CIRCULAR
DGPIMA-011-DECCP-2024

PARA: **Agencias Navieras**

DE: **Flor Pitty**
Directora General

ASUNTO: **Supervisión de operaciones de trasbordo de carga de Buque a Buque**

FECHA: 10 de mayo de 2024

Hacemos de su conocimiento que a partir de la fecha de la presente circular, esta Dirección General suspende temporalmente la participación física de los Oficiales de Prevención y Control de Contaminación de Puertos durante el servicio de Supervisión y Control de operaciones de trasbordo de carga de Buque a Buque (Ship to Ship Transfer) dentro de nuestro mar territorial o Zona económica exclusiva de la República de Panamá.

En este sentido, la supervisión y control durante esta suspensión se realizará del mismo modo que se realizó durante la pandemia de COVID-19, en donde el intercambio de información debe ejecutarse a través de medios electrónicos a la siguiente dirección de correo: contaminación@amp.gob.pa.

Las comunicaciones deben ir acompañadas de las copias de la documentación que sustente las cantidades y tipo de carga transferida, debidamente selladas y firmadas por el capitán del Buque.

A continuación detallamos la documentación solicitada:

Generales de los Buques	Ship Particulars
Particularidades del Buque	Vessel Particulars
Lista de Tripulantes	Crew List
Lista de contactos de Panamá	Port Contact Sheet of Panamá
Certificado Internacional de Prevención y Control de la Contaminación por Hidrocarburos (I.O.P.P.C)	International Certificate for the Prevention and Control of Hydrocarbon Pollution (I.O.P.P.C)

Certificado Internacional de Prevención la Contaminación atmosférica	International Air Pollution Prevention Certificate (I.A.P.P)
Certificado internacional Gestión de agua lastre	International Ballast Water Management certificate
Últimos certificados de Disposición de desechos	Last Waste Disposal Certificates
Copia del conocimiento del embarque u Origen de carga	(Bill of Ladig)* or Cargo Manifest
Ficha técnica del producto	Material Safety Data Sheet
Plan de Operaciones de carga y Lastre	Loading / Unloading & Ballast Operation Plan
Reporte inicial de transferencia	Ullage Report Before Transfering (O.B.Q)
Lista de comprobación de transferencia	Ship to Ship Transfer / check list
Estado de hechos de la transferencia	Statement of Facts
Historial de Bombeo	Pumping Record
Reporte final de la transferencia	Ullage Report After Transfering
Otros.	Others.

Durante la suspensión, las partes involucradas en estas actividades deben ser garantes de que se utilicen los equipos apropiados durante estas operaciones. En el caso de presentarse un suceso de emergencia, los buques deben activar y seguir los procedimientos establecidos en el Plan de Emergencia por Derrames de Hidrocarburos del Buque (Shipboard Oíl Pollution Emergency Plan SOPEP).

En referencia al cobro de las tasas aplicables por el trasbordo de carga de Buque a Buque, la Agencia Naviera debe remitir una comunicación formal a esta Dirección General, en un periodo no mayor de siete (7) días hábiles posterior de la operación de trasbordo, que contenga los pormenores de las operaciones (nombre y número de IMO de la nave(s), tipo y cantidad de producto transferido en toneladas métricas, lugar y posición de la transferencia (Lat. Long).

Adicionalmente, se bebe mantener el cumplimiento de lo establecido en la Resolución J.D. No.038-2022 de 25 de agosto de 2022 (adjunta), a través de la cual se aprueba el Reglamento de las Operaciones de Transferencia Buque a Buque (STS) aplicable en toda la República de Panamá y la Circular DGPIMA/DCYCP/004-2014 (adjunta), que se actualiza a su vez las Circular DGPIMA-CIRCULAR No.005-10-2010 (adjunta) sobre la notificación de las operaciones de Buque a Buque y además, enviar la información pertinente para su respectiva aprobación por parte de esta Dirección General.

Esta medida de suspensión temporal obedece a que esta Dirección General se encuentra en revisión de los procedimientos internos referentes a estas operaciones.

AM/MB/sm

RESOLUCIÓN J.D. No.038-2022

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ, en uso de sus facultades legales, conferidas por el Decreto Ley Nº 7 de 10 de febrero de 1998,

CONSIDERANDO:

Que esta resolución fue adoptada por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá en su Sesión N° 011-2022, realizada el 25 de agosto de 2022, una vez evaluados los elementos puestos en su conocimiento.

Que el Artículo 3, en sus numerales 1 y 3 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, señala que la Autoridad Marítima de Panamá tiene entre sus principales objetivos, administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que estén relacionadas de manera directa, indirecta o conexa con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo; y servir como suprema autoridad marítima de la República de Panamá para ejercer los derechos y cumplir la responsabilidad del Estado panameño en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y demás leyes y normas vigentes.

Que así mismo mediante numeral 6, artículo 4 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, se establece como función de la Autoridad Marítima de Panamá velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en el la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, y los demás tratados, convenio se instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

Que es función de la Autoridad Marítima de Panamá recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al sector marítimo.

Que la Organización Marítima Internacional adoptó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973, el 2 de noviembre de 1973, y fue ratificado por la República de Panamá mediante Ley No. 1 de 25 de octubre de 1983.

Que la Organización Marítima Internacional, adoptó el Protocolo de 1997, por el cual enmienda el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, el 26 de septiembre de 1997, y ratificado por la República de Panamá mediante la Ley No. 30 de 26 marzo de 2003.

Que la Autoridad Marítima de Panamá, a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares se encuentra encargada de la Administración, Planificación y supervisión, entre otros aspectos, la ejecución y el desarrollo de actividades que garanticen el establecimiento y de facilidades para la navegación, maniobra y atraque de las naves que recalen en los puertos estatales y, en general, la provisión de los servicio que estos requieran para el eficiente anejo de la carga y de los suministros, y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios.

Que resulta indispensable regular las operaciones de transferencia buque a buque; aplicable en los perímetros designados dentro de la Bahía de Panamá o zonas portuarias y en la Zona Económica Exclusiva / Panamá Pacífico (PANPAC) de la República de Panamá, y establecer las condiciones, los procedimientos y las medidas de seguridad para el desarrollo de operaciones de transferencia, principalmente de hidrocarburos entre petroleros (operaciones de buque a buque) conocido por sus siglas en inglés como STS (ship to ship), a fin de garantizar su cumplimiento y prevenir accidentes.

Que en virtud del artículo 18, del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, es función de la Junta Directiva adoptar las políticas administrativas, científicas, y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos, así como proponer y coordinar las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente, por lo que;

RESUELVE:

PRIMERO: **APROBAR** el Reglamento que regula las operaciones de transferencia buque a buque, aplicable en toda la República de Panamá, cuyo anexo es parte integral de esta Resolución.

Se excluye de la aplicación del presente Reglamento, las aguas dentro del área de compatibilidad con las operaciones del Canal de Panamá.

SEGUNDO: **DESIGNAR** a la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá, como responsable del cumplimiento de todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

TERCERO: La presente Resolución comenzará a regir seis (6) meses después de su promulgación en la Gaceta Oficial de la República de Panamá.

FUNDAMENTO DE DERECHO:

Ley No. 17 de 9 de noviembre de 1981.
Ley No. 38 de 4 de junio de 1996.
Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, modificado mediante Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008 y Ley No. 91 de 7 de noviembre de 2013.
Ley No. 38 de 31 de julio de 2000.
Ley No. 56 del 6 de agosto de 2008, modificada por la Ley No. 69 de 6 de noviembre de 2009.
Resolución J.D. 011-2019 de 27 de marzo de 2019.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en la Ciudad de Panamá, a los veinticinco (25) días del mes de agosto del año dos mil veinte dos (2022).

