

Máster en Derecho y Negocio Marítimo

Título: “La Evolución de la Marina Mercante Panameña y desafíos de la
Autoridad Marítima de Panamá.

Gabriel Alejandro De León Gómez

Fecha de inicio del máster: 16 de octubre de 2023

Fecha de entrega: 18 de diciembre de 2024



Índice:

Reseña Histórica

Introducción

1. Capítulo 1. Generalidades de la Marina Mercante panameña.	8
1.2 Evolución histórica de la Marina Mercante panameña.	9
1.3 Estado del Arte.	10
1.4 Naves al Servicio Nacional e Internacional.....	11
1.5 Asignación de datos de abanderamiento.....	12
1.6 Seguridad Marítima dentro de la Marina Mercante panameña.....	13
1.7 Estructura Consular de la Marina Mercante panameña.	14
2. Capítulo 2. La Marina Mercante Panameña: Como funciona, Regulaciones vigentes y Últimas novedades.	
2.1 ¿Como funciona La Marina Mercante panameña?.....	17
2.2 ¿Cuáles son las Regulaciones Vigentes que velan por el funcionamiento y cumplimiento de la Marina Mercante panameña?.....	21
2.3 Tipos de Abanderamiento de Naves y sus Requisitos dentro de la Marina Mercante panameña.....	30
2.4 Administración General de los Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.....	33
2.5 Últimas Novedades de la Marina Mercante Panameña.....	55
3. Capítulo 3. La Marina Mercante al Nivel Internacional.	
3.1 Mercado Mundial de Abanderamientos.....	61

3.2 Ventajas relevantes de los Registros de Naves en Panamá.....	64
3.3 Registro de Abanderamiento de Liberia.....	68
3.4 Registro de Abanderamiento de Islas Marshall.....	72
3.5 Comparación entre Panamá, Liberia e Islas Marshall.....	73
3.5 Registros de Conveniencia Europeos.....	76
4. Capítulo 4. Futuro de La Marina Mercante al Nivel Internacional.	
Evolución de la tecnología y Port State Control.....	82
4.1 ¿Cómo aumentar el número de naves registradas al año para Panamá?.....	84
4.2 Retomar el liderato histórico de Panamá en abanderamiento al nivel mundial.	86
Conclusiones	89
Anexos	90

Reseña Histórica

La evolución histórica de la normativa de la marina mercante panameña ha sido un proceso dinámico que refleja tanto el desarrollo del país como su papel en el comercio marítimo internacional. A continuación, te presento un resumen de los hitos más importantes en esta evolución:

1. **Inicios (1903-1920):** Tras la separación de Panamá de Colombia en 1903, se estableció un marco legal inicial para la navegación y el comercio marítimo. La Ley 1 de 1904 fue una de las primeras normativas que reguló la marina mercante, permitiendo el registro de buques bajo la bandera panameña. Esto en su momento fue un hecho histórico, ya que Panamá daba sus primeros pasos en el comercio marítimo algo nuevo para nosotros como país independiente.

2. **Consolidación (1920-1950):** Durante este período, Panamá comenzó a consolidar su posición como un centro de registro de buques. En 1925, se promulgó la Ley 57, que introdujo incentivos fiscales y administrativos para atraer a armadores extranjeros a registrar sus buques en Panamá. Esto marcó el inicio de un crecimiento significativo en la flota mercante panameña. Estos incentivos llamaron la atención de armadores de todas partes del mundo como los griegos, daneses, ingleses entre otros dejando ver el gran potencial y aprovechamiento que significaba tener su buque con bandera panameña.

3. **Expansión y modernización (1950-1980):** La marina mercante panameña continuó expandiéndose, y en 1970 se creó la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), que asumió la responsabilidad de regular y supervisar todas las actividades marítimas en el país. Durante este tiempo, se implementaron normativas más estrictas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Algo que era una novedad para la época era el uso de diferentes artefactos de señalización en los buques para evitar accidentes, materiales de seguridad para la tripulación a bordo y así como mecanismos de protección del medio ambiente relacionados con los desechos creados por los buques.

4. **Globalización y estándares internacionales (1980-2000):** Con la creciente globalización del comercio, Panamá adoptó normativas que cumplieran con los estándares internacionales. La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

estándares internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). Esto incluyó la implementación de regulaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y derechos laborales. La Autoridad Marítima Internacional (OMI) decidió optar por medidas mucho más estrictas en cuanto a los temas anteriormente comentados debido a accidentes ya provocados por las zonas de guerras en el estrecho de Yemen, así como de contaminación masiva debido a un accidente. En temas de derechos laborales Panamá ha sido una de las más afectadas y señaladas por ser considerada una regulación pro-armador, lo cual en mi opinión no estoy del todo de acuerdo la regulación panameña siempre ha velado por los intereses de tanto el dueño del buque, así como su tripulación y con el pasar de los años la normativa ha sido más estricta lo que favorece a que se vea a Panamá como un estado serio y cooperativo en esta reglamentación.

5. Reformas y sostenibilidad (2000-presente): En los últimos años, la normativa de la marina mercante panameña ha seguido evolucionando para adaptarse a los desafíos contemporáneos, como el cambio climático y la sostenibilidad. Se han introducido leyes que promueven prácticas más ecológicas y se han fortalecido los mecanismos de control y supervisión para garantizar el cumplimiento de las normativas internacionales. Es inevitable pensar que el comercio más global y más internacional del mundo no se actualice o modernice, los puntos focales han cambiado a través de los años anteriormente era crear barcos cada vez más grandes para poder transportar más de un lugar a otro y en la actualidad se está enfocando mucho en cómo poder realizar embarcaciones más modernas que sea capaces de necesitar menos personas en el mar para su correcto funcionamiento y así mismo el ser cada día que pasa menos dañina con el medio ambiente ya que para haya es donde quiere ir la industria más verde y renovable.

En resumen, la evolución de la normativa de la marina mercante panameña ha sido un proceso continuo que ha buscado adaptarse a las necesidades del comercio global, es la herramienta que utilizamos todos para subsistir desde la

comida que encontramos en los supermercados, hasta la ropa que llevamos incluso hasta los coches que llevamos en el día a día. En una industria de primer nivel y Panamá es líder en la misma lo cual me lleva a preguntarme ¿cómo podemos mejorar? Y como podemos llevar a Panamá al siguiente nivel en todo este recorrido así siguiendo ser la potencia marítima que siempre hemos sido.

Introducción

La marina mercante panameña es un pilar fundamental en el comercio marítimo internacional, destacándose por su importancia estratégica y su contribución a la economía global. Panamá, gracias a su ubicación geográfica privilegiada y al Canal de Panamá, se ha convertido en un centro logístico clave que facilita el tránsito de mercancías entre los océanos Atlántico y Pacífico. La flota mercante panameña, una de las más grandes del mundo, está registrada bajo la bandera panameña, lo que permite a los armadores beneficiarse de un marco regulatorio favorable y de costos operativos competitivos. Además, la marina mercante panameña no solo impulsa el comercio, sino que también genera empleo y promueve el desarrollo sostenible en el país. En este contexto, la marina mercante se presenta como un elemento vital para el crecimiento económico y la integración de Panamá en el comercio global. Panamá tiene una cantidad de ventajas a su favor dentro del comercio marítimo internacional no solo por su canal o posición geográfica además de esas cosas la formación excepcional que posee el marino panameño tanto en las áreas operacionales como administrativas del servicio. El algo que sin duda viene de la mano con el país de donde somos, llevamos dentro de nosotros este tipo de comercio y creo firmemente que la marina mercante panameña ha sido participe número 1 del éxito de Panamá en este éxito de nuestro país en el comercio mundial. Las nuevas regulaciones que esta tomando la Marina Mercante panameña esta ayudando a la facilitación de registros par parte de armadores extranjeros y son un incentivo para que traigan sus buques a nuestros servicios, me refiero a registros completamente on-line, con disponibilidad las 24 horas del día los 7 días de la semana a solicitud de cualquier inquietud y una manera rápida de poder realizarla lo cual no toma mas de 1 día esto acompañado de la eficiencia de las autoridades panameñas en el ámbito marítimo son una excelente combinación para la obtención de clientes a lo largo del mundo y sin duda algo que nos separa de la competencia de otros estados que prestan estos servicios. El alcance y potencial que tienen Panamá es incalculable ya que contamos con todos los

recursos necesarios para lograr seguir siendo uno de los estados pilares en el negocio marítimo mundial y en los servicios marítimos.

CAPÍTULO I

Generalidades de la Marina Mercante panameña.

1.1 Evolución histórica de la normativa.

La Marina Mercante panameña ha tenido una evolución en su normativa en todos estos años, desde que se estableció que cualquier nave que decidiera formar parte de la flota naval panameña deberá enarbolar la bandera de Panamá y se encuentra sometida a la ley panameña hasta nueva normativa como puede ser medidas en cual puede ser prevención de accidentes, en reducción de emisiones y entre otras. La normativa de la Marina Mercante panameña siempre se ha mantenido desde sus inicios a disposición de cualquier armador dispuesto a cumplir con los requisitos solicitados, pero sin ninguna especie de discriminación en cuestiones de nacionalidad o domicilio ya sea persona natural o jurídica. Esto obviamente apegado a la actualidad como puede ser en estos momentos y barco o armador rusos en el cual se pueden tomar medidas debido a la situación actual de ese país y como el mercado mundial refleja su rechazo de el mismo. Esto da entrada a que la Marina Mercante panameña siempre se encuentra a la vanguardia refiriéndome a lo antes mencionado impulsando dentro de su flota las nuevas tecnologías como lo es la propulsión eólica y el esfuerzo por sacar a Panamá de listas grises atacando el tema de la pesca ilegal directamente. Esto ayuda a la normativa de la Marina Mercante a siempre verse como referencia al nivel mundial promoviendo estas iniciativas, así como brindando su apoyo a la comunidad marítima mundial siempre brindando regulaciones con fundamento y claridad.

1.2 Estado del Arte

La actualidad de la Marina Mercante panameña tiene un futuro a vistas bastante prometedor en el sentido como mencionado anteriormente se la normativa se encuentra en constante cambio y evolución lo que permite a los

estados promover estas actualizaciones en su jurisdicción y atraer en este caso a que mas armadores se interesen por estar inscritos en la flota naval panameña. En parte esto viene de la mano de que la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) es sin duda junto con la comisión del Canal de Panamá de las instituciones publicas mas modernas y sin duda las que siempre están en busca de mejorar en este sector ya que dentro de las mismas, así como en el país se conoce la importancia de no quedarse atrás en relación con nuevas tecnología y reglamentación marítima. Por parte de la reglamentación de las ultimas actualizaciones que son de gran interés en el reciente acuerdo entre la Autoridad Marítima de Panamá Y la Autoridad Portuaria de Las Palmas esto para compartir experiencias acumuladas en sus respetivos campos y promover programas de intercambio de conocimiento beneficiando de primera mano a sus colaboradores y flota internacional. Dentro de estas áreas de cooperación se encuentra planificación que faciliten la transición energética sostenible tema que es tan tocado en toda la industria, así como el almacenamiento de energía, la energía circular, descarbonización y digitalización en las zonas portuarias. Este desarrollo es de suma importancia dentro de la normativa en la Marina Mercante panameña ya que existen elementos estos avances que permitirán tener una estructura de nuestra ley temas ya que se están hablando y están siendo tema de discusión en la mesa del comercio marítimo mundial. Por el otro lado también se debe contemplar el mutuo apoyo dentro de este desarrollo no solamente por parte de los estados si no de igual manera en el ámbito privado y de empresas que están siendo innovadoras en el comercio marítimo internacional como puede ser la incorporación del buque denominado “Green Winds” el cual es esta equipado con propulsión eólica las cuales ayudan a la disminución de combustible así como la emisión de gases de efecto invernadero entre un 7% y un 16% de acuerdo a una ruta especifica y en otras condiciones. Esto consolida a la flota panameña como referente mundial en el transporte marítimo ecológico y que la misma va alineada a la normativa de la Organización Marítima Internacional (OMI) y nos diferencia de otras banderas. Además la Organización Marítima Internacional (OMI) le aplico a mas de 5,000 buques de la flota panameña de los cuales todos obtuvieron clasificaciones A y B lo que demuestra los compromisos reales con los altos estándares de La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

sostenibilidad por parte de la organización y así llegar a los objetivos propuestos por la misma al año 2050, esto sin duda refleja el compromiso de la Marina Mercante panameña con relación a la protección del medio ambiente y la adopción de prácticas en el ámbito marítimo de manera mas responsable.

