá.

Nuestra Constitución Política recoge en su Capítulo 7, todo lo relacionado con un régimen ecológico. Podemos observar que en su artículo 118: manifiesta 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. De igual manera, se acota en el artículo 119 que el Estado y todos los habitantes del territorio nacional tiene el deber de proporcionar un desarrollo social y económico que prevenga la contaminación del ambiente, mantenga el equilibrio ecológico y evite a destrucción de los ecosistemas. Ahora bien, artículo 120 el Estado reglamentará, fiscalizará y aplicará oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna terrestre, fluvial y marina, así como de los bosques, tierras y aguas, se lleven a cabo racionalmente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia. Y por último se señala que la Ley reglamentará el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables, a fin de evitar que del mismo se deriven perjuicios sociales, económicos y ambientales, en el artículo 121.

- Decreto Ley 7 de 10 de febrero de 1998, por medio del cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, quien regenta toda la actividad que se lleva a cabo dentro de los recintos portuarios, en particular los de Ciudad de Panamá: Puerto Panamá, Puerto Coquira y Puerto Juan Diaz. Se efectúa de la siguiente manera: “Artículo 1. Crease una entidad autónoma del Estado, denominada Autoridad Marítima de Panamá (en lo sucesivo denominada "la Autoridad"), 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. Para los fines de este Decreto Ley, el Órgano Ejecutivo ejercerá sus funciones por conducto del Ministerio cuyo Ministro presida la Junta Directiva de la Autoridad. Con la creación de la Autoridad, 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 Inciso Final del Artículo 31 1 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la Autoridad ostentará todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la "Estrategia Marítima Nacional". Artículo 2. Para efectos de la aplicación y reglamentación del presente Decreto Ley, los términos que a continuación se expresan, tendrán el significado siguiente: 1. Sector Marítimo: 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. 2. Competencias Marítimas: es el conjunto de responsabilidades del Estado Ribereño, Portuario y de Pabellón en los espacios

oceánicos, en las vías navegables y en las actividades físicas, administrativas, económicas y jurídicas que en ellos se realizan. Se incluye en este concepto, la administración de los recursos humanos en las actividades antes mencionadas. 3. 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. 4. Recursos Marinos y Costeros: es el conjunto de recursos renovables y no renovables que se encuentran entre el litoral y el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva de la República de Panamá, con excepción de los recursos minerales e hidrocarburos. 5. Zona Costera: es la interfaz o espacio de transición entre dos dominios ambientales: la tierra y el mar. 6. Espacios Marítimos y Aguas Interiores: son aquellos definidos en la Ley N° 38 de 4 de junio de 1996, por la cual se ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscrita el 10 de diciembre de 1982, en Montego Bay, Jamaica. Se incluyen el Mar Territorial, la Zona Contigua, las Aguas Interiores, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Panamá. 7. Litoral: es la porción terrestre de la Zona Costera adyacente a la línea de la más alta marea. La extensión terrestre del litoral depende del uso público que le asigne en un programa de manejo costero integral, de acuerdo a criterios tales como: control del desarrollo residencial, turístico, comercial y productivo; protección de especies y hábitats sensitivos; protección visual de la línea de costa; defensa de la calidad del agua; y prevención de la erosión y degradación de los recursos costeros. 8. Programa de Manejo Costero Integral: es un proceso que une gobierno y comunidades, ciencia y manejo, e intereses públicos y privados, en la

preparación e implementación de un plan integrado de conservación y desarrollo de los recursos y ecosistemas costeros. El propósito del manejo costero integrado es mejorar la calidad de vida de las comunidades que dependen de los recursos costeros y mantener la productividad y biodiversidad de estos ecosistemas. 9. Recursos Hidrobiológicos: constituyen recursos hidrobiológicos las especies acuáticas que habitan temporal o permanentemente en aguas marinas o continentales, en las cuales la República de Panamá ejerce jurisdicción. Artículo 3. La Autoridad 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 la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad de la Región Interoceánica, el Instituto Panameño de Turismo, el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, y con cualquier otra institución y autoridad vinculada 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 y demás leyes y reglamentaciones vigentes”. DECRETO LEY N° 7 (De 10 de febrero de 1998).

- Ley No. 56 del 6 de agosto de 2008. Ley General de Puertos de Panamá. La misma

es la que establece las normas rectoras de las actividades de los puertos y las instalaciones marítimas que existen o se construyen en la República de Panamá, el uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos, sean estos de naturaleza pública o privada. Las normas que aquí se establecen serán aplicables a las instalaciones portuarias, con independencia del tipo de terminal de que se trate, o la clase de mercancía que sea transportada y a los servicios marítimos.

- Ley No. 34 del 5 de junio de 2008, por la cual se aprueba las disposiciones generales para la reglamentación de la Responsabilidad Social Fiscal. Dentro de la ley de Responsabilidad Social Fiscal se dan incentivos a las embarcaciones que resguardan el medio ambiente y fomentan esta conservación, esto es un apoyo para los recintos portuarios puesto que estas embarcaciones al atracar y llegar a el muelle de los recintos no producen gases nocivos, los desechos en su mayoría son reusables y es realmente provechoso generar este incentivo para que más embarcaciones menores puedan ser consideradas e incluidas.
- Ley No. 57 del 6 de agosto de 2008, por el término de tres (3) años del cincuenta por ciento (50%) a favor de las naves que deseen inscribirse en el registro panameño, siempre que evidencien programas de Responsabilidad Social Corporativa enfocada a permitir disminuir la contaminación de la atmósfera o del mar, a partir del 1 de enero de 2016.
- Ley No. 59 del 20 de octubre de 2009, declara el 17 de mayo de cada año, el Día

Nacional del Reciclaje. Se han buscado mecanismos para producir interés y divulgación de la importancia de la conservación ambiental y es por ello que se instaura un día que honre la tarea de reciclar. Se declara el 17 de mayo de cada año Día Nacional del Reciclaje. Artículo 2. Las entidades públicas, los municipios, las juntas comunales y los centros educativos oficiales y particulares deberán promover el Día Nacional del Reciclaje y realizar actividades alusivas a la fecha. Artículo 3. Durante este día, los medios de comunicación radiales, escritos y televisivos incluirán en su programación la promoción de la cultura del reciclaje en la población. Artículo 4. Esta Ley comenzará a regir el día siguiente al de su promulgación.

- Ley General de Ambiente de la República de Panamá - Ley N° 41, de 1 de julio de 1998. Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM) Hoy día Ministerio de Ambiente, Polución, Derecho Ecológico, Recursos naturales, Fauna, Vida salvaje, Preservación de áreas naturales, Conservación, Protección de bosques, Parques forestales, Derecho Ambiental, Reservas, Código Judicial, Aguas. La Ley 41 de julio de 1998, crea la AUTORIDAD NACIONAL DEL AMBIENTE (ANAM), y dispone que este organismo es una 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. La ANAM es la autoridad nacional y ente coordinador para la gestión ambiental. La Ley 41, señala que la política nacional del ambiente constituye el conjunto de medidas, estrategias y acciones establecidas por el Estado, condicionan y determinan el

comportamiento del sector público y privado, de los agentes económicos y de la población en general. La ANAM, en su ámbito de acción formula política nacional del ambiente y del uso de los recursos naturales que debe ser en consonancia con los planes de desarrollo del Estado. Dirige, 13 supervisa e implementa la ejecución de las políticas, estrategias y programas ambientales del gobierno. Elabora proyectos de ley, para ser presentados a la Asamblea Legislativa o a través del Órgano Ejecutivo y así mismo hace las consultas públicas y elabora los proyectos y decretos reglamentarios para ser sometidos al Órgano Ejecutivo para su firma y promulgación. Autoridad Ambiental Sectorial. - La Ley marco para la gestión ambiental en su artículo 17, dispone que la Autoridad Nacional del Ambiente creará y coordinará una red de unidades ambientales de las autoridades competentes, organizadas o que se organicen, como órgano de consulta, análisis y coordinación interinstitucional para la evaluación de los estudios de impacto ambiental. La Ley dispone de una serie de mecanismos a fin de que la gestión ambiental pueda desarrollarse a todos los niveles: nacional, provincial, municipal y local. La Legislación Ambiental en Panamá establece derechos y responsabilidades en la materia ambiental, fija la categorización de la legitimación activa en asuntos penales, civiles, y administrativos, integra al contexto jurídico nacional el principio de la Teoría de los Derechos Difusos, como medio idóneo para que la sociedad civil pueda hacer valer sus derechos. Estos principios están consagrados en el artículo 111 de la Ley 111 de la Ley 41, Ley General del Ambiente de la República de Panamá.

- Ley No. 5 de 2005 que recoge los Delitos contra el Ambiente. Código Penal de República de Panamá. Que adiciona un Título, denominado delitos contra el Ambiente, al Libro II del Código Penal, y dicta otras disposiciones.

- Ley 6 del 11 de enero de 2007 que regula Normas sobre el manejo de residuos aceitosos derivados de hidrocarburos o de base sintética en el territorio nacional.

- Norma ISO 9001. ISO (Organización Internacional de Normalización) es una federación mundial de organismos nacionales de normalización (organismos miembros de ISO). El trabajo de preparación de las Normas Internacionales normalmente se realiza a través de los comités técnicos de ISO. Cada organismo miembro interesado en una materia para la cual se haya establecido un comité técnico, tiene el derecho de estar representado en dicho comité. Las organizaciones internacionales, públicas y privadas, en coordinación con ISO, también participan en el trabajo. ISO colabora estrechamente con la Comisión Electrotécnica Internacional (IEC) en todas las materias de normalización electrotécnica. Las Normas Internacionales se redactan de acuerdo con las reglas establecidas en la Parte 2 de las Directivas ISO/IEC. La tarea principal de los comités técnicos es preparar Normas Internacionales. Los proyectos de normas internacionales adoptados por los comités técnicos se circulan a los organismos miembros para votación. La publicación como Norma Internacional requiere la aprobación por al menos el 75% de los organismos miembros con derecho a voto. Se llama la atención sobre la posibilidad de que algunos de los elementos de este documento

puedan estar sujetos a derechos de patente. ISO no asume la responsabilidad por la identificación de cualquiera o todos los derechos de patente. La Norma ISO 9001 ha sido preparada por el Comité Técnico ISO/TC 176, Gestión y aseguramiento de la calidad, Subcomité SC 2, Sistemas de la calidad. Esta cuarta edición anula y sustituye a la tercera edición (ISO 9001:2000), que ha sido modificada para clarificar puntos en el texto y aumentar la compatibilidad con la Norma ISO 14001:2004. Las Normas ISO 9001 e ISO 9004 son normas de sistema de gestión de la calidad que se han diseñado para complementarse entre sí, pero también pueden utilizarse de manera independiente. La Norma ISO 9001 especifica los requisitos para un sistema de gestión de la calidad que pueden utilizarse para su aplicación interna por las organizaciones, para certificación o con fines contractuales. Se centra en la eficacia del sistema de gestión de la calidad para satisfacer los requisitos del cliente. En el momento de la publicación de esta Norma Internacional, la Norma ISO 9004 se encuentra en revisión. La edición revisada de la Norma ISO 9004 proporcionará orientación a la dirección, para que cualquier organización logre el éxito sostenido en un entorno complejo, exigente y en constante cambio. La Norma ISO 9004 proporciona un enfoque más amplio sobre la gestión de la calidad que la Norma ISO 9001; trata las necesidades y las expectativas de todas las partes interesadas y su satisfacción, mediante la mejora sistemática y continua del desempeño de la organización. Sin embargo, no está prevista para su uso contractual, reglamentario o en certificación.

- Sistemas integrados - OHSAS 18000. Sistema Integrado de Gestión (SIG) tiene por objetivo lograr que una organización garantice la salud y seguridad ocupacional de sus empleados y la protección del medio ambiente, aumentando a la vez la productividad y la calidad de sus operaciones. Una de las claves para alcanzar este objetivo es la gestión de la Salud y Seguridad Ocupacional (SySO), aspecto del que se ocupa la familia de normas internacionales OHSAS 18000. OHSAS es el acrónimo de Occupational Health and Safety Assessment Series, y dentro de la norma siempre se habla de OH&S Occupational Health and Safety, lo que en español suele denominarse como SySO Salud y Seguridad Ocupacional o SyST Salud y Seguridad en el Trabajo. La norma que establece los requisitos para esta clase de sistemas es la OHSAS 18001, cuya última revisión vigente data del año 2008

- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Dirigir y alentar la participación en el cuidado del medio ambiente inspirando, informando y dando a las naciones y a los pueblos los medios para mejorar la calidad de vida sin poner en riesgo las de las futuras generaciones. La Secretaría transmite por la presente el informe preliminar sobre la ejecución del cuarto Programa para el Desarrollo y Examen Periódico del Derecho Ambiental (Programa de Montevideo IV) correspondiente al período comprendido entre enero de 2010 y diciembre de 2014. Su objetivo es servir de base para analizar la eficacia del Programa durante ese período. 2. El Consejo de Administración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que en marzo de 2013 se convirtió en la

Asamblea de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente del PNUMA, aprobó en el párrafo 1 de la sección I de la decisión 25/11, el Programa de Montevideo IV como estrategia general para la comunidad jurídica internacional y el PNUMA orientada a la formulación de las actividades en la esfera del derecho ambiental para el decenio 2010-2019. En el párrafo 4 de esa decisión, se pidió al Director Ejecutivo que realizase un examen de mitad de período de la ejecución y la eficacia del Programa de Montevideo IV y que los resultados de ese examen se presentaran a la Asamblea de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente en su segundo período de sesiones, en mayo de 2016. 3. Dado que el Programa de Montevideo IV es una estrategia de amplio alcance para la comunidad jurídica internacional en general, y el PNUMA en particular, y en vista de que en el párrafo 3 de la decisión 25/11 se pidió al Director Ejecutivo que ejecutase el Programa en estrecha colaboración con los Estados, las conferencias de las Partes en los acuerdos ambientales multilaterales y sus secretarías, otras organizaciones internacionales, interesados que no son Estados y particulares, el examen de mitad de período de la ejecución y la eficacia del Programa se ha realizado en estrecha colaboración con todos esos interesados. 4. En diciembre de 2014, la Secretaría estableció comunicación con todos los gobiernos, los órganos y los organismos especializados de las Naciones Unidas, otras organizaciones intergubernamentales y otras partes interesadas, por medio de un cuestionario, para recabar información sobre la ejecución del Programa de Montevideo IV. En junio de 2015, 15 gobiernos y 15 organizaciones y entidades internacionales, entre ellas órganos y organismos especializados de Naciones Unidas, otras organizaciones

intergubernamentales y secretarías de determinados acuerdos ambientales multilaterales, habían respondido al cuestionario y proporcionado la información pertinente. Desde la creación del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el derecho ambiental ha sido una de sus principales esferas de actividad. Desde 1982 hasta nuestros días, las actividades del PNUMA en materia de derecho ambiental se han organizado y coordinado por medio de algunos programas decenales, aprobados por el Consejo de Administración del PNUMA y orientados al desarrollo y el examen periódico del derecho ambiental, que en general se conocen como el Programa de Montevideo para el Desarrollo y Examen Periódico del Derecho Ambiental. El Programa de Montevideo ha sido decisivo para orientar las actividades de la comunidad internacional hacia la creación de un derecho ambiental capaz de transformar las políticas de base científica en reglas prácticas y normas de conducta. En el marco del Programa de Montevideo se han concebido algunos acuerdos ambientales multilaterales negociados bajo los auspicios del PNUMA.

- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente - Manual de Legislación Ambiental de Panamá. Panamá no cuenta con una norma constitucional que exprese y recoja el Derecho de los ciudadanos a un ambiente sano. La norma constitucional existente sobre Régimen Ecológico tiene otra connotación. Prevención de la Contaminación del Ambiente El Estado y todos los habitantes del territorio nacional tienen el deber de proporcionar un desarrollo social y económico que prevenga la contaminación del ambiente, mantenga el

equilibrio ecológico y evite la destrucción de los ecosistemas. Así lo dice el artículo 115 de la Constitución de 1972. Uso de los Recursos Naturales El Estado tiene la función de reglamentar, fiscalizar y aplicar oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna terrestre, fluvial y marina, así como de los bosques, tierras y aguas se lleven a cabo racionalmente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia, es un mandato de la Constitución Política de la República de Panamá consagrado en el artículo 116. Reglamentación de los Recursos Naturales. La norma constitucional es un mandato general, la Ley desarrolló dicho mandato y de la ley surgen los reglamentos para el aprovechamiento de los recursos naturales no renovables, a fin, de evitar que del mismo se deriven perjuicios sociales, económicos y ambientales, corresponde a la misma norma citada en el punto inmediatamente superior.

- Pacto Mundial de las Naciones Unidas. El Pacto Mundial de Naciones Unidas lanzado en el año 2000 es una llamada a las empresas a alinear sus estrategias y operaciones con diez principios universales sobre derechos humanos, normas laborales, medio ambiente, y lucha contra la corrupción, y a tomar medidas que promuevan los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). en la actualidad, con más de 9.500 empresas y 3.000 organizaciones, con sede en más de 160 países y más de 70 redes locales, estamos difundiendo ampliamente el mensaje de que cualquier tipo de empresa en cualquier parte del planeta—de todos los tamaños y sectores— puede jugar un papel fundamental para mejorar nuestro mundo.

- Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. Reafirmando la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, aprobada en Estocolmo el 16 de junio de 1972, y tratando de basarse en ella, con el objetivo de establecer una alianza mundial nueva y equitativa mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas, procurando alcanzar acuerdos internacionales en los que se respeten los intereses de todos y se proteja la integridad del sistema ambiental y de desarrollo mundial, reconociendo la naturaleza integral e interdependiente de la Tierra, nuestro hogar, los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

- Certificación ISO 14001 y la implementación del Código de Conducta Ambiental Portuaria. La norma ISO 14001 nace de la creciente preocupación de la sociedad por el deterioro que está sufriendo el medio ambiente, además de cumplir los requisitos legales y los reglamentos basado en medio ambiente. Las empresas se encuentran en una fase en la que cada día se conciencian más de respetar el medio ambiente, ya que sus actividades originan problemáticas sobre este. El medio ambiente generar unos nuevos factos estratégico que tiene que ser atendido teniendo encuentra la planificación de las actuaciones empresariales a corto plazo, medio y largo, y se debe tener en cuenta como debe ser integrado en la gestión de la organización. La integración puede ser conseguida mediante la implantación de

un Sistema de Gestión Ambiental basado en la norma ISO14001 en la organización, y reconocer mediante el certificado otorgado por un organismo reconocido por el ámbito internacional, de que la actividad que se está gestionando de forma que garantice un comportamiento adecuado respecto del medio ambiente. Durante un Sistema de Gestión Ambiental se llevan a cabo un conjunto de acciones que intentan conseguir la máxima racionalidad durante el proceso de decisión relativo a la conservación, defensa, protección y mejorar del medio ambiente, se basa en coordinar la información disponible multidisciplinar de los ciudadanos.

- Código de Conducta Ambiental Portuaria, “Libro Verde” de Centroamérica y las facilidades de recepción de Desechos Generados por Buques en los Puertos. COCATRAM. El Protocolo al Tratado General de la Integración Centroamericana, suscrito por los Presidentes Centroamericanos en 1993, enfatizó la necesidad de perfeccionar y vigorizar sustancialmente la infraestructura física de los puertos de Centroamérica para insertar su economía en los mercados mundiales. El Programa: Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica en la Década del 90 (PRODECA), de la Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (REMITRAN), propuso la ampliación del sistema portuario, la modernización de su equipamiento y la realización de estudios básicos para coordinar, a nivel regional, los servicios de transporte marítimo. En esta perspectiva, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), que es parte del Sistema de la Integración

Centroamericana (SICA), con apoyo del Programa Ambiental Regional para Centroamérica (PROARCA Costas) y la Comisión Centroamericana de Ambiente y Desarrollo (CCAD), elaboraron en el 2000 la “Agenda Centroamericana para la Seguridad Ambiental Marítima y Portuaria de Centroamérica”, que constituye un esfuerzo mancomunado de los sectores de ambiente y transporte de la región. Esta agenda tonifica la gestión portuaria con elementos ambientales propios del transporte marítimo y de la actividad portuaria. Dicha Agenda está orientada a brindar orientaciones efectivas a los puertos y terminales portuarios de la región, en el mejoramiento de la operación portuaria a través de la incorporación gradual de los aspectos ambientales inherentes a las actividades marítimo-portuarias y conexas. Algunas de las acciones propuestas son: “fortalecer o crear unidades de seguridad industrial y protección ambiental en puertos, el monitoreo de la situación ambiental de los mismos y de las vías de acceso y áreas de maniobras en puertos, establecer relaciones y acuerdos entre puertos cercanos para el intercambio de experiencias y de información,” por lo cual se propone otorgar a REPICA un papel protagónico en la protección del medio marino y en la seguridad portuaria. Para asegurar la implementación y el monitoreo se aprobó un plan de acción y se encomendó a la COCATRAM el respectivo seguimiento. A fin de crear un marco para la aplicación del plan de acción que permita operar la Agenda, la COCATRAM diseñó el Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica, el cual fue aprobado por la XXVII REPICA, Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano en Guatemala, el 11 de mayo de 2007. El presente es una actualización al primer Código el cual será presentado en

la XXXVI REPICA a celebrarse en mayo del 2014 en Nicaragua, y se espera contar con la aprobación de los estados miembros. La naturaleza del código es de aplicación voluntaria en el cual se prioriza el cumplimiento de la legislación ambiental de cada país y los compromisos regionales e internacionales, en el cual las autoridades portuarias de cada país puedan retomar en dependencia de sus actividades, prioridades y recursos para que de manera gradual cada país logre en corto y mediano plazo establecer un sistema que controle y disminuya el impacto ambiental de las actividades portuarias. El Código entonces, refiere los aspectos y actividades que deben ser considerados por la administración portuaria para satisfacer los estándares ambientales. El Código es en sí, un elemento orientador del trabajo del puerto con relación a sus obligaciones ambientales. En este sentido, instrumenta la Agenda Ambiental para el Transporte Marítimo de Centroamérica en armonía con las políticas ambientales de los países miembros de COCATRAM y es por definición, el “Libro Verde” de la Conducta Ambiental de las Autoridades y Empresas Portuarias de Centroamérica. El Código de Conducta para el Manejo Ambiental de los Puertos Marítimos de Centroamérica ha sido diseñado como una herramienta de autorregulación, que abarque a todos los Puertos y terminales marítimos de los países miembros de la COCATRAM, independientemente de sus recursos y niveles de tráfico, para que asuman la protección del medio ambiente como parte de la cultura portuaria. En el código reconoce como punto de partida la responsabilidad de la aplicación de la legislaciones y políticas ambientales de cada país, y los compromisos ambientales regionales e internacionales asumidos por los Estados miembros de COCATRAM. El Código es voluntario, pero tiene

acciones mandatarías vinculadas a instrumentos legales de cada país y compromisos internacionales de los cuales los países miembros de COCATRAM son parte. Las autoridades portuarias con apoyo de COCATRAM deben desarrollar sus capacidades para incorporar la variable ambiental de manejo portuario, haciendo que éste sea ambientalmente más seguro, económicamente viable y efectivo, así como prácticamente posible. El Código no crea nuevas tareas ambientales para los puertos, sino que proporciona un marco para las acciones derivadas de la normativa nacional e internacional que pueden ayudar a proteger sustancialmente el medioambiente del puerto y su entorno a través de su aplicación en la rutina portuaria.

- Ley 17 de 9 del 9 de noviembre de 1981. Donde la República de Panamá adopta el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) 1973. El Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques o MARPOL 73/78 es un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU. El convenio MARPOL 73/78 (abreviación de polución marina y años 1973 y 1978) se aprobó inicialmente en 1973, pero nunca entró en vigor. La matriz principal de la versión actual es la modificación mediante el Protocolo de 1978 y ha sido modificada desde entonces por numerosas correcciones. Entró en vigor el 2 de octubre de 1983. Actualmente 119 países lo han ratificado. Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por

hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales. El convenio consta de una Introducción; el texto del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 el Protocolo de 1978, relativo al Convenio 1973; Protocolo de 1997, que enmienda el Convenio de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y Seis Anexos que contienen reglas que abarcan las diversas fuentes de contaminación por los buques: Anexo I. Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos; Anexo II. Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel; Anexo III. Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos. Se trata de un anexo opcional ya que el transporte de mercancías peligrosas está reglamentado por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas; Anexo IV. Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques; Anexo V. Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques; Anexo VI. Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques. Este anexo entró en vigor el 19 de mayo de 2005.

- Ley No. 2 del 17 de enero de 1980, establece que corresponde a la Dirección General de Consular y Naves, actualmente Dirección General de Marina Mercante: que mediante Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998 se crea la Autoridad Marítima de Panamá, y le asigna entre sus funciones, recomendar las políticas y acciones; ejercer actos de administración; hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo. Que el numeral 7, del

Artículo 4 del referido Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998 señala como responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá, evaluar y proponer al Órgano Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del Sector Marítimo. Que en el numeral 5, del Artículo 2 de la Ley No. 2 del 17 de enero de 1980, establece que corresponde a la Dirección General de Consular y Naves, actualmente Dirección General de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá, "Velar por el estricto cumplimiento de las normas legales de navegabilidad, seguridad, higiene y prevención de la contaminación del medio ambiente marino por parte de las naves panameñas donde quiera que se encuentren y las de cualquier nacionalidad que se hallen en aguas territoriales panameñas". Que de acuerdo con el numeral 5, del Artículo 30 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, la Dirección General de Marina Mercante debe hacer cumplir, en los buques de registro panameño y en las aguas jurisdiccionales panameñas, las normas legales nacionales y aquellas que forman parte de los Convenios Internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad marítima y la prevención y el control de la contaminación en el mar. Que la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974 mediante Ley 7 de 27 de octubre de 1977 y su Protocolo de 1978 mediante Ley 12 de 9 de noviembre de 1981; de igual forma se adopta el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, hecho en Londres el 11 de noviembre de 1988, mediante

Ley No. 31 del 11 de julio de 2007. Que el artículo VIII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974 enmendado, estipula que dicho Convenio podrá ser enmendado previo examen del seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) o a través de una Conferencia de los Gobiernos Contratantes. Que la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional para Prevenir La Contaminación por los buques, (MARPOL) 1973, mediante Ley 17 del 9 de noviembre 1981, y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), mediante Ley 1 del 25 de octubre de 1983. Que el artículo 16 del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), estipula que dicho Convenio podrá ser enmendado previo examen del seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), o a través de una Conferencia de los Gobiernos Contratantes. Que la Comité de Seguridad Marítima adoptó mediante Resolución MSC.4 (48) del 17 de junio de 1983, el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ). Que el Comité de Seguridad Marítima mediante la Resolución MSC. 6 (48) del 17 de junio de 1983, adoptó las enmiendas al Capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), para conferir obligatoriedad las disposiciones del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), en virtud de dicho Convenio. Que el Comité de Protección del Medio Marino mediante Resolución MEPC.19 (22) del 5 de diciembre de 1985, amplió el ámbito de aplicación del Código CIQ de modo que comprendiera los aspectos de la prevención de la

contaminación del mar para la implantación del Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, (MARPOL) 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). No 26010 Gaceta Oficial Digital, miércoles 02 de abril de 2008 1 Que mediante las Resoluciones MEPC.119 (52) del 15 de octubre de 2004 se enmendó el Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), y MSC.176 (79) del 10 de diciembre de 2004, a fin de elaborar un nuevo sistema de asignación de categorías de contaminación, así como los nuevos criterios para la clasificación de los productos en esas nuevas categorías y la revisión de las prescripciones relativas al agotamiento y los criterios de descarga, introduciéndose enmiendas sustanciales al Código CIQ las cuales entraron en vigor el 1 de enero de 2007. Que mediante la Resolución A. 946 (23) del 27 de noviembre de 2003 la Organización Marítima Internacional aprobó la del Plan Voluntario de Auditorias de los Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional, con propósito de medir la efectividad de los Estados Miembros en la ejecución de los más importantes Convenios de la Administración. Que mediante la Resolución A. 973 (24) de 1 de diciembre de 2005 la Organización Marítima Internacional aprobó el Código para la Implantación de los Instrumentos Obligatorios de los Estados Miembros de la OMI. Que la Administración Marítima Panameña requiere asegurar la efectividad y control de la implementación del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ), por lo cual es menester de la Dirección General de Marina Mercante de la

Autoridad Marítima de Panamá mantener actualizados los instrumentos de carácter obligatorio de los cuales Panamá es signatario.