EL PRESIDENTE

NORIEL ARAÚZ V.
ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

LA SECRETARIA

FARASH DUARTE
SUBADMINISTRADORA ENCARGADA DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

PANAMÁ
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SUS ORIGINALES.
PANAMÁ, 5 de septiembre de 2022.
Secretaría General

ANEXO I

De la Resolución J.D No. 038-2022 de 25 de agosto de 2022

REGLAMENTO QUE REGULA LAS OPERACIONES DE TRANSFERENCIA BUQUE A BUQUE, APLICABLE EN LOS PERÍMETROS DESIGNADOS DENTRO DE LA BAHÍA DE PANAMÁ O ZONAS PORTUARIAS Y EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA / PANAMÁ PACIFICO (PANPAC) DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.

TABLA DE CONTENIDO

TITULO I: Disposiciones Preliminares

Capítulo I: Objeto, Ámbito de Aplicación.

Capítulo II: Definiciones

TÍTULO II

Capítulo I: De las Normas Generales de Seguridad y Protección del Medio Ambiente.

Capítulo II: De la Notificación, Luces y Marcas.

Capítulo III: Registro de las Empresas Proveedoras de Servicio de Apoyo como Proveedor o Suministro de Equipos de Transferencias para Operaciones de Trasbordo Buque a Buque.

Capítulo IV Requisitos Generales para el Funcionamiento de las Operaciones STS y Responsabilidades.

TÍTULO III

Capítulo I: De los Requisitos de las Operaciones de Transferencia STS.

Capítulo II: De las Comunicaciones.

TÍTULO IV:

Capítulo I: Procedimiento para realizar las Operaciones de Transferencia Buque a Buque (STS).

Capítulo II: De la Supervisión de las Operaciones.

TÍTULO V

Capítulo I: Áreas designadas para Operaciones de STS

Capítulo II: De las Condiciones Meteorológicas.

Capítulo III: Acciones ante incidentes de Contaminación

TÍTULO VI

Capítulo I: De las Sanciones

TÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Capítulo I

Objeto, Ámbito de Aplicación

Artículo 1. Objeto. El presente reglamento tiene por objeto regular las operaciones de transferencia buque a buque, aplicable en los perímetros designados dentro de la Bahía de Panamá o zonas portuarias y en la Zona Económica Exclusiva / Panamá Pacífico (PANPAC) de la República de Panamá, y establecer las condiciones, los procedimientos y las medidas de seguridad para el desarrollo de operaciones de transferencia, principalmente de hidrocarburos entre petroleros (operaciones de buque a buque) conocido por sus siglas en inglés como STS (ship to ship), en adelante, "**operaciones STS**".

Para las operaciones STS en Panamá, se utilizará como base el "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte1 – Prevención" enmendado, de la OMI, publicación "Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum de la International Chamber of Shipping (ICS) y el Oil Company International Marine Forum (OCIMF) y sus enmiendas o actualizaciones.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las reglas que figuran en el presente reglamento se aplican a los petroleros de arqueo bruto igual o superior a 150 TRB, indistintamente de su pabellón, que realicen el trasbordo de cargas de hidrocarburos entre petroleros en toda la República de Panamá (operaciones STS).

Se exceptúan de la aplicación del presente Reglamento a:

a) Operaciones de toma de combustible.

b) Operaciones de buque a buque necesarias para garantizar la seguridad de un buque o salvar vidas humanas en el mar, ni para combatir casos concretos de contaminación, a fin de reducir al mínimo los daños resultantes.

c) Operaciones de buque a buque, cuando cualquiera de los buques sea un buque de guerra, un buque auxiliar de la armada o un buque que, siendo propiedad de un Estado o estando explotado por este, esté exclusivamente dedicado en el momento que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, el Estado garantizará, mediante la adopción de medidas apropiadas que no menoscaben las operaciones o la capacidad operativa de tales buques, que las operaciones de buque a buque se realicen de forma compatible con lo prescrito en el presente capítulo dentro de lo razonable y factible.

d) Las aguas dentro del área de compatibilidad con las operaciones del Canal de Panamá.

Artículo 3: Se prohibe la transferencia de hidrocarburos con unidades de arqueo bruto inferior a los mencionados en el artículo anterior; así mismo, con o entre artefactos navales.

Capítulo II

Definiciones

Artículo 4. Definiciones. Para efectos de aplicación del presente Reglamento, los términos usados se definen así:

a. **Abarloar:** maniobra de situar un buque al costado de otro buque para transferir carga, quedando en contacto por el costado y amarrados entre sí. Se han de poner defensas a lo largo del costado de abarloamiento. Si hay varios buques, uno al lado de otro, se dice amarrado en primera andana, segunda andana, etc.
b. **AMP:** Autoridad Marítima de Panamá.

c. **Área de transferencia**: área determinada por la Autoridad Marítima de Panamá para llevar a cabo operaciones STS, ubicadas en zonas marítimas seguras.

d. **Armador:** Incluye al armador, encargado u operario que posea el control diario comercial y/o operativo del buque.

e. **Buque de descarga:** buque desde el cual se realizará la transferencia de carga o buque que entrega la carga.

f. **Buque de maniobras:** buque que se acerca al buque de rumbo constante para realizar las operaciones de amarre.

g. **Buque de rumbo constante:** buque que mantiene el curso y la velocidad, para así permitir el acercamiento y amarre del buque de maniobras.

h. **Buque receptor:** buque al cual se le transferirá la carga desde el buque de descarga. También se lo denomina buque alijador.

i. **DGPIMA:** Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

j. **DGGM:** Dirección General de la Gente de Mar.

k. **DPCC:** Departamento de Prevención y Control de la Contaminación.

l. **Dueño de la Carga de Hidrocarburo**: Persona jurídica propietaria de la carga de hidrocarburo transportada a bordo de los buques tanqueros.

m. **Encargado del control general de asesoramiento (POAC, por sus siglas en inglés):** Persona idónea designada por el Proveedor de Servicios STS para el control general de operaciones STS. Puede ser uno de los Superintendentes STS.

n. **Hidrocarburo**: Se entiende el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fuel oil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos de refinación (distintos de los de tipo petroquímico que están sujetos a las disposiciones del Anexo II del Convenio MARPOL 73/78 y, las sustancias que figuran en la lista del apéndice I del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78.

o. **Convenio MARPOL 73/78**: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, el cual contiene reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales. Actualmente incluye seis anexos técnicos.

p. **Loading Master**: Rol desempeñado por una persona natural que tenga reconocida su calidad como Gente de Mar, idónea, para que bajo su responsabilidad efectúe el control general de las operaciones STS entre las dos naves acoderadas. Es designado por el proveedor de servicios STS.

q. **Oil Major**: Empresa o compañía mayorista de petróleo con perfil de alto nivel de estándar en el negocio de combustible.

r. **Operaciones de transferencia buque a buque (operaciones STS):** Operación mediante la cual se trasfiere carga entre buques abarloados y amarrados entre sí. Esta se puede llevar a cabo costa afuera mientras un buque está anclado o con ambos buques en movimiento. Incluye las maniobras de aproximación, abarloamiento, amarre, conexión de mangueras, procedimientos seguros para la trasferencia de carga, desconexión de mangueras, desamarre y maniobras de partida.

s. **Organizador y Proveedor de Servicios STS**: Persona jurídica con licencia de operación expedida por la DGPIMA como empresa de servicios marítimos, especializada en organizar operaciones STS y de brindar servicios de control para llevar a cabo operaciones STS seguras. El Proveedor de Servicios también puede ofrecer el personal y los equipos necesarios como mangueras, defensas y naves de apoyo de bandera panameña.

t. **OPCC:** Oficial de Prevención y Control de la Contaminación.

u. **OSRO**: Operador de respuesta a derrames de petróleo (Oil Spill Response Operator)

v. **SOPEP**: Plan de Emergencia por Contaminación por Hidrocarburo Abordo.

w. **Superintendente STS *(Mooring Master)*:** Rol desempeñado por una persona natural que tenga reconocida su calidad como Gente de Mar, idónea, para asesorar a los capitanes en el proceso de amarre y desamarre de los buques. Es designada por el

Proveedor de Servicios STS, y puede coordinar y supervisar la operación STS en su totalidad.