1.3 Naves al servicio Nacional e Internacional

En el registro de la Marina Mercante panameña existen apartados en donde se registran naves ya sea para trafico dentro de aguas territoriales panameñas, así como para funcionamiento en el extranjero y en su caso bajo la bandera de Panamá siendo este el caso mas común. Como se puede llegar a tener una nave al servicio dentro de las aguas territoriales de Panamá, lo principal es presentar una solicitud de registro a la Dirección de Marina Mercante ya sea por el propietario de la nave o alguien en su representación esto sin la necesidad de un abogado lo cual es un facilitador para armadores que talvez no dispongan de una flota excesivamente grande o dedicados a temas como la pesca dependiendo de la actividad el mismo deberá pagar por realizar este servicio en aguas territoriales panameñas. Cualquier modificación, renovación o cambio de actividad siempre deberá ser reportado por la Dirección de Marina Mercante panameña, por lo que también este sujeto a esta entidad aspectos como renovación de flota por la edad o establecer un régimen especial de navegación ya que trata de transitar por aguas territoriales de Panamá. Expongamos un caso, digamos que usted desea inscribir su nave o flota para realizar actividades dentro de las aguas territoriales panameñas, ¿Cuáles serian los requisitos por parte de la Dirección de Marina Mercante panameña?, vendrían siendo los siguientes: diligencia de arqueo y avalúo de la nave o flota, evidencia prima facie de la propiedad de la nave o adquisición de dicha nave, copia auténtica del año de construcción de la nave en conjunto con la solicitud de registro ante la Dirección de la Marina Mercante junto con la solicitud de abanderamiento con un periodo no máximo a treinta días, comprobante de un pago de impuestos o exoneración del mismo en caso de que este sea, en caso de que la nave no sea utilizada para actividades comerciales como pueden ser uso deportivo o privado una declaración jurada la cual dará fe a que esta no será utilizada con este fin y cualquier otro documento que solicite la Dirección

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

de Marina Mercante panameña. Una vez admitida y recopilados todos los documentos la Dirección de la Marina Mercante panameña expedirá la patente y licencia de radio correspondientes, así como el registro donde se encontrarán todas las peculiaridades de la nave así la misma ya tendrá el visto bueno para iniciar sus actividades dentro las aguas territoriales panameñas. Por otro lado, en caso de que la nave desee realizar actividades internacionales es otro tipo de procedimiento y el cual me lleva a pensar lo amplio y bien estructurado que se encuentra la Dirección de la Marina Mercante panameña pudiendo llevar este procedimiento para la prestación de servicio en aguas territoriales, así como extranjeras nos demuestra la versatilidad que tenemos como estado líder en servicios marítimos. En primer lugar, veamos la diferencias en cuanto a los requisitos para una nave al servicio internacional, la solicitud ante la Dirección de la Marina Mercante panameña debe ser presentada a través de un abogado idóneo de la Republica de Panamá o si será realizado por el propietario debe estar presente un representante del Consulado del país de origen del propietario, se requiere que la patente de navegación y la licencia de radio sean emitidas por la Dirección de la Marina Mercante panameña, estas condiciones permiten a una nave realizar comercio internacional bajo la bandera panameña.

1.4 Asignación de datos correspondiente al Abanderamiento.

Este punto en particular me parece muy importante debido a lo que representa para la Dirección de la Marina Mercante, ya en cuestión es uno de sus puntos mas fuerte y por lo que mas que se le destaca. Ya que esta asignación de datos se les puede hacer formar parte a naves de nueva construcción lo que representa una gran captación de mercado para seguir haciendo crecer la flota panameña con buques de última generación y con nuevas tecnologías siendo esto fundamental para que la flota se mantenga joven y acondicionadas a toda la nueva normativa internacional a la que esta siendo sometida todo el comercio marítimo al nivel mundial. Entonces ¿Cómo se realiza este proceso para naves de nueva construcción? Se realiza de la siguiente manera, ya que esto se toma como una anticipación a su registro, se les concede una patente de navegación provisional, número de identificación de servicio marítimo móvil, La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

letras de radio, cualquier otro método necesario para lograr su identificación y tramitación de los documentos correspondientes. Este proceso pasara a efecto a partir de la expedición del certificado de registro. La asignación correspondiente de estos datos preliminares será estipulada por la Dirección de la Marina Mercante y dando la ventaja de que los mismos son presentados durante la construcción de esta, financiamiento o sin duda el interés del propietario del buque correspondiente.

1.5 Seguridad Marítima dentro de la Marina Mercante panameña

Sección 1: Disposiciones Generales

El Artículo 114: establece que la Dirección General de Marina Mercante tiene la autoridad para implementar las medidas y controles necesarios para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad marítima. Esto se aplica a las naves de registro panameño en cualquier parte del mundo y a naves de otras nacionalidades en aguas jurisdiccionales de Panamá. Es obligatorio proporcionar información que asegure el cumplimiento de la normativa marítima y de los convenios internacionales ratificados por Panamá.

Además, se requiere que todas las naves dedicadas al transporte comercial de pasajeros, que transporten más de doce personas, cuenten con una póliza de seguro contra accidentes. Esta póliza debe cubrir la pérdida de vidas humanas, bienes y el riesgo de contaminación del medio ambiente marino. La Dirección General de Marina Mercante determinará los requisitos mínimos de cobertura y la presentación de esta póliza al momento del registro de la nave. También podrá exigir una cobertura financiera similar para otros tipos de buques que operen en aguas panameñas o en el exterior.

El Artículo 115: indica que, ante indicios de incumplimiento grave de las normas de seguridad, la Dirección General podrá imponer restricciones, condicionar la navegación o detener las naves hasta que se demuestre que las deficiencias han sido corregidas. No se podrá apelar esta medida.

El Artículo 116: menciona que, si una nave registrada no puede demostrar su cumplimiento con la normativa aplicable, la Dirección General podrá asignarle

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

un número de patente y emitir un registro, sin expedir una patente de navegación, hasta que cumpla con los requisitos necesarios.

Sección 2: Inspecciones de Seguridad

El Artículo 117: establece que, salvo excepciones, todas las naves inscritas en la Marina Mercante estarán sujetas a una inspección anual de seguridad para verificar el cumplimiento de las normas vigentes. También podrán ser objeto de inspecciones ordinarias, extraordinarias o Re-inspecciones según lo considere la Dirección General.

El Artículo 118: otorga a la Dirección General la responsabilidad de inspeccionar naves de cualquier nacionalidad en aguas panameñas, pudiendo ordenar su detención por incumplimiento de normas de seguridad y protección marítima.

El Artículo 119: permite a la Dirección General contratar inspectores navales.

Estas normas específicas son las que, a mi parecer mejor, reflejan un factor de muchísima importancia dentro del sector marítimo, así como de la Marina Mercante panameña, ya que refleja uno de los principales pilares dentro de la misma con relación a la seguridad dentro del comercio marítimo, así como seguridad para la gente de mar que es la que expone su vida todos los días en su trabajo. Por eso que hay que tener claro que Panamá es un país el cual exige a su flota cumplir con todas las medidas de seguridad tanto para los trabajadores, así como la misma flota, la Dirección General de la Marina Mercante panameña tiene como labor y responsabilidad velar por el cumplimiento de los parámetros anteriormente mencionados y poder dar seguridad a la comunidad marítima internacional de que somos un país comprometido con la seguridad dentro de este comercio y no solo con naves que se encuentren dentro de nuestro territorio físico si no también como quienes forman parte de nuestra flota extranjera. De la mano junto a la seguridad vienen los siniestros y accidentes marítimos en el cual se estipula que una de las principales obligaciones del armador/propietario del cualquier buque dentro de nuestra flota que se encuentre en un siniestro el primer paso sería reportar de manera directa a la Dirección General de la Marina Mercante

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

panameña y el incumplimiento de esta llevaría a sanciones considerables para el armador ya sea económicas o a su persona dependiendo de la gravedad del siniestro en cuestión. Todo este tipo de actos serán realizados a través de la debida investigación ya sea estos hayan sido causado dentro de aguas territoriales panameñas o por un buque con el pabellón de Panamá, así como la Dirección General de la Marina Mercante panameña tiene derecho a exigir a armadores, entidades extenar, auxiliares involucrados directa o indirectamente en el siniestro.

1.6 Estructura Consular de la Marina Mercante panameña.

La Marina Mercante panameña, así como cualquier país que tenga como fuerte la industria marítima, así mismo debe tener una estructura consular consolidada y apta para sacarle el mayor provecho a las ventajas que ofrecemos en este servicio. En sí, la estructura consular de la Marina Mercante de Panamá se organiza para promover y proteger los intereses de la flota mercante panameña y sus tripulaciones. Este sistema incluye embajadas y consulados que ofrecen servicios como la asistencia legal, la gestión de documentos y la representación ante autoridades extranjeras.

Además, la Autoridad Marítima de Panamá supervisa y regula las actividades, asegurando el cumplimiento de normativas internacionales. La estructura está diseñada para facilitar la navegación y el comercio, fortaleciendo así la posición de Panamá como un importante centro marítimo global. Es considerablemente una de las responsabilidades mas importantes dentro de nuestra estructura y por la potencia que representamos en este sector. Por eso considero necesario el ampliarlo dentro de este trabajo para que no quede ninguna interrogante y así también puedan apreciar el como esta compuesto la misma. La estructura consular de la Marina Mercante de Panamá se basa en varios componentes clave:

Autoridad Marítima de Panamá (AMP): Es la entidad principal encargada de la regulación y supervisión de la marina mercante. Se ocupa de la matrícula de buques, la certificación de tripulaciones y la implementación de normas de seguridad. Esta institución es la principal herramienta dentro de todo el

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

organismo del comercio marítimo en Panamá y sin duda es una de la que mejores resultados proporciona y ofrece a la flota panameña internacional y nacional. Sin duda es una de las instituciones públicas más importantes de Panamá y siempre es impresionante presenciar a los profesionales que forman parte de esta, así como siempre se han mantenido a la vanguardia, gracias a los mismos.

Embajadas y Consulados: Panamá tiene una red de embajadas y consulados en diferentes países que apoyan a los buques panameños. Estas representaciones diplomáticas facilitan la asistencia legal, la resolución de conflictos y la protección de los derechos de las tripulaciones. Esto es una característica de suma importancia ya que Panamá puede brindar apoyo en los principales países que desempeñan este tipo de actividad como lo son Grecia, China, Singapur, Noruega, Inglaterra entre otros que esto sin duda es una gran ventaja al momento de que uno de los buques bajo nuestra bandera se encuentre en peligro o exista cualquier situación.

Servicios Consulares: Los consulados ofrecen servicios como la emisión de documentos necesarios (certificados de embarque, visados, etc.), asistencia en casos de emergencia (accidentes, enfermedades) y la gestión de quejas de los tripulantes. La gestión de estos servicios son responsabilidad de la embajada y de los consulados, pero en algo que siempre se nos ha distinguido es la eficiencia y rapidez de como para nuestra flota se esta disponible las 24 horas del día los 7 días de la semana eso también en un factor diferenciador a favor Panamá.