- Ley 1 de 25 de octubre de 1983. Adopción de Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). La Conferencia internacional sobre contaminación del mar, 1973, convocada por la OMI y celebrada del 8 de octubre al 2 de noviembre de 1973, aprobó el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973. La misma Conferencia aprobó también los protocolos I (Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales) y II (Arbitraje). El Convenio se modificó ulteriormente mediante el Protocolo de 1978, que fue aprobado por la Conferencia internacional sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, convocada por la OMI y celebrada del 6 al 17 de febrero de 1978. El Convenio, modificado por el Protocolo de 1978, se conoce con el nombre de “Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978” o, de manera abreviada, “MARPOL 73/78”. Los cinco anexos del Convenio contienen las reglas aplicables a las diversas fuentes de la contaminación ocasionada por los buques. El Convenio también fue modificado por el Protocolo de 1997, mediante el cual se aprobó un sexto anexo, pero este Protocolo todavía no ha sido aceptado por un número suficiente de Estados para que entre en vigor. El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), desde su creación en 1974, ha vuelto a examinar varias disposiciones del MARPOL 73/78 que requerían aclaración o cuya aplicación había planteado dificultades. A fin de resolver tales ambigüedades

y dificultades de manera uniforme, el CPMM decidió que era conveniente elaborar interpretaciones unificadas. El CPMM reconoció que, en determinados casos, era necesario enmendar las reglas existentes o introducir nuevas reglas con el fin de reducir aún más la contaminación ocasionada por los accidentes y por la explotación de los buques. Estas actividades del CPMM han dado lugar a varias interpretaciones unificadas y enmiendas del Convenio. La presente publicación tiene por objeto facilitar la consulta de las disposiciones e interpretaciones unificadas actualizadas de los artículos, protocolos y anexos del MARPOL 73/78, e incorpora todas las enmiendas que han sido aprobadas por el CPMM y que han entrado en vigor hasta las enmiendas del año 2000 inclusive (aprobadas mediante la resolución MEPC.89(45)). Cabe señalar, sin embargo, que no es intención de la Secretaría cambiar los textos auténticos, ni desde el punto de vista de la forma ni de ningún otro modo. A efectos jurídicos, se consultarán siempre los textos auténticos de las disposiciones del MARPOL 73/78.

- Ley 21 de 9 de julio de 1980. Por lo cual se dictan normas sobre la contaminación del mar y aguas navegables. Por la cual se dictan normas sobre la contaminación del mar y aguas navegables. Más del 70% de la superficie del planeta está cubierta de agua. Panamá, debido a su posición, configuración geográfica y predominio de los climas tropical lluvioso y muy lluvioso sobre el clima tropical seco acentuado, dispone de apreciables recursos hídricos. La abundancia de agua, en cantidad y calidad, ha sido el factor clave para el abastecimiento sanitario de poblaciones, el transporte fluvial, el riego, las canalizaciones, la acuicultura, el ornato, la minería,

la industria, la producción energética, el Canal de Panamá y otros. En el funcionamiento del Canal de Panamá se requieren más de 10 millones de metros cúbicos de agua al día, que provienen de los cuerpos de agua existentes en la Cuenca. El agua dulce constituye un componente esencial de todos los ecosistemas continentales. El desarrollo y la calidad de vida de la población están en clara dependencia de la oferta, tanto en cantidad como en calidad, del agua. Las actividades humanas amenazan con sobrepasar el límite de la capacidad de regulación y autocontrol que tienen los ecosistemas, mientras que los Planes de Desarrollo Nacional, a pesar de que consideran los múltiples usos de estos recursos, no han desarrollado una verdadera y adecuada política de manejo y protección de los mismos. Las políticas públicas debieran ser explícitas en la formulación de las estrategias de protección del recurso y la reducción, al máximo, del desperdicio.

- Comité De Protección Portuaria. Creado bajo Resolución J.D. No.009-2005 de 29 de julio de 2005, para colaborar con la AMP en la ejecución de las regulaciones del Capítulo XI-2 del Convenio Solas, el cual adopta el Código PBIP. La asesoría y consultoría en las reuniones de grupo entre los diferentes estamentos de seguridad del Estado en el análisis de información relativa a la protección y seguridad de los puertos de la República de Panamá y la colaboración con la AMP en la supervisión, ejecución y desarrollo de las regulaciones establecidas en el Código PBIP. Desarrollar procedimientos y acuerdos de cooperación entre las Instituciones en materias de protección de las instalaciones portuarias y de los

puertos. Elaborar recomendaciones a la Autoridad Marítima de Panamá, para la protección de las instalaciones portuarias y de los puertos. Asistir a la Autoridad Marítima de Panamá cuando se declare estado de urgencia nacional. Colaborar en la programación y desarrollo de los ejercicios y prácticas en materia de protección en las instalaciones portuarias y los puertos. Cualquiera otra función directamente relacionada con la protección de las instalaciones portuarias que la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) determine.

- Código Internacional para La Protección de Los Buques y de Las Instalaciones Portuarias. El Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, (también conocido como Código ISPS) es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas. En la reunión de la 22ª Asamblea de la OMI, celebrada en noviembre de 2001 y debido a los atentados del 11 de septiembre y sus consecuencias, se acordó por unanimidad que deberían elaborarse nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Estas medidas fueron adoptadas en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes (GGCC) del SOLAS (Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima), en diciembre de 2002, con el nombre de Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, entrando en vigor en julio de 2004. Es la primera vez que la OMI elabora normativa que afecta a instalaciones portuarias, aunque sólo a lo que

respecta a la interfaz buque-puerto. Estas disposiciones pueden suponer una considerable carga para algunos gobiernos, en la medida que representan un cambio en el enfoque de la seguridad del sector marítimo internacional. Por eso se reconoce la importancia de la cooperación técnica, para ayudar a estos gobiernos a implantar las disposiciones del Código.

- Resolución J.D. No.046-2014, por la cual se aprueba una cláusula de Responsabilidad Social Empresarial en los contratos de concesiones. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP), impulsa un proyecto de desarrollo integral del capital humano de la institución a través del proyecto Cultura de Servicio AMP. Mecanismos para impulsar un ambicioso plan de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) extensible a la industria marítima y a la propia institución, como base sólida del crecimiento nacional. Para esto, la AMP ha hecho uso de aquellas cláusulas recogidas en marcos regulatorios, como la Resolución J.D. 046-2014. La misma, representa el sustento jurídico, por medio del cual la AMP incluye en los contratos de concesión o en cualquier adenda a los contratos existentes, una cláusula para los proyectos sociales de la entidad, que abarcan ámbitos socioeconómicos, educativos, ambientales y de salud. Los concesionarios, sujetos a la aplicación de esta cláusula, son aquellos que aplican por primera vez a una concesión, los que poseen concesiones próximas a vencer y los que desean una adenda. Los mismos, dependiendo del monto de su inversión, aportarán un porcentaje que varía entre el uno y el cuatro por ciento de la inversión. Los proyectos sociales a desarrollarse, dependiendo de la necesidad

de la comunidad, se enfocarán al financiamiento de estudios que conlleven a la construcción de atracaderos y muelles o a su modernización, a la compra de equipos de seguridad para los pescadores del área y a la inversión educativa, mediante la construcción de centros educativos y la modernización de los existentes. Con esta finalidad, cada uno de los puertos privados que existen en la República de Panamá, ha creado una Gerencia de Comunicaciones mediante la cual, desde el 2014, manejan los programas de responsabilidad social de cada una de sus terminales. La vinculación entre la AMP y la RSE, va más allá, y se extiende de igual manera a su recurso humano y a la adopción de políticas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del sector marítimo, por medio del desarrollo de un equipo de trabajo competente y comprometido. En este sentido, se han desarrollado modelos de excelencia para la formación personal y profesional de los colaboradores a través de la implementación en la AMP, del programa denominado “Cultura de Servicio”. Este programa busca la integración entre compañeros y el reforzamiento de la identidad corporativa, haciendo a los funcionarios partícipes de la importancia que tiene el trabajo que se realiza desde la AMP para el desarrollo del país; a la vez que vislumbra el norte hacia el cual se dirige esta Institución, para poder cumplir con la misión y visión de un servicio de altos estándares. Panamá posee el registro de naves más grande del mundo, además de ser el país administrador de los puertos más grandes y eficientes de América Latina. Estos logros son posibles gracias al invaluable recurso humano que posee la Institución; es por esto que, con esta apuesta hecha hacia el desarrollo del equipo humano de la AMP, la misma Institución se compromete en con la mejoras

continuas de su personal, el cual brinda un servicio de calidad, a la industria marítima nacional y mundial

- Resolución ADM. No.222-2008, De la Autoridad Marítima de Panamá. Reglamento sobre la gestión integral de los desechos generados por los buques y residuos de la carga de la República de Panamá. Controlar, fiscalizar, implementar y evaluar el cumplimiento de los Convenios Internacionales, a fin de asegurar que la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, a través de sus Departamentos, cumplan con los instrumentos obligatorios de la OMI, para la seguridad en la navegación, así como el control y la reglamentación del tráfico marítimo.

- Resolución JD N° 027-2008, del 21 de enero de 2008 que aprueba el Reglamento para otorgar Licencias de Operación de los servicios Marítimos Auxiliares. Es el reglamento que les permite operar a las empresas o personas naturales que buscan brindar servicios auxiliares. Son aquellos servicios complementarios del transporte marítimo, destinados a atender la carga, naves, tripulación, pasajeros e instalaciones portuarias; así como también al desarrollo de actividades a fines que requieran del uso del sistema portuario nacional. Autorización que expide la Autoridad Marítima de Panamá a toda persona natural o jurídica interesada en llevar a cabo actividades de servicios marítimos auxiliares dentro de los recintos portuarios o en las aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, en áreas de

su competencia, con sujeción al cumplimiento de las condiciones que según el tipo de actividad establezca la Resolución JD N° 027- 2008.

- Resolución No. AG- 0292- 2008. Ministerio de Ambiente “Por la cual se establecen los requisitos para los planes de rescate y reubicación de fauna silvestre”. Por lo establecido en la Constitución Política de la República de Panamá, en la cual se establece que el Estado reglamentará, fiscalizará y aplicará oportunamente las medidas necesarias para garantizar que la utilización y el aprovechamiento de la fauna terrestre, fluvial y marina, así como de los bosques, tierras y aguas se lleven a cabo racionalmente, de manera que se evite su depredación y se asegure su preservación, renovación y permanencia. Esto le corresponde a la entidad rectora en este caso El hoy día Ministerio de Ambiente, todo lo que es materia de recursos naturales o del ambiente para asegurar el cumplimiento y aplicación de las leyes, los reglamentos y la política nacional del ambiente.

2.2. Marco Filosófico-Antropológico

Desde tiempos remotos la tierra ha representado fuente de vida para el hombre y la mujer, proveyéndolo de todo cuanto ha necesitado para subsistir. De esta manera, el ser humano ha explotado, y continúa haciéndolo, los recursos que le brinda la naturaleza, sin embargo, en las tres últimas décadas se ha hecho evidente la explotación indiscriminada e inconsciente de los recursos naturales renovables y no renovables.

A raíz de varias catástrofes (Torrey Canyon en 1967, Exxon Valdez en 1989), se adoptaron una serie de convenios en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de luchar contra la contaminación accidental (imprevista) y la contaminación causada por la explotación normal (deliberada, como la limpieza de tanques con agua de mar). Así, por ejemplo, en 1973 se adoptó el Convenio internacional MARPOL sobre la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.

Además, del aspecto medioambiental, dicho Convenio también tiene por objeto eliminar progresivamente los petroleros de casco único y sustituirlos por otros de doble casco o de diseño equivalente. El Convenio MARPOL prevé asimismo un mayor control del estado de los petroleros viejos. Con el paso de los años, las directrices de la OMI se han ido precisando y exigen una inspección del casco de los petroleros mucho más rigurosa que antes. ¹

El naufragio del ERIKA ha demostrado, por una parte, el riesgo que representan los buques viejos y, por otra, que el marco normativo actual, mal aplicado además por los Estados miembros, especialmente en lo que respecta al número de controles en los puertos, debe reforzarse sobre una base específicamente comunitaria que sea más avanzada que las normas de la OMI.

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE7 del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos

comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, que ha sido publicada en el Diario Oficial n° L 019 de 22 de enero de 2002 y entró en vigor el mismo día de su publicación. Los Estados miembros deberán trasponerla, en el plazo máximo del 22 de julio de 2003.²

Se prohíbe el acceso a todos los puertos de la Unión a los buques de más de quince años que hayan permanecido inmovilizados más de dos veces durante los dos años anteriores, sobre la base de una "lista negra" que la Comisión publicará cada seis meses. Por otra parte, los controles de todos los buques se intensificarán en función de la edad del buque y se ejercerán sistemáticamente en uno de los tanques de lastre. Los buques enviarán una serie de datos antes de entrar en los puertos para que las inspecciones puedan prepararse eficazmente.

La DIRECTIVA 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas y considera que debe efectuarse un control más estricto de las sociedades de clasificación a las cuales los Estados miembros delegan sus poderes de comprobación de la calidad de los buques.³

Ningún petrolero de casco único estará autorizado a transportar fuel oil pesado en las aguas de la Unión Europea: así lo ha decidido el Consejo en fecha 27 de marzo de 2003 a propuesta de la Comisión. Además, todos los petroleros de casco único del tipo del Erika y el Prestige con una antigüedad de más de 23 años quedarán inmediatamente excluidos de los puertos de la Unión, mientras que la eliminación de los buques más recientes tendrá

lugar antes, es decir, entre 2005 y 2010 en virtud de un calendario más riguroso que el previsto por las normas en vigor. Finalmente, durante el período de eliminación progresiva, los petroleros que no hayan alcanzado todavía el límite de antigüedad estarán sometidos a controles de seguridad más estrictos. Gracias a estas medidas, la Unión Europea goza del mismo nivel de protección que los Estados Unidos y los buques como el Erika o el Prestige quedarán prohibidos inmediatamente.

Es por eso, que debemos rescatar el ecosistema y promover la conservación medio ambiental, puesto que, de ella depende la sobrevivencia de la raza humana, es de vital importancia la conservación de nuestro medio ambiente y tratar de concientizar para así todos juntos trabajar por la conservación de nuestro medio ambiente. La aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), que ha entrado en vigor el pasado 1 de julio de 2004, ha supuesto un gran esfuerzo por parte de las distintas administraciones y puertos afectados. Aun así, las implicaciones organizativas, técnicas y económicas, no han hecho nada más que empezar.

La aplicación del código y el incremento del nivel de seguridad en el entorno portuario, en base a los riesgos analizados y definidos en la aplicación informática “Secureport”, requieren, a partir de ahora, el establecimiento de medidas correctoras concretas, eficaces y económicas. Hoy por hoy, se busca fortalecer la ejecución que se mantiene en las instalaciones portuarias y de igual manera en los recintos portuarios a nivel estatal y es por ello, que buscamos definir las directrices y estrategias para apoyar la gestión que se realiza en la Ciudad de Panamá.

Plantea Lorax Consultores, S.A. DE C.V. que es “Uno de los elementos más importantes que dan sustento a los procesos productivos es la infraestructura portuaria. Desde su concepción, diseño y construcción, el desarrollo de infraestructura genera derrame económico y una vez puesta en operación sustenta o apuntala gran cantidad de actividades. Surge por la necesidad que existe en el puerto de Ensenada para crear nuevas áreas operativas y de subsanar las carencias logísticas que se mantienen en este puerto, no sin antes respaldar en estricto cumplimiento de las medidas de prevención, mitigación, remediación o compensación del medio ambiente y implementando buenas prácticas medio ambientales. Deberá hacerse énfasis en la ejecución del programa de manejo de erosión costera, la creación del fideicomiso y la ejecución de los programas de rescate de flora y fauna”.

Las instalaciones portuarias son principalmente puntos de confluencia que sirven al transporte marítimo y terrestre. Hoy en día, con el incremento del flujo de personas y bienes a través de los puertos, la magnificación de la totalidad de sistemas de transporte marítimo ha venido avanzando a un ritmo rápido, y con el fin de mantener el paso en este avance, las facilidades e instalaciones portuarias están siendo remodeladas. Si se compara con el pasado, a medida que se da énfasis a la fusión armoniosa entre el medio ambiente y el progreso que se viene dando a través de la planificación y el desarrollo de instalaciones portuarias, se han venido produciendo cambios drásticos en la escala y campo de acción utilizados actualmente.

“El supuesto de que existe un patrón de cambio en la historia de la humanidad [...] que consiste en cambios irreversibles en una sola dirección, y que esta dirección apunta a mejorar”. (Sidney Pollard, 1968). Con el progreso de la sociedad, ha aumentado la demanda de infraestructura y transporte como medio para satisfacer sus necesidades, pero la historia ha demostrado que las mejoras y los adelantos tecnológicos por sí solos no bastan para mejorar el desempeño ambiental del sector del transporte. En la actualidad, más del 80% del comercio mundial (en términos de volumen) se realiza mediante el transporte por agua (UNCTAD, 2010). La infraestructura portuaria tiene una función facilitadora en la satisfacción de la demanda del comercio mundial y su disponibilidad tiene importantes repercusiones para el comercio, el desarrollo económico y la competitividad de las economías. En consecuencia, la presión para el desarrollo de esta infraestructura es grande y su sostenibilidad depende en gran medida de las decisiones que se tomen en cuanto a la gestión de la infraestructura y su ubicación en las cadenas de suministro y logística. En este contexto, los cargos de infraestructura portuaria y su diferenciación estratégica podrían ser un paso intermedio, que serviría para crear incentivos a nivel local para mejorar el desempeño ambiental y promover conductas ambientalmente más racionales de los usuarios de los puertos.

Los niveles y estructuras de los cargos de infraestructura portuaria varían mucho de un país a otro y de una terminal a otra. Sobre todo, en los países en desarrollo, los sistemas de cobro parecen estar lejos de internalizar los costos externos y casi nunca se basan en principios de eficiencia.

En esta edición del boletín FAL se examinan ejemplos de regímenes de diferenciación de cargos que se aplican en varios puertos de Europa a fin de comprender las prácticas

actuales y determinar las posibilidades y desafíos para una implementación más extensa. Se destaca la necesidad de aplicar un enfoque dinámico al introducir la diferenciación estratégica de cargos para mantener su eficacia en el tiempo. El autor compara datos de dos fuentes principales: a) datos cualitativos extraídos de entrevistas personales realizadas en los puertos y b) datos obtenidos en entrevistas realizadas a los usuarios de las instalaciones portuarias.

Se identifican posibles regímenes diferenciados de cobro para buques por canales navegables y portuarios, así como por la infraestructura y los servicios portuarios afines, y se formulan recomendaciones para aplicar una eficaz diferenciación de los cargos, a fin de lograr una gestión más sostenible de la infraestructura portuaria. En general, los puertos no son muy diferentes de cualquier otra industria multi-producto que presta una serie de servicios y opera en distintos entornos y con variadas estructuras organizativas.

No obstante, el sector portuario no aparece estandarizado ni homogéneo en cuanto a la propiedad, organización, marco competitivo o gestión y los puertos tienen diferentes tamaños, funciones y ubicaciones geográficas. Pese a que los factores de escala básicos que se usan para diferenciar cargos son bastante similares, el esquema operativo de un puerto (ya sea operado por el sector público, concesionado u operado totalmente por privados) influye mucho en los cargos que se cobran, debido a los distintos grados de regulación y supervisión de que se trate. En el caso de los puertos de contenedores, el más común es el modelo de puerto concesionado (landlord port). Para comprender los regímenes de diferenciación de las tasas portuarias es necesario entender los objetivos generales de un puerto y los principios de fijación de sus tasas.

Los fundamentos para la prestación de los servicios portuarios son variados y van desde la visión europea (continental) de los puertos como parte de la infraestructura social, en que se valora su contribución al desarrollo de la región, hasta el fundamento anglosajón, que se centra en la rentabilidad y autosuficiencia del puerto (Bennathan y Walters, 1979), el fundamento latino, que supone un control centralizado de los puertos, y el modelo hanseático municipal, que involucra a autoridades portuarias autónomas (Veenstra, 1999).

La función tradicional del sector público en la prestación de servicios portuarios se ha reducido con el tiempo. En la actualidad, los puertos generalmente se consideran entidades comerciales que deben recuperar sus costos completos a través de los usuarios (Strandenes y Marlow, 2000). Por una parte, la operación portuaria se ha vuelto más fragmentada, ya que las diferentes terminales pueden tener distintos operadores y algunos servicios (como el pilotaje) han pasado a manos de operadores privados. Por otra parte, la integración horizontal y vertical en la industria marítima ha favorecido la creación de redes de terminales regionales y mundiales operadas por un único operador y compañías navieras que manejan terminales específicas.

La competencia, la comercialización y la integración vertical en el sector del transporte marítimo han tenido gran influencia en los factores de calidad prevalentes de los puertos, lo que, a su vez, repercute en las elasticidades de la demanda. Desde la perspectiva del usuario, los costos portuarios también varían mucho, dependiendo del tipo de tráfico y servicio. Las tasas portuarias solo representan del 5% al 10% de los costos totales de tránsito en el caso de la navegación de ultramar y del 40% al 60% en el caso de los buques que participan en el comercio de corta distancia (Comisión Europea, 1997).

Sostienen que, con las estructuras de cargos vigentes, se intenta satisfacer objetivos contrapuestos y que en cualquier política eficaz de fijación de cargos se deben reconocer las compensaciones entre los objetivos financieros, económicos, ambientales y sociales, al tiempo que se mantiene una estricta disciplina administrativa y se fomenta el comercio.”

Según manifestó Wilmsmeier Gordon, Oficial de Asuntos Económicos de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL. (Strandenes y Marlow 2000)

“El potencial de cambio climático debido al aumento de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera es bastante alto y el transporte a través de los puertos y las operaciones portuarias contribuyen. Además, los estándares de calidad del aire más estrictos y la preocupación por los residentes cercanos instan a las autoridades portuarias a tomar medidas más estrictas para mejorar la calidad del aire en sus puertos.

Los principales puertos del mundo se han comprometido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) mientras continúan desempeñando su papel de centros económicos y de transporte. Este compromiso se llama Programa Mundial de Sostenibilidad de Puertos (WPSP). Los puertos hacen esto al influir en la sostenibilidad de las cadenas de suministro, teniendo en cuenta las circunstancias locales y las diferentes estructuras de gestión del puerto. Los puertos buscan activamente la cooperación de los buques en apoyo de medidas para reducir las emisiones al aire de los buques.

Uno de los proyectos dentro de WPSP es el Environmental Ship Index (ESI). El Environmental Ship Index (ESI) identifica a los buques de navegación marítima que obtienen mejores resultados en la reducción de las emisiones atmosféricas que los exigidos

por las normas actuales de emisiones de la Organización Marítima Internacional. El ESI evalúa la cantidad de óxido de nitrógeno (NOx) y óxido de azufre (SOx) que emite un barco. Incluye un esquema de informes sobre la emisión de gases de efecto invernadero del barco. El ESI es un indicador perfecto del desempeño ambiental de los buques oceánicos y ayudará a identificar barcos más limpios de una manera general. El índice está destinado a ser utilizado por los puertos para recompensar a los buques cuando participan en el ESI y promoverá barcos limpios, pero también puede ser utilizado por los cargadores y armadores como su propio instrumento de promoción. Cabe señalar que, si bien la base de datos ESI proporcionará una puntuación total, las recompensas pueden basarse en ese total o en cada una de sus partes constituyentes por separado; para ese propósito esas partes están apareciendo en los detalles del barco.

Con respecto al desarrollo posterior del ESI, se debe tener en cuenta lo siguiente. El ESI es un instrumento flexible que puede adaptarse teniendo debidamente en cuenta los principios subyacentes al enfoque de la OMI del marco reglamentario para la protección del medio marino y teniendo en cuenta las prioridades de los puertos con respecto al comportamiento medioambiental de los buques que los puertos deseen promover. Esto puede significar que la ponderación de los puntajes entre los diferentes componentes de la fórmula puede cambiar de un puerto a otro y que la evaluación del rendimiento puede ajustarse para estar más en línea con las experiencias adquiridas y los desarrollos tecnológicos.

Además, se pueden agregar nuevos constituyentes y eliminar los existentes; las

discusiones con las partes interesadas que tienen un interés en ESI, forman parte de este proceso. Se realizarán eliminaciones si se ha demostrado que una medida es efectiva y el cambio de comportamiento se ha generalizado. Sin embargo, para mantener la previsibilidad del puntaje de ESI y la estabilidad del programa, los cambios serán pocos y nunca se realizarán más de una vez al año. ESI es completamente voluntario y WPSP espera que la comunidad portuaria global asuma su papel en la mejora del entorno marítimo y portuario. Finalmente, todos los interesados en el transporte marítimo pueden utilizar el ESI como un medio para mejorar su desempeño ambiental y como un instrumento para alcanzar sus objetivos de sostenibilidad”. Environmental Ship Index.

4

“Stake (1995:37) sostiene que el objetivo de la investigación cualitativa es la comprensión, centrando la indagación en los hechos. La investigación cualitativa adopta una perspectiva holística que tiene en cuenta el contexto en el que se encuentra el concepto estudiado, y en la que las entidades sociales son consideradas como un todo, y analizadas en su propio contexto sin separar los efectos que tienen sobre ellas las características del entorno en el que se encuentran. El investigador cualitativo no se limita a observar, sino que interpreta y analiza los hechos teniendo en cuenta la influencia del entorno social en el que se encuentran y su descripción debe ser, al menos, consistente con la perspectiva de los participantes en dicho contexto social (Bonache, 1998).