TÍTULO II

Capítulo I

De las Normas Generales de Seguridad y Protección del Medio Ambiente

Artículo 5: El buque involucrado en una operación STS deberá cumplir con la Regla 41 del Convenio MARPOL - Normas generales de seguridad y protección del medio ambiente, que indica lo siguiente:

1. Todo petrolero que intervenga en **operaciones de buque a buque** llevará a bordo un plan en el que se estipule cómo realizar dichas operaciones (plan de operaciones de buque a buque), a más tardar en la fecha del primer reconocimiento anual, intermedio o de renovación del buque que se realice el 1 de enero de 2011 o posteriormente. El plan de operaciones de buque a buque de cada petrolero deberá ser aprobado por la Administración y estará redactado en el idioma de trabajo del buque.
2. El plan de **operaciones de buque a buque** se elaborará teniendo en cuenta la información que figura en las directrices de mejores prácticas para las operaciones de buque a buque indicadas por la Organización. El plan de operaciones de buque a buque podrá incorporarse en el sistema de gestión de la seguridad existente, prescrito en el capítulo IX del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, si dicha prescripción es aplicable al petrolero en cuestión.
3. Todo petrolero regido por el presente capítulo y que realice operaciones de buque a buque cumplirá lo dispuesto en su plan de operaciones de buque a buque.
4. La persona que ejerza el control consultivo general de las **operaciones de buque a buque** estará cualificada para desempeñar todas las funciones pertinentes, teniendo en cuenta las cualificaciones que figuran en las directrices de mejores prácticas para las operaciones de buque a buque indicadas por la Organización.

   Lo anterior con base a el **"Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte1 – Prevención" enmendado, de la OMI, publicación "Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum, Chemicals and Liquefied GAS" emitido por International Chamber of Shipping (ICS) y Oil Company International Marine Forum (OCIMF)**.
5. Los registros de las **operaciones de buque a buque** se mantendrán a bordo durante tres años y estarán disponibles para su inspección por las Partes en el presente **Convenio**.

Capítulo II

De la Notificación, Luces y Marcas

Artículo 6. El buque involucrado en una operación STS deberá cumplir con la Regla 42 del Convenio MARPOL, relacionada con la notificación, que indica lo siguiente:

1. Todo petrolero regido por el presente capítulo que tenga previsto realizar operaciones de buque a buque dentro del mar territorial o la zona económica exclusiva de una Parte en el presente Convenio, notificará a esa Parte, con una antelación de 48 horas como mínimo, las operaciones de buque a buque previstas. En el caso excepcional que no se encuentre disponible toda la información especificada en el párrafo 2, con al menos 48 horas de antelación, el petrolero que descargue los hidrocarburos notificará a la Parte en el presente Convenio, con no menos de 48 horas de antelación, que se va a realizar una operación de buque a buque y que la información especificada en el párrafo 2 se comunicará a la Parte lo antes posible.
2. La notificación especificada en el párrafo 1 de la presente regla contendrá, al menos, la información siguiente:

   2.1 Nombre, pabellón, distintivo de llamada, número IMO y hora estimada de llegada de los petroleros que intervengan en las operaciones de buque a buque;

2.2 Fecha, hora y situación geográfica del inicio de las operaciones de buque a buque previstas;
2.3 Modo en que se llevarán a cabo las operaciones de buque a buque: al ancla o en marcha;
2.4 Tipo de hidrocarburos y su cantidad;
2.5 Duración prevista de las operaciones de buque a buque;
2.6 Identificación del proveedor del servicio de operaciones de buque a buque o de la persona que ejerza el control consultivo general y datos de contacto, y
2.7 Confirmación de que el petrolero tiene a bordo un plan de operaciones de buque a buque que cumple las prescripciones de la Regla 41.

3. Si la hora estimada de llegada de un petrolero al punto o zona de las operaciones de buque a buque varía en más de seis horas, el capitán, propietario o agente de dicho petrolero transmitirá una hora estimada de llegada revisada a la Parte en el presente Convenio especificada en el párrafo 1 de la presente regla.

Artículo 7. Los buques involucrados en una operación STS son considerados por la Regla 3 párrafo (g) del Convenio sobre el Reglamento internacional para Prevenir los Abordajes (Reglamento COLREG), como buques con capacidad de maniobra restringida, por lo cual deberán exhibir las correspondientes luces y marcas de acuerdo al mismo. La posición y características técnicas de estas luces y marcas cumplirán con lo establecido en el **Anexo I** del mencionado reglamento.

Capítulo III

Registro de las Empresas Proveedoras de Servicios de apoyo como Proveedor o Suministro de Equipos de Transferencias para Operaciones de Trasbordo Buque a Buque.

Artículo 8. La empresa interesada en ser Proveedora de Servicios de apoyo como proveedor o suministro de equipos de operaciones STS, deberá solicitar la licencia de operación ante la DGPIMA, presentando una solicitud donde exprese formalmente esa intención, adjuntando los siguientes documentos:

8.1. Copia certificada de la patente de navegación;
8.2. Certificado de aptitud de la embarcación de soporte donde aparezca el tipo de servicio.
8.3 Copia certificada del aviso de operaciones;
8.4. Identificación de representantes legales de la empresa, y su respectiva información de contacto;
8.5. Certificación internacional aceptada por un Oil Major, en su versión más actualizada, cuyo alcance de certificación es la "prestación de servicios de transferencia STS", de las partes involucradas y que se encuentren a cargo de la operación de transferencia.
8.6. Prueba de experiencia en la realización de operaciones STS, en cualquier parte del mundo. Visita técnica.
8.7 Cumplir con toda la documentación según el formulario F-16 referente a los requisitos para otorgamiento de licencia de operación para brindar el servicio de proveedor o suministro de equipos de transferencias para operaciones de trasbordo buque a buque (ship to ship transfer).
8.8. La empresa solicitante deberá cumplir con lo establecido con el Reglamento de Licencias de Operación, en el cual se establecen los requisitos para las licencias de operación para los servicios marítimos auxiliares.

Artículo 9. Una vez completados los requisitos listados en el artículo que precede, se programará la inspección por parte de los departamentos técnicos de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá, en las instalaciones de la empresa solicitante.

La empresa solicitante deberá pagar los gastos correspondientes a las certificaciones y demás relacionados, conforme a la tarifa vigente establecida por la Autoridad Marítima de Panamá.

Efectuadas las inspecciones técnicas a la empresa y evaluada satisfactoriamente la documentación requerida, se emitirán los informes, los cuales serán remitidos al Departamento de Concesiones de la DGPIMA, para que la empresa continúe con los trámites y requisitos para la emisión de la licencia de operación que lo autoriza a brindar el servicio marítimo auxiliar de Proveedor o Suministro de Equipos de Trasferencias para Operaciones de Trasbordo Buque a Buque (ship to ship transfer).

Después de emitida la licencia de operación de proveedor o suministro de equipos de transferencias para operaciones de trasbordo buque a buque (SHIP TO SHIP TRANSFER) STS, por parte del Departamento de Concesiones de la DGPIMA si hay alguna modificación en la información, la empresa deberá notificar a dicho departamento para la actualización de los datos.