Cooperación Internacional: Panamá colabora con organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), para garantizar el cumplimiento de estándares internacionales y la promoción de prácticas seguras en la navegación. La relación entre la OMI y Panamá tiene mucho mas de historia que la mayoría de los países que forman parte de esta, relación se encuentra vigente desde el año 1917, siempre bajo una posición de liderazgo a lo largo de todos los años. La Autoridad Marítima de Panamá es la encargada del registro de buques y el cumplimiento de toda la normativa

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

actualizada por el pasar de los años por parte de la OMI, siempre ofreciendo un servicio de primer nivel y siendo ejemplo para los otros estados. La Republica de Panamá participa activamente en varios de los grupos de trabajo dentro de esta organización como lo son: La Asamblea, El Consejo, Los Comités y Subcomités en donde por tener la historia que tiene Panamá, así como su aportación a la organización la palabra de los delegados de Panamá tiene bastante peso y es de gran importancia.

Capacitación y Desarrollo: La AMP también se enfoca en la formación de tripulaciones, asegurando que el personal esté debidamente capacitado y cumpla con los requisitos internacionales.

Esta estructura busca asegurar que la marina mercante de Panamá funcione de manera eficiente y que los intereses de sus buques y tripulaciones sean defendidos en el ámbito internacional. Este factor es sumamente determinante ya que la AMP a través de los últimos años ha buscado impulsar de manera progresiva la capacitación de todo el sector marítimo dentro de sus diferentes ramificaciones. Proporcionando intercambios de información y personal con estados se encuentran en el sector como fue en su momento con Gran Canarias y su capacitación para miembros del AMP dedicados a servicio de puertos lo que causa un gran impacto ya que permite a los profesionales panameños llegar a explotar sus capacidades en un nivel mas alto y con esto realizando un mejor servicio.

República de Panamá, A. N. (2008, August 6). Ley no. 57 de 06-08-2008 General de Marina Mercante. https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/wp_repo/blogs.dir/cendoj/MARITIMO/ley_57_de_2008_general_de_marina_mercante.pdf

Marina Mercante, D. G. de. (2008, December 30). Resolución-No.-106-48-DGMM-DE-19-8-2019. ... <https://www.amp.gob.pa/wp-content/uploads/2020/01/Resoluci%C3%B3n-No.-106-48-DGMM-de-19-8-2019.pdf>

CAPITULO II

La Marina Mercante Panameña: Como funciona, Regulaciones vigentes y Últimas novedades.

2.1 ¿Como funciona La Marina Mercante Panameña?

La Marina Mercante Panameña es una de las más importantes del mundo, destacándose por su registro abierto y su papel en el comercio marítimo internacional. A continuación, una explicación acerca de las áreas que abarca, el funcionamiento y el aprovechamiento que debe tener así poder lograr sus objetivos de manera progresiva todos los años y así mantenerse como una referencia y líder en el comercio marítimo internacional:

Registro Abierto: Panamá permite que barcos de diferentes nacionalidades se registren bajo su bandera, lo que significa que armadores extranjeros pueden beneficiarse de las ventajas del registro panameño. Este sistema atrae una gran cantidad de buques de todo el mundo. Esto es un atractivo al nivel mundial como antes mencionado, los armadores de todo el mundo buscan un registro del cual puedan beneficiarse y sacarle el mayor provecho al buque. En la Marina Mercante panameña si el barco desea formar parte del registro y cumple con los requisitos y solicitudes dentro de la Ley de la Marina Mercante en la cual se estipula que cada buque forme parte de la flota panameña esta regida por sus leyes y contaran con patente de navegación, licencia de radio y el pago de unas tasas para poder formar parte de la flota, así como de los beneficios que ofrece la misma.

Costos Bajos: Los costos de registro y mantenimiento son competitivos, lo que hace atractivo el registro en Panamá. Este punto es uno de los que permite a Panamá ser líder en este sector a comparación a los registros de buques en otros países en el Panamá es considerablemente mas beneficioso para el armador y esto no es sinónimo de un mal servicio o ineficiencia por parte de nuestras entidades, si no que se comprende al armador y se busca que Panamá sea la primera opción que se le venga a la mente al momento de realizar el abanderamiento de su buque. Panamá ha logrado mantener un precio competitivo sin descuidar la excelencia que siempre lo ha acompañado

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

sino que además recientemente busca innovar y mantenerse a la vanguardia lo cual en este negocio es invaluable logrando realizar eso y manteniendo los precios a lo largo del proceso es sin duda uno de los principales atractivos para el Armador, en un modelo de negocio donde se mueve tanto dinero y a la vez tan global poder tener un equipo como el que se tiene bajo la bandera panameña es sin duda algo de admirar por parte de la Marina Mercante panameña.

Facilidad Administrativa: El proceso de registro es rápido y eficiente, lo que minimiza el tiempo que un buque pasa fuera de operación esto va de la mano con la eficiencia y confiabilidad de la Marina Mercante panameña como se comprende acerca del negocio se trata de que el buque se encuentre el menor tiempo posible durante este proceso ya que se traduce en gastos para el armador y pérdida de negocios para la rentabilidad del buque. Las exenciones fiscales para los buques registrados en Panamá están exentas de ciertos impuestos, lo que es un incentivo adicional para los armadores esto ocurre porque los mismos traen negocios para el país y de igual manera si son buques que se dedican a transporte de alimentos o elementos de primera necesidad tienen beneficios ya que son esenciales para el ciudadano. Se tiene que destacar que el servicio y la respuesta por parte de las entidades en el caso del registro de buques están disponibles las 24 horas del día los 7 días de la semana y el tiempo estimado que le toma a un buque su registro y hacerse de todo lo que necesita para sus operaciones bajo la bandera panameña toma alrededor de 24 horas lo que es increíblemente rápido y eficiente en comparación a otros registros los cuales terminan siendo más complejos y a la vez costoso siendo esto no rentable para cualquier armador al nivel mundial.

Diversidad de la Flota: La Marina Mercante Panameña incluye una amplia variedad de buques, desde graneleros y petroleros hasta buques de carga y cruceros. Esto refleja la importancia de Panamá en diversas rutas comerciales. Además de que incluye todo tipo de buques, dispone de los recursos necesarios para el funcionamiento de cada uno a lo largo del territorio nacional y capacidad de responder a cualquier necesidad que se pueda generar con el tiempo. La flexibilidad y cobertura geográfica que se logra tener por esta La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

cantidad de buques y los diferentes que son cada uno solo te refleja lo mucho lo rentable que este negocio y hasta donde tiene capacidad de llegar. El tema de los cruceros es algo que se le ha dado más empuje a través de los años por parte de la Marina Mercante panameña, solo porque son cada vez más una opción para viajar o el negocio que crea por tener bandera panameña, sino que a la vez que eso ocurre los mismos traen miles de turistas de todas partes del mundo que llegan a conocer Panamá y esto que sin duda impulsa toda la economía del país de manera exuberante y eso también se convierte en un beneficio brindado tal vez indirectamente por parte de la Marina Mercante panameña. La participación global de Panamá lo convierte en uno de los principales registros de buques del mundo y de los más atractivos para armadores con flotas grandes o nuevas construcciones de todo tipo de buques, con una significativa participación en el tráfico marítimo global. Esto se traduce en una gran cantidad de empleo y actividad económica en el país. Por eso es de suma importancia reconocer y buscar que Panamá mejore cada día para poder así seguir siendo referencia al nivel mundial y que además sea un país que la gente escuche y lo primero que piense es en negocio marítimo.

Generación de Empleo: La Marina Mercante contribuye significativamente al empleo en Panamá, no solo en la industria marítima, sino también en sectores relacionados, como la logística y el turismo. Estas ramificaciones son significadas de comercio e inversión dentro de la economía de un país como Panamá, un país de servicios y demuestra que el aporte de la Marina Mercante panameña es un impulsador directo a la inyección de capital dentro del país. Por parte del comercio marítimo se han derivado servicios auxiliares, mantenimiento para buques y provisión de suministros para la flota esto ayuda a el desarrollo de estos servicios por parte de empresas nacionales, así como empresas extranjeras que desean participar de los mismos, pero base en el país y con panameños dentro de las mismas. Apoya a la capacitación de mano de obra panameña para que sea sin duda la que realice estas actividades y preste estos servicios lo que también significa que se esta desarrollando al trabajador panameño para realizar todo este tipo de actividades comerciales y genera que la población en general se familiarice con el negocio y sea cada

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

vez mas apoyado por el ciudadano promedio del país completo. La creación y el apoyo estatal a la construcción de astilleros para el mantenimiento de buques de igual manera se convierte en una fuente de ingreso y trabajo para las familias panameñas. El astillero de balboa que sin duda es el más avanzado y capacitado tiene mas de 100 años prestando este servicio y es 100% operado por panameños generando más de 4mil plazas de empleo este es un reflejo de la viabilidad y capacitación que reciben los mismos para realizar este tipo de actividades y servicios que prestan por parte de las manos panameñas y se convierte en un atractivo para los armadores al momento de registrar sus buques bajo banderas panameñas. Por último, el turismo sin duda una de las grandes ventajas como antes mencionada es la diversidad de flota que Panamá busca obtener con el pasar del tiempo dando bastante importancia a una industria que cada día crece más como es la de los cruceros los cuales siempre llegan a las aguas territoriales de Panamá, así como realizan pasos por el Canal de Panamá todo esto se traduce en comercio para Panamá y es algo de suma prioridad dentro de la Marina Mercante panameña.

Atractivo para Inversiones: La estabilidad y los beneficios del registro panameño atraen inversiones extranjeras en el sector marítimo y logístico. El que se atraigan tantas áreas de comercio e industria dentro del campo marítimo nos ayuda poder atraer inversión extranjera dispuesta ya sea a trasladar sus operaciones a Panamá o además de eso abrir oficinas dentro del territorio panameño que es algo sin resulta atractivo tanto para el estado como para ese ciudadano que sea formar parte de este negocio tan amplio. Panamá siempre ha sido un foco de inversiones a lo largo de los años, pero sin duda de los últimos 10 años hasta el presente eso se ha multiplicado por mucho ya que existen medidas por parte de la Marina Mercante panameña además de las leyes regulatorias del país que apoyan la inversión extranjera y promueven todo tipo de beneficios como lo puede ser tarjeta de residencia, devolución de impuestos o tasas de impuestos mas bajas dependiendo de la actividad que se va a realizar. Todas estas propuestas junto con un apoyo de manera general por parte de las organizaciones estatales resultan en un apoyo en concreto para impulsar la economía nacional y así ser una potencia a comparación de

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

otros países ya que es mas seguro invertir en Panamá que en la mayoría de los países de la región.

Sostenibilidad: La presión por adoptar prácticas más sostenibles está aumentando. Panamá trabaja en la implementación de regulaciones que promuevan la protección del medio ambiente marítimo. Esto es un punto que se esta imponiendo a lo largo del comercio e industria marítima el que sea lo más sostenible posible, así como la utilización con el tiempo de energías mas renovables como puede ser la eólica o el LNG que sin duda es a donde apunta la industria a largo plazo y el poder ser cada día mas verde. La digitalización y el uso de nuevas tecnologías son fundamentales para poder mejor en eficiencia operativa y seguridad. Estos factores son sumamente determinantes para así ser de igual manera pioneros dentro de lo que vendrá siendo la nueva era del comercio marítimo y el uso de buques. Un factor importante acerca son las emisiones por parte de los barcos al momento de realizar viajes sin duda es uno de los mayores desafíos en Europa se tiene una visión de poder estar en 0 emisiones al momento del 2050, esto llegando de manera progresiva con el tiempo 2030 un 20%, 2040 al menos un 70%, estos números por el momento son algo inimaginable, pero con el apoyo de todos los participantes y estados podría ser una realidad. En Panamá se encuentran iniciativas para poder impulsar estos proyectos como los que los buques mas nuevos y mas avanzados paguen una menos tasa que los buques antiguos ya que estos producen una cantidad menos de emisiones y se utiliza para incentivar a los armadores a llevar sus barcos a la flota panameña.