El estudio de casos es una técnica o método de investigación que tiene por objeto vislumbrar las conductas sociales por medio de la observación en profundidad ya sea de

⁴ <http://www.environmentalshipindex.org/Public/Home>

agrupaciones, de individuos concretos o de parte o partes de una organización, teniendo una gran importancia en el desarrollo de las ciencias sociales. Su mayor ventaja está en la capacidad de suministrar una aproximación entre la teoría y la práctica. De acuerdo con la tendencia en la investigación contable que propugna una visión más activa que intenta determinar las razones últimas de por qué, cómo y en qué contexto se emplea la Contabilidad (Humphrey & Scapens, 1992), rompiendo con una tradición que la había llevado, con anterioridad, a aislarse de la práctica contable (Hopwood, 1983:302). Los casos adoptan una visión holística en la que el contexto y el comportamiento son interdependientes, por lo tanto, los fenómenos organizativos sólo se entienden dentro del contexto en que se desarrollan y no como el resultado de un conjunto de variables discretas. No se trata de generalizar los resultados en términos estadísticos, sino que se eligen por su capacidad explicativa (Putxy, 1993). Yin (1994) destaca que “debemos registrar toda la información obtenida con el fin de que si alguien que nos audite llegue al mismo resultado.” Esto consiste en imaginar a un observador externo que, siguiendo las derivaciones de cada evidencia desde las cuestiones iniciales de investigación hasta las conclusiones obtenidas, debe poder reconstruir todos los pasos en ambas direcciones. La realidad social debe ser interpretada por el investigador, y esta interpretación implica una desviación que no es posible reducir totalmente (Ryan et al, 1992). No existe una realidad contable independiente del observador-investigador. Los mismos hechos pueden tomar diferentes significados en diferentes marcos teóricos (Kuhn, 1962), dependiendo de los factores psicosociales de los investigadores. En líneas generales, y como se ha justificado por lo anteriormente expuesto, en el presente trabajo se ha utilizado una metodología cualitativa, considerando a juicio de los autores, la más adecuada para la visión holística

necesaria en su análisis”.

Existe esta postura de Ing. R. Prando – Ing. D. Ferreira – Arq. L Podestá -Lic. R. Vallejo “Es ofrecer lineamientos y especificaciones ambientales, para el desarrollo de obras portuarias, a fin de contribuir a la protección del ambiente inserto en el área de influencia de los proyectos portuarios, a modo de aportar al desarrollo sustentable del país. El Manual establece las medidas que se deben tomar para mitigar los impactos sobre el ambiente, causados por las obras portuarias, tanto en las fases de proyecto y construcción, como de mantenimiento durante la operación de los puertos. Por otra parte, si bien este manual indica donde son necesarios los estudios de impacto ambiental o estudios biológicos, no es su propósito detallar metodologías específicas para hacer dichos análisis o evaluaciones, debido a que hay abundante bibliografía que trata tales temas en particular. La ejecución de las actividades de los proyectos portuarios puede provocar impactos negativos en los medios físicos - químicos (agua, suelo, atmósfera), medios bióticos (flora y fauna) y medios antrópicos (social, económico, cultural y paisajístico) del ambiente. Son afectadas con mayor intensidad tanto los recursos naturales como las personas y las propiedades que están dentro del área de influencia directa de las obras del proyecto. Por otra parte, hay ciertos impactos ambientales negativos que ocurrirán inevitablemente en cualquier obra, mientras que existen otros tipos de impactos que no siempre se manifiestan y que por ello se les denomina "riesgos ambientales". Su ocurrencia depende de las situaciones específicas del tipo de obra, localización, circunstancias, etc.

En la antigüedad, cuando se producían naufragios los habitantes de la costa ponían en práctica el robo y el pillaje (también llamado saqueo, que es la toma o apoderamiento

indiscriminado de bienes ajenos) de lo que quedaba en el mar. Los que practicaban esto era la comunidad de los bárbaros, práctica que era usual. Se decía que lo que se encontraba en el mar era tomado como "res nullius", es decir cosa de nadie, por lo cual se hacían dueños inmediatamente. Los bárbaros eran tan déspotas, inhumanos y autoritarios que establecieron reglas y leyes de la misma clase, que no sólo se practicaba el pillaje, sino que aquellas personas que quedaran con vida del naufragio tenían que ser esclavos de quien los encontraba; tanto así, que se llegó hasta matar *para hurtar y adueñarse de los barcos náufragos*.

Más tarde, los feudales poseían lo que se llamaba el "derecho de naufragio", el cual determinaba el derecho de propiedad sobre los despojos o cadáveres náufragos que el mar dejaba en las costas de los feudales; además, estos trataban a los náufragos de prisioneros, los maltrataban, les quitaban todo y hasta la propia vida en caso de no encontrarles nada. Si hicieron varios intentos para acabar con este abuso hacia los náufragos, pero el que logró la pena, fue las ordenanzas de la ciudad italiana de Trani en 1603, donde se imponía que los salvadores tenían la obligación de regresar al tribunal consular dentro de tres días las cosas salvadas, después que se realizara un inventario. Cuando el dueño reclamara las cosas pérdidas dentro de treinta días, la mitad sería entregada al salvador y en caso de que nadie reclamara en dicho termino, el salvador quedaba con el derecho total de las cosas.

En la actualidad, los actos de robo, pillaje, entre otros quedaron en el olvido y las nuevas civilizaciones empiezan a respetar los derechos de los propietarios de los bienes náufragos, tanto así, que salvan a las personas y naves que se encuentren en peligro ya sea desde el mar o costas. Y esto también, se debe a los avances en la tecnología y la ingeniería

naval que han hecho que la comunicación en caso de emergencia sea más rápida y eficaz.

Los países se empezaron a preocupar y a procurar en tener normas y leyes que regularan el salvamento; y el primer país en regularlo fue Italia, con el Código de la Marina Mercante, y posteriormente fue Holanda en 1881 y así sucesivamente. Hasta que se empiezan hacer regulaciones internacionales que establezcan el salvamento, en 1900 se hace un Congreso en París y luego en Hamburgo en 1902, y en septiembre de 1910 terminan con el afán por medio de la celebración de la Convención de Bruselas sobre las Asistencias y Salvamentos.

La obligación de salvar a una nave que se encuentre en peligro está establecida desde la antigüedad. La solidaridad que siempre ha estado entre los hombres de mar ha hecho, que a través del tiempo se suministre auxilio al hallarse en problemas. Lentamente el deseo de socorrer ha ido creciendo, obteniendo la prestación del auxilio voluntariamente. Sin embargo, no faltaban ni casos en que ciertos marinos no se perturbaban ante las desgracias o peligros ajenos.

El Papa Pío V, en una de sus constituciones, en el año 1566, exige a los marinos, pescadores y habitantes de los puertos de los Estados Pontificios a prestar ayuda a los buques que la requieran, bajo penas pecuniarias para los que infringiesen esta disposición. Con estos ejemplos, los Estados marcharon promulgando normas que sujetaban la obligatoriedad de poder otorgar salvamento. Así también, en España, se constituye con carácter general esta obligación para los buques españoles, consagrándola en el art. 12 de la ley penal de la marina mercante, “castigando, con penas de prisión al Capitán o quien

haga sus veces que durante la navegación no preste auxilio de un buque que lo pida por radiotelegrafía o en otra forma, logrando hacerlo sin grave riesgo para el buque de su mando”, también está Francia, que por un largo tiempo no se admitió la obligación legal de prestar auxilio a terceros. Es hasta 1891, en que se crea una ley que va proporcionándole un carácter legal a esta obligación. Pero en realidad, es la ley de 25 de octubre de 1941, invalidada y sustituida por la legislación de junio de 1945 que, se establecía en varias legislaciones extranjeras, logrando su delito correccional tal abstenerse, presencia del peligro.

La Convención de Bruselas de 1910 sobre Asistencias y Salvamento Marítimo señala sobre la necesidad y obligación de salvar vidas humanas en el mar, y es que en realidad inspira a los países del mundo a considerar la obligatoriedad de lo que es el auxilio marítimo. De esta forma se fueron dando las distintas declaraciones de otros Estados, los cuales fueron adoptando los principios con respecto al tema de salvamento. Para así poder crear, la solidaridad de los marinos, fundada en la unidad internacional entre los países, la cual debe existir y practicarse en todas partes del mundo y así, no contaminar.

Por otra parte, está la asistencia que para muchos autores está ligada con el salvamento, es decir que unos consideran que son lo mismo, otros dicen que son dos temas distintos, como, por ejemplo: Danjon, define al salvamento como "que se produce para tratar de atenuar las consecuencias de un siniestro ya ocurrido y de recoger lo que queda del buque, de su cargamento y de su personal, después de un naufragio u otra catástrofe equivalente". Mientras que el mismo dice, "que la asistencia se produce para tratar de combatir un peligro inminente y de prevenir, si es posible, un siniestro del que se encuentra amenazado

un buque".⁵

También, esta González Lebrero, que las define como lo mismo diciendo que: son como todo auxilio prestado a un buque a los restos náufragos de una aventura marítima en peligro.⁶

En esta sentencia del Tribunal Marítimo de Panamá emitida el 22 de febrero de 1988 define el servicio de salvamento como "un servicio prestado voluntariamente liberando la propiedad de un peligro inminente en el mar u otras aguas navegables por los que no están bajo obligación legal de hacer eso". Además, agrega que el salvamento es la compensación permitida a personas por quienes su asistencia voluntaria, una nave en el mar o su carga, o ambas, han sido salvadas en todo o en parte de un peligro náutico inminente, o en recobrar tal propiedad de un peligro o pérdida real, como en los casos de naufragio barco abandonado o recobrado.

La Convención de Bruselas de 1910, no hace diferencia en cuanto al salvamento y la asistencia. Pero las equipara como "salvage" que reúnen todas las maneras de auxilio, como lo son el recobro de un buque abandonado, hundido, el reclutamiento de un buque, entre otras.

En Chile, su código de Comercio en el art. 1163 establece al salvamento y pero no la asistencia marítima. España, en la ley 60 de 1962 regula los remolques, auxilios, salvamentos, hallazgos y las extracciones marítimas, además, unifica los conceptos de asistencia y salvamento en esta ley.

Por otro lado, esta definición que hace Brunetti que dice " careciendo el salvamento de todo elemento contractual y haciéndose solamente en la asistencia, obligaría la condición de un resultado útil al cual queda subordinada la pretensión de la compensación". Es por esto, que se ha llegado a la conclusión que estas figuras pueden ser consideradas como sinónimos.

Tanto así que, en la sentencia del 16 de mayo de 1984 del Tribunal Marítimo de Panamá, el juez está de acuerdo con la nota del autor Brunetti diciendo que:

"Debían recogerse en la asistencia los casos en que el socorro conduce al salvamento con la colaboración del sujeto pasivo, y en cambio, en el salvamento, los casos en que el salvamento se efectúa sin una tal colaboración. Por tanto, el criterio de distinción entre asistencia y salvamento se relaciona con la naturaleza del sujeto que lleva el socorro". Si bien es cierto, el juez lo que hace es diferenciar, pero al transcurrir la sentencia termina hablando de un solo término, ya que el mismo aclara, que al paso de su investigación las palabras hallazgo, salvamento, auxilio vienen siendo palabras conexas y son una manera de ayuda o socorro incluyendo la asistencia. En resumidas cuentas, cada Estado debe cuidar, proteger y conservar su mar territorial, puertos y ecosistema marino.

Por otra parte, podemos observar que en la ocurrencia, magnitud e intensidad también se puede llevar a cabo en las características particulares de las actividades y de la localización de las obras portuarias. Para cada tipo de impacto, se identifica su grado de certeza, calificándolo en ineludible (vale decir que hay certeza total que ocurrirá y que no se puede evitar) y potencial (vale decir sólo existe el riesgo o probabilidad inferior al 100% de que

ocurra). Además, se identifica la duración del impacto, clasificando cada impacto en si es temporal o permanente.

Pudiendo desplazar a individuos de su lugar de residencia, trabajo o entorno social, modificando la distribución espacial de la población.

También el nuevo puerto puede generar un efecto barrero, especialmente en sectores de alto tránsito, cercanos a las zonas urbanas, dificultando los movimientos de las poblaciones aledañas. La reubicación en otras zonas de personas debido a la construcción de la nueva infraestructura puede causar un impacto negativo en el sistema de vida tradicional de las comunidades. Reemplazar con especies de rápido desarrollo, preferentemente nativas propias de la zona, la vegetación que sea alterada o extraída ya sea por faenas de limpieza del terreno, ensanches de plataforma o explotación de préstamos, canteras, etc. En este caso, la replantación se realizará con el criterio que por cada árbol o arbusto que se retire, se plantarán dos. El lugar, la extensión, las especies, número de ejemplares por especie, densidades y fechas para la plantación “.

Dentro de la Autoridad Marítima de Panamá existe cuatro (4) direcciones operativas las cuales permiten el desarrollo de la actividad marítimo-portuaria. Estas son:

Dirección General de Puertos e Industria Marítima Portuaria

La cual se encarga de programar y coordinar los planes de “Desarrollo del Sistema Portuario Nacional”; administrar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias y comerciales de uso público; y tiene la responsabilidad de proveer las facilidades de navegación y de más servicios que las naves requieren. Desarrolló diversos

operativos de seguridad portuaria a nivel nacional sin víctimas que lamentar. Los mismos fueron ejecutados durante las fechas con mayor movimiento de pasajeros, entre ellas las celebraciones de la Virgen del Carmen, Feria del Mar, Fiestas Patrias, Carnavales y Semana Santa.

Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves

La Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves es una dependencia de servicio que forma parte de la estructura orgánica de la Autoridad Marítima de Panamá, que labora las 24 horas y los 7 días de la semana.

La misma para la realización de sus funciones cuenta con los departamentos de: Registro de Títulos de Naves, Registro de Gravámenes de Naves, Departamento de Digitalización, y de más reciente data, la incorporación del Departamento de Registro de Contenedores, y el Departamento de Registro Electrónico de Naves.

Dirección General de Marina Mercante

Esta dirección se encarga de: ejecutar, de manera privativa, todos los actos administrativos relativos al registro de naves en la Marina Mercante Nacional, autorizar cambios en dicho registro, y resolver su pérdida por causas señaladas en la Ley; expedir los permisos de navegación requeridos para las naves que permanezcan en aguas panameñas. Asimismo, negar solicitudes de abanderamiento cuando a su juicio sean contrarias a los intereses nacionales; establecer el procedimiento que deben ejecutar las distintas oficinas de la Autoridad Marítima para atender el proceso de documentación de los buques, el cobro de los servicios y las medidas de control para un servicio óptimo y eficiente; estudiar,

proponer, coordinar y ejecutar las medidas, acciones y estrategias necesarias para mantener la competitividad de la Marina Mercante Nacional; dictar los reglamentos, normas y los procedimientos técnicos o administrativos del registro y expedición de documentación técnica de los buques; delegar en otros servidores públicos de esta Dirección General la autoridad para ejecutar actos relativos al registro y expedición de documentos técnicos de los buques, así como, en los Cónsules Privativos, quienes tienen facultad para realizar actos relativos al registro provisional de buques con sujeción a lo establecido en la Ley; proponer y recomendar los impuestos, tasas y otros cargos que deban pagarse por las naves matriculadas en la Marina Mercante Nacional, recaudar y/o fiscalizar el cobro de los impuestos, tasas, derechos y otras obligaciones que deban pagar las mismas; procurar que los ingresos, producto del pago de las tasas y derechos de naves inscritas en el registro panameño sean incorporadas a las partidas presupuestarias para los fines para los que fueron creados; fiscalizar e ingresar los recaudos y remesas relativos a la Marina Mercante Nacional efectuados por los funcionarios de la Autoridad Marítima de Panamá, por los cónsules panameños y por oficinas autorizadas; declarar sin efecto los débitos aplicados a los cónsules y servidores públicos del manejo de la Autoridad Marítima de Panamá, en consideración a las pruebas que existan y los motivos que lo causaron, sujetos al refrendo de la Contraloría General de la República; aprobar o negar las solicitudes de descuentos especiales, sobre impuestos, tasas, derechos de abanderamiento, condonación de recargos e intereses y otros cobros que deban pagar las naves inscritas o a inscribirse en la Marina Mercante Nacional. Asimismo, las solicitudes de créditos por pagos realizados en exceso u otro concepto con relación a estas naves, sujeto a las condiciones y limitaciones establecidas por Ley; velar por el estricto

cumplimiento y eficaz aplicación de las normas jurídicas panameñas, convenios internacionales, códigos o lineamientos sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y protección marítima de sus naves; realizar las investigaciones sobre accidentes marítimos y derrames o contaminación que involucren naves panameñas dondequiera que se encuentren o de cualquier nacionalidad en aguas jurisdiccionales del Estado; sancionar a quienes infrinjan normas legales o reglamentaciones sobre la Marina Mercante Nacional; establecer procedimientos para las inspecciones de naves panameñas para un adecuado cumplimiento de las normas sobre seguridad, prevención de la contaminación del medio ambiente y demás obligaciones exigidas por ley; designar y supervisar a los inspectores de naves inscritas en la Marina Mercante Nacional para verificar el adecuado cumplimiento de las normas de seguridad, prevención de la contaminación del medio ambiente y demás obligaciones exigidas por ley; coordinar y supervisar el ejercicio de las funciones de Marina Mercante que realicen los cónsules privativos de Marina Mercante, las Oficinas Económicas Comerciales de Panamá y cualquier otra autorizada para atender asuntos relacionados con el registro en el exterior, imponer sanciones a los servidores públicos al incumplir obligaciones legales; y autorizar, fiscalizar, auditar y controlar a las Organizaciones Reconocidas, las Organizaciones de Protección Reconocidas y similares que actúen por delegación del Estado panameño y reglamentar sus procedimientos

Dirección General de Gente de Mar

La Dirección General de Gente de Mar, está certificada bajo la Norma ISO 9001 desde el año 2004, la cual en la actualidad mantiene de conformidad con las disposiciones de la

Regla I/8 del Convenio STCW'78, enmendado y la Sección A-I/8 del Código de Formación.

2.3. Marco Teórico Referencial

La Conservación Ambiental en las Civilizaciones Antiguas

La conservación ambiental se desarrolló en las civilizaciones antiguas. Donde la religión ha jugado un papel importante. Los tabúes religiosos permitieron que determinadas especies de animales y vegetales fueran protegidas. Por otro lado, las sanciones religiosas previnieron la destrucción de muchos bosques y montañas sagradas.

La religión judía cristiana La Biblia está llena de referencias al uso y protección de la tierra, y formas de gobierno de los recursos que tenían funciones de conservación.

En la historia en la agricultura occidental los pueblos primitivos hacían uso de fertilizante orgánico para mantener la fertilidad de la tierra, las civilizaciones Inca o los Fenicios desarrollaron sofisticadas técnicas de sostenimiento de tierras en laderas, y de prevención de la erosión, haciendo más eficaz el uso del agua para riego. Las primeras civilizaciones también mostraron evidencias de creación de reservas o parques para proteger la fauna o áreas naturales.

La conservación ambiental en los tiempos preindustriales, en la época preindustrial de Europa Occidental Japón y China, reflejan una gran habilidad en la conservación de recursos naturales. En esos momentos históricos la naturaleza salvaje no se había extendido y los recursos se veían como inagotables.

Periodo de la colonización y las malas practica ambientales, a partir del siglo XV, se extendió la influencia de la cultura europea por el mundo. Los europeos del siglo XVII se equiparon con nuevas y poderosas tecnologías, y una creciente habilidad para modificar grandes áreas de la tierra y dominar otros pueblos menos agresivos. Con el descubrimiento de América y el sometimiento de otros pueblos, los europeos extendieron su influencia cultural por el mundo. La colonización europea de las Américas, Australia y África, la erosión de las tierras y la destrucción de la vegetación natural y la fauna, lo acompañaron. No obstante, durante los primeros periodos se promovían ideas y prácticas sobre la conservación.

La subsistencia del bosque, por ejemplo, se desarrolló a inicios del siglo XVII en Inglaterra y Francia, en parte a causa de la desaparición de bosques naturales, como resultado de la demanda creciente de madera para uso como combustible industrial. Entonces se dan las consecuencias medioambientales por las actividades que se generan dando lugar a la cinegética, del siglo XIX.

Tan temprano como en el siglo XVIII, en América del Norte un hombre como Tomás Jefferson ya poseía transcendentales ideas y preocupación por la mejora de la fauna. El siglo XIX, de cualquier modo, dio testimonio de inusuales y severas depredaciones medioambientales.

Dentro de Australia, muestra, el crecimiento desmedido de las poblaciones de ganado, más allá de lo que el forraje natural para su alimentación podía apoyar. Aunque millones de animales murieron durante periodos de sequía, el proceso de sobrecarga de los límites de la tierra se llevó a tal grado, que todavía en la actualidad no se ha recobrado. En África

del Sur fueron cazados muchos animales hasta la extinción, y los mamíferos más grandes quedaron reducidos a muy pocos, poniendo en peligro su supervivencia.

En realidad, en América del Norte el cambio era más dramático. Las grandes manadas de animales que ocupaban las llanuras y praderas, tales como bisontes, alces, antílopes y ciervos, desaparecieron o fueron reducidos a unos pocos a manos de los cazadores. Equivalentemente, se exterminaron muchas aves y grandes rapaces, y otros animales como variedades de oso pardo, puma y lobo alcanzaron a permanecer extintos. Se podía predecir que los movimientos modernos de conservación tendrían sus principios, no en las tierras del Viejo Mundo, sino en las áreas del Nuevo Mundo, donde dentro de la memoria de una sola generación existía un extremo cambio en el paisaje y la abundancia de la fauna. La reacción a la destrucción de los recursos naturales en esos lugares precipitó la formación y crecimiento del movimiento de conservación.

El neoliberalismo ambiental se refleja en el manejo de problemas ambientales globales la historia reciente de la conservación ha estado marcada por una gran diversión de los papeles de los gobiernos en la protección del ambiente, y por un desarrollo del interés público en el apoyo a esos procesos.

En Estados Unidos la conservación de la fauna llegó a ser una causa de interés nacional, llevando al establecimiento de un ambicioso sistema de refugios para los animales, y de restauración gradual de las especies más salvajes, que alcanzó en algunos casos a exceder su abundancia primitiva. Las ideas sobre la conservación se extendieron rápidamente, sobre todo en países que habían experimentado un súbito cambio medioambiental; alrededor de 1920 ya existían parques nacionales en todos los continentes. En 1924 la

Unión Soviética estableció el primero del que sería su sistema extensivo de reservas naturales (Zapovedniki). La conservación de las zonas de bosque que tuvo sus orígenes en Europa y amplia práctica en Estados Unidos que llegó igualmente, a ser muy aceptado por todas partes del mundo.

En 1930 se mostró de acuerdo los desastres producidos en muchas tierras de dominio público, donde el exterminio de fauna salvaje era un hecho irrefutable. El Gobierno de Estados Unidos decidió entonces la intervención federal para establecer planes de conservación en tierras públicas, además de un control sobre las privadas, para el desarrollo de actividades apropiadas y respetuosas con el entorno.

Hoy por hoy Panamá representa a nivel mundial un punto estratégico del tráfico marítimo, en donde aproximadamente el 5% del comercio mundial transita por el Canal, y en donde los recintos portuarios simbolizan un gestor importante en el engranaje del sector logístico del país. Este sector representa un impacto del 33.5% en la economía panameña, lo que lo evidencia como un país que atraviesa un gran tráfico marítimo.

Este tráfico, además de ser una buena inyección en nuestra economía, figura un riesgo para el ecosistema y nuestro medio ambiente; es por este motivo que Panamá adopta ciertas normativas para contrarrestar el impacto de la contaminación que puedan causar las prácticas de la industria marítima y portuaria, y se adhiere al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), con sus diferentes anexos que regulan los temas de contaminación marítima.

Por medio de este proyecto se analiza la posibilidad de implementar nuevas normativas para complementar los actuales preceptos, de manera que se adapten para responder a la necesidad de mejorar las actividades portuarias hacia un futuro más verde y a la vez de ascender el posicionamiento de Panamá en el tema logístico. Sin embargo, de igual manera, se estima fundamental la fomentación de novedosas prácticas que tengan el objetivo de armonizar las operaciones portuarias con nuevas políticas verdes, minimizando aún más, los impactos ambientales.

En la actualidad se observa el interés del sector logístico en evolucionar hacia una mentalidad verde. Se realizan adaptaciones estructurales, se crean organizaciones y normas internacionales; todo esto, para buscar la manera de preservar y perturbar menos el medioambiente que nos rodea. Esto es un claro ejemplo de la magnitud de la causa y de la importancia que significan estudios como este.

La competitividad del segmento de portacontenedores se ha visto afectada debido a que las nuevas construcciones de buques pospanamax no pueden transitar el canal actual, lo que los fuerza a utilizar una ruta más larga, a través del Canal de Suez. Para el año fiscal 2014, el segmento de porta contenedores cerró aportando el 46% de los ingresos de tránsitos del Canal de Panamá. Ampliación del Canal de Panamá.

La ACP, luego de años de estudios que indicaron que buques mayores serían emplazados en nuestra ruta y que no se contaba con la capacidad para atender la futura demanda de

estos, sometió a referéndum el proyecto de Ampliación del Canal de Panamá, el cual fue aprobado por el pueblo panameño el 22 de octubre de 2006.

El objetivo principal de la ampliación del Canal es aumentar el valor de esta ruta marítima y hacer sostenible, a largo plazo, los aportes al Tesoro Nacional. El proyecto de Ampliación del Canal de Panamá incluye la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles cada una con tinajas de reutilización de agua, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico, así como la construcción de un canal de acceso en el Pacífico. Las nuevas esclusas permitirán el tránsito de buques portacontenedores de mayor tamaño, pasando de buques con capacidad para transportar 5,000 TEUs a buques con capacidad para transportar hasta 13,200 TEUs.

Es por esto que, a través de este estudio se realiza un análisis con el fin de proporcionar nuevos procedimientos que fomenten el desarrollo del sector marítimo y portuario en armonía con el medioambiente. Para llevarlo a cabo, se examinan los preceptos con los que contamos, al igual que las prácticas sostenibles que se observan en otros países. El objetivo es lograr adaptar prácticas beneficiosas para el ambiente en el establecimiento de nuevas normas. Aunque el transporte marítimo es el factor menos contaminante de todos los tipos de transporte, los niveles de contaminación siguen siendo importantes, y es vital contribuir como la Autoridad Marítima de Panamá en la reducción de contaminación, sin mencionar la responsabilidad que conlleva el país en ser un Hub logístico mundial.