Las empresas que poseen una licencia de operación para brindar el servicio marítimo auxiliar de Proveedor o Suministro de Equipos de Trasferencia para Operaciones de Trasbordo Buque a Buque (Ship to Ship Transfer), antes de la entrada en vigencia de este reglamento y, no cumplan con lo regulado, tendrán un plazo de trescientos sesenta y cinco (365) días calendarios después de la publicación de este Reglamento en la Gaceta Oficial, para realizar las adecuaciones y cumplir con este.

Capítulo IV

Requisitos Generales para el Funcionamiento de las Operaciones STS y Responsabilidades

Artículo 10. Todas las partes que estén involucradas en una operación STS son responsables por la seguridad de la misma, a fin de no afectar la vida y salud de las tripulaciones, el hábitat marino y en su conjunto, las naves y equipos.

Artículo 11. Responsabilidades. Cada uno de los actores que participan en estas operaciones tendrá las siguientes responsabilidades:

1. **Dueño de la Carga:** Es el responsable de la selección del Organizador y Proveedor de Servicios STS, los cuales le deben garantizar una operación segura, confiable y eficiente. Es importante que el dueño de la carga evalúe la calidad de los servicios y equipos que va a contratar.

2. **Organizador y Proveedor de Servicios STS:** Es el responsable de:
   - 2.1. Verificar que la selección de los buques que se utilizarán en la operación de STS cumplan con las normas marítimas nacionales e internacionales y los estándares de la industria marítima, comprobando que sean aptos para la operación a desarrollar, con características y equipos compatibles entre sí.
   - 2.2. Revisar que las naves que intervengan en la operación lleven a bordo un "Plan de Operaciones de Buque a Buque" aprobado por la bandera de registro y, que mantengan vigente un sistema de gestión de seguridad conforme las prescripciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS).
   - 2.3. Corroborar que las naves que intervengan en la operación, incluso todas aquellas que sirvan de apoyo, cuenten con un SOPEP aprobado por una organización reconocida por la AMP e incorporado a su sistema de gestión de seguridad, conforme a las prescripciones del Código IGS.
   - 2.4. Efectuar una evaluación de los riesgos asociados a la operación STS, acorde con la probabilidad y consecuencias, identificando los medios por los cuales podrá evitar y/o mitigar el peligro y establecer los procedimientos para enfrentar los eventos imprevistos, debidamente validados conforme a estándares de la industria petrolera y marítima. Dicha evaluación será presentada al DPCC, de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá.
   - 2.5. Contar con embarcaciones de soporte adecuadas para el transporte del equipo y personal, equipo de transferencia con la experiencia y la calidad de servicio debido para

asesorar la operación y, preparar, coordinar y disponer de un plan de operación y de emergencia, conforme a la regulación internacional para el tipo de carga y de atención de siniestros correspondiente a la evaluación de riesgos realizada.

2.6. Las empresas Organizadoras y Proveedoras de Servicios STS que requieran la habilitación para realizar operaciones STS, deberán estar debidamente constituidas en la República de Panamá y contar con domicilio social en el territorio nacional, así como el de su representante legal.

2.7. El personal y el equipo que intervengan en las operaciones STS, deberán concurrir al área de operaciones desde puertos nacionales, en buques debidamente habilitados para tal actividad.

2.8. Deberán ser objeto de evaluación de sus servicios, por parte de sus clientes, cada vez que efectúen el asesoramiento o presten algún tipo de servicio relacionado con operaciones STS, a fin de establecer su historial de desempeño. Copias de estas evaluaciones deberán estar disponibles para el conocimiento del DPCC de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá

2.9 El operador STS nominado por el fletador y/o armador, deberá estar debidamente aprobado por la Autoridad Marítima de Panamá.

2.10 Los operadores STS podrán ser auditados cada dos años, en base al análisis de control de riesgos, en el cual se podrá aceptar la inspección que determina la idoneidad técnica de la embarcación propuesta para ser contratada directamente por una empresa y/o cualquier otro tercero involucrado con la empresa en cuestión para el transporte y/o comercialización de crudo, hidrocarburos y productos transportados a granel, con el fin de estar en línea con los criterios de seguridad marítima y con la política de esa empresa en particular y debidamente corroborado como parte del análisis

3 **Capitán:** Los Capitanes de los buques involucrados en una operación STS son la máxima autoridad a bordo de sus respectivas embarcaciones; son responsables de velar por la seguridad de las personas, la nave, la carga y el equipamiento; así como velar por que los estándares de seguridad no se vean afectados. Cada Capitán deberá asegurarse de que se sigan los procedimientos estipulados en esta resolución, además de cumplir con los procedimientos recomendados por las guías técnicas correspondientes para cada tipo de carga.

4 **Encargado del Control General de Asesoramiento** *(Person in Overall Advisory Control, POAC por sus siglas en inglés)*. Este rol debe ser designado por la empresa proveedora de servicios STS contratada por el Organizador para tal fin, siendo desempeñado por uno de los Capitanes de Amarre (*Mooring Master*) o Superintendente STS que participe en la operación. Como encargado del control general de asesoramiento de la operación STS, constituye la persona fundamental para el desarrollo seguro, confiable y exitoso de la misma. Su rol principal es el de supervisar totalmente la operación sin alterar las responsabilidades o requerimientos del Capitán de cada nave.

5. **Mooring Master o Superintendente STS:** Se debe designar y suministrar por parte de la empresa proveedora de servicios STS por lo menos un Mooring Master o Superintendente STS por cada tanquero que participa en la operación para asistir al respectivo Capitán de nave en el proceso de amarre y desamarre de la misma, como para coordinar y supervisar la operación STS en cada nave o en su totalidad cuando sea designado para desempeñarse como encargado del control general de asesoramiento (POAC).

La persona que ejerza la función de Mooring Master o Superintendente STS debe:

5.1. Contar con un título de navegación vigente, en el nivel de gestión como capitán o primer oficial de cubierta con experiencia en maniobras, cumpliendo con los requerimientos del Convenio Internacional de Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, enmendado (Convenio STCW/78,

enmendado). En el título de navegación debe constar la idoneidad para desempeñarse a bordo de buques tanque-petroleros.

5.2. Experiencia mínima de 5 años como Oficial de Cubierta desempeñándose a bordo de buques similares a los que participarán en la operación de cargue y/o descargue buque a buque.

5.3. Haber realizado mínimo 25 operaciones de transferencia entre buques similares, desempeñándose como Mooring Master o Superintendente STS bajo supervisión, además de la experiencia anteriormente detallada.

5.4. Haber participado y estar certificado en programas de entrenamiento para el desempeño como Mooring Master o Superintendente STS.

El Mooring Master o Superintendente STS debe considerar en el desempeño de la operación STS, entre otros, los siguientes puntos:

1. Verificar que el Organizador haya obtenido aprobación de la DGPIMA para la ejecución de la operación STS.
2. Evaluar los factores climáticos, en particular el mar, la corriente, los vientos, las mareas, el oleaje, etc., así como los pronósticos de las condiciones climáticas presentes y futuras.
3. Asegurar que el área de operaciones tenga la profundidad suficiente para las maniobras requeridas durante la aproximación para el abarloamiento, amarre, desamarre y zarpe.
4. Asegurar que exista suficiente espacio marítimo que permita la normal navegación mientras se realiza la operación de transferencia de carga, esto cuando la operación se realiza en la zona económica exclusiva (PANPAC) Panamá Pacífico *off shore*.
5. Identificar la existencia de tuberías submarinas, tendidos de cable, arrecifes artificiales o sitios de interés histórico, que puedan ser afectados por las operaciones de STS.
6. Evaluar la densidad del tráfico marítimo y los peligros que representan para la operación.
7. Conocer las características y compatibilidades de los buques involucrados en la operación.

6. La persona que ejerza la función de encargado de las operaciones STS (Loading Master) debe:

6.1. Poseer un título de navegación vigente, en el nivel de gestión de Primer Oficial, cumpliendo con los requerimientos del Convenio STCW /78, enmendado. Para operaciones con hidrocarburos, en el título de navegación debe constar la idoneidad para desempeñarse a bordo de buques tanque-petroleros.