2.2 ¿Cuáles son las Regulaciones Vigentes que velan por el funcionamiento y cumplimiento de la Marina Mercante panameña?

La Marina Mercante panameña opera bajo un marco regulatorio que incluye diversas leyes, tratados y normativas internacionales de las cuales siempre están siendo actualizadas con relación a como se vaya desarrollando el comercio marítimo internacional y los nuevos descubrimientos que vayan saliendo según el tiempo, algunas de las principales regulaciones vigentes son:

Código General de la Marina Mercante de Panamá: Este es el principal cuerpo legislativo que regula la navegación y las actividades marítimas en el país. Establece disposiciones sobre la propiedad, registro y operación de embarcaciones. Esta es la herramienta principal utilizada por el estado panameño para regular todo lo referente a el comercio marítimo dentro de aguas territoriales, así como de barcos que están sometidos a la bandera panameña. El Código General de la Marina Mercante panameña tiene una vida jurídica de mas de 100 años lo que eso supone que junto a el se hayan realizado cambios, actualizaciones además de adiciones al mismo para que este siempre se mantenga actualizado y a la vanguardia con lo que esta ocurriendo dentro de del comercio marítimo internacional. Es indispensable pensar que Panamá siga teniendo una posición de liderato dentro del comercio marítimo internacional sin una regulación que se encuentre bien estructurada y sirva como guía para cualquier proceso o evento que pueda darse dentro de un periodo de tiempo en la actualidad, así como en el futuro. Los puntos a continuación son esenciales para que todo el sistema logístico y jurídico de la Marina Mercante panameña pueda funcionar como un engranaje en conjunto:

Ámbito de Aplicación: Se aplica a buques de bandera panameña y operaciones en aguas panameñas. Esto en concreto significa que, si el buque con bandera panameña sin importar en que parte del mundo se encuentre esta respaldado por las leyes de Panamá, así mismo como sus trabajadores y armador serán sometidos a las leyes panameñas en todo momento sin excepciones. De igual manera una costumbre dentro de este negocio es que el buque debe portar una bandera de cortesía dependiendo del país a donde este dirigiendo su actividad ya que esto es como un símbolo de que todo lo que vaya a realizar el buque y su estancia dentro de las aguas de ese país son de buena fe por parte del armador y su tripulación.

Normativas: Establece normas sobre la construcción, equipamiento y operación de buques, así como la responsabilidad de los armadores y tripulación. Estas regulaciones van vinculadas a el código general de la Marina Mercante panameña, así como a regulaciones de naturaleza internacional promovidas por la OMI buscando salvaguardar la vida de la gente de mar, así

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

como volver el negocio del comercio marítimo de alguna manera mas sostenible. Bajo la bandera panameña existen cosas que de alguna manera son más permisivas que otras por ejemplo no existen restricciones de nacionalidad como otras banderas si tienen en la que de debe tener un mínimo de personas del país correspondiente para poder que el buque se encuentre de forma operativa bajo esa jurisdicción.

Registro de Buques: Define el proceso de registro y nacionalización de buques, asegurando el cumplimiento de estándares internacionales. El proceso de registrar buques es sin duda por qué Panamá es líder en transporte marítimo y porque ha sido pionero en esta normativa a lo largo de los años y preferida por los armadores de todas partes del mundo. Panamá se ha enfocado en realizar el proceso de registro de buques de una manera rápida eficiente y así mismo respaldada por todas las normativas y entidades internacionales que se desarrollan dentro del transporte marítimo. Esto también siendo respaldado por una normativa sumamente estructurada y de la mano junto con los organismos internacionales como la OMI de las cuales Panamá sin duda es de sus principales líderes.

Responsabilidades: Establece las obligaciones de los operadores, propietarios y tripulantes en la navegación y operaciones marítimas. Estas responsabilidades están estipuladas dentro del código General de la Marina Mercante panameña y junto a las leyes panameñas son la principal fuente jurisdicción para tratar cualquiera de los temas tocados arriba como obligaciones por propietarios, tripulación y operaciones de naturaleza marítima. Además de esto se encuentra en conjunto los procedimientos para resoluciones de conflicto ya sea por contratos de transporte, contratos con la tripulación, obligaciones con las entidades panameñas regulatorias de este comercio y cualquier responsabilidad civil que se derive de esta actividad. Así mismo están incluidas las sanciones por parte de la AMP ya sea por alguna actividad de carácter ilícito, de realizar operativas de mala fe mientras se encuentra regido por la bandera panameña esto puede derivar en la suspensión de la licencia para operar, así como sanciones de carácter económico para el armador y adición a la lista de sancionados por parte de la Autoridad Marítima de Panamá.

AMP lo cual lo coloca a cualquiera que sea el sancionado en una posición poco favorable con nuestra bandera.

Ley 57 de 6 de agosto de 2008: Esta ley crea la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), que es responsable de la regulación y supervisión del sector marítimo. La AMP se encarga de la inscripción de buques, emisión de licencias y cumplimiento de normas internacionales.

Convenios Internacionales: Panamá es signatario de varios tratados y convenios internacionales que regulan la seguridad marítima, el medio ambiente y los derechos laborales, como el Convenio SOLAS (Seguridad de la Vida Humana en el Mar) y el Convenio MARPOL (Prevención de la Contaminación por Buques). Así como ha sido anteriormente mencionado la AMP es la autoridad de regulación marítima mas importante de Panamá la cual es la cara de Panamá junto con el Canal de Panamá frente al mundo marítimo es la autoridad con mas peso sobre la región debido a lo que representa y a donde esta Panamá posicionado dentro del sector marítimo. La autoridad marítima de Panamá también esta regulada por los organismos internacionales debido a esto a través de los años sus condiciones al momento de tomar un barco bajo bandera panameña se han vuelto cada vez más rígidas buscando que Panamá salga de listas negras en donde se le expone bajo unos criterios que no son correctos así como cada día mas traer armadores responsables y con capacidad bajo la flota panameña y proveerles un servicio y respaldo jurídico de manera ideal para que ellos puedan realizar sus actividades sin ningún tipo de problema.

Regulaciones sobre Seguridad y Protección: La AMP implementa regulaciones que garantizan la seguridad de las operaciones marítimas y la protección de las embarcaciones contra actos de interferencia ilícita.

Normativas de Salud y Seguridad: Estas regulaciones buscan proteger la salud de la tripulación y los estándares de seguridad en el trabajo a bordo, en cumplimiento con las directrices de la OIT (Organización Internacional del Trabajo). Estas medidas por parte de la Autoridad marítima de Panamá son sin duda de las mas importantes ya que vela por la seguridad de las personas en

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

la mar y que están siendo expuestas al momento de realizar cualquier labor dentro del buque así mismo como la seguridad dentro de los puertos ya que ahí es uno de los principales momentos en donde ocurren accidentes o surge cualquier problema derivado de una mala praxis o actividad de carácter ilícito. La Autoridad marítima de Panamá tiene como objetivo proponer y coordinar la planificación y ejecución del un tipo de Plan general para poder desarrollar el sistema portuario nacional y así mismo como las industrias auxiliares, estableciendo las normas técnicas para el desarrollo portuario, con políticas que van de la mano con la autoridad marítima de Panamá y en concordancia con la política económica del estado.

Tipos de abanderamiento y requisitos dentro de la Marina Mercante panameña.

Es de importancia reconocer que en Panamá se presentan diferentes tipos de registros de abanderamiento de naves y que cada uno sin duda tiene sus requisitos específicos y son utilizados por los armadores dependiendo de su necesidad en cada respectivo momento. Esto también ayuda a la Autoridad marítima de Panamá a conocer mas en profundo en cual es la destinación principal de sus barcos y las actividades que estos planean realizar a lo largo de el tiempo que se encuentra bajo bandera panameña. Los diferentes tipos de abanderamiento por los cuales puede participar un barco que desee estar bajo regulación de las leyes panameñas son:

Abanderamiento especial por asignación: Esta solicitud de registro se presenta a través de un abogado idóneo y en caso de ser consulado privado de marina mercante, oficina económica y comercial en Panamá o cualquier otro tercero autorizado por la Autoridad Marítima de Panamá, esta en ese caso puede ser presentada por el propietario o representante a través del sistema electrónico PKI. Debe contar con un agente residente otorgado por el propietario del buque y en caso de ser emitido en el extranjero el mismo debe estar debidamente autenticado, una Carta del astillero o Certificado de Construcción dando un respaldo de la construcción de ese buque en que año se dio y bajo qué criterios, así como especificaciones el mismo fue construido.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

La Marina Mercante de Panamá tiene el criterio de solicitar cualquier otro documento que crea conveniente el momento de realizar el registro, así como anteriores dueños, historial de cargas, tiempo en astilleros o cualquiera que crean necesarios. Es considerado un abanderamiento especial por asignación ya que es por un tiempo determinado el cual incluye una patente de navegación, así como una licencia de radio por (3 meses) esto es lo que lo denomina como registro especial de igual manera que esto puede ser para una tarea determinada sea dentro o fuera de aguas panameñas lo que hace que se convierta en un abanderamiento no convencional.

Abanderamiento Regular

El abanderamiento de manera regular presenta características mencionados en el anterior, pero de igual así mismo variantes ya que es un abanderamiento para una función diferente y características diferentes. El abanderamiento regular se presenta a través de una solicitud por medio de un abogado idóneo y en caso de ser consulado privado de marina mercante, oficina económica y comercial en Panamá o cualquier otro tercero autorizado por la Autoridad Marítima de Panamá, está en ese caso puede ser presentada por el propietario o representante a través del sistema electrónico PKI. Al igual que en el abanderamiento especial por asignación hace falta la designación de un agente residente otorgado por el propietario y en caso de ser extranjero debe estar debidamente autenticado, se necesita una evidencia prima facie de la propiedad del buque o la intención de adquirir la nave ya que este proceso es muy común para barcos de nueva construcción y que los armadores desean tenerlos inscritos en una bandera para poder estar operativos al momento de que este se encuentra listo. Adicional a esto cualquier otro documento que la Marina Mercante panameña considere necesario al momento de el registro del buque. Este tipo de abanderamiento es el más común debido a que es muy frecuente por los armadores buscar registros en donde se pueda solicitar la bandera antes de que el buque se encuentre listo para operar y Panamá es de los pocos registros en el mundo que ofrecen este servicio y de igual manera siempre manteniendo la excelencia del registro panameño por su antigüedad y validez jurídica internacional apoyada a través de los años.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

Registro de Naves Extranjeras bajo Fletamento a Casco Desnudo en Panamá o Registro Dual

El registro de naves extranjeras bajo fletamento a casco desnudo es sin duda uno de los más utilizados dentro del negocio marítimo ya que es por el cual las empresas se hacen de barcos y así libran sus actividades comerciales, pero sin la necesidad de realizar el pago que implica hacerse uno para prestar servicios. Este registro tiene como principal objetivo que las naves inscritas dentro del mismo puedan realizarlo, sin la necesidad de renunciar a tal registro extranjero, siempre que la legislación del país cuyo barco pertenece así lo permita. De igual manera esta solicitud debe ser presentada debidamente por medio de un abogado idóneo y en caso de ser consulado privado de marina mercante, oficina económica y comercial en Panamá o cualquier otro tercero autorizado por la Autoridad Marítima de Panamá, está en ese caso puede ser presentada por el propietario o representante a través del sistema electrónico PKI. Adicionalmente junto con esta solicitud deberá venir en conjunto con una copia del contrato de fletamento a casco desnudo, un consentimiento por parte del propietario y de los acreedores hipotecarios, bajo firma debidamente autenticado, un certificado propiedad o gravámenes emitido por el registro de la nave en caso de que esta sea extranjera, un certificado de anuencia del país en el país de registro de la nave concediéndole a la misma la inscripción de esta en el registro especial de fletamento de la marina mercante panameña, el documento original del instrumento de designación por parte del agente residente emitido por el fletador, el cual si es emitido en el extranjero debe estar debidamente autenticado y por último cualquier otro documento solicitado por parte de la marina mercante panameña al momento de su registro.