2.4. Marco Conceptual

Las *buenas prácticas* quieren decir a toda experiencia que se encamina a principios, objetivos y procedimientos apropiados o pautas aconsejables que se adecuan a una determinada perspectiva normativa o a un parámetro consensuado, así como también toda experiencia que ha arrojado resultados positivos, demostrando su eficacia y utilidad en un contexto concreto. Este concepto es utilizado dentro de una variedad de contextos para referirse a las formas óptimas de ejecutar un proceso, que pueden servir de modelo para otras organizaciones. Las buenas prácticas sistematizadas, acceden formarse de las experiencias y aprendizajes de otros, y aplicarlos de manera más amplia y/o en otros contextos (scaling-up). Consiguen promover nuevas ideas o sugerir adaptaciones y suministrar una orientación sobre la manera más efectiva de visibilizar los diversos impactos de una intervención en las colectividades.

COCATRAM: está es una de las organizaciones regentes para Panamá en tema portuario, sus siglas corresponden a la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo. Al igual que contamos con el *SICA*: que es el Sistema de Integración Centroamericana y el *PROARCA* que no es más que el Programa Ambiental Regional de Centroamérica, de los cuales Panamá se ha afiliado y los ha suscrito y actualmente, estamos siendo miembros activos.

Eco-amigables las empresas y los gremios en busca de resguardar el ecosistema marino y las zonas costeras utilizadas para el desarrollo de actividades portuarias han establecido objetivos comunes, en los cuales se realizan actividades que vayan cónsonas con la

conservación ambiental como lo son las tres R's: Reduzca, Rehúsa y Recicla y de esta manera fiscalizar las operaciones que son llevadas a cabo que crean más espacios verdes, salven la flora y fauna y permita seguir avanzando hacia un puerto más seguro y amigable con el medio ambiente

Ahora bien, existen hoy día lo que conocemos como *Naves Ecológicas* los cuales son embarcaciones que hoy días están siendo diseñadas para el transporte marítimo y el comercio internacional con especificaciones propias para la conservación medio ambiental y con baja emisión de gases nocivos.

OMI – Organización Marítima Internacional: es uno de los organismos especializados de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

Los hoy día conocidos como *Puerto Verde* consisten en el desenvolvimiento y desempeña de las actividades portuarias causando el mínimo daño al medio ambiente y a la sociedad, aportando medidas de mejora y control de calidad del aire, agua, ruidos y residuos. Puertos verdes es la principal iniciativa medioambiental del sector portuario europeo. Fue iniciado por varios puertos proactivos alrededor de 1997 y se ha integrado completamente en la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) desde 2011. El principio general de Puertos Verdes (EcoPorts) es crear conciencia sobre la protección del medio ambiente mediante la cooperación y el intercambio de conocimientos entre los puertos y mejorar

gestión ambiental”. Este es un modelo dinámico que el territorio panameño le tiene la vista puesta, para copiar modelos, y si es posible, entrar a la red de estos Puertos.

Si bien es cierto, se deben dar algunas condiciones favorables para lograr proyectar medidas ambientales y obtener lo que conocemos por *Protección Ambiental*, esta se pueden lograr por medio de un conjunto de medidas que propuestas por el sector público y privado para proteger, preservar y cuidar nuestro hábitat natural, salvaguardándola del deterioro y la contaminación. Impedir o limitar la tala de árboles, dar un mejor tratamiento a los residuos, prohibir la caza de animales en peligro de extinción, reducir el consumo de energía, de pesticidas, de combustibles y otros contaminantes, minimizar los ruidos, no arrojar basura, reciclarla, son algunas de esas medidas, que en la práctica y ante la falta de conciencia de la población, deben imponerse por vía legal con las consiguientes sanciones, para quienes quebranten las normas de protección.

Puertos Ecológicos: Estos puertos, deben ser analizados en la actualidad como complejos socioeconómicos, nodos de una cadena logística del transporte, y fuente directa de desarrollo de los pueblos. Desde un punto de vista científico, entendemos por medio al entorno donde se desarrolla la actividad de un determinado sistema, a su vez, conocemos como sostenibilidad o perdurabilidad a la capacidad que tiene un proceso de auto mantenerse estable a lo largo del tiempo. Si entrelazamos estos tres conceptos, el de Puerto y el de Medio Ambiente y la Sostenibilidad, nos damos cuenta de la responsabilidad de nuestra sociedad, en que nuestras actividades impacten lo menos posible, en el planeta en el que habitamos.

PSC - de Estados Unidos: el “New US Coastguard Programme on Port State Control” (Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario).

Recintos Portuarios: son las áreas delimitadas y determinadas, en nuestro caso la Autoridad Marítima de Panamá, que es el regente de las actividades marítimas que son desarrolladas dentro de esta zona definida. Y por la de medio ambiente, los recursos naturales y lo que es pesca artesanal, cabotaje, transporte de pasajero, servicio de lancha, boterismo y entre otras pequeñas actividades que se desarrollan dentro de las comunidades que les permite obtener un sustento para sus hogares, dentro de la actividad, en la que se desarrolla.

La *sostenibilidad* es el desarrollo que compensa las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

US COSTGUARD: Guardia Costera de Estados Unidos: Corresponde a la agencia más rigurosa en el mundo, en cuanto al Control del Estado Portuario.

Capítulo III: Marco Metodológico

3.1. Enfoque de la Investigación

En esta sección se describen varios aspectos operacionales, que quiere decir, procedimientos que se llevarán a cabo para lograr ejecutar esta investigación, dentro de la cual se determina el enfoque, el tipo o nivel de estudio, la población y muestra, la cobertura, las técnicas de recolección de datos y el tipo de análisis.

El marco metodológico se apoya en la teoría sustentada en los capítulos anteriores, con un enfoque de derechos, la cual nos ha permitido delimitar el ámbito de estudio, a la vez que nos orienta sobre los términos en los que ha de llevarse a cabo la investigación. Por los aspectos que vamos a analizar y describir, los hechos y fenómenos encontrados; la investigación responde a un enfoque cualitativo, apunta más a un esfuerzo por comprender la realidad social, de las personas con discapacidad y sus familias, como fruto de un proceso histórico de construcción hacia sus derechos que les asiste, visto a partir de la lógica y el sentir de estos protagonistas, avalado por Convenciones, leyes y normas nacionales e internacionales. Por ende, la: *...” acción indagatoria se mueve de manera dinámica en ambos sentidos entre los hechos y su interpretación y resulta un proceso más bien” circular.”*, donde el Estado como signatario tiene una responsabilidad en el cumplimiento de sus obligaciones contraídas.

3.2. Procedimiento Metodológico

Este estudio es exploratoria -descriptivo, analiza los procesos metodológicos que se siguen en torno el nivel de conocimiento en regulaciones nacionales e internacionales de procedimiento, sistemas ecológicos en el seguimiento y rendición de información en torno a las buenas prácticas medio ambientales de los colaboradores de los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá, donde realizamos un diagnóstico para verificar el conocimiento que mantienen los colaboradores de la Autoridad Marítima en materia medio ambiental, ecosistema y la importancia de la conservación ecológica y buenas prácticas eco-amigables que respalden la protección de las zonas costeras y la biósfera: cuáles son los mecanismos o regulaciones al Estado en el cumplimiento de los procedimientos a seguir para el cumplimiento y la rendición regentadas, por la Organización Marítima Internacional.

3.3. Tipo de Investigación

La investigación es cualitativa, según **Sampieri, Collado y Lucio (2010)**, se enfoca a comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto.

El enfoque cualitativo se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes (individuos o grupos pequeños de personas o lo que se investigará) acerca de los fenómenos que los rodean profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones

y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad.

Se guía por áreas temas significativos de investigación, sin embargo, en lugar de que la claridad sobre las preguntas de investigación e hipótesis que preceda a la recolección y análisis de los datos, los estudios cualitativos pueden desarrollar preguntase hipótesis antes, durante y después de la recolección y análisis de los datos. La investigación es de campo, según Tamayo (2001), es aquella que “se realiza con la presencia del investigador o científico en el lugar de ocurrencia del fenómeno” (p.130); en este caso los investigadores obtendrán la información directamente de la fuente, es decir, en el sector objeto de estudio.

Esta investigación se realizará bajo un diseño de campo no experimental. Se utiliza este diseño debido a que se considera, la importancia directamente de donde se desarrolló el problema, sin manipulación ni experimentación de las variables en estudios. Al respecto **Sabino, (2000)** se refiere a ellos de la siguiente manera.

“Cuando los datos se recogen directamente de la realidad, por lo cual denominamos primarios, su valor radica en que permiten cerciorarse de las verdaderas condiciones en que se han obtenido los datos, el cual facilita su revisión o modificación en caso de surgir dudas” (p.190). También es una investigación de Tipo Transversal dado que se toma el dato una sola vez en el tiempo. En este sentido, según **Hernández Sampieri (2003)**, “los estudios explicativos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos,

comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis” (Dankhe, 1986), (p.60).

En esta investigación cualitativa, en la cual entregamos datos **profundos y no generalizables, de manera holística**, con una la lógica, donde hemos hecho uso del proceso inductivo. Recogimos los puntos de vista de los expertos y de diferentes actores dentro y fuera del proceso institucional. El enfoque cualitativo que analizamos y la interpretación de los hechos para: *Determinar el nivel de conocimiento en regulaciones nacionales e internacionales de sistemas eco-amigables, conservación medio ambiental, procedimiento, sistemas ecológicos en el seguimiento y rendición de información en torno a las buenas prácticas medio ambientales de los colaboradores de los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá, regentadas por la Organización Marítima Internacional.*

De allí que se requerirá de la utilización de un enfoque cualitativo que, por lo común, se utiliza primero para descubrir y refinar preguntas de investigación.

A veces, pero no necesariamente, se prueban hipótesis. Con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las observaciones” (Hernández, 2003; p.5).

El investigador cuando se plantea realizar un estudio suele tratar de desarrollar algún tipo de comparación. El diseño de investigación supone, así, especificar la naturaleza de las comparaciones que habrían de efectuarse. (Hernandez, 2003; p.5.).

3.4. Población o Universo

Para determinar la población se tomó como referencia al siguiente autor;

“La población o universo es el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones”. Hernández, R. (2014:174)

Tomando en consideración lo antes señalado, la población o universo corresponde es investigar a hombres y mujeres mayores de edad, que sean ciudadanos panameños, que laboren en la Autoridad Marítima de Panamá, en la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

La población de la institución gubernamental Autoridad Marítima de Panamá, está constituida por noventa (90) servidores públicos, que se encuentran fungiendo sus labores dentro de los recintos portuarios de la Ciudad de Panamá, que corresponden a Puerto Coquira, ubicado en el Corregimiento y Distrito de Chepo, Puerto Juan Díaz, ubicado en el Distrito de Panamá, Corregimiento de Juan Díaz y Puerto Panamá, localizado en el Corregimiento de Maraón, Distrito de Panamá.

Determinar correctamente la estadística maestra en una investigación, es un proceso de sumo cuidado, él decidirá cuál es el método de recolección de información más apropiada que será empleada

Para **López (1994)** población se define como: “el conjunto de elementos cuyas características se tratan de estudiar, y acerca de la cual se desea información” (p.257).

3.5. Diseño de Muestreo

El muestreo probabilístico es una técnica en la cual las muestras son recogidas mediante un proceso que les brinda a todos los individuos de la población la misma oportunidad de ser seleccionados. Muchos consideran que este es metodológicamente el enfoque más riguroso para el muestreo, ya que elimina los sesgos sociales que podrían moldear la muestra de investigación. Sin embargo, en última instancia la técnica de muestreo que elijas debe ser la que te permita responder mejor a tu pregunta de investigación.

La técnica seleccionada tiene plena justificación aún en virtud a lo señalado en la compilación de Coort (1991)” ... muestra pequeña, no garantizan que la muestra sea perfectamente representativa” (p.20). Se infiere que mientras más grande es el tamaño de la muestra, mayores posibilidades tiene de ser representativa.

3.6. Marco Muestral

El marco muestral es una lista de elementos que componen el universo que queremos estudiar y de la cual se extrae la muestra. Estos elementos a investigar pueden ser individuos o personas, pero también pueden ser hogares, instituciones y cualquier otra cosa susceptible de ser investigada. En esta investigación el marco muestral se compone de personas.

Para las investigaciones de carácter explicativo, **Coort (1991)**, se recomienda “utilizar muestras grandes para que haya precisión y representatividad. En este sentido se sugiere seleccionar muestras no menores al 30% de la población accesible” (p.22).

3.7. Tamaño de la Muestra

De las cuales la muestra representa el treinta por ciento (30%) de la unidad de análisis. La muestra la constituye veintisiete (27) servidores públicos que pertenece a la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, de la Autoridad Marítima de Panamá y que se encuentran ubicados en los recintos portuarios que se encuentran fungiendo sus labores dentro de los recintos portuarios de la Ciudad de Panamá que corresponden a Puerto Coquira, ubicado en el Corregimiento y Distrito de Chepo, Puerto Juan Díaz, ubicado en el Distrito de Panamá, Corregimiento de Juan Díaz y Puerto Panamá, localizado en el Corregimiento de Marañón, Distrito de Panamá.

3.7.1. Estimadores para la Población

En estadística, un estimador es un estadístico (esto es, una función de la muestra) usado para estimar un parámetro desconocido de la población. En general, escogeremos el estimador que posea mejores propiedades que los restantes, como insesgadas, eficiencia, convergencia y robustez (consistencia).

3.7.2. Estimadores para la Media

El procedimiento que se llevará a cabo es a través de los cálculos para poblaciones altas.

La fórmula propiamente que pondremos en práctica corresponde a:

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2}$$

n: Población

Z: Nivel de confianza= 1.96

p: Probabilidad de éxito= 0.5

q: Probabilidad de fracaso = 0.5

e: Error máximo en términos de proporción = 0.05

Se consideró pertinente consultar a Morillas, A. (2007:13), con el fin de determinar la fórmula adecuada para a investigación.

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5)^2}{(0.05)^2}$$

Z en la tabla estadística con un porcentaje de 95%, nos da el valor de 1.96 de confiabilidad.

En cuanto al éxito y fracaso, al no tener el número de la población, se asigna el 50% de

ambos y se divide en 1000, obteniendo como resultado 0.5 respectivamente, estimamos

un error del %, el cual se divide en 100, para un resultado de 0.05. Se mantienen de esta

forma:

$$n = \frac{Z^2 pq}{e^2} = \frac{n = (1.96)^2 (0.5)^2}{(0.05)^2} = \frac{3.84 \times 0.25}{0.0025} = \frac{0.96}{0.0025} = 27$$

n= 384 colaboradores de los puertos de los recintos portuarios dentro de la Ciudad de Panamá.

Se estima que, para validar el nivel de conocimiento de los colaboradores en temas eco amigables, medio ambientales, regulaciones, la muestra a tomar sería de veintisiete (27).

Para efectos de esta tesis es una cantidad razonable por los recursos económicos, el alcance y el corto tiempo en la que se efectuará

3.7.3. Técnica de la Afijación Proporcional

Corresponde a una afijación proporcional puesto que, esta investigación corresponde o representa el treinta por ciento (30%) de la población global o del universo, seleccionado para ejecutar este análisis investigativo en los recintos portuarios estatales, de la Autoridad Marítima de Panamá.

3.8. Método de Selección

La selección se dio de forma aleatoria de las diferentes unidades operativas que forman parte de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

3.8.1. Unidades Seleccionadas

Las unidades fueron seleccionadas de forma aleatoria, sin distinción, de ninguna clase.

3.9. Fuente de Información

3.9.1. La Fuente Primaria de Información

Los documentos primarios utilizados son los siguientes: libros, revistas científicas, periódicos, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas o privadas, patentes, normas técnicas. Normas, procedimientos, leyes, manuales, donaciones, discursos, entrevistas, cartas, correos electrónicos, llamadas telefónicas, voluntariado, entre otros.

3.9.2. La Fuente Secundaria

Las fuentes secundarias utilizadas son: libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones, al igual que reseñas, informes, diccionarios, convenios, folletos, presentaciones power point y otros documentos.

3.9.3. La Fuente Terciaria

Otra de las fuentes implementadas para la ejecución de la presente investigación corresponde al índice, guías, manuales y bibliografías de temas relacionados y vinculados al sector medio ambiental y de igual forma al del sector marítimo portuario.

3.10. Técnica de Recolección de Datos

Las técnicas de Recolección que fueron empleadas para llevar de manera satisfactoria esta investigación corresponden a entrevistas a profundidad grupal, lo que fue la observación

participativa, el análisis de discursos y muy importante para consensuar los temas vinculantes con el medio ambiente y las buenas prácticas eco-amigables, se dieron reuniones grupales.

3.11. Diseño del Instrumento

El instrumento para utilizar será el cuestionario, ya que las preguntas a realizar permiten medir una o más variables.

Según Mertens (2005), señala que, en el muestreo, el número de unidades que suelen utilizarse en diversos estudios cualitativos (su tamaño esta entre 30 a 50). Pero, **para Sampieri (2010) señala que ... “en los estudios cualitativos el tamaño de muestra no es importante desde una perspectiva probabilística pues el interés del investigador, (investigadora), ... no es generalizar los resultados de su estudio a una población más amplia”**

Sierra (2001:306) “El instrumento básico de la observación por encuesta es el cuestionario. Este no es otra cosa que un conjunto de preguntas, preparado cuidadosamente, sobre los hechos y aspectos que interesa en una investigación sociológica”.

En atención a la recomendación realizada por **Suárez (1990)**, “Los datos deben suministrar la naturaleza exacta de la población en donde estos fueron extraídos” (p.959).

En relación a la técnica, **Sabino (1986)**, parte de la siguiente premisa, “si queremos conocer algo sobre el comportamiento de las personas, lo mejor, lo más directo y simple, es preguntárselo a ellas” (p.88.).

3.12. Descripción del Instrumento

El cuestionario contiene doce (12) preguntas cerradas, las cuales estarán divididas por tres (3) áreas de análisis, es decir, las características de los sistemas eco-amigables, la base del ecosistema y medio marino, regulaciones, normativas nacionales e internacionales medio ambientales y las buenas prácticas para el ambiente y la prevención de la contaminación.

3.12.1. La Primera parte del Instrumento

Esta Investigación se utilizará un instrumento de observación: cuestionario, revisión de documentos (leyes, normas, archivos, guías, procedimientos, entre otros).

Se aplicará en los recintos portuarios un cuestionario, el cual se probará por medio de un pretest, para posteriormente después de sus ajustes efectuar el procedimiento de recolección de información por medio de aplicación a cada unidad de análisis portuaria en ciudad de Panamá.

3.12.2. La Segunda Parte del Cuestionario

Técnicas de recolección de datos y análisis.

Se aplicará un cuestionario en los tres recintos portuarios administrados por la Autoridad Marítima de Panamá por medio de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares que fueron seleccionadas, para posteriormente proceder con el análisis y tabulación de datos, los cuáles, serán presentados con gráficos y estadísticas.

3.13. Validez y Confiabilidad

Para **Sabino (1986)**, “Para que una escala pueda considerarse como capaz de aportar información objetiva debe reunir los siguientes requisitos básicos: confiabilidad y validez” (p.117).

3.13.1. Validación

En sentido amplio y general, diremos que una investigación tendrá un alto nivel de validez en la medida en que sus resultados reflejen una imagen lo más completa posible, clara y representativa de la realidad o situación estudiada.

La validación se realizó a través de la aplicación de una (2) encuestas, en la cual, se pudo corroborar que los ítems elegidos para la recolección de datos estaban acordes con los indicadores que se pretende medir.

3.13.2. Confiabilidad

Una investigación con una buena confiabilidad es aquella, que es estable, segura, congruente, igual a sí misma en diferentes tiempos y previsible para el futuro. También la confiabilidad tiene dos caras, una interna y otra externa: hay confiabilidad *interna* cuando varios observadores, al estudiar *la misma realidad*, concuerdan en sus conclusiones; hay confiabilidad *externa* cuando investigadores independientes, al estudiar *una realidad en tiempos o situaciones diferentes*, llegan a los mismos resultados.

3.14. Método de Obtención de Datos

Los datos se tabularán de forma computarizada utilizando el programa Excel, DE Microsoft Office y se presentarán a través de cuadros y gráficos. El análisis será de tipo descriptiva, ya que no se pretende comprobar hipótesis y los resultados de los datos de la muestra no se harán válidos para toda la población.

3.15. Procesamiento

Análisis porcentual y tabulación de las respuestas obtenidas una por una, por parte de los colaboradores encuestados

Capítulo IV:

Presentación y Análisis de Los Resultados

4.1. Presentación de Resultados

Se aplicó de manera al azar en los tres recintos portuarios en la Ciudad de Panamá: Puerto Panamá, Puerto Juan Díaz y Puerto Coquirá que han sido seleccionados, para posteriormente proceder con el análisis y tabulación de datos. Los cuáles mostramos a continuación.

Variable	Definición conceptual	Indicadores	Ítems
Nivel de Conocimiento		Edad	Menor de 30 años De 30 a 34 años De 35 a 39 años De 40 a 44 años De 45 ó más años
Características generales de la población en estudio		Sexo	Hombre Mujer
		Cargo	Secretaria Oficinista Asistente Analista Oficial Técnico Supervisor Jefe

		Recinto portuario de trabajo	Administrador Puerto Panamá Puerto Juan Díaz Puerto Coquira
		Títulos universitarios obtenidos	Primaria Bachiller Técnico Licenciatura Post grado Maestría Otro
		Capacitaciones /Adiestramientos	Cantidad de participación
		Años de servicio en la institución	De 1 a 3 años De 4 a 9 años De 10 a 15 años De 16 a 21 años De 22 ó más años

<p>Desempeño</p>	<p>Las Regulaciones son:</p> <p>Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: Regular consiste en acción y efecto de regular.</p> <p>Según el diccionario jurídico Magno: Regulación es la acción y efecto de regular (ajustar o poner en orden algo, reglar el funcionamiento de un sistema, determinar normas). El término suele utilizarse como sinónimo de normativa. La regulación, por lo tanto, consiste en el establecimiento de normas, reglas o leyes dentro de un determinado ámbito.</p>	<p>Ley General de Ambiente de la República de Panamá - Ley N° 41, de 1 de julio de 1998.</p> <p>Resolución ADM. No.222-2008, De la Autoridad Marítima de Panamá.</p> <p>Reglamento sobre la gestión integral de los desechos generados por los buques y residuos de la carga de la República de Panamá.</p> <p>Ley No. 5 de 2005 que recoge los Delitos contra el Ambiente.</p> <p>Código Penal de República de Panamá.</p> <p>Resolución No. AG- 0292- 2008.</p>	<p>¿Conoce la existencia de las regulaciones ambientales en Panamá?</p> <p>¿Dentro de la Autoridad Marítima existe algún tipo de normativa que regule los sistemas eco-amigables?</p> <p>¿Si es afirmativa su respuesta cuál?</p> <p>¿Conoce si constituye un delito no conservar el medio ambiente?</p>
-------------------------	--	---	--

		<p>Ministerio de Ambiente “Por la cual se establecen los requisitos para los planes de rescate y reubicación de fauna silvestre”.</p> <p>Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente - Manual de Legislación Ambiental de Panamá.</p> <p>Certificación ISO 14001 y la implementación del Código de Conducta Ambiental Portuaria.</p> <p>Código de Conducta Ambiental Portuaria, “Libro</p>	<p>¿Existen planes de rescate para la conservación ambiental?</p> <p>¿Conoce usted normativas internacionales que apoyen gestiones medio ambientales en Panamá?</p> <p>¿Tiene que ver la conservación ambiental con temas de calidad de servicio?</p>
--	--	---	---

		Verde” de Centroamérica y las facilidades de recepción de Desechos Generados por Buques en los Puertos.	
Identificar importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.	Sistemas eco-amigables son: Eco-amigable se define como algo respetuoso y que no es perjudicial para el medio ambiente. Es un término que se refiere a los productos que contribuyen a la vida verde o a las prácticas que ayudan a conservar los recursos naturales, como, por ejemplo, el agua y las energías Los sistemas eco-amigables o ecológicos han sido	Como lo son: El Plan de Acción Nacional para la Gestión Ambiental Portuaria Proyecto Fortalecimiento de la Gestión Ambiental en los Puertos de Centroamérica en consecuencia fortalecimiento de la Gestión Ambiental Portuaria en Panamá- Impulsado por la COCATRAM	Fases de Verificación conceptual <ul style="list-style-type: none"> • Estudio • Diagnóstico • Plan de Acción • Ejecución (sistemas ecos-amigables) • Valoración y evaluación de la situación • Medidas de tratamiento de desechos

	<p>diseñados para causar el menor daño posible al medio ambiente, lograr el ahorro energético, la reducción de emisiones de contaminantes y el uso sustentable de los recursos.</p>	<p>¿Puerto Verde? Un Puerto Verde, es el que desempeña sus actividades portuarias causando el mínimo daño al medio ambiente y a la sociedad, aportando medidas de mejora y control de calidad de aire, agua, ruidos y residuos.</p>	
<p>Analizar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.</p>	<p>La protección del medio ambiente se entiende como: cualquier tipo de depredación, destrucción o contaminación, así como la prevención del impacto ambiental negativo o nocivo y, en su caso, la recomposición del</p>	<p>Sensibilización Implementación de procedimientos Seguimiento de mejoras continúa aplicadas</p>	<p>Notificación y divulgación de mecanismo de protección medio ambiental, buenas prácticas eco-amigables a seguir.</p> <p>¿Qué directrices medio ambientales se practican en el recinto portuario?</p>

	ambiente dañado por actividades humanas		¿Quién verifica el fiel cumplimiento de las normas internacionales y nacionales?
Establecer la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.	La protección del medio ambiente tiene sobre el desarrollo y la salud de las generaciones presentes y futuras y, en concreto, de la influencia que el entorno ejerce sobre la Salud Pública, está comprometido con el uso eficiente de los recursos, la prevención de la contaminación y a fomentar una gestión ambiental sostenible de sus actividades	Muestra de la intención y compromiso Incentivar a la Concienciación y sensibilización ambiental	Concatenar todas las ideas de los colaboradores para generar el interés en la protección del medio ambiente y en garantizar un futuro sostenible para todos. Residuos Consumo de agua y energía Consumo de materias primas Contaminación ambiental

Ejecutora, Dentro de la Autoridad Marítima de Panamá se cuenta con cuatro (4) direcciones operativas las cuales componen la fuente gestora, fiscalizadora, generadora de ingresos al sector marítimo – portuario y al país, por la cual, se regenta y ejercen las operaciones. Estas direcciones son: la Dirección General de Marina Mercante; la Dirección General de Gente de Mar; la Dirección General de Puertos e Industrias

Marítimas Auxiliares; y la Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves. Estas cuatro (4) operativas con sus colaboradores poseen personal operativo dentro de los tres (3) puertos seleccionados para realizar la encuesta por el manejo y dominio de la información relacionada con las actividades directas marítimo-portuarias que impactan el sector y el medio ambiente.