6.2 Tener experiencia mínima de 10 años como Oficial de Cubierta, desempeñándose a bordo de buques similares a los que participarán en la operación de cargue y/o descargue buque a buque.

6.3. Haber participado en programas de entrenamiento para el desempeño como Loading Master.

6.4. Haber realizado mínimo 10 operaciones de transferencia de carga líquida (hidrocarburos) entre buques similares, desempeñándose bajo supervisión, además de la experiencia anteriormente detallada.

El Loading Master STS debe considerar en el desempeño de la operación STS, entre otros, los siguientes puntos:

1. Responder por el control general de la transferencia de carga, a fin de evitar situaciones de emergencia que conduzcan a la contaminación marina y que la operación se cumpla de acuerdo con el plan de carga proyectado, en cuanto a procedimientos de seguridad, secuencias de operación, rata de transferencia y cantidades establecidas.

2. Tener especial atención, control y vigilancia al inicio y término de la transferencia, dada la sensibilidad a las contrapresiones, gases explosivos y alineación de ductos y tanques conforme a las características de cada nave.
3. Dejar constancia en los libros de control de carga y/o descarga respectiva de todas las instrucciones y eventos ocurridos durante el cargue y/o descargue, indicando cantidades y ratas entrega o recepción como corresponda.

   La función de Loading Master STS se hará a demanda del buque receptor y conforme al Plan de Carga previamente planeado y convenido por escrito entre ambos buques.

7. **Empresas OSRO**. Durante cada operación STS se deberá contar con el respaldo de un proveedor OSRO, empresa dedicada a la lucha contra la contaminación, para actuar de manera oportuna en caso de derrame y/o incidente de contaminación, que cuente con representación en la República de Panamá, y con licencia de operación expedida por la Autoridad Marítima de Panamá. El equipamiento y los medios con que debe contar la empresa OSRO, por lo menos deben ser suficientes para atender siniestros de derrames de hidrocarburo del nivel 2 en el área de operaciones. Se exceptúan de esto las operaciones que involucren combustibles livianos como la gasolina, diésel, combustible de avión, por su rápida dispersión y las operaciones con gases. Esto aplicará de igual forma a las operaciones de STS que se realicen en la Zona Económica Exclusiva.

8. **Armadores**. Los Armadores de las naves que participen de cualquier forma en operaciones STS que produjeren cualquier tipo de contaminación al medio marino, serán responsables de todos los gastos en que se incurra para la descontaminación. Así mismo, es responsabilidad de los armadores:
   8.1. Asegurar que los buques y sus equipos se encuentren en óptimo estado de conservación y operatividad.
   8.2. Verificar que sus buques cuenten con manuales y planes de operaciones STS, SOPEP, cuenten con un sistema de gestión de seguridad aprobados por una Organización Reconocida por la AMP, o por la bandera de registro del buque.
   8.3. Asegurar que sus tripulaciones se encuentren familiarizadas y entrenadas de manera permanente, con el tipo de operación que desarrollan y con la ejecución de los planes de emergencia establecidos.
   8.4 Los armadores serán solidariamente responsables cuando el derrame ocurra producto de las malas condiciones de las mangueras.

9. **Tripulación:** Durante las operaciones STS, todos los tripulantes de los buques que están en la interfaz tienen la obligación de encontrarse a bordo, sin perjuicio de cumplir con los periodos de descanso establecidos por la legislación nacional aplicable. Se deberá llevar un registro de las horas de descanso y de trabajo.

   Deben haber desarrollado adicionalmente los cursos modelo OMI de familiarización en operaciones con buques tanque y curso avanzado de lucha contra incendios.

10. **Agente naviero:** Debe cumplir todas las obligaciones definidas en el reglamento de operaciones portuarias y directrices de la DGPIMA. Todo buque de navegación internacional independiente de su registro, que participe en una operación STS, deberá ser representado por un agente naviero debidamente habilitado para esto por una licencia de operaciones de la DGPIMA.

TÍTULO III
Capítulo I
De los Requisitos de las Operaciones de Transferencia STS

Artículo 12. Las empresas que cuenten con la debida Licencia de Operación para la operación STS deben cumplir con los siguientes requisitos:

REGLAMENTO QUE REGULA LAS OPERACIONES STS

1. La empresa prestadora del servicio debe poseer Licencia de Operación otorgada por la DGPIMA de la AMP;
2. Contar con embarcaciones de soporte del aligeramiento aptas para el transporte de equipo y personal capacitado.
3. Los buques involucrados en la recepción o transferencia de carga, deben contar con Planes de Operación STS que cumplan con los requisitos del Capítulo 8 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, enmendado por la Resolución MEPC.186 (59) de la OMI, y debidamente aprobados por la administración del país de abanderamiento del respectivo buque;
3. Cumplir con los procedimientos descritos en la Guía de Transferencia STS para petróleo, productos químicos y gases licuados (Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum, Chemicals and Liquefied Gas) de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping - ICS) y el Foro Marítimo Internacional de Oil Companies (*Oil Companies International Marine Forum* - OCIMF), 1a edición, 2013, y sus modificaciones;
4. Cumplir con los procedimientos descritos en la Guía Internacional de Seguridad para Petroleros y Terminales (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals – ISGOTT) emitida por ICS y OCIMF, quinta edición o cualquier versión posterior reciente; incluyendo las transferencias de gases;
5. Los buques que participarán en las operaciones STS deberán utilizar las defensas que provea la empresa que cuente con la debida Licencia de Operación. Las defensas deberán estar certificadas bajo la norma ISO 17537, o en su versión más actualizada, y estar registrada en el DPCC de la DGPIMA,
6. Las mangueras o conductos flexibles que son utilizados para el trasbordo de buque a buque, deberán cumplir con lo dispuesto en la norma EN1765, "Conjuntos de mangueras a base de elastómeros y sus accesorios de unión para servicios de carga y descarga de productos petrolíferos", como también en la norma BS1435 "Mangueras de caucho para servicios de succión y descarga de aceite", y las directrices de su manipulación inspección y prueba del Foro Marítimo internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF) ; las certificaciones deben estar acreditadas por el fabricante; y podrán subcontratar ingenieros autorizados por los fabricantes.
7. Los conductos flexibles o mangueras deberán llevar las siguientes marcas indelebles y duraderas:
   7.1. Nombre o la marca del fabricante.
   7.2. Identificación de la especificación normalizada para la fabricación.
   7.3. La presión de prueba en fábrica (igual a la presión de trabajo nominal, la presión máxima de trabajo y la presión máxima de trabajo admisible).
   7.4. El mes, año de fabricación y número de serie del fabricante.
   7.5. Indicación de que el conducto flexible es eléctricamente continuo o discontinuo, semicontinuo o antiestático.
8. La Certificación del mantenimiento y pruebas deberá:
   8.1. Para las mangueras, la certificación no deberá ser mayor a 12 meses consecutivos (conforme STS por ICS/OCIMF), debe haber sido realizada por una empresa competente (la certificación e inspección debe ser realizada por una compañía autorizada, cumpliendo con lo establecido en el numeral 6 de este artículo y debe estar a bordo y a disposición del POAC y haberse entregado al DPCC de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá.
   8.2. Para las defensas, no deberá ser mayor a 24 meses consecutivos, debe haber sido realizada por una empresa competente (la certificación e inspección debe ser realizada por una compañía autorizada, cumpliendo con lo establecido en el numeral 6 de este capítulo) y debe estar a bordo y a disposición del POAC y haberse entregado al DPCC de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá.
9. Antes de iniciar una operación de trasbordo se deberá efectuar una inspección visual de cada uno de los conductos flexibles, antes de su conexión al colector del buque para asegurar que no esté dañado y no se produzca ningún derrame de hidrocarburos. Las conexiones de los conductos que se usen deberán estar bien hechas, al igual que los acoplamientos de

desembrague rápido, deben estar en perfectas condiciones y debidamente ajustados. Antes de comenzar las operaciones de trasbordo de hidrocarburos, se deberá comprobar la integridad de los conductos flexibles, en las interfaces del colector y, en cualquier unida (reborde circular) intermedia.