Registro de Naves de Recreo o Yates de Placer

En Panamá dentro de su normativa, los yates o embarcaciones de recreo una vez ingresan al registro de la Marina Mercante panameña tendrán un registro especial válido por un periodo de dos años, esto convierte a este tipo de registro en un especial o no convencional. Las embarcaciones que deseen formar parte de dicho registro deberán cumplir con los siguientes requisitos por

parte de la marina mercante panameña los cuales son la asignación de un agente residente dentro de república de Panamá sea persona natural o jurídica, certificado de cancelación o renuncia al registro anterior en caso de que provenga de otros y el mismo debidamente autenticado en caso de ser extranjero, un certificado de construcción con las debidas especificaciones en caso de que sea un buque de nueva construcción y el documento debidamente autenticado, un contrato de compraventa autenticado y legalizado, certificado en donde los propietarios indiquen las principales zonas por donde navegará la embarcación con las coordenadas correspondientes, por último pero así más importante una declaración jurada del propietario en donde se estipula tácitamente de que la nave no será utilizada con fines comerciales sino para uso y disfrute del mismo. Es uso de este registro es el principal utilizados por extranjeros que buscan retirarse y vivir en Panamá. Sin duda es una ventaja para quienes poseen estos bienes dentro de Panamá, pero así mismo si se llega a dar que el propietario utiliza la embarcación de recreo dentro de este registro, así como para fines comerciales puede llegar a recibir multas de cantidades substanciales, así como la prohibición de volver a inscribir sus buques dentro de este registro especial, lo cual al final es una solución que afecta más al dueño de la embarcación que a la autoridad. Lo cual resulta que las personas que quieran inscribir su buque como una embarcación lo hagan de manera seria y sin buscar ningún beneficio de más ya que este le puede costar más caro de lo normal.

Registro Especial Lay-up

El registro especial Lay-up es uno de los cuales no muchas personas conocen o sin duda no es utilizado en tantos casos como los antes mencionados. Este registro es establecido dentro de la jurisdicción panameña para naves que deseen registrarse en Panamá y así mismo esta se ha retirado de la explotación, debido al algún motivo en la mayoría de los casos es una crisis financiera por la que puede estar pasando el armador del buque y no pueda seguir haciéndose cargo de este. Este registro especial tendrá una validez de un (1) año, podrá ser prorrogado por un término adicional de (1) año, además dentro de este registro existen unos tipos de beneficios los cuales son los que

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

más llaman la atención de los armadores para tratar de formar parte de este. Los beneficios los cuales tendrán los que formen parte de este registro especial es la exoneración de los siguientes pagos: tasa de abanderamiento, (esto para naves que están ingresando por primera vez en el registro panameño), tasa anual de inspección, tasa única de investigación de accidentes y que la nave no requerirá tener certificados a bordo de esta. Pero bueno cuales son los requisitos para formar parte de este registro especial y poder ser elegible para los beneficios antes mencionados, los requisitos por parte del armador son los siguientes: presentar una solicitud formal para la incorporación del buque a este registro a la Dirección General de la Marina Mercante a través de un abogado idóneo en Panamá y si la misma es a través de un consulado privado de Marina Mercante, Oficina Económica y Comercial de Panamá o cualquier otro ente autorizado para estos fines por la Autoridad Marítima de Panamá en el extranjero, dicha solicitud debe especificar la fecha en que la nave ha sido retirada de la explotación comercial y la ubicación exacta donde la nave se encuentra, un poder otorgado a un abogado idóneo en la República de Panamá, en los casos de que el buque sea proveniente de un registro extranjero, documento que acredite el título de propiedad sobre el buque por parte del armador, el nombre del solicitante en el caso de no formar parte del registro panameño, en casos donde la nave provenga de registros extranjeros, deberá presentar documento que acredite la cancelación de dicho registro para entonces poder incorporarse al de Panamá, una declaración jurada por parte propietario del buque en el cual señale que la nave efectivamente ha sido retirada de la explotación y que la misma no será movida o navegada a ningún lugar mientras la patente especial para el nuevo registro se encuentre en trámite, una declaración de Lay-up, por parte de la organización reconocida en donde señale que la nave ha sido retirada de la explotación o nota por parte de una autoridad portuaria en donde se encuentre la nave, señalando específicamente que la misma ha sido retirada de la explotación comercial por parte del propietario y adicionalmente cualquier otro documento que la Dirección General de la Marina Mercante considere necesario. Ya que con estos beneficios es suficiente para que sea más rentable que cualquier otro en el mundo al momento de sacar el barco de circulación comercial y sin duda La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

este tipo de registro es un atractivo para los armadores a lo largo del mundo ya que no hay muchos países que cuenten con el mismo y además que proporcione los beneficios de este al momento de retirar un barco de circulación comercial. Debido a la existencia de este tipo de registros es que Panamá no solo debería tenerse en cuenta al momento de registrar un barco que está iniciando sus operaciones comerciales o se encuentran en nueva construcción sino de igual manera al momento de que el mismo ya no realice este tipo de actividades el registro y la jurisdicción de Panamá siguen de la mano para proporcionar ayuda a los propietarios de los mismos cuando estos ya deciden dar por finalizada las operaciones del barco en carácter comercial y darle espacio a sus nuevos buques o nuevas construcciones que están en camino.

2.3 Patente de Navegación y Licencia de radio de naves por parte de la Dirección General de la Marina Mercante panameña

La patente de navegación y la licencia de radio son documentos imprescindibles por parte de cualquier armador que desee abanderar su barco bajo la jurisdicción panameña y necesarios por cualquier nave que se encuentre en servicio internacional, así como servicio dentro de aguas territoriales panameñas. La Dirección general de la Marina Mercante panameña es la encargada de que expedir dichos documentos los cuales son necesarios si el buque se encuentra registrado bajo la bandera panameña si este no es el caso o se encuentra en un momento de traspaso de bandera, la patente emitida por el agente residente de la nave en el extranjero deberá estar debidamente autenticada. Por el periodo de tiempo que la nave se encuentre en ese periodo de traspaso o registro la Dirección general de la Marina Mercante expedirá una patente de navegación y licencia de radio válida por un periodo de seis meses (6), de igual manera la Dirección general de la Marina Mercante panameña tendrá el poder de limitar el periodo de validez de las patentes provisionales de navegación y la licencia de radio por periodos inferiores a seis meses (6) atendiendo a circunstancias especiales de tipos de naves o casos en particular, este sin duda es un factor determinante para los armadores al momento de inscribirse dentro del registro panameño ya que

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

durante este periodo su actividad comercial puede verse afectada. Una vez vencido el periodo de seis meses (6), si aun la nave no ha obtenido la patente reglamentaria de navegación o su licencia de radio, la Dirección General de la Marina Mercante panameña puede proceder a la otorgación alguna prórroga hasta seis meses (6) de manera adicional para que la misma aporte los documentos solicitados y obtener su patente de navegación reglamentaria así como su licencia de radio, estas prorrogas están sujetas a que siempre que el incumplimiento de la aportación de dichos documentos sean causas justificadas probadas y no atribuibles al propietario del buque. Así mismo la Dirección de la Marina Mercante panameña podrá revisar periódicamente la situación de naves que hayan mantenido en este periodo de prorrogas de manera prolongada, con el fin de verificar su incumplimiento y sancionar en caso de ser necesario en casos aplicables por la ley. La junta directiva de la Autoridad Marítima de Panamá establecerá los recargos a cobrar por las prórrogas adicionales después de la segunda otorgada. Una vez el buque sea portador de su respectiva patente de navegación y licencia de radio reglamentarias proporcionadas por la Dirección General de la Marina Mercante la misma tendrá una vigencia por un periodo de (5) años, aunque la Dirección de la Marina Mercante panameña podrá proporcionar dichos documentos por un periodo de menor duración atendiendo a circunstancias especiales de tipos de naves, de naves o armadores particulares, así como los intereses que tenga Panamá. El siguiente punto dentro de la patente de navegación y licencia de radio es ¿cuáles son los requisitos necesarios para entonces adquirir estos documentos?, para la obtener la patente de navegación reglamentaria se deberá aportar lo siguiente:

Evidencia del título de propiedad sobre la nave en el registro público de Panamá.

Original de la designación de agente residente, si el cual se emita es extranjero deberá ser debidamente autenticado.

Original o copia autenticada del certificado de cancelación del registro anterior o certificado de construcción y en el caso de nueva construcción un documento que acredite la venta judicial.

Si el mismo se emite en el extranjero deberá estar debidamente autenticado, certificados y documentos de carácter técnico y de seguridad que solicite la Dirección general de la Marina Mercante de antemano correspondientes al tipo de nave, su carga y demás consideraciones que considera pertinentes.

La evidencia de que la nave ha cumplido de manera satisfactoria con los requisitos de inspección solicitados por la Dirección general de la Marina Mercante panameña, comprobante de los pagos de derechos aplicables y además cualquier otro requisito que la Dirección general de la Marina Mercante solicite, cabe mencionar que las naves que vayan a prestar servicio interior no requerirán presentar el instrumento de designación del agente residente al que hace referencia a la solicitud de abanderamiento haya sido presentada directamente por el propietario. Estos son los requisitos estipulados por la Dirección general de la Marina Mercante para la patente de navegación, pero existe otro elemento indispensable ya mencionado como los es la licencia para radio de manera reglamentaria y los requisitos para la obtención de dicha licencia son:

1. Estar paz y salvo con todos los documentos técnicos vigentes,
2. Formulario de solicitud de la licencia de radio debidamente completado,
3. Comprobante de pago de los derechos aplicables y cualquier otro documento que la Dirección general de la Marina Mercante considere necesario.

Una vez aportados dichos documentos se obtendrá la licencia de radio, un factor determinante para renovar la patente de navegación, así como la licencia para radio es que el buque se debe mantener paz y salvo con sus obligaciones con Panamá además mantener sus documentos técnicos vigentes. Además, es importante que se tome en cuenta por parte del propietario que cualquier cambio que implique alguna información de la patente de navegación o la licencia de radio que no reflejen las particularidades de la nave, el propietario

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

tendrá como responsabilidad la solicitud de nuevas patentes de navegación y licencia de radio en donde se vean reflejadas la situación actual de la nave y cualquier cambio que se haya provocado dentro de la misma. Esto de igual manera funciona de manera reglamentaria y así evitar que los buques anden con patentes de navegación, así como licencias de radio expiradas o con datos del buque no actualizados.

2.4 Administración General de los Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.

La Administración General de los Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares es un elemento fundamental dentro del funcionamiento de la Autoridad Marítima de Panamá sin duda son parte ciertamente importantísima del engranaje dentro el comercio marítimo panameño, su principal objetivo es proponer y coordinar la planificación y ejecución del Plan General para el desarrollo del sistema portuario nacional y además de las industrias marítimas auxiliares, además estableciendo las normas técnicas para el desarrollo portuario, conforme con las políticas planteadas por el administrador y que por supuesto va de la mano con la política económica general del estado va ligado a políticas internacionales que decida adoptar la administración en materias de seguridad portuaria, prevención de accidentes, cumplimiento por parte de los clientes, capacitación de los funcionarios en si todo lo que se deba al funcionamiento del puerto y entidades auxiliares de manera positiva y con las exigencias que se necesiten para tener puertos Panamá con carácter internacional. Dentro de las funciones que deben prestar los puertos para el funcionamiento general del comercio marítimo en Panamá son las siguientes:

1. Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales, que no sean dados en concesión a empresas privadas (Ejm. Puerto Balboa), y que no sean de la fuerza pública o de la autoridad del Canal de Panamá.
2. Proponer, coordinar y supervisar la ejecución de un plan general, para el desarrollo del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas emanadas de la administración general.