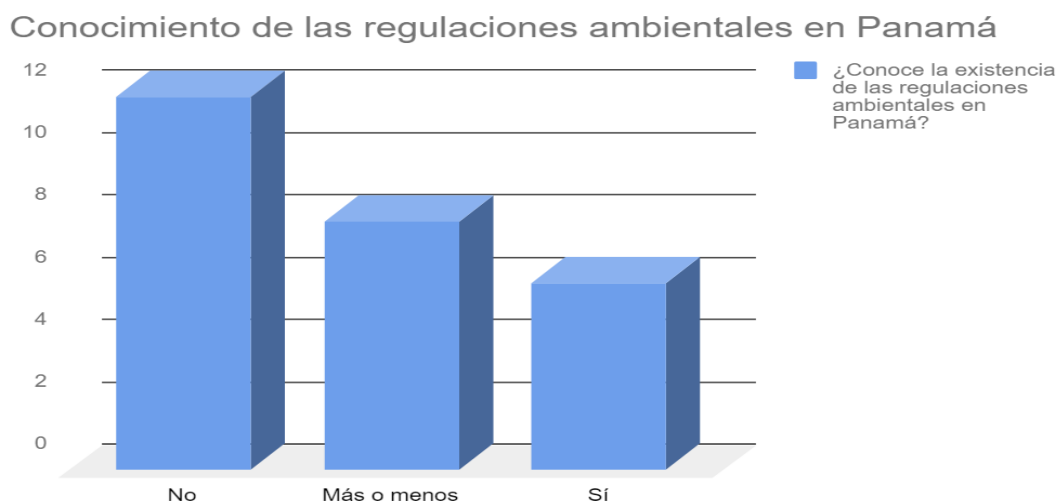
Se realizó encuesta a veintisiete (27) colaboradores en los tres recintos portuarios estatales, de la Autoridad Marítima de Panamá, que pertenecen a la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares en la Ciudad de Panamá, que son: Puerto Panamá, Puerto Coquira y Puerto Juan Díaz. Nuestra investigación consiste en el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios. Con el objetivo de determinar el nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Cabe destacar que, en los intervalos de tiempo utilizados para realizar esta encuesta se fueron corroborando el interés de los colaboradores sobre jornada y capacitaciones que respaldan este estudio y el conocimiento de regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental.

Se ha recibido el apoyo por parte de los administradores de los tres (3) recintos portuarios escogidos para este estudio y los directivos que forman parte de nuestra Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

Se presentan los estadísticos descriptivos y bivariados de las variables independiente a nivel de conocimiento y el dependiente desempeño en que fueron estudiados. Al momento de colocar el instrumento, logramos recabar con las siguientes preguntas, los datos relacionados con:

Gráfico 1:

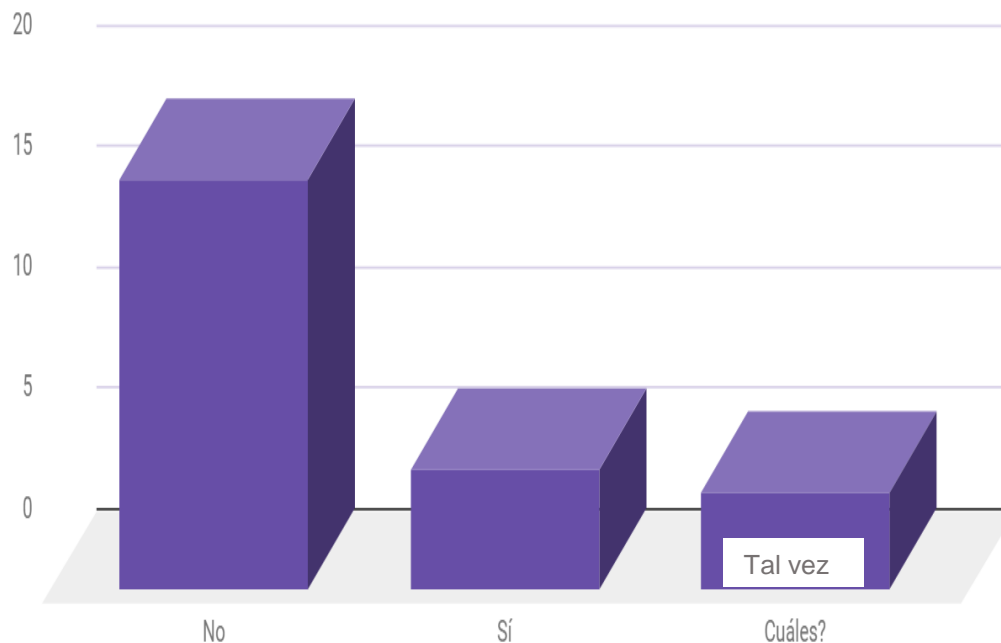


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Los colaboradores de los Recintos Portuarios de la Ciudad de Panamá que participaron como encuestados manifestaron un nivel mínimo en forma general sobre el conocimiento de la existencia de regulaciones ambientales en Panamá. Un cuarenta y seis, dos por ciento (46,6%), reportó no conocer la existencia de las regulaciones ambientales en Panamá, un treinta, ocho por ciento (30,8%) bastante inseguros con un más o menos y un veintitrés, uno por ciento (23,1%) dijo conocer la existencia de regulaciones ambientales en Panamá. Dentro de las inquietudes percibida de los encuestados estaba el conocer si existían regulaciones que estaban siendo actualmente incumplidas, ellos mismos, demostraban el poco nivel de conocimiento existente.

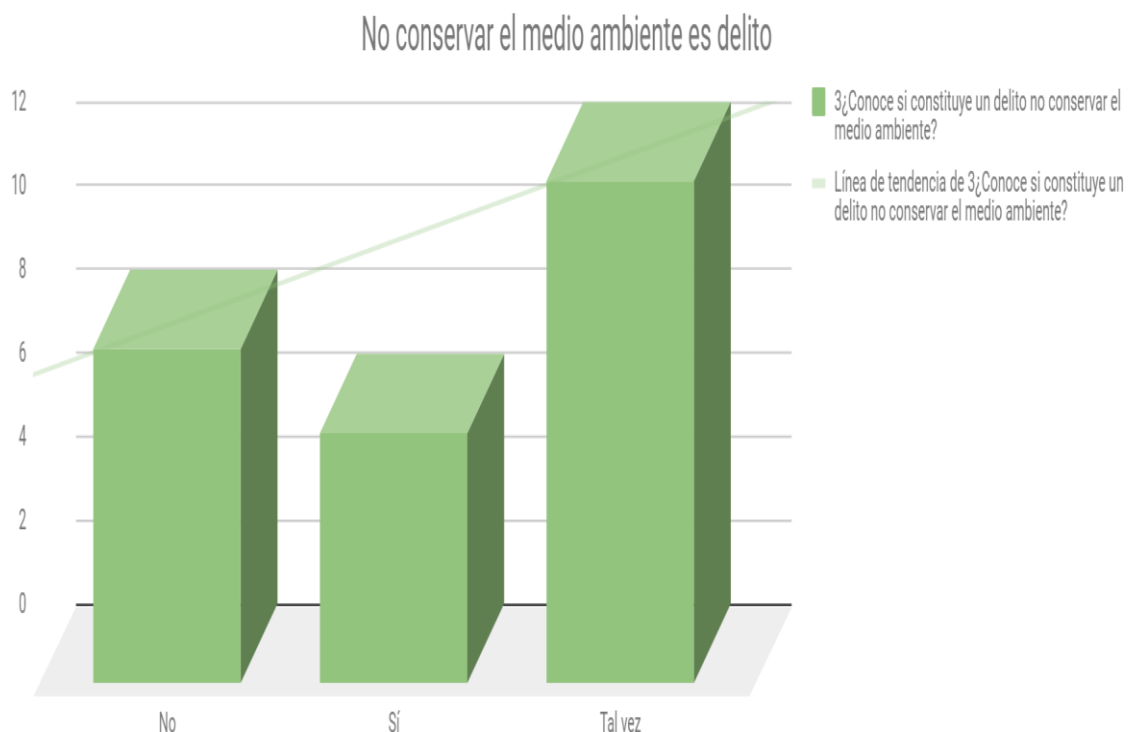
Gráfico:

Existencia de normativas en la Autoridad Marítima que regule los sistemas eco-amigables



Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Los encuestados acotaron el desconocimiento de la existencia de algún tipo de normativa que regule los sistemas eco-amigables dentro de la Autoridad Marítima. Un sesenta y cinco, cuatro por ciento (65,4%) determinó que no sabe de la existencia de normativas que regule sistemas eco-amigables en la Autoridad Marítima, un diecinueve, dos por ciento (19,2%) atribuyó que si conoce la existencia y otro quince por ciento (15%) estimó que tal vez existan estas normativas.

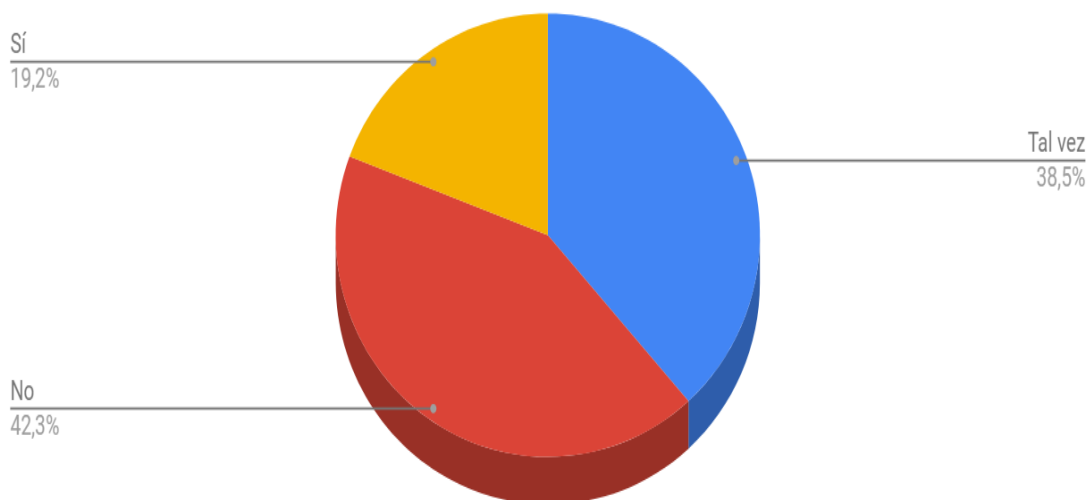
Gráfico: 3

Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Del mismo modo, observamos que los colaboradores desconocen el alcance de la normativa ambiental y las consecuencias del incumplimiento de las mismas, ya que, un cuarenta y seis, dos por ciento (46,2%) apuntó que tal vez constituye un delito no conservar el medio ambiente, alarmantemente vemos que, un treinta, ocho por ciento (30,8%) plantea que no es un delito y solamente un veintitrés, uno por ciento (23,1%) manifiestan que si constituye un delito no conservar el medio ambiente.

Gráfico: 4

Hay planes de rescate para la conservación ambiental en el recinto portuario

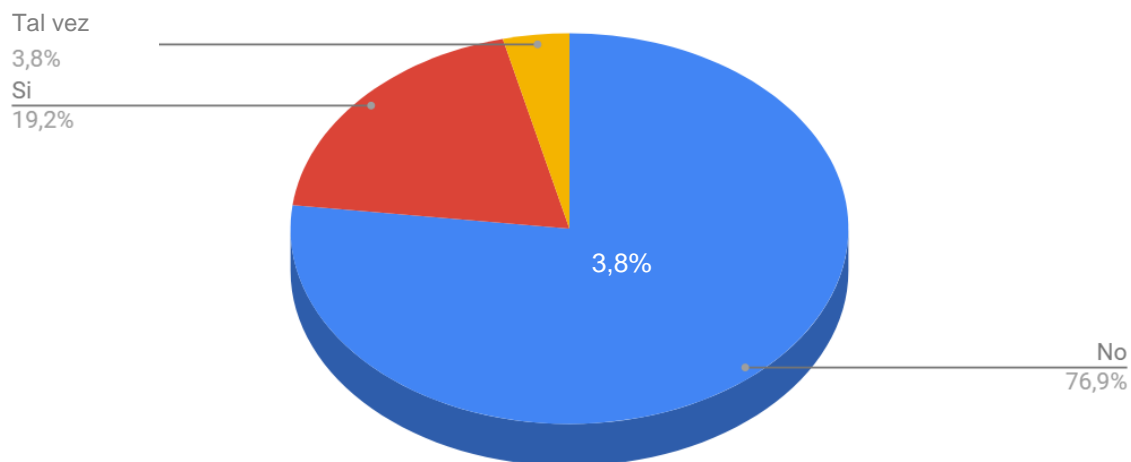


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Consecuentemente, el desconocimiento en los planes de rescate para la conservación ambiental en los recintos portuarios es latente entre los colaboradores de los Recinto Portuarios en la Ciudad de Panamá, como vemos un el cuarenta y dos, tres por ciento (42,3%) de los encuestados respondió de forma certera que no conocen de la existencia de estos planes, un treinta y ocho, cinco por ciento (38,5%) estimó que tal vez existan estos planes de rescate para la conservación ambiental en los recintos portuarios y el diecinueve, dos por ciento (19,2%) de los participantes expresó que si conocen de la existencia de planes de rescate para la conservación ambiental en los recintos portuarios.

Gráfico:5

Conocimientos sobre normativas internacionales que apoyen gestiones medio ambientales en Panamá

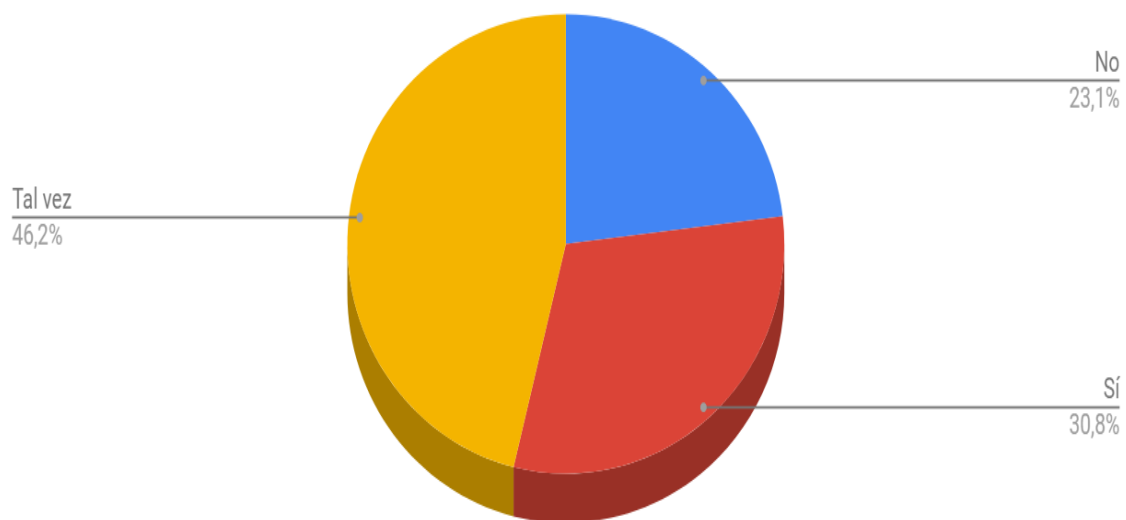


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Consecuente los encuestados; los colaboradores de la Autoridad Marítima de Panamá que ejercen sus funciones desde los recintos portuarios de la ciudad de Panamá reflejan la falta de conocimiento en regulaciones y normativas nacionales y de la misma manera en las internacionales que apoyen gestiones medio ambientales en Panamá, puesto que, señala que un setenta y seis (76,9%) no conoce de normativas internacionales que apoyen gestiones medio ambientales en Panamá, un diecinueve, dos por ciento (19,2%) plantea que si conoce de normativas internacionales que apoyen gestiones medio ambientales en Panamá y un tres, ocho por ciento (3,8%) manifiesta que tal vez existan esas normas internacionales que apoyen las gestiones medio ambientales en Panamá.

Gráfico:6

La calidad de servicio y sus funciones

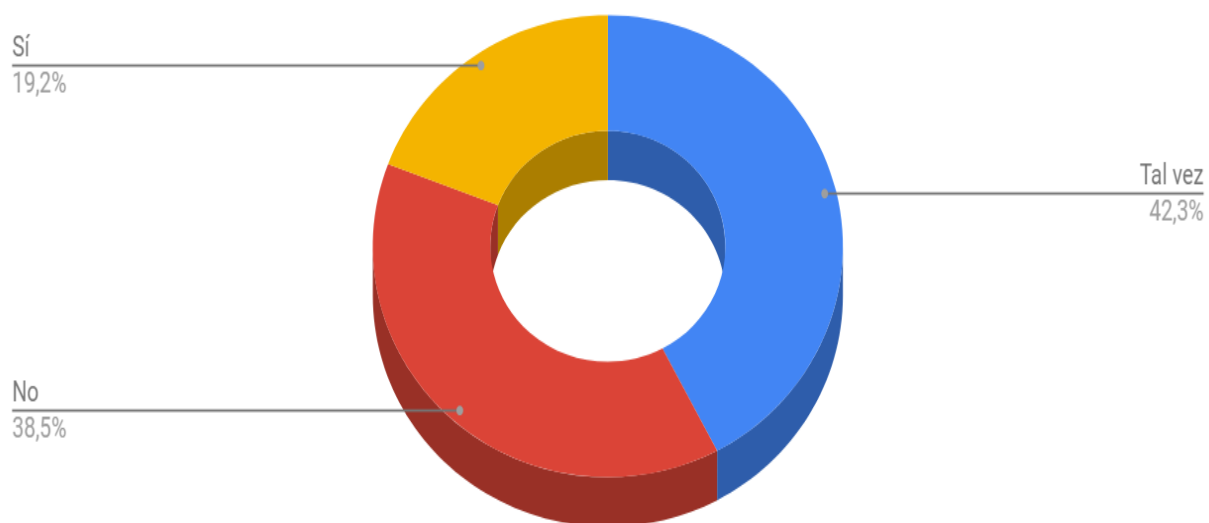


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Dentro de los factores que impactan el medio ambiente y un buen desempeño de los colaboradores de la Autoridad Marítima de Panamá, es el no cumplir con las normas de calidad de servicio ISO 9001-2015, que están vinculadas con la conservación ambiental, observamos que la percepción de los funcionarios consiste en cuarenta y seis, dos por ciento (46,2%) determinó que tal vez sus funciones tienen que ver con conservación ambiental y calidad de servicios, un treinta, ocho por ciento (30,8%) si relaciona sus funciones con la conservación ambiental y calidad de servicios y el veintitrés, uno por ciento (23,1%) señala que no tiene que ver la conservación ambiental y calidad de servicio con sus funciones.

Gráfico: 7

Directrices medio ambientales en el recinto portuario

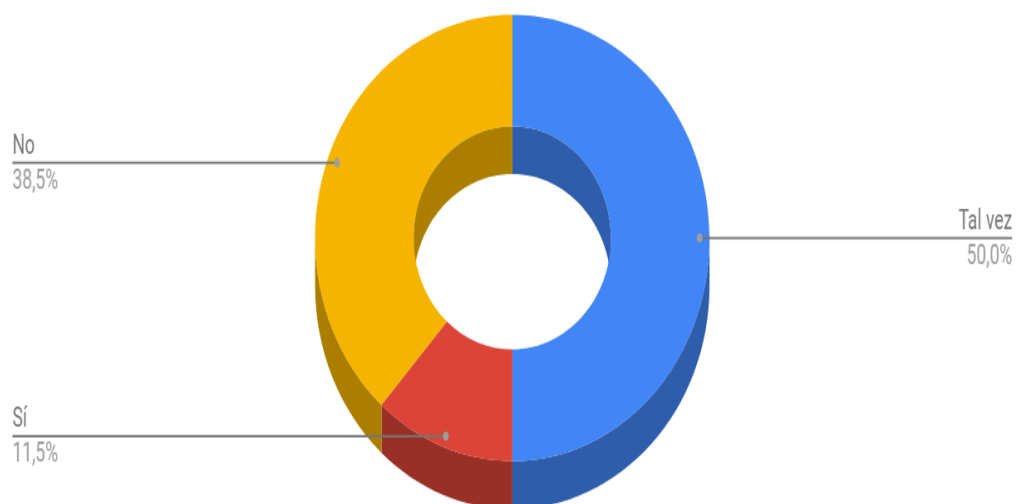


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

De este mismo modo, buscamos conocer si dentro de los recintos portuarios se ponen en práctica directrices medio ambientales un cuarenta y dos, tres por ciento (42,3%) de los encuestados calificó de forma dudosa el conocimiento de si se practican o no directrices medio ambientales en los recintos portuarios, treinta y ocho, cinco por ciento (38,5%) categóricamente manifiesta que no se practican y diecinueve, dos por ciento (19,2%) lo estimó como que si se practican directrices medio ambientales en el recinto portuario.

Gráfico: 8

Verificación del fiel cumplimiento de las normas internacionales y nacionales

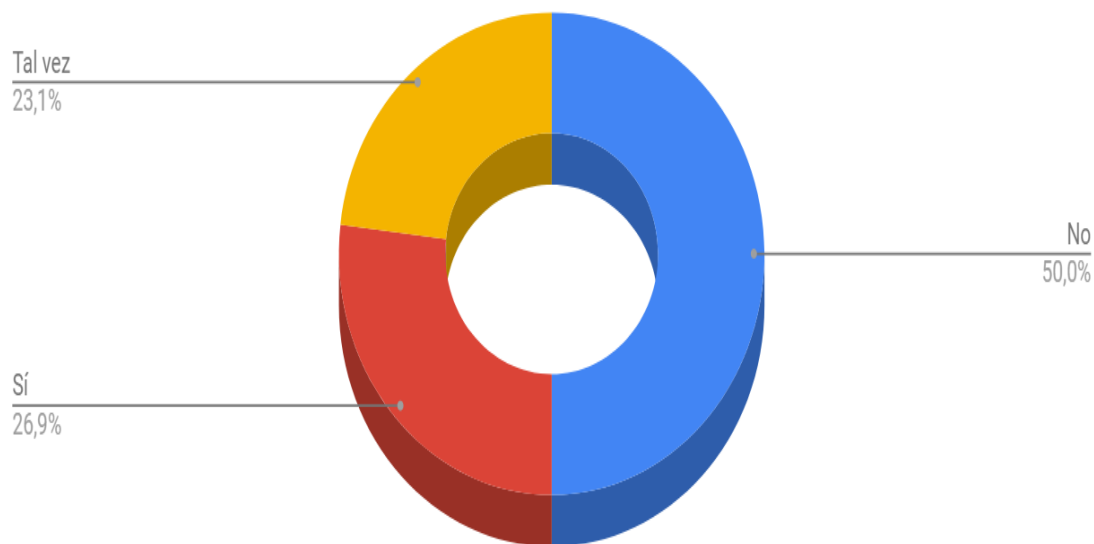
**Fuente:**

Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Al preguntarle a los encuestados la verificación del fiel cumplimiento de las normas internacionales y nacionales los encuestado ponen en manifiesto su duda respecto a que se lleve a cabo la verificación del fiel cumplimiento de las normas internacionales y nacionales con un cincuenta por ciento (50%) de tal vez, estimaron un treinta y ocho, cinco por ciento (38,5%) que no se verifica el fiel cumplimiento de las normas internacionales y nacionales en los recintos portuarios y un once, cinco por ciento (11,5%) la consideró que si se daba la verificación del fiel cumplimiento.

Gráfico 9:

Prácticas de medidas para proteger el ambiente

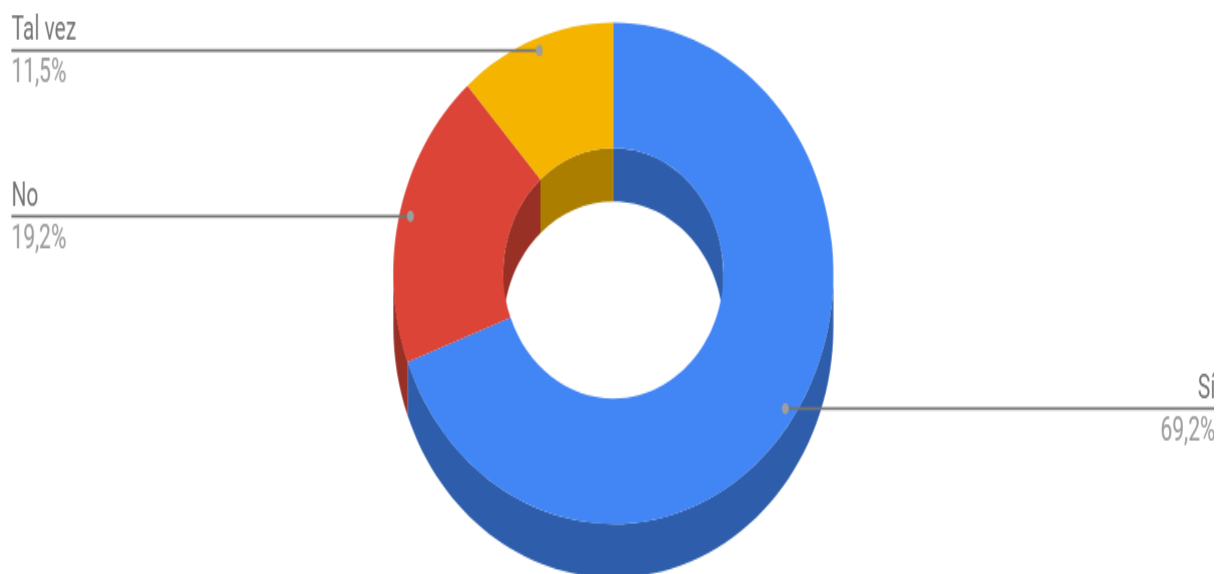


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Sobre las práctica de medidas encaminadas a proteger el medio ambiente los colaboradores de los Recinos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá ponen muy en claro que no se dan estas medidas dentro de su entorno laboral puesto que un cincuenta por ciento (50%) otro veintiséis, nueve por ciento (26,9%) señalan que si se practican medidas que están encaminadas a la conservación y protección ambiental dentro de los departamentos que operan en los recintos portuarios y otro veintitrés, uno por ciento (23,1%) si no tiene idea si esto se da o no dentro de sus departamentos.