Los siguientes aspectos deberán ser tomados en cuenta:

- Las características de los colectores (manifolds).
- La debida compatibilidad de los colectores (manifolds), flexibles y flanges.
- Que se respeten los límites de altura mínima y máxima del colector (manifolds), sobre la línea de agua durante la transferencia, considerando la diferencia de francobordo.
- Que las grúas que participen en la operación se encuentren operativas y con sus mantenimientos acorde a sus fabricantes y al día, con sus respectivas certificaciones de capacidad y rango.
- Que las estructuras de apoyo de los flexibles (tanker rail) al costado de las naves (protección para mantener el radio de curvatura), se encuentren en buen estado, con el objeto de prevenir daños a los mismos.
- Que la nave receptora que se abarloa, lo haga con las defensas instaladas en su costado, de acuerdo al Plan de STS. Para el caso de naves de similares esloras, las defensas pueden ir instaladas en cualquiera de las dos naves para el abarloamiento y desabarloamiento.

10. Para garantizar la protección de las amarras es muy importante que los dos buques que participarán en la operación STS estén equipados con amarras de buena calidad, así como los bolardos y otros equipos de amarre relacionado.

11. En el caso que la operación sea en aguas interiores o zonas portuarias, se deberá cumplir con los siguientes requerimientos como medida preventiva mientras se ejecuten las maniobras:

11.1 Contar con los servicios de una empresa OSRO que tenga como objetivo principal, el apoyo en tareas de seguridad de las operaciones y en la prevención y control de la contaminación, y que esté en condiciones de suministrar el equipo de contención de derrames, en la cantidad necesaria para asegurar la contención de hidrocarburos.

11.2. Sólo las embarcaciones auxiliares del aligeramiento, una embarcación de abastecimiento (supply boat), o una embarcación de relevos que estén equipados con un dispositivo anti-chispas en su chimenea, pueden amarrar al costado de un buque en operaciones de aligeramiento según la Guía "Manual sobre la contaminación ocasionada por hidrocarburos, Parte1 – Prevención" enmendado, de la OMI, publicación "Ship to Ship Transfer Guide, Petroleum, Chemicals and Liquefied GAS" emitido por International Chamber of Shipping (ICS) y Oil Company International Marine Forum (OCIMF).

11.3 Las embarcaciones auxiliares de soporte del aligeramiento del organizador y operador deberán garantizar la buena comunicación con los buques que realizan operaciones STS, mantenerse cerca de manera visual y radar en especial en operación STS en curso (Underway) y cualquier otra recomendación según las guías.

Capítulo II
De las Comunicaciones

Artículo 13. Para realizar las operaciones STS de graneles líquidos o hidrocarburos con seguridad, es necesario disponer de comunicaciones confiables.

Las comunicaciones entre naves se deben efectuar en un idioma común, previamente acordado y conocido por el personal que participa directamente en las operaciones STS, a fin de evitar malentendidos e interpretaciones incorrectas de órdenes, basadas en el Código Internacional de Señales.

Mientras dure la operación STS, los oficiales de ambas naves estarán provistos de medios de comunicación adecuados y operativos, como equipos transceptores portátiles.

Todos los equipos de radio VHF y UHF, generalmente utilizados durante las operaciones de amarre y carga, deben ser intrinsecamente seguros (intrinsically safe manufacture).

En caso de presentarse una falla o interrupción de importancia en las comunicaciones, el buque afectado deberá dar la señal sonora de alarma para suspender la operación STS, la que podrá reanudarse una vez restablecida la comunicación.

TÍTULO IV
Capítulo I

Procedimiento para realizar la Operación de Transferencia Buque a Buque (STS)

Artículo 14. Dentro del proceso administrativo para realizar la operación STS, el solicitante deberá cumplir con los siguientes pasos:

1. La Agencia Naviera de la embarcación notificará a la DGPIMA, con 48 horas de antelación, la operación STS.
   La notificación deberá contener la siguiente información:
   a) Nombre, bandera, distintivo de llamada, número IMO de los buques que participarán en la operación de STS.
   b) Hora estimada de llegada de los buques que intervendrán en la operación de STS
   c) Fecha, hora y situación geográfica donde se realizará la operación STS prevista.
   d) Modo en que se llevarán a cabo las operaciones STS: navegando, o a la gira.
   e) Tipo de hidrocarburos a transferir y su cantidad.
   f) Duración prevista de las Operaciones STS.
   g) Identificación del Proveedor de Servicios de STS y sus datos de contacto, nombre del Mooring Master y Loading Master.
   h) Identificación del POAC y sus datos de contacto.
   i) Nombre de la OSRO.
   j) Nombre de la compañía de remolcadores.
   k) Compañía de practicaje y nombre del piloto asignado.
2. Presentar el formulario de notificación, adjuntando el listado de los materiales disponibles para combatir derrames, indicando además, la cantidad de cada uno y el lugar donde se encuentran, con el objetivo de asegurar la disponibilidad del material a utilizar inmediatamente, ante la activación del plan de contingencia.
3. Las naves involucradas en operaciones STS, deberán contar con un seguro u otra garantía financiera vigente, expedida por un banco o por el fondo internacional de indemnizaciones.
4. El propietario de la carga será responsable de asegurar que las naves participantes en la operación STS cuenten con el seguro descrito en el punto anterior.
5. Las partes interesadas (Propietario de la carga, agencia naviera, Proveedor de Servicios de STS, Capitanes de las naves, Personas Responsables y POAC, son directamente responsables de planificar y ejecutar la operación de STS), se asegurarán de que las naves participantes la operación de STS, sean compatibles tanto en su equipamiento como en su diseño, y que se cumplan los contenidos de sus respectivos Planes de Operaciones de STS, las recomendaciones para las maniobras de abarloamiento, amarre, conexiones, desconexiones, desamarre y desabarloamiento, y que las comunicaciones sean efectivas y seguras.

Artículo 15. No se autorizará la transferencia de la carga o la operación de STS, mientras no se haya entregado a la DGPIMA, los formularios de notificación, con la documentación requerida en versión original.

Artículo 16. Las operaciones STS serán autorizadas por la DGPIMA, cuando las naves que participen cumplan con los requerimientos operacionales, técnicos y administrativos dispuestos en el presente reglamento.

Artículo 17. La Autoridad Marítima de Panamá verificará en cualquier momento la ejecución de las operaciones STS a bordo, a fin de monitorear el cumplimiento de las disposiciones del presente reglamento.

Artículo 18. La DGPIMA designará a dos (2) Oficiales del DPCC (uno por cada buque involucrado en la operación STS), denominados Oficiales de STS, quienes estarán presente durante todo el desarrollo de la **operación de STS**.

Artículo 19. Los Oficiales de STS tendrán las siguientes funciones y limitaciones en el ejercicio de su asignación y durante el desarrollo de la operación de STS:

1. Revisar la documentación inicial según formato de STS.
2. Recibir conforme los ítems de la lista de verificación.
3. Monitorear el inicio y final del bombeo o trasvasije.
4. Informar cualquier novedad en la descarga de combustible.
5. Podrá interrumpir una faena, si estima que las condiciones meteorológicas y/o elementos ocupados para brindar seguridad ante un derrame no son óptimas.