3. Construir, mejorar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias comerciales en uso público, de acuerdo con las políticas dictadas por la administración general.
4. Tramitar, fiscalizar y dar seguimiento a los contratos de concesiones para la explotación de los puertos nacionales ya existentes y los que futuramente se construyan. Esto va de la mano con fiscalizar a las empresas ganadoras de estas concesiones y verificar que estén cumpliendo con todo los deberes y responsabilidades que vienen de la mano con esas concesiones.
5. Promover la facilidad de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalen en los puertos nacionales, y en general la provisión de los servicios que estos requieran (Limpiar desechos, suministro de alimentos o de necesidades básicas, atención medica en caso de ser necesario, eficiente manejo de la carga y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios).
6. Embarcar, desembarcar, traslada, almacenar, custodiar y entregar las mercancías, productos u otros bienes a los consignatarios o representantes, por si o por intermedio de concesionarios.
7. Fomentar la adecuación de las empresas marítimas auxiliares a las demandas del tráfico del canal de Panamá y el sistema portuario nacional en general.
8. Imponer sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias, referentes a la administración portuaria y a las industrias marítimas auxiliares.
9. Dar seguimiento a la ejecución de políticas que emanen de la administración general o el órgano ejecutivo, en materia del desarrollo de instalaciones portuarias y de la industria marítima auxiliar.
10. Cumplir con las tareas de supervisión, monitoreo y reporte de las actividades de los puertos y sus jurisdicciones, sobre la base de regulaciones y convenios ratificados por la República de Panamá, en tomas relacionados con la responsabilidad del estado ribereño en coordinación con aquellas instituciones que comparten competencias en el tema marítimo portuario.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

11. Proponer a la administración general la implementación de la normativa de los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional (OMI), con relación a las actividades de carácter portuario.
12. Asesorar a la administración general de lo que concierne a los compromisos internacionales adoptados por el país, en materia de conservación de medioambiente marítimo, prevención, reducción y control de la contaminación, la investigación científica marina y los levantamientos hidrográficos.
13. Fijar sanciones a las instalaciones marítimas o terrestre que causen contaminación en aguas panameñas y quienes infrinjan las normas legales reglamentarias, referentes a la administración portuaria y a las industrias marítimas auxiliares.

2.4.1 Unidad de Calidad de Puertos e Industrias Marítimas Y Subdirección General de Puertos.

Esta división por parte de la administración general portuaria tiene como objetivo el implementar sistemas de gestión de calidad en todas las unidades administrativas de la Dirección, que vaya en lineamiento con las leyes, resoluciones, y convenios internacionales de los cuales Panamá decida formar parte y así salvaguardar que se cumpla con todos los requisitos y con sistema de gestión de calidad avalado por la administración. De manera mas extensa las funciones de este Sistema de Gestión de Calidad por parte de las entidades portuarias es el siguiente:

Desarrollar y administrar la aplicación de las normas de la calidad en los distintos servicios y demás actividades que realiza la Dirección General de Puertos.

Asegurar el mantenimiento de los sistemas de calidad de la Dirección General de Puertos de acuerdo con las normas nacionales y siguiendo el lineamiento de las internacionales.

Difundir y velar por el cumplimiento de las normas y procedimientos del sistema de Gestión de calidad, mediante estrecha coordinación con cada unidad administrativa de la Dirección General de Puertos.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

Asegurar la satisfacción de Clientes y Usuarios, así como velar por el Alto estándar de la calidad del servicio.

Coordinar con las diferentes unidades administrativas de la Dirección General de Puertos lo relacionado con los flujos de procesos, la información documentada de calidad, y su implementación.

Investigar y analizar los procedimientos administrativos de las diferentes unidades integradas con la base en la leyes, resoluciones y convenios internacionales a los que este sometida la República de Panamá.

Por otra parte, se encuentra, la subdirección general de puertos nacionales la cual se encarga de gestionar servicios portuarios mediante la aplicación de la ley General de Puertos, regulaciones aprobadas por la Junta Directiva y demás procedimientos que sean aplicables para velar por el desarrollo, crecimiento y prospección de las diversas zonas de servicios portuarios dentro del país. Por parte de este con relación a los puertos sus funciones son un poco diferentes, pero sin duda sin igual de indispensables que las antes mencionadas, dentro de estas funciones se encuentran las siguientes:

Promover las actividades y servicios marítimos auxiliares dentro de toda la infraestructura marítima del país, con base en la libre competencia y altos estándares de calidad, Esto va de la mano con la jurisdicción y foco del punto de vista económico a lo que va ligado el país y además de los convenios internacionales a los que este se ve sometido.

Tramitar el inicio de facturación de los servicios marítimos auxiliares con la dirección de finanzas.

Asegurar el seguimiento y cumplimiento de las autorizaciones y contratos que se firman con los nuevos operadores portuarios, así como las resoluciones que aprueban las licencias de operación, se den con apego estricto a la ley y reglamentos.

Analizar las solicitudes de otorgamiento de concesiones de área y licencias de operación, que buscan el establecimiento de nuevas instalaciones portuarias en Panamá o a los interesados en proveer los servicios portuarios.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

Promover la inversión privada, a través de un otorgamiento expedito, amigable y transparente de las concesiones portuarias y licencias de operación, asimismo, servir de facilitador ante otras instituciones del gobierno para el cumplimiento de este fin.

Promover nuevas propuestas de la actualización de la legislación marítima portuaria nacional.

Desarrollar políticas tarifarias en materia de industrias marítimas auxiliares.

2.4.2 Resoluciones y Consultas, Departamento de Concesiones Portuarias.

En relación con las medidas legales y concesiones las cuales reflejan de manera directa en la funcionalidad, así como el hecho en que nuestros puertos sean de primer nivel ya sea por operaciones realizadas por el estado, así como si la misma fueran realizadas por una empresa de índole privado a través de concesiones. Lo que genera mayor expectativa por parte de los clientes de dicho puerto ya que una empresa privada de alguna manera debe ser capaz de proveer un servicio a la par o más eficiente que uno manejado por entidades estatales. Dentro del departamento de resoluciones y consultas, le mismo deberá cumplir con las siguientes funciones:

1. Revisar y confeccionar las resoluciones, contratos que emitan los departamentos de la dirección de puertos e industrias marítimas auxiliares, de modo que los mismos sean cónsonos con la legislación vigente en materia marítima portuaria u otras aplicables.
2. Emitir concepto, las solicitudes y consultas legales que se presenten a consideración de la dirección y demás documentos que requieran análisis jurídicos, así como brindar orientación legal a la dirección de puertos e industrias marítimas auxiliares, a sus departamentos y a los usuarios que lo requieran.
3. Participar en inspecciones de proyectos y giras técnicas de campo, que realicen las diversas unidades administrativas de la dirección a fin de verificar que los proyectos que realicen o vayan a realizarse, se lleven a

cabos dentro de los parámetros que establece la legislación vigente en marítima portuaria u otras aplicables.

4. Procesar las sanciones y multas para aquellos concesionarios y proveedores de servicios que infrinjan las normas o por recomendación de los respectivos departamentos técnicos de la Dirección General de Puertos e Industrias marítimas auxiliares.
5. Elevar a primera instancia, los recursos de reconsideración interpuestos contra las resoluciones emitidas por el departamento de resoluciones y consultas.
6. Elevar a segunda instancia, los recursos de apelación interpuestos contra las resoluciones del director de Puertos e Industrias Marítimas auxiliares.

Por otro lado, se encuentra el departamento de las concesiones que a mi parecer tienen un papel más que crucial en el correcto desarrollo en todo lo que es el sistema portuario general de Panamá, ya que los principales puertos de Panamá como lo son Balboa y Colón están bajo el funcionamiento de empresas por medio de concesiones así mismo vigiladas a través de las diversas regulaciones por parte del estado. Siempre vigilando que las responsabilidades de dichas empresas en relación con el funcionamiento y compromiso con la República de Panamá siempre se encuentren por delante de cualesquiera posibles intereses económicos por parte de ellos mismos. Y dentro de las funciones del departamento de concesiones están las siguientes:

1. Analizar, evaluar, tramitar y dar seguimiento a las soluciones de la concesión.
2. Inspeccionar las áreas solicitadas en concesión y verificar que coincidan con los planos representados.
3. Elaborar los parámetros técnicos y criterios de las solicitudes de áreas y permisos provisionales.
4. Desarrollar un sistema con los datos contenidos en la solicitud de concesiones que se expidan en el departamento.

5. Colaborar con el diseño de los mapas para el sistema de información geográfica
6. Replantear los polígonos y calcular las coordenadas de las áreas concesionadas
7. Atender las consultas con la Autoridad Nacional de Administración de Tierras (ANATI), para el otorgamiento de las áreas propiedad de la nación.
8. Tramitar las autorizaciones para el desarrollo de proyectos (solicitudes de compatibilidad), en la coordinación con la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), dentro de su área de competencia.
9. Actualizar los planos de áreas concesionadas de recintos portuarios y ocupaciones, en coordinación con el departamento de ingeniería de la dirección de infraestructura y obras civiles para mantener un control de áreas gestionadas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).
10. Dar trámite a las solicitudes de dragados realizados por los concesionarios en coordinación con el departamento de ingeniería de la dirección de infraestructura y obras civiles.
11. Realizar inspecciones periódicas a nivel nacional con la finalidad de levantar las nuevas ocupaciones de áreas, dar seguimiento a solicitudes en trámite y atender denuncias presentadas ante el departamento.

En mi opinión, esta es una de las parte dentro del sistema portuario a la cual se del debe dedicar mayor atención y promover su competencia a lo largo del país y las infraestructuras del mismo ya que estas ocupaciones por parte de las empresas privadas por medio de concesiones en el territorio nacional panameño es la sin duda la manera mas eficiente de que nuestro servicio portuario llegue al nivel que debemos estar siendo lideres en este comercio internacional, así como es de suma importancia que el país posea tratados y convenios con estas empresas que los favorezcan de manera económica así como mano de obra nacional y protección de los recursos naturales de Panamá.

2.4.3 Operaciones Portuarias, Protección Portuaria y Prevención de la contaminación de Puertos.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

Dentro de la operativa del sistema portuario existen pilares que a mi parecer son indispensables y de suma importancia para el funcionamiento de este, así como un estándar en general que se debería tener por parte de cada estado y en Panamá a lo largo del territorio nacional estos tienen que ver con las operaciones, protección y contaminación de los mismos estas cosas son sin duda de suma importancia para tener un correcto funcionamiento del puerto con cara a los buques quienes lo utilizan estos tres deben estar en suma sincronización y además todo bajo la misma normativa con respecto a estos tres pilares fundamentales. Empezando por las operaciones portuarias el cual tiene como principal objetivo controlar y fiscalizar las actividades que se desarrollan en los puertos, con base en las normas, reglamentos y procedimientos que rigen las operaciones portuarias dentro de todo el territorio y reasegurar sus compromisos con las instituciones internacionales. Dentro de sus funciones específicas se encuentran las siguientes:

1. Planificar, organizar, dirigir, coordinar y supervisar los distintos servicios portuarios que se brindan en las instalaciones portuarias de administración estatal y supervisar las que se realizan, en las administraciones concesionadas, con el único propósito de que las mismas se realicen en virtud de los reglamentos operacionales y cumpliendo con los reglamentos nacionales e internacionales.
2. Comprobar que las facilidades a la navegación, la operación de atraque y zarpe, que se realicen conforme a los parámetros establecidos en los reglamentos y normativas internacionales aplicables.
3. Coordinar con el departamento de ingeniería de la dirección de infraestructura y obras civiles, los programas de mantenimiento continuo que minimicen el deterioro de las instalaciones y el equipo de trabajo en las instalaciones terrestres y marítimas.
4. Coordinar el inicio de operaciones en instalaciones portuarias nuevas, a fin de que estas cumplan con todos los aspectos operacionales necesarios para el correcto funcionamiento y el cumplimiento de todos los requerimientos técnicos, y así como las normativas nacionales e internacionales aplicables.