Gráfico: 10

Mejora de la limpieza, áreas verdes, zona costera y mantenimiento dentro del recinto portuario

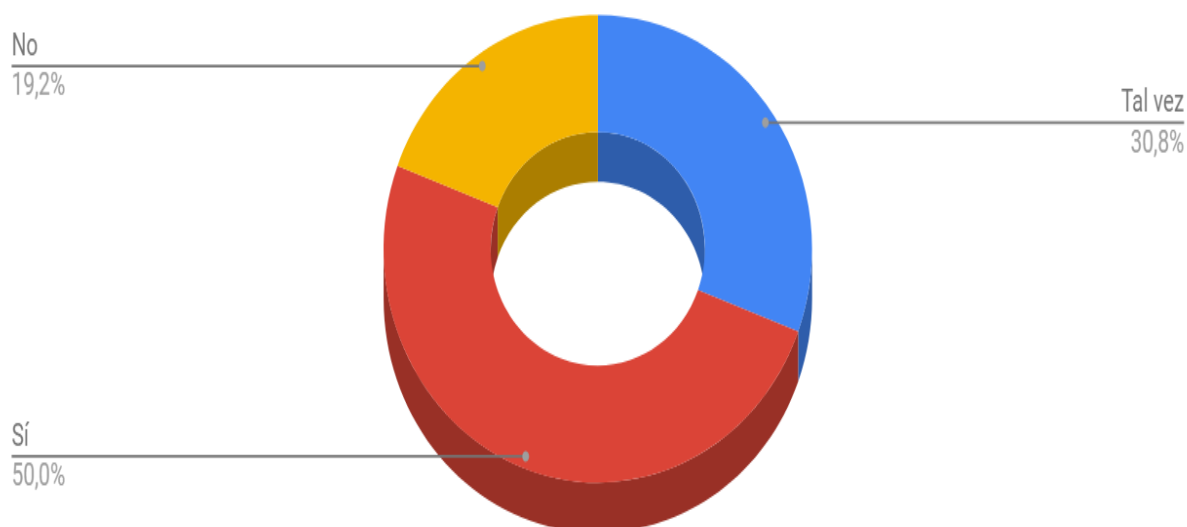


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Paradójicamente si tienen un alto grado de entendimiento de la afectación que recibe el medio ambiente por no mejorar la limpieza, áreas verdes, zonas costeras dentro de los recintos portuarios, puesto que, el sesenta y nueve, dos por ciento (69,2%) de los encuestados señala afirmativamente que se deben mejorar, un once, cinco por ciento (11,5%) mira con duda la necesidad de implementar medidas eco-amigables o sistemas que regulen la limpieza, áreas verdes, zonas costeras y mantenimiento de los recintos portuarios y un diecinueve, dos por ciento (19,2%) no opina que se deba mejorar este aspecto.

Gráfico:11

Implementar cambios positivos y buenas prácticas medio ambientales (3 R'S = Reducir, Rehusar y Reciclar.)

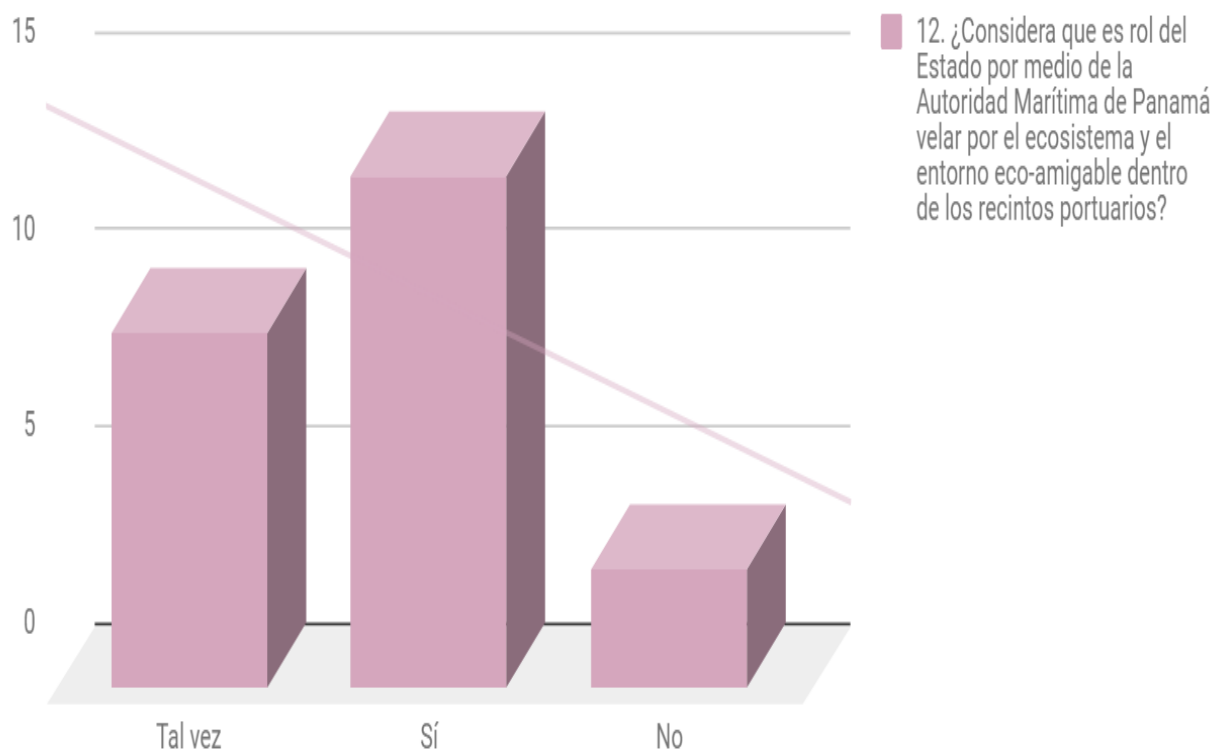


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Por otra parte, se consultó con los encuestados si existía viabilidad para establecer las tres R's para producir cambios positivos y buenas prácticas medio ambientales en los recintos portuarios estatales, un cincuenta por ciento (50%) de los encuestados respondieron que la alternativas de establecer las tres R's para producir los cambios positivos si era posible, un treinta, ocho por ciento (30,8%) lo ven como una opción dudosa y un diecinueve, dos por ciento (19,2%) de los encuestados no ven probable el implementar la medida eco-amigable dentro de los recintos portuarios.

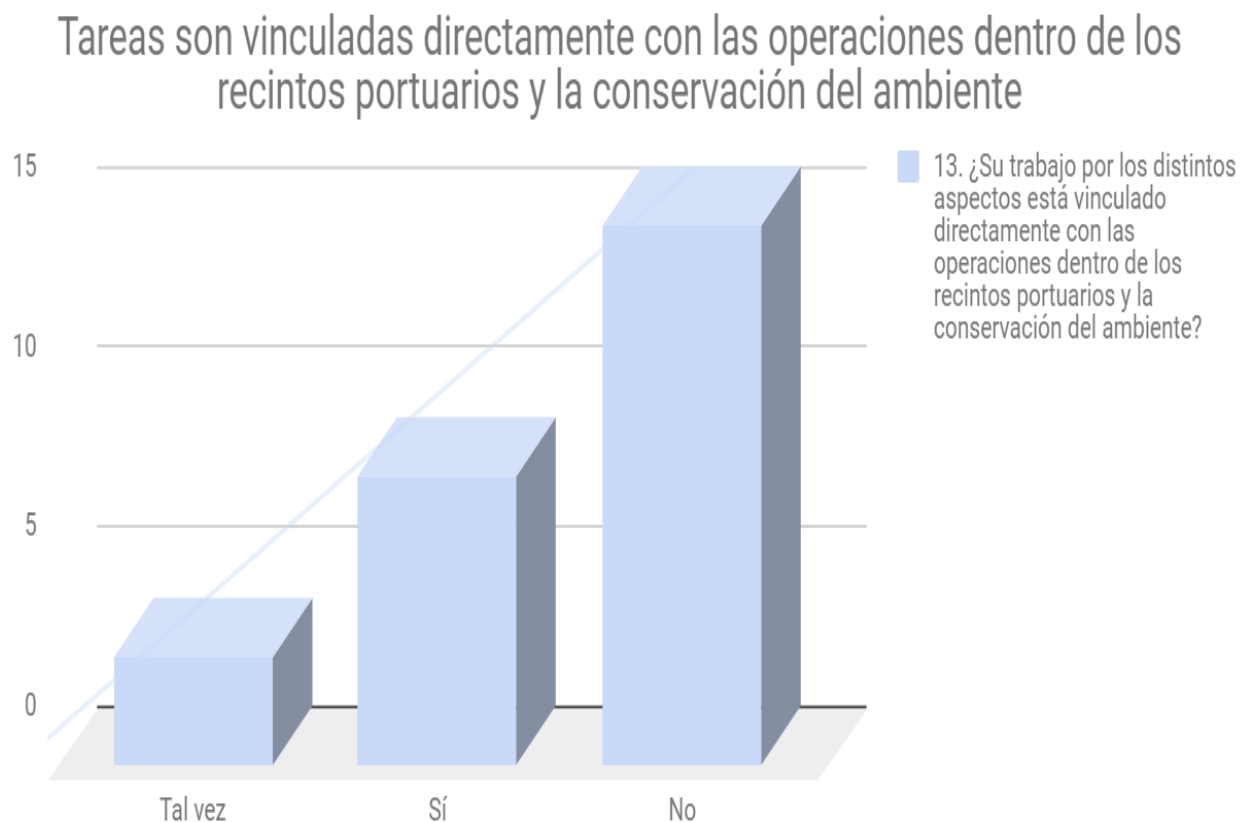
Gráfico:12

Rol del Estado por medio de la Autoridad Marítima de Panamá velar por el ecosistema y el entorno eco-amigable dentro de los recintos portuarios



Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Indudablemente se pone sobre la mesa a los encuestados el rol del Estado por medio de la Autoridad Marítima de Panamá el velar por el ecosistema y el entorno eco-amigable dentro de los recintos portuarios y un cincuenta y dos por ciento (52%) de estos manifiesta que si es rol de la Autoridad Marítima de Panamá velar por el cumplimiento e implemento de esto, treinta y seis por ciento (36%) de los encuestados manifiestan que tal vez sea rol de la Institución y un doce por ciento (12%) señala que no es obligación de la Institución efectuar esta tarea.

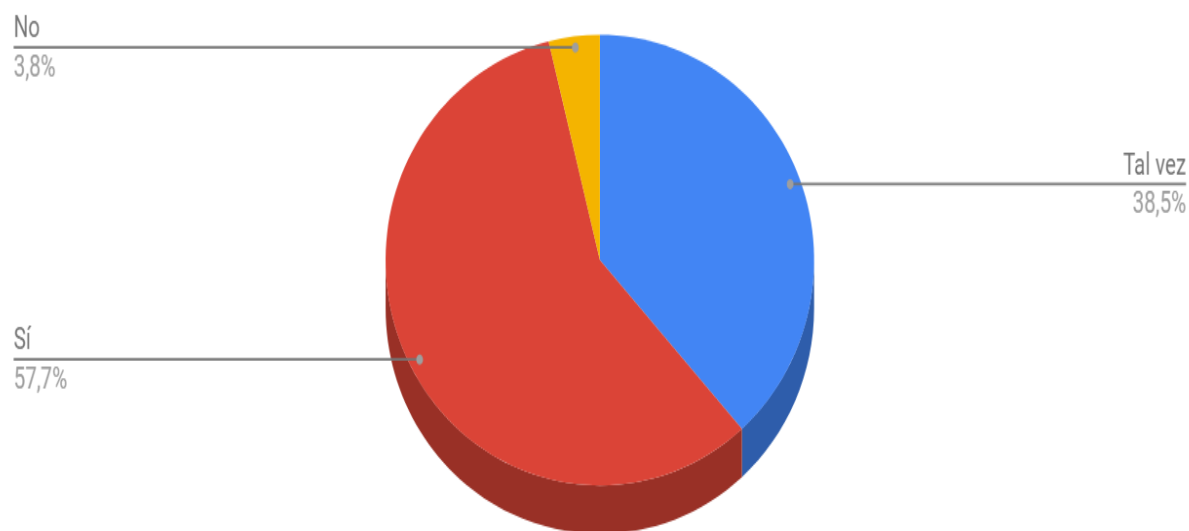
Gráfico: 13

Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Es crucial poner en perspectiva al personal que labora en los recintos portuarios, ya que, al momento de colocar esta encuesta un cincuenta y siete, siete por ciento (57,7%) de los encuestados apunta que su trabajo no tiene nada que ver directamente con las operaciones dentro de los recintos portuarios y la conservación del ambiente, un treinta, ocho por ciento (30,8%) determinó que son necesarias sus distintas tareas por su vinculación con las operaciones dentro de los recintos portuarios y la conservación ambiental; un once, cinco por ciento (11,5%) estimó que tal vez son vinculadas.

Gráfico: 14

Importancia de implementar buenas prácticas medio ambientales y sistemas que sean eco-amigables con la zona costera

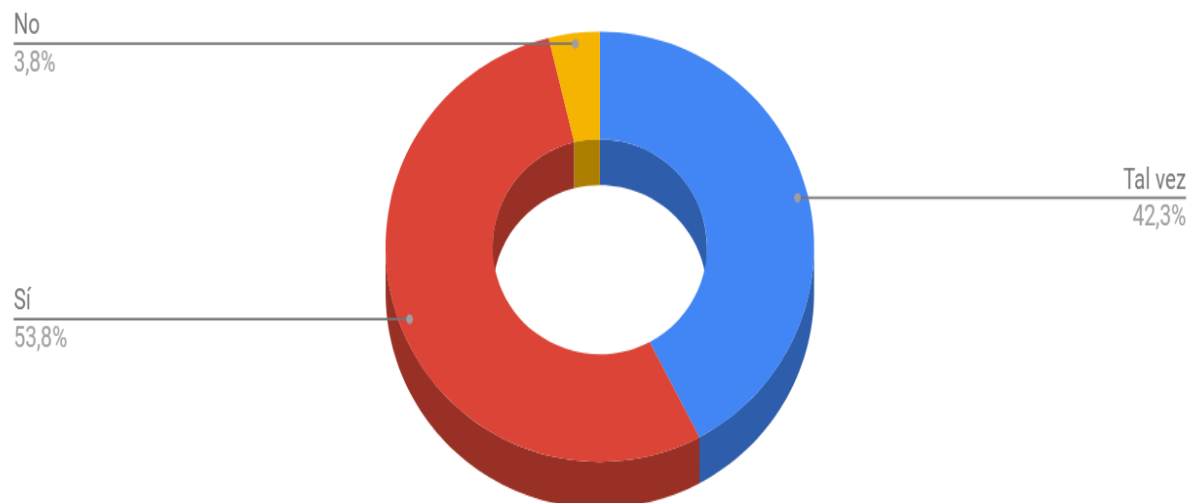


Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

De forma contradictoria, los encuestados ven con importancia implementar buenas prácticas medio ambientales y sistemas que sean eco-amigables con las zonas costeras; dentro de las respuestas de los participantes encontramos que un cincuenta y siete, siete por ciento (57,7%) de los encuestados respondieron que si es importante implementar este tipo de políticas y regulaciones, un treinta y ocho, cinco por ciento (30,5%) manifiesta que tal vez sea de importancia y un tres, ocho por ciento (3,8%) responde que no es importante implementar buenas prácticas medio ambientales; así que los encuestados reconocen la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Gráfico: 15

Importancia de conocer las regulaciones relacionadas a sistemas eco-amigables para robustecer el servicio que se prestan en los recintos por...



Fuente: Nivel de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental en los recintos portuarios estatales de Ciudad de Panamá. 2018.

Por último, poco más de la mitad de los encuestados ven importante conocer las regulaciones que están relacionadas con los sistemas eco-amigables para robustecer el servicio que se presta en los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá con un cincuenta y tres, ocho por ciento (53,8%) afirmativo a esta necesidad, un cuarenta y dos, tres por ciento (42,3%) de tal vez consideran el mismo importante y un mínimo de los encuestados fueron del criterio de tres, ocho por ciento (3,8%) de no dilucidar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

4.2. Análisis Estadístico de los Resultados

Primeramente, se validó y confirmó el poco conocimiento que existe y el impacto que se refleje con la carencia de dominio de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá en la vida organizacional y desarrollo de los colaboradores que ejercen funciones en estos recintos. Según el Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica, en donde se plantea “La naturaleza del código es de aplicación voluntaria en el cual se prioriza el cumplimiento de la legislación ambiental de cada país y los compromisos regionales e internacionales, en el cual las autoridades portuarias de cada país puedan retomar en dependencia de sus actividades, prioridades y recursos para que de manera gradual cada país logre en corto y mediano plazo establecer un sistema que controle y disminuya el impacto ambiental de las actividades portuarias. El Código entonces, refiere los aspectos y actividades que deben ser considerados por la administración portuaria para satisfacer los estándares ambientales. El Código es en sí, un elemento orientador del trabajo del puerto con relación a sus obligaciones ambientales”⁷ Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

Se plantea también en “El Sistema Pesquero Artesanal de la Provincia de Buenos Aires atribuye un porcentaje considerable o como un factor de pérdida de competitividad y del desempeño de los mismos de la organización por la poca comprensión de la importancia que existe de las normativas medio ambientales y el deficiente aporte que se da dentro de las actividades provenientes de la pesca artesanal, por ejemplo, con respecto al valor de

⁷ Código de Conducta Ambiental para la Gestión Portuaria en Centroamérica. Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo.

las capturas, costos de producción y el número de personas empleadas para la fiscalización de las operaciones”. Berlotti, Errazti, E. y Gualdoni, Pedro.⁸

Nuestra perspectiva, se inclina al hecho notorio de que en las instituciones públicas la tendencia consiste en no robustecer los sistemas y regulaciones que puedan aportar y apoyar la labor de sistemas eco-amigables y regulaciones que respalden un mejor desempeño de los colaboradores con mejores prácticas medio ambientales. Dada la buena acogida obtenida, esta investigación se propuso establecer en qué grado importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

La hipótesis 1 fue confirmada, en un porcentaje significativa ratifico con más del cincuenta por ciento (50%) la importancia del conocimiento en regulaciones de sistemas eco-amigables para fortalecer el desempeño de las funciones de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá. Los principales recintos portuarios, al constituirse en esta agrupación, trabajarían en diferentes proyectos; entre ellos se encuentra el “Environmental Ship Index” (ESI), utilizado por los puertos miembros para evaluar y recompensar a aquellos buques que se desempeñen reduciendo la cantidad de NO_x y SO_x que liberen. Este sistema proporciona créditos de cero a cien, que los buques pueden ganar gratuitamente por medio de un certificado de duración de cinco meses, demostrando que su rendimiento ambiental es mayor a lo requerido habitualmente. El ESI es un programa voluntario, el cual constituye un buen indicador del rendimiento ambiental

⁸ Berlotti, Errazti, E. y Gualdoni, Pedro. Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo pesquero.

de los buques y asiste en identificar las naves más limpias en una manera general. Apoyando acuerdos y normativas internacionales enfocadas en implemento y uso de sistemas eco-amigables. La Política del Puerto Verde: Transformando la Industria Portuaria. Port of Long Beach. XIX Congreso Latinoamericano de Puertos. 2010.

Los encuestados ven el implemento de las tres R's (Reducir, Rehusar y Reciclar) y campañas que fortalezcan el conocimiento necesario de las normas nacionales e internacionales que vinculan la calidad de servicio con la conservación del ambiente. Dado este contexto, probablemente podría atribuirse como un desafío lograr que los colaboradores muestren altos índices de conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para su desempeño.

Cabe destacar, que utilizando como base las mociones de este estudio, se pueden complementar nuevas ideas. El objetivo deberá siempre apuntar en buscar el mejoramiento ambiental del sector marítimo y portuario de Panamá, logrando un equilibrio con los intereses económicos del país y enfocándose en las evoluciones verdes, se analiza la implementación de nuevas normativas con respecto al entorno ambiental para los recintos portuarios de Panamá.

“La cadena de suministro ha estado innovando de manera verde por la propia naturaleza del negocio. Hacer más con menos para reducir el desperdicio de tiempo, material y costo es inherentemente verde. Aunque puede ser difícil determinar el ROI verde, muchas compañías, industrias y gobiernos han hecho grandes progresos motivando la

sustentabilidad con regulaciones, innovación y conformidades. Por ejemplo, en Estados Unidos, la Agencia de Protección Ambiental Smartway Partnership ha atraído, a empresas de carga, proveedores de logística y transportistas, creando una plataforma tipo cross-industry. Manejado por regulaciones y conformidades, demanda de una mayor transparencia por parte del consumidor y la exposición de la marca, muchas empresas estadounidenses han mostrado un interés genuino en unirse a la cruzada de sustentabilidad. Para conseguir estos objetivos a través de sus operaciones en la cadena de suministros, contratan logística y proveedores de transportación Verdes, compran camiones y montacargas” Inbound Logistic G75.

Observando y estudiando las diferentes prácticas que se emplean en recintos extranjeros, se busca adaptar soluciones que sean cónsonas a las actuales leyes, resoluciones y convenios para ir más allá en la prevención de la contaminación. De igual manera, se desea fomentar en las principales terminales la iniciativa para implementar políticas verdes internas, y así potenciar la posición competitiva de los recintos portuarios panameños por medio de la eficiencia de sus operaciones portuarias y siendo líderes en la conservación medioambiental, adquiriendo una reacción favorable en la atracción de nuevos clientes en el mercado y una reputación positiva en el sector ambiental de los puertos a nivel mundial. En la actualidad, existe la incitación a la conservación ambiental en el sector logístico, sin embargo, hace falta instaurar normativas para la regulación de prácticas verdes que se realizan en nuestros puertos más importantes.

Lastimosamente y como es de esperarse, los puertos sobreponen el dinero ante la conservación ambiental y evitan la inversión en algunas prácticas que serían de gran

aporte a la preservación del medio ambiente, como por ejemplo los incentivos a los buques menos contaminantes, y prefieren que sea la institución gubernamental correspondiente la que absorba la diferencia que no percibirían al realizar descuentos.

Nuestro resultados ponen en evidencia la duda que existe el vínculo real, latente y necesario de las funciones que se ejecutan en los recintos portuarios con relación a la conservación ambiental y el ecosistema, el uso y conocimiento de las directrices, códigos, manual de funciones que se encuentran estrictamente entrelazados con la calidad de servicio y regulaciones ambientales tanto nacionales como internacionales son ausentes para los colaboradores de manera significativa o existe la duda de esta existencia. La industria marítima y logística de Panamá está compuesta por todas las actividades generadas en estos sectores, destacándose el Canal de Panamá, las terminales portuarias y los servicios marítimos auxiliares dedicados a la carga, nave y tripulación, aportando el 33% del producto interno bruto del país, siendo de gran impacto a la economía de Panamá. Para continuar con el progreso que se ha generado en el país, se debe incorporar a las labores diarias de la Institución el componente medio ambiental se ve afectado por no hacer cumplir las regulaciones con las cuales contamos, lo cual afecta el sector marítimo y las comunidades que la rodean, desfavoreciendo las operaciones, calidad de servicio, limpieza, mantenimiento de los recintos y aun así, no siendo amigables con el medio ambiente.

La Autoridad Marítima de Panamá, siendo el ente regulador de la industria, ha puesto en marcha, campaña de sensibilización que se encuentran vinculadas a difundir el conocimiento de las regulaciones ambientales existente.

La resistencia en la cooperación de las entidades portuarias y empresas privadas es un posible obstáculo principal al legar las nuevas prácticas que surjan en este estudio. Es por esto que, en el desarrollo de este estudio, se realizaron conversaciones con representantes de los principales puertos y la Autoridad del Canal de Panamá, para conocer su punto de vista en este tema además de tratar su compromiso en el desarrollo sostenible de sus instalaciones.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) los puertos, así como la mayoría de los sectores industriales, están sometidos a presiones cada vez mayores para reducir los efectos que tienen sobre el medio ambiente, y esto es uno de los desafíos principales a los que hacen frente. En la actualidad, la industria marítima y portuaria a nivel mundial se prepara para trabajar en estrategias sostenibles. Panamá no se debe quedar atrás, puesto que se encuentra en una posición única para desarrollar estas innovaciones y ser un ejemplo para el resto del mundo. En la ley 56 del 6 agosto de 2008 se establece que la Autoridad Marítima de Panamá, en coordinación con las autoridades competentes, debe establecer normativas ambientales que regulen el funcionamiento de los servicios portuarios y el desarrollo de las actividades portuarias, a fin de lograr los objetivos de la política de conservación, protección y mejoramiento del ambiente; y es a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, que se debe velar por el cumplimiento de dichas normativas ambientales.

Por otra parte, los resultados de brindar la opción de nutrir a los colaboradores sobre los sistemas eco-amigables, se logró evaluar y analizar desde distintas perspectivas que tenemos un desafío para la Institución, el conglomerado marítimo –portuario; producto

del cambio de paradigma en la visión del mundo, se han visto las actuaciones por verificar las oportunidades, alcances, impactos y limitaciones que podrían llegar. Los mismos pueden con la ejecución de mejores planes de limpieza y cumplimiento de las regulaciones se brindar buenas condiciones laborales a sus trabajadores; el respeto comprobado del medio ambiente, por parte de los usuarios, clientes, funcionarios, proveedores, comunidades, sociedad civil que le rodean y al Estado; incrementar los valores y buenas prácticas medio ambientales cónsonas con los principios éticos; elevar la competitividad y contribución al desarrollo sostenible del país; y lograr el desarrollo de accesos al mar a las comunidades por parte de la Autoridad Marítima de Panamá.

“Tras el accidente del 'Exxon Valdez' en 1989 en las costas de Alaska, los Estados Unidos, ante la debilidad de las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación por los buques, adoptaron en 1990 la Ley de contaminación por petróleo ("Oil Pollution Act", conocida popularmente como “OPA”), que mejoró los mecanismos para prevenir y responder a los derrames de crudo estableciendo provisiones que aumentan la capacidad de los gobiernos y proveen los recursos y medios materiales necesarios para responder a dichos sucesos. Así, dispone el alejamiento a más de 200 millas de los buques sospechosos, prohibiendo la entrada de todo buque que no demuestre haber cumplimentado las condiciones exigidas de responsabilidad financiera, la reclamación de responsabilidad civil ilimitada para los armadores, la exigencia de doble casco a los que transporten mercancías contaminantes o peligrosas, la aplicación de duras sanciones a las navieras que infrinjan las normas y la creación del Fondo de confianza (“OSLTF”-OIL SPILL LIABILITY TRUST FUND) en responsabilidad a los derrames de crudo, que

provee hasta mil millones de \$ por incidente. Finalmente, dicha legislación sentó las bases para la creación de un Instituto de investigación sobre contaminación por vertidos de petróleo y para la restauración y rehabilitación de los recursos naturales, del medio ambiente, de la economía y del bienestar en las zonas afectadas, así, como la puesta en marcha de un programa federal de Investigación y Desarrollo Tecnológico para la prevención y lucha contra los vertidos de crudo y la recuperación de las zonas afectadas, dotado con 22 millones de dólares y con el concurso de la industria, investigadores, instituciones científicas, Estados Federados y otros países.” Comunicación presentada II Jornadas Qui Embruta la Mar-Museu Marítim de Barcelona-Diputació de Barcelona-CSIC 9-10 abril 2003. A efectos de la presente publicación (enero 2009) se ha actualizado el artículo teniendo en cuenta las enmiendas al MARPOL en 2005 y los nuevos calendarios de retirada de petroleros de casco sencillo y doble casco.

Si bien es cierto y continuamos llevando sin directrices concretas y un norte claro las tareas que son ejecutadas por los colaboradores de los recintos portuarios estatales en la Ciudad de Panamá, se continuará con el incremento de los daños humanos, materiales y financieros por desastres naturales que realmente, en esto se traducen.