Artículo 20. El Oficial de STS debe tener el siguiente perfil y contar con la formación siguiente:

1. Licenciatura, Ingeniería, carreras o técnicos afines al sector marítimo.
2. Conocimiento náutico.
3. Curso de Familiarización de Buques Tanque.
4. Manejo de Cargas Peligrosas.
5. Inglés Intermedio.
6. Certificado Médico de Buena Salud, expedido por la Caja de Seguro Social o el Ministerio de Salud.
7. Certificado de Natación.
8. Curso de Abordaje Seguro.
9. Cursos o Seminarios de Primeros Auxilios.
10. Curso de Prevención y Lucha Contra incendios.
11. Curso de Técnicas de Supervivencia.
12. Curso de Seguridad Personal y Responsabilidades Sociales.

Capítulo II
De la Supervisión de las Operaciones

Artículo 21. Toda operación buque a buque de carga y/o descarga que se realice, deberá ser supervisada por los inspectores del DPCC de la DGPIMA de la Autoridad Marítima de Panamá, quienes verificarán que la operación se desarrolle de manera segura para las personas a bordo y para la preservación del ambiente, con las previsiones de lucha contra la contaminación de acuerdo a lo establecido al presente reglamento, a las condiciones de operación presentadas ante la Autoridad Marítima de Panamá por el organizador de la operación STS, y a los respectivos Planes de Operación STS mencionados en el capítulo primero de este título.

Cuando la DGPIMA lo estime conveniente, dicha supervisión se realizará a través de plataformas electrónicas y su documentación será recibida en el DPCC, vía correo electrónico.

Artículo 22. Cuando un Organizador y Proveedor de Servicio STS, esté interesado en desarrollar una operación STS en una zona distinta a las consideradas en este reglamento, deberá realizar la solicitud a la DGPIMA, indicando el área de interés y presentando los siguientes estudios:

1. Estudio de batimetría.
2. Estudios de comportamiento de vientos y corrientes a lo largo del año.
3. Simulación de derrame donde se evalúe el desplazamiento de una mancha de combustible en función de los estudios de viento y corriente. Nota se debe simular con productos livianos y pesados.
4. Corroborar que el área no afecte el tráfico de entrada y salida de un puerto o de un esquema de separación de tráfico.

Cumplidos los requisitos del área propuesta, la DGPIMA emitirá su anuencia de designación de nuevo polígono para realizar la operación STS, el cual será incluido en las cartas náuticas.

TÍTULO V
Capítulo I
Áreas designadas para Operación de STS

Artículo 23. Las áreas designadas para la **operación de STS**, que se conforman de los puntos de STS en el anciaje de Balboa son los siguientes, teniendo como referencia la Carta Náutica 1401.

PUNTO	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
A	08° 49.9 N	079° 32.9 W
B	08° 49.9 N	079° 31.3 W
C	08° 48.9 N	079° 31.3 W
D	08° 00' 30"	079° 32.9 W

De acuerdo al tráfico imperante en la Bahía de Panamá, podrán variar los puntos de STS a solicitud de los organizadores, lo cual será oportunamente informado a las partes involucradas y a la DGPIMA.

a. En la Zona Económica Exclusiva (ZEE) respetando los límites marítimos, delimitados por las siguientes coordenadas:

Punto	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
A	7° 12.6' N	077° 53.3' W
B	6° 44' N	078° 18' W
C	6° 28' N	078° 47' W
D	6° 16' N	079° 03' W
E	6° 00' N	079° 14' W
F	5° 00' N	079° 52' W

b. En el sector Caribe en la Laguna de Chiriquí, con referencia a la Carta Náutica "55 Panamá – North Coast Laguna de Chiriquí", en las posiciones:

Punto	LATITUD (N)	LONGITUD (W)
A	9° 02.298' N	081° 59.752' W
B	9° 03.033' N	082° 11.422' W

Capítulo II
De las Condiciones Meteorológicas

Artículo 24. Toda operación STS estará basada en información meteorológica confiable y vigente

Si la transferencia de carga involucra un buque anclado, se debe tener en cuenta el efecto combinado de las condiciones del clima y la marea sobre los movimientos de guiñada del buque anclado y la presión final sobre la cadena del ancla.

Artículo 25 La autorización para la maniobra de STS y el trasbordo de carga, estará sujeta a las condiciones meteorológicas. En consecuencia, no se autorizará o se ordenará la suspensión de operaciones en los siguientes casos:

1. Si existe un aviso meteorológico de mal tiempo o las condiciones climáticas presentes en las áreas designadas para operación de STS, no son favorables.
2. No se podrán ejecutar maniobras y aquellas en desarrollo quedarán inmediatamente suspendidas, cuando se establezca la condición de tiempo variable o mal tiempo, o en aquellas situaciones en que la Autoridad Marítima Panamá, estime la existencia de elementos que afecten la seguridad de la operación STS, lo cual será publicado mediante una circular local.
3. Cuando se presenta una tormenta eléctrica, o es inminente su llegada al área de transferencia, la operación debe suspenderse y se asegurarán los respiraderos, los sistemas de carga y los sistemas integrales de gases (IGS) hasta tanto se establezcan las condiciones seguras para continuar con la operación.

Artículo 26. Un buque tanque no intentará amarrarse al costado de otro buque, cuando se den cualquiera de las siguientes condiciones para la operación:

a. La velocidad del viento es de 56 Km/hr (30 nudos); o
b. La altura de la ola es de 3 metros (10 pies) o más.

Todas las maniobras y faenas se deberán realizar con buena condición de mar y buena visibilidad.

Artículo 27. Las operaciones de trasiego cesarán y las mangueras de carga serán drenadas cuando:

a. La velocidad del viento sobrepasa los 82 Km/h, (44 nudos); o
b. La altura de las olas excede 5 metros (16 pies).

Durante la operación STS se tendrá en cuenta la diferencia del francobordo entre los dos buques. Por tal razón, las operaciones se realizarán entre lastre, para reducir al mínimo las diferencias de francobordos y evitar asientos apopantes excesivos.

Se deberá evitar la inclinación por parte de los buques (escora), salvo que el buque que descarga lo requiera para facilitar el drenaje. También se deberá prestar especial atención a las amarras y defensas, para evitar que estén sometidas a rozamiento, movimientos indebidos y esfuerzos innecesarios cuando se reduzcan las diferencias de francobordo.

Artículo 28. Toda nave que vaya a realizar una operación STS dentro de las aguas interiores de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR), deberá ser fondeada o abarloada con un práctico o dos, según el criterio del Capitán. Para los efectos, la agencia naviera del buque efectuará las coordinaciones necesarias, tomando en cuenta lo siguiente:

1. La nave receptora deberá embarcar los prácticos, según lo requerido por la reglamentación vigente, en el punto de embarque definido por el práctico.
2. Los prácticos deberán estar habilitados según las directrices de la DGGM y formar parte de una empresa de practicaje con licencia de operación vigente, para realizar este servicio marítimo auxiliar en el área asignada para la operación de STS.

Capítulo III
Acciones ante incidentes de Contaminación

Artículo 29. Es responsabilidad de los Capitanes de las naves

1. Mantener a disposición su respectivo SOPEP, a fin de accionarlo oportunamente, ante un incidente por derrame de hidrocarburos.
2. Si se produce un derrame, se detendrá la operación de STS y se aplicarán las medidas inmediatas contempladas en el SOPEP, para esta eventualidad.

Artículo 30. Ante un posible derrame o en el evento de declararse un derrame, es responsabilidad del OSRO:

1. Activar en forma inmediata su respectivo Plan de Contingencia para el Control de Derrame de Hidrocarburos, luego de producirse un derrame.
2. Al producirse un derrame, informará de manera inmediata de este suceso, al DPCC de la DGPIMA.