5. Garantizar que la gestión referente a los servicios portuarios que se prestan en los puertos se realice de acuerdo con el manual de tarifas y procedimientos establecidos, siempre en búsqueda de los mejores estándares de calidad.
6. Realizar inspecciones periódicas a los servicios de capitanías y puertos menores, para mantener información actualizada de la gestión administrativa en los puertos y realimentar a la dirección General de Puertos e Industrias Marítimas auxiliares y el personal.
7. Generar publicaciones náuticas para los usuarios de los servicios portuarios, para potenciar la seguridad de la navegación.
8. Servir de enlace de la dirección de planificación y desarrollo del sector marítimo en las instalaciones portuarias donde no se cuente con un personal de estadística, para apoyar en la remisión de los informes al departamento de estadísticas generales de la oficina de planificación y desarrollo del sector marítimo.
9. Planificar, organizar, dirigir y coordinar los servicios de capitanías de los puertos en la inspección, control de tráfico, recepción de naves y abordaje en el ámbito nacional.
10. Revisar la carta de atraque y valorar la información de las embarcaciones, específicamente de los últimos (10) puertos antes de arribados, listado de la tripulación, la carga abordo, próximo puerto de atraque, apoyándose con sistemas de monitoreo satelital.
11. Enviar a los avisos de seguridad marítima a los navegantes por sus siglas en inglés (MSA) a las embarcaciones que arriben a las aguas o puertos del país, con el propósito de mantenerlos informados de los peligros, cambios en los accesos a puertos u otra situación que pueda afectar las operaciones en los puertos.
12. Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de los procesos de ventanilla única de la República de Panamá.
13. Participar y servir de enlace de la fuerza de tarea conjunta, durante, pero limitado a los operativos de seguridad marítimos.
14. Coordinar con el servicio aeronaval y autoridades internacionales en apoyo a las laborales de búsqueda y rescate.

15. Supervisar por el cumplimiento de las circulares emitidas, guarden relación con la salvaguarda de la seguridad de la navegación.

El siguiente elemento dentro de esta normativa por parte de la autoridad portuaria en referencia al funcionamiento y además el correcto aprovechamiento de los recursos es el de la protección portuaria, el cual tiene por objetivo dar el funcionamiento a las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, enmendado, el Código Internacional para la Protección de los buques y de las instalaciones portuarias Código PBIP y la Ley No.56 de 2008, Ley General de los puertos, sobre las instalaciones portuarias concesionadas en Panamá y las que son aplicables a dichas normas. Dentro de las funciones del marco de seguridad portuaria se encuentran las siguientes:

1. Estableces y notificar a las instalaciones portuarias, el nivel de protección portuaria aplicable bajo el código PBIP y sus cambios.
2. Determinar, que instalaciones portuarias situadas en territorio panameño deben designar un oficial de protección, velando por el fiel cumplimiento de sus funciones, tareas y responsabilidades, de acuerdo con el ámbito de la aplicación del código PBIP.
3. Examinar, las solicitudes de compañías especializadas en protección, que requieran funcionar como una organización de protección reconocida en nombre de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), para las instalaciones portuarias que les aplique el código PBIP.
4. Garantizar que se realizan, revisan y aprueban las evaluaciones de protección de las instalaciones portuarias y toda enmienda posterior a una evaluación aprobada.
5. Garantizar que los planes de protección de las instalaciones portuarias se revisan, aprueban e implementan, de conformidad con lo dispuesto en el código PBIP, y sus enmiendas posteriores a un plan aprobado.
6. Definir los casos, en que sea necesaria una declaración de protección marítima en la interfaz entre un buque y una instalación portuaria para adoptar acuerdos en base a evaluación de riesgo que una operación suponga.

7. Confeccionar, emitir y endosar el certificado de la declaración de cumplimiento de la instalación portuaria bajo código PBIP.
8. Someter a prueba la eficacia de los planes de protección de las instalaciones portuarias aprobadas, mediante la supervisión de ejercicios, practicas y verificaciones anuales de cumplimiento.
9. Establecer el periodo mínimo por el que las instalaciones portuarias deberán conservar la declaración de protección marítima.
10. Determinar el periodo de una verificación obligatoria anual o una verificación no programada para comprobar que la instalación portuaria cumple con las prescripciones del convenio solas, enmendado y la parte del código PBIP.
11. Asesorar y coordinar con los encargados de la protección portuaria en las instalaciones portuarias, sobre algún suceso o amenaza que les afecte, tales como ataques terroristas, polizones, contrabando de armas, sustancias ilícitas, ataques químicos, biológicos o nuclear, así como bloqueo de entrada a las instalaciones del puerto etc.
12. Fomentar y facilitar la cooperación con lo demás organismos gubernamentales, administraciones nacionales, sectores navieros y portuarios, unidades administrativas de la AMP, con el fin de detectar amenazas para la protección y adoptar medidas preventivas contra cualquier suceso que pueda presentarse en las instalaciones del puerto o cercanas a las mismas.
13. Asegurar que se hayan tomado las medidas necesarias para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre la protección portuaria, referente a las evaluaciones de protección y planes de protección de las instalaciones portuarias u otro documento similar.
14. Servir de enlace con las autoridades nacionales e internacionales para cumplir con lo establecido en las disposiciones legales vigentes en materia de protección portuaria.
15. Mantener y transmitir la información de protección portuaria actualizada a la Organización Marítima Internacional, a través del Sistema Mundial integrado de Información Marítima (GISIS).

Estas funciones por parte de la Autoridad portuaria de la Republica de Panamá, son las indispensables al momento de referirse al correcto funcionamiento con respecto a la seguridad de los puertos, en mi opinión son medidas que ayudan a mantener los puertos de Panamá seguros y controlados, pero a mi parecer es necesario poseer medidas en contra de ciberseguridad ya que esta la amenaza mas grande por su rapidez y complejidad, sin duda creo que es algo en el cual la Autoridad marítima debe enfocarse y además de eso estar completamente capacitado en caso de que algo de esa complejidad ocurra ya que puede afectar de manera directa el funcionamiento del puerto y la confiabilidad del mismo que se ha desarrollado a lo largo del tiempo.

Es último aspecto, pero sin duda el mas repercusiones se ha tenido y además el mas sonado tanto por los medios internacionales como los nacionales a lo largo de todo este tiempo y es sin duda el de la contaminación, es de obvio conocimiento que la contaminación es lo que mas se ha tomado en cuenta por parte de la prevención debido a los accidentes que han podido llegar a pasar

tanto en viajes como en los mismos puertos causando por medio de los mismo que cada vez sean más estrictas las medidas de prevención de contaminación por parte de las autoridades portuarias así mismo como las jurisdicciones de las respectivas banderas. La principal función en cuestión a prevención de la contaminación por parte de la autoridad portuaria es establecer y ejecutar acciones preventivas y de control de la contaminación, mediante el cumplimiento de normativa nacionales e internacionales aplicables, evitando la alteración del equilibrio del medio marino, a razón de las actividades marítimas y todas las que derivan de la misma como puede ser el derramamiento de petróleo , caída de contenedores , químicos dentro del territorio marino hasta el desecho de desperdicios humanos provocados por la misma tripulación de la nave. Las funciones por parte de la autoridad portuaria con respecto a la prevención de la contaminación de puertos es la siguiente:

1. Coordinar, dirigir, ejecutar y dar seguimiento al plan nacional de contingencia contra derrames de hidrocarburos o cualquier sustancia

- nociva o potencialmente peligrosa, mitigación y limpieza de la contaminación presentados por las empresas concesionarias.
2. Asesorara, en conjunto con la unidad ambiental sectorial, al Director General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, en cuanto a situaciones del ambiente portuario.
 3. Desarrollar y ejecutar políticas para prevenir las acciones que pudiesen afectar el medio marino a través de sustancias contaminantes para la flora y fauna marina.
 4. Coordinar, con la unidad ambiental sectorial, la realización de estudios e investigaciones técnicas y científicas relacionadas con las actividades portuarias y marítimas, a fin de fortalecer la gestión ambiental del estado panameño.
 5. Establecer y ejecutar los estudios de riesgos de riesgo de aquellas actividades marítimas, que por su naturaleza pueden afectar el medio marino.
 6. Elaborar estrategias, programas y acciones requeridas en el campo ambiental y coordinar su implementación con la Dirección General de Puertos e Industrias Auxiliares y las instituciones estatales competentes con la temática ambiental.
 7. Verificar y exigir el cumplimiento de las medidas de prevención que se requieren cuando se realizan las operaciones de carga y descarga de productos derivados del petróleo o de sustancias peligrosas, en los puertos y transferencia de buque a buque.
 8. Verificar los programas de mantenimiento de las empresas que se dedican a las actividades marítimas de carga y descarga de productos derivados del petróleo y sustancias peligrosas.
 9. Investigar y evaluar los sucesos de derrames de sustancias contaminantes en aguas jurisdiccionales donde la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) tenga competencia.
 10. Fortalecer la fiscalización, seguimiento y control de la gestión integral de desechos y servicios portuarios de recepción, manipulación de desechos generados por los buques y residuos de carga.

11. Realizar inspecciones periódicas de oficio en puertos o a concesionarios, en materia de prevención y control de sucesos de contaminación marítima.
12. Proponer la implementación de un plan de acción de la gestión del medioambiente portuario, que sirva para prevenir y mitigar cualquier evento que ponga en peligro el medio ambiente marítimo portuario.
13. Coadyuvar, al área de capacitación y desarrollo, en la elaboración y ejecución de un programa de educación ambiental en el ámbito portuario e industria marítima auxiliar formal, en coordinación con otras instituciones especializadas en el tema.

2.4.4 Últimas novedades dentro del Sistema Portuario Nacional e Internacional.

Después de una larga investigación y profundización podemos reconocer que conocemos los puntos más importantes con relación al funcionamiento de los puertos nacionales, así como la importancia que representan los mismo para el desarrollo de la actividad marítima en Panamá de manera nacional como internacionalmente. Desde la seguridad hasta el funcionamiento de este todo se desarrolla de una manera que nos sirve para poder llevar el control de estos y con ello poder dar seguridad a los clientes como a los ciudadanos. Como antes mencionado , una de mis propuestas era tener una jurisdicción así como un funcionamiento del sistema portuario de una manera mas digitalizada ya que sin duda es la ruta a la que el mundo se dirige, siguiendo esta corriente de ideas las ultimas novedades en cuanto al sistema portuario internacional están marcadas por varios factores clave que están moldeando su evolución, como la digitalización , sostenibilidad, la automatización y la integración de tecnologías emergentes esto va de la mano con un desarrollo portuario más sostenible así como mas seguro tanto para los buques como para los trabajadores portuarios que estarían menos expuestos. Las ultimas tendencias son las siguientes:

1. Digitalización y Tecnología Blockchain

El sistema portuario internacional está adoptando rápidamente tecnologías digitales para mejorar la eficiencia, la transparencia y la trazabilidad de las operaciones. En particular, la tecnología blockchain está siendo utilizada para mejorar la gestión de la cadena de suministro, permitiendo el seguimiento en tiempo real de las mercancías y reduciendo los riesgos de fraude y la burocracia. Esta tecnología no solo promueve un ambiente más seguro para las personas en los puertos si no también para los intereses de los armadores y sus buques ya que los mismos pueden sacarle provecho a la reducción de costes, así como mejorar su cadena de suministros que termina siendo una subida en ganancia para los clientes de la infraestructura portuaria y quienes aprovechan estas nuevas tecnologías.