Disminución de las labores logísticas y portuarias, puesto que las operaciones y desempeño se ven afectados, afectaciones económicas y financieras a la empresa por la pérdida de mercados y oportunidades. Variaciones del cambio climático, visibles en los fenómenos del Niño, la Niña, grandes terremotos, etc. Existen los estándares mundiales donde se disminuyen la competitividad portuaria a nivel internacional

Se destaca enormemente la necesidad de poner en conocimiento a todos los involucrados de las normativas, por ejemplo: es notorio el desconocimiento para el desarrollo e implementación real, del Sistema de Gestión Ambiental (ISO 14001).

“Al margen del sistema global de PSC de la OMI (Organización Marítima Internacional), consistente en los citados sistemas regionales, existe el mecanismo de PSC de Estados Unidos: el “New US Coastguard Programme on Port State Control” (Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario). El sistema planteado por este programa funciona con puntos dependiendo del propietario, pabellón, sociedad de clasificación, tipo y antecedentes del buque en cuestión. La prioridad de la inspección dependerá del resultado obtenido (a más puntos obtenidos, mayor prioridad de inspección). Se trata de un sistema aparentemente complicado pero que ha resultado ser muy efectivo. Los datos obtenidos en las inspecciones son públicas y accesibles a cualquiera.

Este nuevo sistema le otorga a la US COSTGUARD la condición de agencia más rigurosa en el mundo en cuanto a Control del Estado Portuario. Esto es debido a la obligación que tiene cada buque que quiere entrar en aguas de EEUU de notificar sus intenciones, lo que ha cambiado el concepto de “paso inocente” tal y como se conocía hasta ahora. Esta postura adoptada unilateralmente por los EEUU, junto con el resto de su normativa marítima interna (que establece unos estándares muy altos) se halla en el límite del Derecho Internacional y totalmente ajeno al desarrollo de la OMI (sin embargo, no sería la primera vez que una ley interna de EEUU se traduce en un Convenio internacional).”

International Shipping Law. Legislation and Enforcement”, por G.P. Pamborides, ed. Kluwer, La Haya 1999, págs. 128 y ss.

Daños visibles al medio ambiente, al ecosistema y especies de diversos animales que se dan en la misma Ciudad Capital y que en el caso muy particular de Puerto Panamá se da en un área donde hay la venta al por mayor y al menudeo de los alimentos provenientes del mar, el Mercado de Marisco, al igual que establecen en un área de alto concurrido turístico, que corresponde a la Cinta Costera y el Casco Antiguo de Panamá y es por esta razón que debemos prestarle suma atención al fiel cumplimiento de las normativas y las regulaciones eco-amigables y medio ambientales, la inexistencia de personal fiscalizador y correctivo, que ponga en práctica los procedimientos amigables, con el medio ambiente. Porque no solo se ven afectadas las operaciones, la calidad del servicio y el desempeño de las funciones de los colaboradores sino de igual forma, se da la afectación a la salud los seres humanos por el incremento de la contaminación ambiental y el incremento del nivel de actividad portuaria y de los residuos aparejados al crecimiento; la falta de una cultura ambiental, que asegure decisiones responsables; la falta de certificación de los procesos que tienen lugar en el puerto; y la carencia de valores humanos vinculados a la conservación, protección y manejo ambiental adecuado.

Capítulo V:

Conclusiones y Recomendaciones

5.1. Conclusiones

El nivel de conocimientos en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales, como todas aquellas acciones que buscan impactar de manera positiva en el entorno, en nuestro particular caso, el entorno marítimo-portuario, desarrollamos actividades como Institución gubernamental en la que se contribuyen con impactar en la sociedad portuaria y propiamente en las comunidades que operan directamente con el mercado portuario-marítimo nacional e internacional. Lastimosamente, los puertos sobreponen el dinero; en este caso en particular el ingreso de embarcaciones y peso de mercadería de productos provenientes del mar ante la conservación ambiental y evitan la inversión en algunas prácticas que serían de gran aporte a la preservación del medio ambiente, como por ejemplo los incentivos a los buques menos contaminantes, y prefieren que sea la Institución gubernamental correspondiente, la que absorba la diferencia que no percibirían al realizar descuentos.

Por qué se mejora el desempeño de los colaboradores con el cumplimiento de las regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental puesto que:

- En la medida que los colaboradores dominen las regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental se cumple con los acuerdos, tratados y

convenios los cuales han sido adheridos, pactados en vigencia en Panamá; con normas internacionales o nacionales que la Organización Marítima Internacional ente regulador y fiscalizador de las actividades marítimo-portuaria, nos exige.

- Podemos prevenir o reducir la incidencia y gravedad de las enfermedades y lesiones provocadas por determinados factores ambientales peligrosos en el trabajo;
- Proteger a los colaboradores contra las situaciones de peligro o los riesgos para la seguridad y la salud derivados de su exposición a los mismos;
- Ayudar y facilitar una mejor gestión en materia de salud laboral en el lugar de trabajo, o en su entorno, reforzando así la protección de la población en general y del medio ambiente.
- Reduce los contaminantes que rodean e impiden el funcionamiento óptimo de las embarcaciones que atraquen en los recintos portuarios de la Ciudad de Panamá.
- Se efectúa un control real de las afectaciones que pueden ser causantes de la contaminación medio ambiental y repercuten en la eficiencia y eficacia del recinto.
- El Estado estaría cumpliendo con las normas establecidas internacionales y de calidad de servicio.

Se identificó con el estudio la importancia de un nivel elevado y consonó de conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá. Se logró comprobar el conocimiento mínimo que existe de las repercusiones que se da en el medio ambiente y en el ecosistema marino; no se ponen en práctica las regulaciones con las cual se cuenta a nivel nacional, institucional e internacional, que están

vinculadas con la conservación ambiental, la calidad de servicio que respalda buenas prácticas medio ambientales y enfoque de puertos verdes. Un sesenta y cinco, cuatro por ciento (65,4%) determinó que no sabe de la existencia de normativas que regule sistemas eco-amigables en la Autoridad Marítima, es un por esta causa que, debe difundirse la existencia de estas normativas y lo importante que son para la ejecución de las asignaciones con las que se cuentan en las distintas direcciones operativas dentro de los recintos portuarios puesto que solo el diecinueve, dos por ciento (19,2%) atribuyó que si conoce la existencia y otro quince por ciento (15%) estimó que tal vez existan estas normativas.

“El Puerto sirve como motor económico, promoviendo el comercio internacional y fomentando miles de empleo. Las operaciones portuarias no pueden tener impacto adverso en la comunidad, al minimizar los impactos, hace que la sociedad apoye las iniciativas portuarias, este cambio de cultura, hace que el Puerto pueda seguir promoviendo el comercio y fomentando empleos; en 2005, la Comisión Directiva del Puerto aprobó la Política de Puerto Verde – cambiando el Puerto para siempre. Proteger a la Comunidad de los impactos negativos de las operaciones portuarias y la sostenibilidad para el medio ambiente y tener puertos verdes a nivel de competitividad. Los puertos de Long Beach y Los Ángeles adoptaron un plan de reducción de contaminación del aire en un 45% hasta 2012 y el resultado: 52% de reducción en contaminación de combustibles desde 2005 a 2009. Nuevos Edificios con facilidades con certificación LEED: conservando la energía y el agua; materiales sustentables y conservación de la flora nativa en los espacios verdes, que cuenten con nuevos Predios para ser el centro de las actividades comunitarias, como

modelo de prácticas sustentables”. Environmental Justice Award (2009) Clean Air Excellence Award (2009, 2008).

Logramos analizar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá y expusimos los elementos que respaldan que dentro de la Autoridad Marítima de Panamá se mantienen directrices que son implemento fundamental para ejercer las funciones de los colaboradores operativos y este estudio arrojó que, un cuarenta y dos, tres por ciento (42,3%) de los colaboradores no conocen que sus labores están normadas por regulaciones de protección medio ambiental; un treinta y ocho, cinco por ciento (38.5%) no sabe si sus tareas son codificadas por parte del compendio normativo de la Institución y un diecinueve, dos por ciento (19,2%) lo estimó, como que si se practican directrices medio ambientales, en el recinto portuarios.

Es por ello, que es necesario formar y sensibilizar al equipo de colaboradores que se encuentra en el campo de acción, como parte de la cultura Institucional, el compromiso de integrar como valores de cooperación, servicio y respaldo medio ambiental al que se ejerce con el accionar cotidiano con las regulaciones con lo cual se encuentra respaldado por la Institución, “las normas ISO. Si bien son voluntarias, su adopción a la industria en general ayuda a la apertura de nuevos mercados y en lo particular en la actividad portuaria, que constituye el principal eslabón de la cadena logística nacional. La certificación bajo la norma ISO 14001 permitiría desarrollar un Sistema real de Gestión, que ayudará a mantener un medio ambiente libre de contaminación en las áreas de su instalación”.

(LRQA España, 2017)

Paradójicamente, podemos establecer la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá, puesto que, observamos dentro de los resultados obtenidos poco más de la mitad de los encuestados, observan la importancia de conocer las regulaciones que están relacionadas con los sistemas eco-amigables para robustecer el servicio que se presta en los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá con un cincuenta y tres, ocho por ciento (53,8%) afirmativo a esta necesidad, un cuarenta y dos, tres por ciento (42,3%) de tal vez consideran la misma importancia y un mínimo de los encuestados fueron del criterio de tres, ocho por ciento (3,8%) de no dilucidar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Es palpable que los esfuerzos se han concentrado a nivel internacional por organismos como Naciones Unidas en no solo otorgar donaciones, sino el ataque frontal de los temas transversales que se encuentran relacionados con el medio ambiente y el cambio climático, la sostenibilidad, igualdad de género, obtención de plazas de empleos justas, promoción de principios sociales entre otros; vinculados a los objetivos de desarrollo del milenio que son un marco referencial para seguir evolucionando e innovando en lo que respecta al ecosistema, el medio ambiente y los sistemas eco-amigables que con la aplicación y fiscalización de la normativa que nos regenta al país y a la Autoridad Marítima de Panamá debe continuar con los esfuerzos de provocar impactos positivos en el sector, que incremente el valor de respaldo proporcionado a los recintos portuarios que se ven vinculadas de manera directa e indirecta con las actividades desarrolladas por el

conglomerado marítimo-portuario. “El fortalecimiento económico de Ecuador producto de los acuerdos comerciales alcanzados se está viendo reflejado en el corto y mediano plazo con un aumento de los volúmenes de carga importados y exportados de los diferentes mercados internacionales. Considerando la visión oceánica en términos del transporte que tiene el país, 14 terminales portuarios públicos y privados, exportan millones de toneladas

Anuales”. (Castaño & Otros, 2013).

Para que el personal que forma parte de las filas de Autoridad Marítima de Panamá pueda tener en alta estima o dominar la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá se debe incorporar prácticas que mantengan el compromiso de la institución y sus colaboradores, de manera que se busque el desarrollo e implementar las buenas prácticas y sistemas eco-amigables mediante normas que beneficien todo el entorno marino, costas, medio ambiente y el recurso renovable con el cual se opera en estos recinto: Puerto Panamá, Puerto Coquira y Puerto Juan Díaz. Esto en gran medida estaría mejoran el avance, el crecimiento profesional y el desempeño de cada miembro del equipo de trabajo de los recintos y así permitir el avance del sector marítimo de Panamá, el crecimiento de la sociedad dentro del sector, entre otras. Debemos centramos en el ahorro de energía, la eficiencia en el uso de recursos y en reducir los desplazamientos y costos operativos para conservación ambiental y como buena práctica de los sistemas eco-amigables. Además de mejorar la satisfacción del usuario. 51% 75% 15-49% Mayor satisfacción del Usuario. Más comodidad, mayor control y confianza,

igual a calidad de servicios. De ahorro de energía gracias a una mejor gestión medio ambiental, desempeño y el consumo de los recintos portuarios.

5.2. Recomendaciones

- Pueden generarse campañas educativas escritas, para incentivan el conocimiento y las directrices y regulaciones existentes en Panamá - Autoridad Marítima, relacionadas a la conservación ambiental, buenas prácticas eco-amigables y que eviten los peligros existentes por la contaminación ambiental, ríos, mares y playas; que puedan respaldar la importancia del conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental para el mejor desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales, de la Ciudad de Panamá.
- Sabías que: campañas digitales difundidas en las redes sociales y medios de información internos, que son llevadas a cabo por la Institución; utilizan las mismas para divulgar las distintas regulaciones que son parte de las cuales se cuenta para la conservación ambiental y poner en práctica sistemas eco-amigables dentro de los tres recintos portuarios estatales en Ciudad de Panamá: Puerto Panamá, Puerto Coquira y Puerto Juan Díaz.
- Lograr la conexión de conocimiento entre los programas aislados de cada departamento de las distintas direcciones, que son vinculantes a la calidad del servicio que se presta en los recintos con las normas y regulaciones con las cuales se cuenta, para producir de forma óptima y tangible de la

conservación ambiental y el ejercicio de buenas prácticas medio ambientales; que los colaboradores dominen sin ninguna duda la importancia del conocimiento en regulaciones, sistemas eco-amigables y conservación medio ambiental, para el desempeño eficaz, de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

- Seminarios y capacitaciones para los colaboradores de la Institución, para beneficio laboral y personal que permita establecer la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el mejor desempeño, de los colaboradores, en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.
- Campañas verdes (reciclaje, instalación de basureros para separar los desechos orgánicos, limpieza de playas, menor consumo de papel con el uso de la tecnología, apagar los equipos cuando no se están siendo requeridos, instalaciones de luces led para menor consumo, entre otros), que refuercen la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.

Capítulo VI:

Propuesta

6.1. Justificación: Lograr generar un mecanismo viable, consonó y práctico para difundir la importancia del conocimiento en regulaciones de sistemas eco-amigables, para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá.

6.2. Objetivo: Divulgar la importancia del conocimiento en regulaciones de sistemas eco-amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios en la Ciudad de Panamá.

6.3. Hoja de Ruta

HOJA DE RUTA			
Área de Gestión	Actividades	Fuente de verificación	Unidad Ejecutora
Directivos	Verificación la normativa y regulaciones que forman parte de los apoyos para de las directrices medio ambientales y buenas prácticas eco-amigables en los recintos portuarios de la Ciudad de Panamá	Leyes efectuadas y publicadas	Dirección Administrativa
	Equipo legal de las unidades operativas que brinden instructivos, guías y manual de procedimientos legales, que proporcionen la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá.	Acta de conformación de equipo de trabajo con Plan de gestión	
	Trimestralmente evaluar los aportes efectuados a la unidad operativas para que cuenten con las herramientas necesarias para conservar el medio ambiente y poner en práctica sistemas eco-amigables	Mediante informe elaborado y publicado	
Mapeo de Actores	Lograr el compromiso de la AMP con la integraciones y asociación de los distintos grupos que forman parte de la supervisión en los Recintos Portuarios en la Ciudad de Panamá que pueden conservar el medio ambiente	Acciones realizadas y documento de compromiso	Unidad Medio Ambiental, Control, Prevención de la Contaminación
	Mantener los canales de comunicación y diálogo entre los gestores del sector marítimo-portuario publico/privado para cooperar en el desarrollo de la cultura de gestión de buenas prácticas medio ambientales y de los sistemas eco-amigables con la fuerza de las normativas	Reuniones periódicas, planes de acción en sitio.	Departamento de Industrias Marítimas Auxiliares

	Seleccionar normativas que pueden apoyar la gestión ambiental y los sistemas eco-amigables las comunidades que recibirán el apoyo por parte de la Autoridad Marítima.	Tipo de normas, cantidad, regulaciones, decretos y manuales, nacionales e internacionales	Departamento de Control y Cumplimiento, Departamento de Resoluciones y Consultas y Dirección de Asesoría Legal
	Promoción de las normas ambientales dentro de los recintos que respalden la importancia del conocimiento en regulaciones de Sistemas Eco-Amigables para el desempeño de los colaboradores en los recintos portuarios estatales de la Ciudad de Panamá	Video Clips: Sabias que de las diferentes regulaciones existentes.	Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, Dirección de Marina Mercante y Dirección de Asesoría Legal
Funcionarios	Capacitar y sensibilizar a los compañeros en la importancia del fiel cumplimiento de las regulaciones ambientales y los sistemas eco-amigables nacionales e internacionales acogidos por la República de Panamá y la AMP	Documento y criterios de establecimiento éticos, de gestiones ambientales y medición del desempeño de los colaboradores	Todo el personal Operativo de las Direcciones Operativas
Medio Ambiente	Participación activa y el desarrollo de estrategias que verifiquen el fiel cumplimiento de la protección de igual manera el medio ambiente. (Beneficio Mutuo)	Acta de Reuniones	Sección de Seguridad y Salud Portuaria.
	Campañas para la protección y limpieza de mares, playas, ríos, entre otros, reciclaje y mejoramiento de los espacios marítimos. (Voluntariado)	Recursos financieros dispuestos, alianza entre el gremio	Departamento de Bienestar Social
	Establecer un programa de fiscalización, gestión con objetivos y metas medibles y coherentes a un compromiso ambiental que prevenga la contaminación, combatir el cambio climático y mejorar el desempeño ambiental en las áreas asociadas al sector marítimos -portuarios con las regulaciones aplicables	Documento Elaborado	Departamento de Estadística, Sección de Seguridad y Salud Portuaria.
Transparencia	De forma transparente proporcionar los recursos destinados a la ejecución de buenas prácticas medio ambientales y sistemas eco-amigables.	Informe de actividades realizadas por todos los involucrados y acta de respaldo económico.	Dirección de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares
	Mantener una relación de transparencia, lealtad y creación de valor de forma sostenible, novedosa y rentable con el sector marítimo - portuario.	Informe cuentas anuales destinadas a la Conservación Ambiental	Departamento de Relaciones Públicas, Departamento de Seguridad e Higiene, Departamento de Protección Portuaria, Departamento de Control y Cumplimiento y Departamento de Control y Prevención de la Contaminación

Referencias Bibliográficas

- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN (España). UNE-ISO 28001: Sistemas de gestión de la seguridad para la cadena de suministro: buenas prácticas para la implementación de la seguridad para la cadena de suministro, evaluaciones y planes. Requisitos y guía. Madrid: AENOR, 2008.
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN (España). UNE-ISO 31000: Gestión del riesgo. Principios y directrices. Madrid: AENOR, 2010.
- Boletín FAL. Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe [En línea]. 2008, (258). [Consulta: 08 de junio de 2011]. Disponible en: <http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bol-fall/6/5016/fal158.htm>
- Díaz Rojas, C. (2009). Diseño del sistema de gestión ambiental con base en la norma ISO 14001 y el sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional con base en la norma OHSAS 18001 para el mejoramiento de la competitividad en Valentina Auxiliar Carrocera S. A. Bogotá: FACULTAD INGENIERÍA PROGRAMA ACADÉMICO INGENIERIA INDUSTRIAL.
- DIGMER. (2015). Código de Policía Marítima. Quito, Pichincha, Ecuador: Ediciones Legales.
- España, Cadena de Suministro. (29 de 01 de 2016). La ZAL del puerto de Barcelona consigue la certificación ISO 14001. Obtenido de El certificado acredita que la ZAL ha implantado un sistema de gestión ambiental que ayuda a prevenir los impactos ambientales y minimizar el consumo de energías no renovables: <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/la-zal-del-puerto-de-barcelonaconsigue-la-certificacion-iso-14001/>

- García, V., Ramírez, M., & Palacios, A. (2014). Necesidad de cambio en las organizaciones. Camagüey: Universidad de Camagüey.
- Guía Logística Internacional. (2015). www.proecuador.gob.ec. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/Guia-LogisticaInternacional-2015.compressed.pdf>
- Heras- Saizarbitoria, I. (2011). ¿Qué fue de la isomanía? ISO 9000, ISO 14000 y otras metas estándares en perspectiva. *Universia Business Review*, 66-79.
- Hernández Sampieri, R. (2014). Metodología de la Investigación. Sexta edición p. México: McGRAW-HILL.
- ICONTEC (Colombia). NTC 5254: Gestión del riesgo. Bogotá: ICON-TEC, 2004.
- ISO 14001. (22 de 01 de 2015). [nueva-iso-14001.com](http://www.nuevaison-14001.com). Obtenido de <http://www.nuevaison-14001.com/2015/01/iso-14001-responsabilidades-y-formacion-en-elsistema-de-gestion-ambiental/>
- ISO. (2004). Norma internacional ISO 14001. Suiza: Secretaría Central de ISO en Ginebra.
- JUNTA INTERNACIONAL DE FISCALIZACIÓN DE ESTUPEFACIENTES (JIFE). Informe anual 2010 [En línea]. Viena: JIFE, 2010. [Consulta: 23 de mayo de 2011]. Disponible en: <http://www.incb.org/incb/es/annual-report-2010.html>

- KIECK, Erich. Presentación del estado actual de implementación del Programa del Operador Económico Autorizado a Nivel Global. En: V Congreso Mundial BASC. Aseguramiento y Facilitación Lenguaje Actual en el Comercio Internacional. (Lima 9-10 de marzo de 2011). Lima: BASC, 2011

- MERCOSUR. Código Aduanero de MERCOSUR. [s.l.]: MERCOSUR, 2010. (MERCOSUL/CMC/DEC. N° 27/10.)

- STANDARDS AUSTRALIA (Australia). AS/NZS 4360: Risk management. Sydney: Standards Australia, 1999.

- UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME-UNODC. World drug report 2009 [En línea]. Vienna: UNODC, 2009. [Consulta: 23 de mayo de 2011]. Disponible en: http://www.unodc.org/documents/wdr/WDR_2009/WDR2009_eng_web.pdf.

- URUGUAY. DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS. Orden del día N° 037/2007 de 13 de junio de 2007. Montevideo: Dirección Nacional de Aduanas, 2007.

- Uruguay. Ley N° 17.504 de 18 de junio de 2002. Diario Oficial, 25 de junio de 2002. p. 749A.

- VESTER, Troels. Presentación del Programa de Control de Contenedores UNODC- OMA. En: V Congreso Mundial BASC. Aseguramiento y Facilitación Lenguaje Actual en el Comercio Internacional. (Lima 9-10 de marzo de 2011). Lima: BASC, 2011.

- <http://blogs.upn.edu.pe/ingenieria/2016/04/07/futuro-las-ciudades-ecoamigables/>

- Environmental Shipping Index.
<http://www.environmentalshipindex.org/Public/Home>
- Protocolo GHG. <http://www.ghgprotocol.org/>
- <http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>
- EcoPorts. <http://www.ecoport.com/>
- Noticia:<http://www.panamaamerica.com.pa/economía/otorgaran-reconocimiento-los-buques-amigables-con-el-ambiente-que-transiten-por-el-Canal>
- Tesis: Análisis de la Implementación de Combustibles de Bajo Contenido en Azufre en el Tráfico Marítimo en el Mar del Norte.
http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/19594/TFC_MihaelaSin_DMN.pdf?sequence=1
- Boletín FAL, edición N° 309, número 5 de 2012. Cargos de Infraestructura: la creación de incentivos para mejorar el desempeño ambiental.
- El Transporte Marítimo. UNCTAD. 2014
- Sustainable Ports: Strategies for Port Development and Operations. NACO (National Association of Counties). 2014
- Reporte de Gases de Efecto Invernadero. Terminal Puerto Arica, S.A. 2011
- La Política del Puerto Verde: Transformando la Industria Portuaria. Port of Long Beach. XIX Congreso Latinoamericano de Puertos. 2010
- Proyecto Puerto Corozal. Autoridad del Canal de Panamá. 2015
- <http://www.legalinfo-panama.com/leyes.htm>
- Ventajas de la utilización de Gas Natural, normativa ambiental e infraestructuras portuarias. Port de Barcelona. 2015. <http://www.eic.cat/gfe/docs/15783.pdf>
- “U S Public Port Facts” American Association of Port Authorities. <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=1032>
- “Port Tomorrow Resilience Planning Tool” National Oceanic and Atmospheric Administration <http://www.csc.noaa.gov/port/#Intro>
- “General Overview” The Port of Hueneme. http://www.portofhueneme.org/about_us/general_overview.php
- “U S Public Port Facts” American Association of Port Authorities. <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=1032> 10 Ibid.

- “Port Tomorrow Resilience Planning Tool” National Oceanic and Atmospheric Administration. <http://www.csc.noaa.gov/port/#Intro> 15 Emilia Istrate, Anya Nowakowski and Kavita Mak, “The Road Ahead: County Transportation Funding and Financing,” The National Association of Counties, 02 Feb 2014. http://www.naco.org/newsroom/pubs/Documents/NACo_Road_Ahead_02.24.2014.pdf
- Rexford Sherman “Seaport Governance in The United States and Canada” American Association of Port Authorities. http://aapa.files.cms-plus.com/PDFs/governance_uscan.pdf 17 Ibid.
- Bruce Smith “SC Inland Port Praised as Good For Jobs, Environment” The State, 24 Jan 2014. <http://www.thestate.com/2014/01/24/3226068/sc-inland-port-praised-as-good.html>
- ” The Natural Resources Defense Council. <http://www.nrdc.org/air/pollution/ports/execsum.asp> 23 Radu, Daniel “Portside Emissions: A Real Health Hazard” Schneider Electric, 16 May 2013. <http://blog.schneiderelectric.com/energy-regulations/2013/05/16/portside-emissions-a-real-health-hazard/> 24 “Port Tomorrow Resilience Planning Tool
- National Oceanic and Atmospheric Administration. <http://www.csc.noaa.gov/port/#Intro> 25 “Harboring Pollution: Strategies to Clean Up U S Ports
- The Natural Resources Defense Council. <http://www.nrdc.org/air/pollution/ports/execsum.asp> 26 Ibid.

Anexos

Generalidades del Estudio

I. Título del Estudio

Campaña de responsabilidad social institucional medio ambiental

II. Descripción del Proyecto

Mostrar un modelo de Responsabilidad Social de la Autoridad Marítima de Panamá, realizando el acceso al mar en toda la República de Panamá, brindando el apoyo a áreas marginadas, el mejoramiento de recursos y proyectos aliados con los involucrados dentro del sector.

III. Identificación del Problema

No existe un plan para el desarrollo de Campaña de Responsabilidad Social dentro de la Autoridad Marítima de Panamá, aplicada a las empresas de la industria que muestren el interés hacia la sociedad, las comunidades y los colaboradores de la institución pero que principalmente se proyecte en el desarrollo de infraestructuras menores para el sector.

IV. Objetivos del Estudio

a. Objetivo General

Crear una propuesta de Campaña de Responsabilidad Social para la Autoridad Marítima de Panamá teniendo como intención retribuir al sector marítimo junto con el apoyo a comunidades marginadas, la sociedad, la economía y al medio ambiente, asociando a los usuarios del sector marítimo dentro de este proceso.

b. Objetivos Específicos

- Investigar si existen leyes, normas o resoluciones sobre responsabilidad social en Panamá.
- Buscar alianzas con el gremio marítimo para proyectos sociales de inversión, en el cual se obtenga respaldo económico y de forma integral se logre efectuar aportes a comunidades en las cuales todos los gestores realicen actividades marítimo - portuarias.
- Proponer diferentes tipos de actividades para la campaña de responsabilidad social institucional.