TÍTULO VI
Capítulo I
De las Sanciones

Artículo 31. El incumplimiento de lo estipulado en el presente Reglamento, será considerado como violación a las normas de la Autoridad Marítima de Panamá, dando lugar a la aplicación de las sanciones correspondientes.

Artículo 32. El buque que contamine el medio marino en una operación STS con productos de hidrocarburos u otras sustancias contaminantes, será sancionado en base a la Ley No. 21 de 9 de julio de 1980.

Artículo 33. La empresa que brinde servicios de apoyo para las operaciones STS y no posea licencia de operación para brindar dichos servicios, será sancionada de acuerdo al Reglamento vigente de licencias de operación para brindar servicios marítimos auxiliares.

Artículo 34. Los que estén involucrados en operaciones STS, e incurran en faltas al presente reglamento, quedarán sujetos a las sanciones y/o multas cuyas cuantías y tipificación serán establecidas y detalladas mediante reglamentación emitida por la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá.

Artículo 35. Los vacíos existentes en el presente Reglamento serán llenados con la normativa internacional o en su defecto, los estándares internacionales aplicables a esta clase de actividades.

PANAMÁ
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SUS ORIGINALES
PANAMÁ, 5 de septiembre de 2022.
Secretaría General

Panama Maritime Authority
General Directorate of Ports and Maritime Auxiliary Industries
Maritime Pollution Prevention and Control Department

STS information request
(Solicitud de información STS)

In order to comply with the international regulation, all notifications for Ship to Ship Transfer (STS) shall include the following information according to the MARPOL Convention/Amendments/Annex I/Reg. 42/ Resolution J.D.No.038-2022
(A fin de cumplir con la normativa internacional, las notificaciones para transferencias de buque a buque deben incluir la siguiente información, de conformidad con lo establecido en el Convenio MARPOL/Enmiendas/Anexo I/Regla 42/Resolución J.D. No.038-2022

Please fill out the following information:
(Por favor completar la siguiente información):

Name *(Nombre)*	
IMO Number *(Número IMO)*	
Flag *(Bandera)*	
Call Sign *(Distintivo de llamada)*	
ETA of the oil tankers involved in the STS operations *(TEA de los buques petroleros involucrados en las operaciones STS)*	
Oil type and quantity *(Tipo de hidrocarburo y cantidad)*	
Date/time and geographical location at the commencement of the planned STS operations *(Fecha / hora y ubicación geográfica al iniciar las operaciones programadas de STS)*	
Whether STS operations are to be conducted (At anchor or underway) *(Si las operaciones se han de realizar (en anclaje o navegando))*	
Identification of STS operations service provider *(Identificación del Proveedor de Servicios de STS)*	
Person in overall control of STS operations (POAC, Loading Master or Mooring Master) and contact information *(Persona con control total de la operación STS (POAC, Loading Master o Mooring Master) e información de contacto)*	
Oil Spill Response Operator (OSRO) *(Operador de Respuesta de Derrame de Hidrocarburo (OSRO))*	
Planned duration of the STS operations *(Duración programada de las operaciones STS)*	
Confirmation that the oil tanker has on board an STS operations Plan meeting the requirements of regulation 41. *(Confirmación de que el buque tanquero tiene el Plan de operaciones STS, y que cumple con los requisitos de la regla 41)*	
Name of towing company *(Nombre de la compañía de remolcadores)*	
Pilotage company and name of assigned pilot *(Compañía de practicaje y nombre del piloto asignado)*	

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS E INDUSTRIAS MARÍTIMAS AUXILIARES

CIRCULAR
DGPIMA/DCYCP/004-2014

Para: **TODAS LAS AGENCIAS NAVIERAS**

De: **ING. ROGELIO BARSALLO**
Director General

Asunto: **ACTUALIZACIÓN DE LA CIRCULAR DGPIMA 005-10-2010**

Fecha: **26 DE MAYO DE 2014**

Por este medio tenemos a bien hacerles referencia a la Circular No. 005-10-2010 **(Doc. Adjunto)** y a la vez comunicarles sobre el contenido de la Regla 42 del Anexo I del Convenio MARPOL, la cual establece la información mínima que debe contener la Notificación de las Operaciones de Buque a Buque que vayan a ser realizadas dentro de nuestro mar territorial o zona económica exclusiva:

1. Nombre, pabellón, distintivo de llamada, número IMO y hora estimada de llegada de los petroleros que intervengan en las operaciones de buque a buque;
2. Fecha, hora y situación geográfica del inicio de operaciones de buque a buque previstas;
3. Modo en que se llevarán a cabo las operaciones de buque a buque: al ancla o en marcha;
4. Tipo de hidrocarburos y su cantidad;
5. Duración prevista de las operaciones de buque a buque;
6. Identificación del proveedor del servicio de operaciones de buque a buque o de la persona que ejerza el control consultivo general y datos de contacto; y
7. Confirmación de que el petrolero tiene a bordo un plan de operaciones de buque a buque que cumple con las prescripciones de la regla 41 del Anexo I del Convenio MARPOL.

Es importante mencionar que la información a la que hacemos referencia en el párrafo anterior, debe ser remitida a la Autoridad Marítima de Panamá con no menos de 48 horas de antelación.

Si la hora estimada de llegada de un petrolero al punto o zona de las operaciones de buque a buque varía en más de seis horas, el capitán, propietario o agente de dicho petrolero deberá transmitir una nueva hora estimada de llegada, tan pronto tenga conocimiento de la misma.

Sin otro particular,

MEK / EA / MP / ao

Diablo Heights. Edificio 5534, Apartado Postal 0843-00533 Balboa, Ancón. Tel: (507) 501-5221/4207/5043. Fax: (507) 501-5213
www.amp.gob.pa Email: controlycumplimientomarpol@amp.gob.pa

Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

8NOV'10 11:56AM D.Y.C.C.P.

DGPIMA-CIRCULAR No. 005-10-2010

PARA: **CAMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ y AGENCIAS NAVIERAS**

DE: **LIC. MARY EUGENIA KAA**
Directora General Encargada

ASUNTO: OPERACIÓN DE TRASBORDO EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ.

REFERENCIAS: Circular DGPIMA-PCCPMA-0907-2006 de 4 de agosto de 2006, Acuerdo C.E. No. 45 del 3 de junio de 1980, Acuerdo No. 64-83 de 12 de enero de 1983, Acuerdo C.E. No. 2 del 29 de abril de 1991 y Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, modificado por la Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008.

FECHA: 29 de octubre de 2010.

El propósito de esta Circular es comunicar a la Cámara Marítima de Panamá y a las Agencias Navieras, que deben informar a la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá de las operaciones de trasbordo y/o transferencia de carga de buque a buque (Operaciones STS), a fin de coordinar que dichas operaciones sean supervisadas por los Oficiales del Departamento de Prevención y Control de la Contaminación de Puertos (DPYCCP), los cuales tienen la responsabilidad de generar un reporte de estas operaciones a nuestra Dirección y a la Dirección de Finanzas de esta Institución para los cobros de las tasas respectivas.

La información de estas operaciones debe remitirse a la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, con 48 horas de anticipación a la fecha estimada para realizarse, al fax 501-5457, y a los correos electrónicos: contaminacion@amp.gob.pa y dpuertos@amp.gob.pa. La información preliminar debe contener lo siguiente:

Nombre de las Naves
Número IMO
Número de Patente
Letras de Llamada
Nombre de la Agencia Naviera
Nombre del Puerto de arribo
Lugar donde se realizará la operación
Tipo de carga y/o descarga
Volumen aproximado a cargar y/o descargar.

Atentamente,

EA/LE/AACR/np

Diablo Heights, Edificio 5534, Apartado Postal 0843-0533 Balboa, Ancón · Tels (507) 501-5139 / 501- 5212/5188
Fax 501-5043 - E-mail: controlycumplimientopuertos@amp.gob.pa