V. Marco Legal

- Constitución Política de la República de Panamá.
- Pacto Mundial de las Naciones Unidas.
- Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.
- Ley No. 34 del 5 de junio de 2008, por la cual se aprueba las disposiciones generales para la reglamentación de la Responsabilidad Social Fiscal.
- Ley No. 56 del 6 de agosto de 2008. Ley de Puertos
- Ley No. 57 del 6 de agosto de 2008, por el término de tres (3) años del cincuenta por ciento (50%) a favor de las naves que deseen inscribirse en el registro panameño, siempre que evidencien programas de Responsabilidad Social Corporativa enfocada a permitir disminuir la contaminación de la atmósfera o del mar, a partir del 1 de enero de 2016.
- Ley No. 59 del 20 de octubre de 2009, declara el 17 de mayo de cada año, el Día Nacional del Reciclaje.
- Decreto Ley No. 7 del febrero de 1998, por medio la cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá.
- Resolución J.D. No.046-2014, por la cual se aprueba una cláusula de Responsabilidad Social Empresarial en los contratos de concesiones.

VI. Antecedentes Generales

La Autoridad Marítima de Panamá, es una de las instituciones que se ha unido a las Campañas de Responsabilidad Social en pro de la salud, la comunidad, el colaborador, medio ambiente e involucrado a que se proyecte una mayor transparencia y buenas prácticas institucionales. Hasta el momento la AMP, no cuenta con proyectos de inversión para infraestructuras marítimas como parte del desarrollo del sector. Con esta Campaña de Responsabilidad Social es por esto que hoy día se propone dirigirse hacia esa dirección con la intención de realizar alianzas con miembros del sector y bajo resoluciones existentes dentro de la institución.

La Responsabilidad Social Institucional realmente corresponde a un compromiso que, voluntariamente, asume las instituciones gubernamentales de involucrarse con su entorno y la comunidad donde desarrolla sus actividades, propiamente las actividades marítimas y portuarias por la Autoridad Marítima de Panamá, como un sujeto activo de progreso, incorporando las preocupaciones sociales y medio ambientales, como un eje más de su actividad institucional. Las entidades públicas son potenciadoras de estabilidad, productoras de riquezas y generadoras de empleos; la Responsabilidad Social Institucional presume un nuevo paradigma para el fortalecimiento y promoción de mayor responsabilidad social y esto corresponde a efectuar inversiones que permeen a las comunidades; igualmente dichas inversiones se traducen en productividad y estabilidad dentro de la organización. Es una evidente apuesta al futuro y garantía de una sociedad humanizada, de la mano de un desarrollo sostenible.

El Impulso de la Responsabilidad Social Institucional implica la observancia y el riguroso cumplimiento de las leyes, tanto en el ámbito laboral, como en el mercantil, medio ambiental, fiscal, entre otras, de forma que, la naturaleza voluntaria de la Responsabilidad Social Institucional hace que ésta surja una vez se cumplen las obligaciones legales, fomentando la integración de todo el conglomerado marítimo – portuario dentro de la Campaña.

VII. Justificación del Proyecto

Incorporar prácticas que mantengan el compromiso de la institución, de manera que se busque el desarrollo del sector mediante normas que beneficien a la sociedad, mejorando el uso de los recursos de la institución, programas que beneficien al empleado público en cuanto a su crecimiento profesional y personal, infraestructuras que permita el avance del sector marítimo de Panamá, el crecimiento de la sociedad dentro del sector, entre otras.

VIII. Beneficiarios

- Autoridad Marítima de Panamá
- Puertos
- Líneas y Agencias Marítimas
- Empresas del sector
- Las comunidades en donde se desarrollen los proyectos de inversión
- Medio ambiente
- El estado

IX. Ubicación Geográfica y Área de Influencia

Ciudad de Panamá – Nivel Nacional

X. Resultados Esperados

Se espera con la creación de la Campaña de Responsabilidad Social de la Autoridad Marítima de Panamá fortalecer principalmente a la institución con miras al desarrollo del sector, comunidades, usuarios, colaboradores, e inversionistas. Por medio de la campaña se espera permear entre los involucrado la importancia de mantener una interacción común en el sector marítimo-portuario. La colaboración y relación entre sector Publico – sector privado y la comunidad

XI. Desafíos

La Responsabilidad Social Institucional, ha sido evaluado y analizada desde distintas perspectivas, es mismo representa un desafío para los gobiernos, la sociedad civil y las empresas privadas, propiamente dicho el conglomerado marítimo –portuario en nuestro caso; producto del cambio de paradigma en la visión del mundo, se han visto las actuaciones por verificar las oportunidades, alcances, impactos y limitaciones que podrían llegar a tener la Responsabilidad Social Institucional para los gobiernos. La misma debe esbozar de forma integral el que hacer institucional respecto a la responsabilidad social, como:

- ✓ Brindar buenas condiciones laborales a sus trabajadores.
- ✓ El respeto comprobado del medio ambiente, por parte de los usuarios, clientes, funcionarios, proveedores, comunidades, sociedad civil que le rodean y al Estado.
- ✓ Basar los principios de Responsabilidad Social Institucional en valores y buenas prácticas empresariales cónsonas con los principios éticos.
- ✓ Elevar la competitividad y contribución al desarrollo sostenible del país.

- ✓ Lograr el otorgamiento de accesos al mar a las comunidades por parte de la Autoridad Marítima de Panamá.

XII. Situación Actual

Existen muchos factores que aquejan a la población actual como la pobreza, cambios climáticos, contaminación ambiental, falta de respuesta a la sociedad, seguridad, enfermedades, entre otros. Lo que genera desconfianza principalmente en las entidades públicas o gubernamentales.

Las campañas de responsabilidad social, ambiental, y económica, tratan de concientizar y luchar contra estos factores que han afectado a la sociedad durante años.

Este nuevo impulso que se ha generado en los últimos años permite que la ciudadanía acepte y confíe en las actividades realizadas por las empresas en beneficio de la sociedad, es por esto que la Autoridad Marítima de Panamá está en la búsqueda de unirse al programa de responsabilidad social, con una nueva propuesta por la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, vinculando el gremio marítimo que actúa en conjunto con ella, como apoyo a la campaña que se prevé implementar.

Actualmente la Autoridad Marítima de Panamá realiza campañas de responsabilidad social, basadas en la sociedad y el recurso humano de la institución, sin embargo, no se ha realizado proyectos hacia el sector marítimo, de inversión para futuras construcciones marítimas, para poner en marcha campañas de reciclaje en las comunidades, entre otros.

XIII. Modelo de Gestión

- Gestión social: Este modelo se enfoca en las prácticas vinculadas al desarrollo local, propuestas y proyectos institucionales o interinstitucionales de impacto social a través de la participación de alianzas y normas existentes para la RSI.
- Gestión ambiental: búsqueda del mejoramiento continuo de la comunidad y de la institución siendo amigables con el medio ambiente, se propone una idea de conocer el consumo de los recursos de la institución, de manera que se encuentre el método de evitar el uso indebido de los mismos y que afectan el medio ambiente, así como también apoyar este proceso favoreciendo a las comunidades más cercanas.
- Gestión económica: favorece la buena utilización de los recursos financieros de la institución, fiel a la transparencia y trabajo ético.

Este modelo de gestión tiene un enfoque cuyo interés sea lograr una sociedad sustentable, produciendo un impacto positivo, con alianzas con todo el gremio marítimo, como:

- ✓ Campañas solidarias a las comunidades de escasos recursos.
- ✓ Charlas de salud para la comunidad.
- ✓ Búsqueda del mejoramiento o construcción de espacios para uso y acceso ciudadano en áreas de zonas marítimas que permita el beneficio mutuo.
- ✓ Campañas para la protección y limpieza de los mares, playas, ríos, etc.
- ✓ Campañas de reciclaje.
- ✓ Charlas de implementación de reciclaje.

XIV. Pacto Global

En su fase operacional el Pacto Global se inició en la Sede de las Naciones Unidas en New York el 26 de julio de 2000, con el marco principal de lograr la cooperación en los ámbitos laborales, corrupción, sociedad civil para promover principios sociales y ambientales de carácter universal. Esta red promotora de la incorporación de los valores y principios universalmente reconocidos a la visión estratégica y las prácticas corporativas de las empresas, y con ello promover una mayor Responsabilidad Social Empresarial (RSE), lo que busca con sus principios, es que las empresas públicas y privadas apoyen y lleven a la práctica, en sus ámbitos de influencia, un conjunto de valores fundamentales en las esferas de los derechos humanos, las condiciones de trabajo, el medio ambiente y la lucha contra la corrupción. *“Principios medio ambientales: Las empresas deben mantener un enfoque preventivo orientado al desafío de la protección medioambiental; adoptar iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental; y favorecer el desarrollo y difusión de tecnologías respetuosas con el medio ambiente”*¹.

Esto encaminado a crear conciencia sobre la responsabilidad social y empresarial, creando estrategias de participación.

¹Fuente:http://www.um.es/documents/4156512/4572708/RSC_Pacto_Mundial_responsabilidad_civica_empresas_en_economia_mundial.pdf

✓ Red Pacto Global Panamá

Desde el año 2002 se crea en Panamá la red local en la cual se efectúan las promociones de los objetivos del Pacto Global, cuyo nombre es “Sumarse”, en el mismo se realizan talleres, mesas y asesorías para la internalización de los diez principios que son contemplados o regentes de la estrategia Global, operacional y de una cultura empresarial de los miembros. Esta misma contribuye a la divulgación e implementación de los diez principios en lo que corresponde a la gestión empresarial, contribuyendo de manera continua al desarrollo sostenible, apoyando los objetivos más amplios de la ONU.

XV. 1 Norma ISO 26000

ISO 26000 es una Norma internacional que ofrece guía en Responsabilidad Social. Está diseñada para ser utilizada por organizaciones de todo tipo, tanto en los sectores público como privado, en los países desarrollados y en desarrollo, así como en las economías en transición. La norma les ayudará en su esfuerzo por operar de la manera socialmente responsable que la sociedad exige cada vez más.²

Panamá es parte de la norma ISO 26000 de COPANIT, como representante del sector industrial, trabajadores, ONG y gobierno.

XVI. Público interno

La RSI implica introducir a los miembros de la institución dentro de este fenómeno, para lograr los objetivos que se tengan dentro de ella, siempre hacia la eficiencia y eficacia de la institución, iniciando con ocuparse de ciertos aspectos relacionados al progreso de los colaboradores y directivos tanto como personales y profesionales:

- Capacitación de los empleados, no solo en la parte administrativa y operativa, sino también en aspectos personales, familiar y social.
- Promover campañas para las buenas prácticas sociales, morales y éticas.
- Velar por la salud y seguridad de los colaboradores de la institución, promoviendo campañas de vacunación para la salud y calidad de vida del empleado.
- Promover el trabajo en equipo e impulsar a las personas a la toma de decisiones y que demuestren su capacidad de creatividad.
- Gestionar el buen aprovechamiento de las materias primas de la institución.
- Fomentar el ahorro y preocuparse por la educación en sistemas de control y manejo del presupuesto y de inversiones.
- La Autoridad Marítima de Panamá mostró interés en la responsabilidad social, con la campaña “cultura de servicio”, donde los colaboradores de la institución tuvieron la

² Fuente: https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/archive/pdf/en/iso_26000_project_overview-es.pdf

tarea de compartir y realizar talleres de cuerdas basados en el mejoramiento del servicio que presta la institución. Este es un ejemplo de cómo la institución vela porque sus funcionarios se apeguen a esta campaña, que busca la contribución voluntaria para el desarrollo social y de los colaboradores de la Autoridad Marítima de Panamá.

- Ética Laboral y derechos humanos

Debe darse la concientización de los colaboradores de la institución, brindándoles un enfoque relacionado al conocimiento y compromiso de la institución por los derechos humanos, a fin de seguir las normas conocidas y establecidas internacionalmente, contemplándose información referente a la discriminación, libertad de expresión, trabajo forzoso, entre otras.

XVII. Público externo

Toda institución pública debe responder a las necesidades de las comunidades, creando planes de acción que respondan a las parvedades de los mismos, prestando la debida atención a los problemas que los aquejan como sociedad.

La responsabilidad social incluye al público externo a quienes abarca, proveedores, usuarios, clientes, consumidores, la comunidad, entre otros, que son individuos con los que la institución se relaciona o forman parte del sector.

Con este modelo de gestión se tiene propuesto la cooperación por parte de los usuarios de los servicios marítimos auxiliares o clientes en general, y la cooperación entre los actores para una gestión ambiental junto con una campaña de reciclaje.

Este modelo de gestión busca además de la aceptación de la sociedad con propuesta en pro del ambiente, seguridad y salud de su entorno, la manera de que se actué en contra las malas prácticas y prevención de la corrupción, presentando políticas que definan el compromiso de la Autoridad Marítima de Panamá hacia la sociedad.

- Elaboración de informes de los objetivos de la institución.
- Informe de actividades de la institución (transparencia).
- Realizar reuniones o actividades con la comunidad marítima y aledaña para conocer sus necesidades.
- Análisis de costo para proponer una cantidad de ingresos para ayudas a las comunidades.

Se tiene establecido según Resolución J.D. No.046-2014, que cada concesionario deberá aportar un porcentaje para proyectos sociales de acuerdo al monto de la inversión por la concesión que la Autoridad Marítima de Panamá autorice como en la siguiente tabla:

Monto de la inversión	Porcentaje
De B/. 1,000.00 hasta B/. 5,000,000.00	4%
De B/. 5, 000,000. 01 hasta B/. 50,000,000.01	3%
De B/. 50, 000,000.01 hasta B/. 250,000,000.00	2%
De B/. 250,000,000.01 o más	1%

La Autoridad Marítima de Panamá manifestará los tipos de necesidades existentes en las comunidades para poder así seleccionar a que va destinado el porcentaje de inversión realizada por el concesionario.

Es importante señalar que: La actividad social deberá ser presentada en áreas próximas a la concesión.

De este incentivo hasta el mes de septiembre se han beneficiado 49 buques de nuestro registro (Ver anexo 3) y los descuentos son aplicados de la siguiente manera:

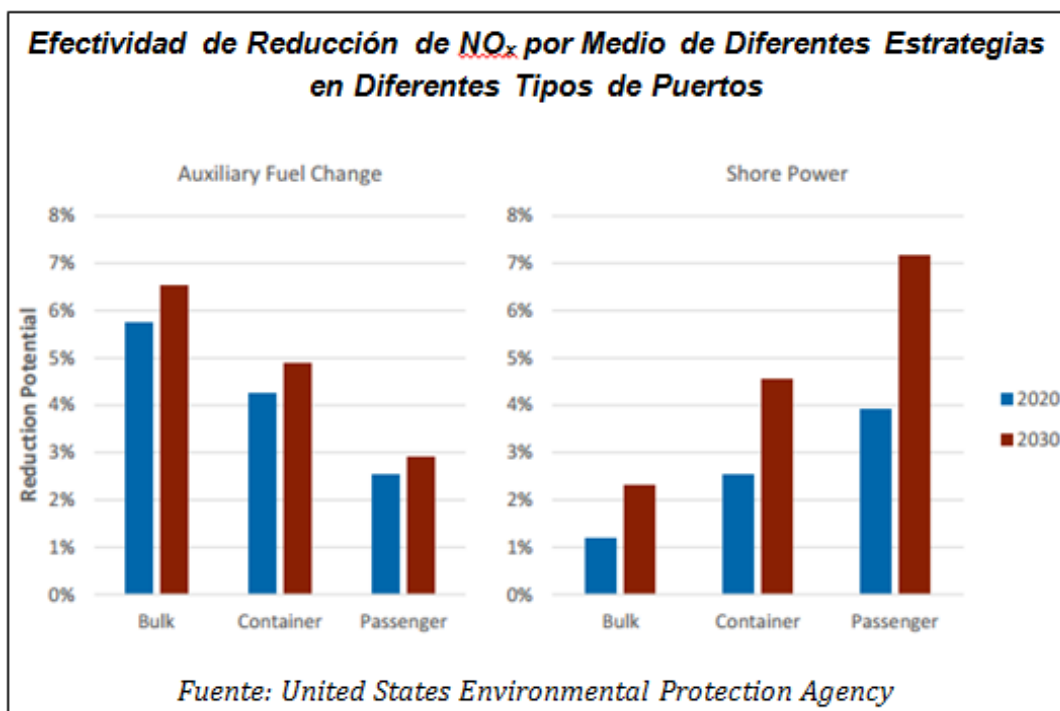
ECO-SHIP DISCOUNT FOR VESSEL TO BE REGISTER IN OUR NATIONAL MERCHANT MARINE d)	
Governmental Fees	Discount Percentage For The 1st 2nd and 3rd Year of Registration
ANNUAL TAX	----
ANNUAL CONSULAR FEE	50%
REGISTRATION FEE	50%
ANNUAL INSPECTION FEE	50%
CASUALTY INVESTIGATION AND IMO CONTRIBUTION FEE	50%
3% PER NET TONNAGE	50%

ECO-SHIP DISCOUNT FOR VESSEL REGISTERED IN OUR NATIONAL MERCHANT MARINE	
Governmental Fees	Discount Percentage For The 1st 2nd and 3rd Year of Registration
ANNUAL TAX	----
ANNUAL CONSULAR FEE	50%
REGISTRATION FEE	----
ANNUAL INSPECTION FEE	50%
CASUALTY INVESTIGATION AND IMO CONTRIBUTION FEE	50%
3% PER NET TONNAGE	50%

Fuente: Circular MMC-298 de la Dirección General de Marina Mercante

a) Normativa para un Cambio de Fuente de Energía Menos Contaminante en los Buques Durante las Operaciones Portuarias

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos desarrolló una evaluación de escala de los actuales y futuros niveles de emisiones, considerando diferentes tipos de combustibles en puertos y terminales. El análisis demuestra que no se puede esperar que todas las estrategias tengan el mismo resultado en todos los puertos. En la siguiente gráfica se presenta la efectividad o el potencial en la reducción de NO_x en tres diferentes tipos de puertos proyectando a los años 2020 y 2030.

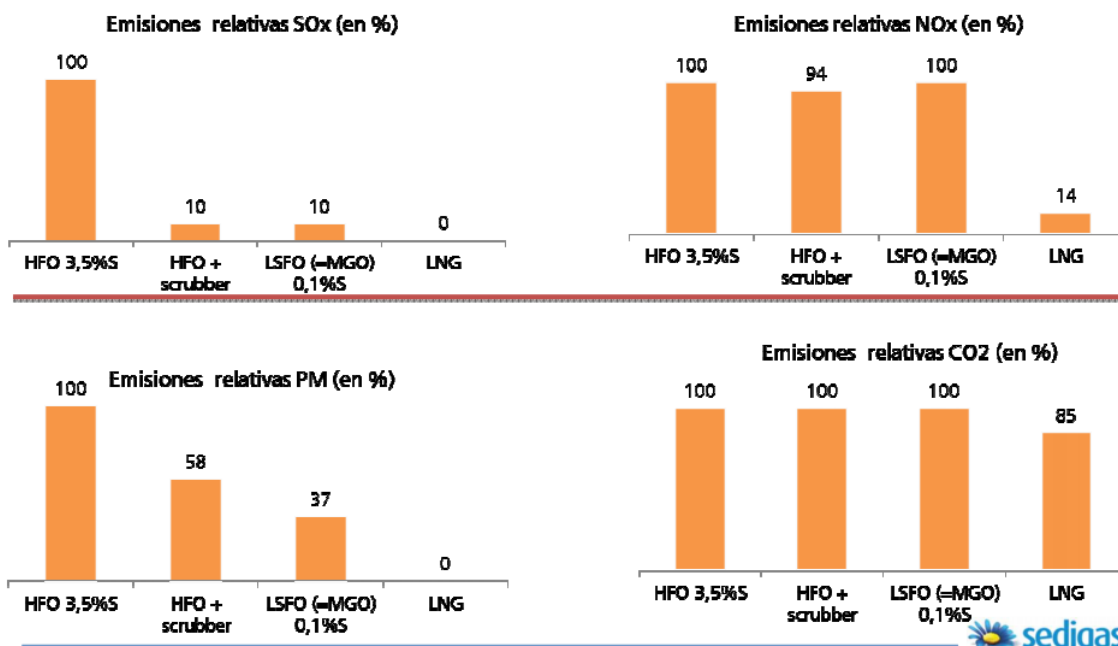


Esta gráfica muestra que para el año 2020, en el escenario de cambiar a un combustible más limpio, se proyecta mayor eficiencia en cuanto a la reducción de emisiones en los buques de carga general, mientras que la tecnología de “Shore Power” es más efectiva reduciendo las emisiones de NO_x en los barcos de pasajeros. Esto se considera de esta manera, puesto que los barcos de pasajeros tienden a atracar con frecuencia en los mismos puertos, haciendo más factible adaptar este tipo de embarcaciones a utilizar la electricidad proporcionada por el muelle mientras se encuentran atracados. En contraste, un buque de carga general no atraca en el mismo puerto tan seguido durante el mismo año.

Considerando este análisis, se estima conveniente establecer una normativa en donde se decreta que durante el tiempo que se tome desde el atraque hasta la finalización de las operaciones portuarias de carga y descarga en los recintos portuarios de Panamá, los buques utilicen un tipo alternativo de combustible para uso marítimo que produzca un mínimo de emisiones de NO_x, y SO_x. Esta nueva normativa debe tener medidas relacionadas con el fomento de la utilización de biocombustibles y otros combustibles renovables.

Utilizando el ejemplo del Gas Natural Licuado como combustible marino, el cual tiene el menor impacto ambiental de todos los combustibles fósiles por la alta relación hidrógeno-carbono en su composición, se estima una reducción entre el 25 y el 30% de emisiones de CO₂, 85% menos en emisiones de NO_x y se produciría cero emisiones de SO_x ya que se elimina el azufre durante el proceso de licuefacción del gas natural, además que existe una muy baja emisión de partículas en la atmósfera con este producto.

Ventajas de la utilización del Gas Natural Licuado versus otros combustibles



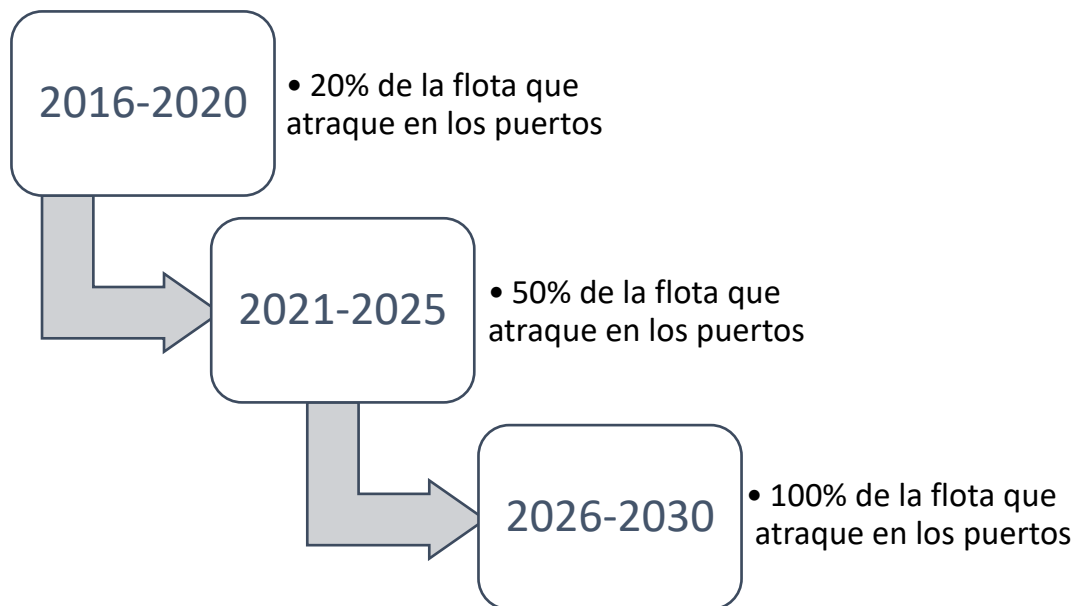
Fuente: Port de Barcelona. Jornada Gas Natural para uso Marítimo

Igualmente, se exigiría que el volumen de combustible de bajo contenido de azufre en cada tanque, así como la fecha y hora en la que se haya realizado el cambio de combustible, se haga constar en el Libro de Registro de Hidrocarburos para posterior verificación por parte de los inspectores.

Asimismo, los buques deberán llevar a bordo un procedimiento escrito que muestre cómo se realiza correctamente el cambio de fueloil a Gas Natural Licuado o al combustible renovable para que al sistema le dé tiempo suficiente para permitir que el combustible que entre en servicio sea totalmente limpio durante el tiempo de estancia en el puerto.

Para esta normativa se recomienda proponer periodos de adecuación con metas de reducción a un mediano plazo, ya que esto significaría inversiones por parte de los propietarios de buques. Para fomentar la adaptación de los buques se pueden establecer incentivos de la misma manera como se establece actualmente con los Eco-ships en nuestro registro de buques.

A continuación, se estima el periodo de adecuación para esta normativa:



Fuente: Elaboración propia

Por el momento, no se recomienda exigir mediante una ley o decreto el sistema de “Shore Power” en todas las terminales portuarias de Panamá, ya que representa una alta inversión tanto como para los puertos como para los buques y este cambio.

**CERTIFICATE
OF
VERIFICATION**



**THIS IS TO CERTIFY THAT
THE DOCUMENTATION OF THE PORT ENVIRONMENTAL REVIEW SYSTEM
OF:**

*Ports of Bremen/Bremerhaven
Germany*

**HAS BEEN REVIEWED BY LLOYD'S REGISTER TO
THE FOLLOWING ENVIRONMENTAL MANAGEMENT
STANDARD:**

*Port Environmental Review System
(PERS) version 4*

**THE SYSTEM IS APPLICABLE
TO THE:**

*Activities, products and services of
the port authority*

Certificate no: 079
Verification date: 19 February 2014

ON BEHALF OF ESPO

**ON BEHALF OF LLOYD'S REGISTER
ROTTERDAM**



Lloyd's Register
LRQA

A PERS certificate is the confirmation that the PERS requirements have been evaluated and met. However, because the review is based on third hand information, a PERS certificate is not a value judgement of the port environmental management system and its performance, since these have only been evaluated on the basis of documents supplied by the port.

Jornada de Sensibilizaciones Medio Ambiental en Puertos de la Ciudad de Panamá

PUERTO PANAMÁ











JORNADA DE SENSIBILIZACIÓN EN PUERTO JJUAN DIAZ







JORNADA DE SENSIBILIZACIÓN EN PUERTO COQUIRA