Los sistemas portuarios inteligentes (smart ports) están siendo desarrollados, integrando tecnologías como el Internet de las Cosas (IoT), Big data y analítica avanzada para optimizar el tráfico de mercancías, la gestión de terminales y la planificación de operaciones. Estos avances permiten una mayor eficiencia en las operaciones logísticas, con una reducción en los tiempos de espera y los costos operativos. Estos sistemas automatizados y de almacenamiento de información permite a los puertos poder realizar de manera inmediata ciertas funciones o solicitar ciertas certificaciones a buques específicos ya que cuentan con el historial de este, así como el historial el armador esto sin duda refleja una gran ventaja para el sistema portuario en general y nos deja relucir que es indispensable la utilización de estas en puertos como son el de Rotterdam, Singapur, Houston etc. Estos puertos de calibre mundial ya están utilizando este tipo de tecnologías los que les permite aumentar sus costes, así generar mas ingresos y poder seguir siendo lugares de centro de operaciones dentro de la industria marítima como lo es Panamá que merece por su participación en este tipo de comercio así puertos de alta tecnología que nos ponga a la par de los antes mencionados. Sin duda esto posicionaría a Panamá en un escalón diferente a su competencia y así mismo seria otro motivo de muchísimo peso para poder que los armadores decidan que sus barcos sean parte de la flota panameña.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá
Gabriel De León

2. Descarbonización y sostenibilidad

Transición energética: Los puertos están adoptando tecnologías más limpias para reducir sus emisiones de carbono. El uso de gas natural licuado (GNL), hidrógeno y energía renovable (solar, eólica) está en aumento, tanto en los barcos como en las infraestructuras portuarias.

Proyectos ecológicos: Varios puertos están implementando sistemas de reciclaje de aguas residuales, sistemas de energía renovable y tecnologías verdes para hacer frente al cambio climático. Un ejemplo es el puerto de Rotterdam, que está invirtiendo en infraestructuras para capturar y almacenar carbono. Este tema va de la mano que las industrias sostenibles cada vez van tomando mayor auge, así como mucha fuerza dentro del comercio marítimo internacional, organizaciones como la Organización Marítima Mundial (OMI) ha optado por promover cada vez mas legislaciones con leyes mas sostenibles y que van de la mano con la utilización de combustibles mas limpios y renovable que no afecten de manera tan severa como los tradicionales. Dentro de los Puertos panameños cada vez mas se encuentra lo siguiente:

1. **Iniciativas ecológicas:** Los puertos de Panamá están comprometidos con el cumplimiento de las normativas ambientales internacionales, incluyendo las regulaciones de la Organización Marítima Internacional (IMO) para reducir las emisiones de gases contaminantes. Esto ayuda a promover una energía mas verde lo cual es el futuro dentro del comercio marítimo y el papel que Panamá forma parte de este.
2. **Energía renovable:** Algunos puertos, como el de Balboa, han comenzado a implementar soluciones de energía solar y energía renovable en sus operaciones para reducir su huella de carbono. Esto forma parte de un esfuerzo general de Panamá para promover la sostenibilidad dentro de la industria portuaria. La energía renovable dentro del país ya es algo que se ha promovido a través de los años, en Panamá existen diversas fuentes de energías renovables como lo es la eólica y solar aportando al desarrollo de la comunidad panameña en

áreas de difícil acceso, esto refleja el compromiso que se tiene con las energías renovables así mismo ¿cómo llevar este tipo de energía al negocio marítimo y a la flota panameña que es lo mas importante?, lo principal es conocer que la implementación de la energía renovable en los puertos del Canal de Panamá y del país en general representa una excelente oportunidad para mejorar las sostenibilidad, reducir costos operativos a largo plazo y contribuir a los esfuerzos globales contra el cambio climático y los fenómenos que han estado ocurriendo últimamente en el mundo. A continuación, quisiera mencionar diversas estrategias y tecnologías que Panamá podría optar para integrar energía renovable en los puertos nacionales:

1. Instalación de Paneles Solares

Techos y áreas libres de las terminales: Los puertos, como Balboa y Colón, tienen amplias superficies disponibles en techos de terminales, almacenes, y otras estructuras que podrían albergar paneles solares. Estos sistemas solares podrían generar electricidad para alimentar las operaciones internas del puerto, como iluminación, sistemas de refrigeración, equipos eléctricos y otros servicios.

Sistemas fotovoltaicos flotantes: Otra opción sería la instalación de paneles solares flotantes sobre cuerpos de agua dentro o cerca de los puertos, como se ha hecho en algunos puertos de Asia y Europa. Este tipo de instalación no ocupa espacio terrestre y puede aprovechar grandes superficies acuáticas cercanas a las instalaciones portuarias. Los beneficios que se pueden presentar de estas instalaciones pueden ser reducir el consumo de electricidad en el puerto provenientes de combustibles fósiles, disminuir costes operativos y ayudar a cumplir las normativas ambientales internacionales que se están aplicando a lo largo del planeta.

2. Energía Eólica

Generación eólica offshore: Dado que Panamá tiene una extensa costa tanto en el Océano Pacífico como en el Caribe, la energía eólica podría ser aprovechada a través de molinos de viento tanto terrestres como offshore (en el mar). Estos sistemas podrían instalarse en áreas cercanas a los puertos, aprovechando las corrientes de viento constantes en las costas. Este tipo de tecnología es la que mas ha recibido apoyo por parte del gobierno central de Panamá ya que la misma es una de las más rentables así debido a su geolocalización así mismo como que el clima de Panamá es totalmente aprovechable para la misma. La instalación de aerogeneradores de manera terrestre y offshore en áreas cercanas a los puertos dentro del territorio nacional especialmente en zonas no urbanizadas, se podrían instalar los aerogeneradores para suministrar electricidad a las instalaciones portuarias. Los beneficios de de este tipo de energía es que la misma es una fuente constante y de bajo costo que podría complementar otras fuentes renovables, especialmente en zonas con buen potencial de viento como lo son las cercanas al mar.

3. Energía de Biomasa

Aprovechamiento de residuos orgánicos: Los puertos generan una gran cantidad de residuos orgánicos provenientes de la actividad portuaria, como restos de productos agrícolas, residuos de la pesca, y desechos generados por la actividad logística. Estos residuos podrían ser utilizados para producir biogás o biomasa. Esta es una vía renovable mas que nada tomada por países que tiene la infraestructura para poder llevar a cabo este proceso de reutilización de residuos, pero me parece importante mencionarlo porque en un futuro puede ser utilizado por la mayoría de los países incluyendo a Panamá en este. Por otro lado, se encuentra el BÍogas producido a partir de la digestión de residuos orgánicos la cual puede ser utilizada para generas electricidad y calor en las instalaciones de los puertos que tal vez a traviesen climas extremos.

Las Plantas de Biomasa en las cercanías de los puertos podría

permitirles a estos generar electricidad a partir de los residuos agrícolas, madereros hasta residuos generados por los mismos buques. Los beneficios de esta fuente de energía es que contribuye a la gestión de residuos y reduce la dependencia de los combustibles convencionales.

4. Electrificación de los Terminales y Uso de Energía Renovable en la Carga Eléctrica

Infraestructura para la electrificación de grúas y vehículos: Los puertos pueden implementar grúas y vehículos eléctricos (para el transporte interno de carga), que podrían operar con electricidad generada de fuentes renovables, como solar o eólica. Esto ayudaría a que el transporte multimodal dentro de los puertos, así como herramientas utilizadas por los mismo usen energía de fuentes renovables y no de los combustibles frecuentemente utilizados. Además, la energía limpia para los barcos, los puertos pueden ofrecer suministro de electricidad verde a los barcos en lugar de utilizar motores Diesel en el puerto, así poder reducir las emisiones de gases contaminantes al medio ambiente. Este concepto es conocido como el “Cold Ironing” o alimentación eléctrica a los barcos en los puertos. Este tipo de energía solo esta presente de los últimos años para acá ya que la misma es utilizada por barcos de última generación y para puertos con un desarrollo bastante amplio. Muchos puertos de manera reciente están adoptando esta practica para cumplir con las regulaciones ambientes mas estrictas que se están presentando al transcurrir de los años. Porque sin duda los beneficios que ofrece al momento de reducir emisiones de gases contaminantes mejoran la operativa y hace que las operaciones portuarias sean mucho más sostenibles a lo largo del tiempo, lo cual es indispensable para los países que son pioneros en este comercio marítimo internacional. En mi opinión sin duda es una de las oportunidades para poder que los puertos panameños se diferencien del resto ya que son tecnologías que no están tan presentes del lado de América y puede ser un incentivo para algunos armadores que puedan sacarle provecho a la misma en puertos de Panamá, posiblemente con un coste menor al internacional.

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

5. Microredes y Almacenamiento de Energía

El sistema de las Microredes portuarias que se puede implementar a los puertos panameños son la integración de diversas fuentes de energía renovable (solar, eólica, biomasa, etc.) y sistemas de almacenamiento de energía ya sean baterías o sistemas de almacenamiento térmico para asegurar que el suministro sea de manera constante y estable, incluso cuando las fuentes renovables no sean suficientes en momentos de baja producción. Esto puede ser de gran ayuda para que el puerto de igual manera para que le mismo pueda llegar a una autosostenibilidad en un futuro lo que si fuese una comparativa con puertos de mayor calibre a lo largo del mundo los cuales tienen esa como meta, es algo complicado, pero en mi opinión si es posible para puertos panameños con el apoyo del estado así mismo como de empresas privadas del sector. Dentro de este modelo de almacenamiento de energía portuaria, la energía almacenada puede ser utilizada para satisfacer la temporada alta en el puerto o también como un respaldo durante períodos sin vientos o sol, mejorando así la estabilidad y fiabilidad de las operaciones portuarias durante cualquier período y ante cualquier imprevisto. Los beneficios de la misma son una gestión más eficiente con el manejo de la energía en instalaciones portuarias y mejorar la resiliencia de los puertos frente a cortes de energía en la ciudad o fluctuaciones de la disponibilidad de la misma que pueda poner en peligro el funcionamiento operativo del puerto.

6. Colaboración con Empresas de Energía Renovable

Es de suma importancia la colaboración por parte de las empresas privadas junto a las instituciones públicas en cargadas con el funcionamiento del puerto para poder lograr lo que se quiere ya que, las alianzas con los proveedores de energía renovable los puertos de Panamá pueden realizar alianzas con los proveedores de empresas renovables y así funcionar para financiar, desarrollar y operar proyectos en conjunto que

permitirían incorporar más fuentes de energía verde. Esto puede incluir la instalación en áreas cercanas al puerto paneles solares, parques eólicos o sistemas de almacenamiento de energía. Esto se puede llevar a cabo con la utilización de proyectos público-privados ya que sin duda realizar proyectos de esta índole y además en instalaciones portuarias con lleva una gran inversión, porque la cooperación como antes mencionado de las autoridades correspondientes, así como empresas privadas que presten este tipo de servicios es indispensable. En mi opinión es algo de suma importancia para el desarrollo que viene dentro de los próximos años y de acuerdo con la ola a la que va el comercio marítimo internacional sería una interesante oportunidad para poder desarrollar mas los puertos y así estar siempre a la vanguardia además las empresas privadas que aporten a este tipo de proyectos podrán recibir beneficios como exoneraciones fiscales por parte del estado lo cual lo convierte en un atractivo para ambas partes involucradas.

7. Certificación y Cumplimiento de Normativas Ambientales

Es de suma importancia considerar que el cumplimiento de las normativas ambientales internacionales y la adopción de energías renovables en los puertos de Panamá se puede facilitar que los puertos nacionales en Panamá para que obtengan las certificaciones como puede ser la ISO 14001 o LEED las mismas promovidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) y que las mismas exigen la reducción de emisiones y el impulso de prácticas mas sostenibles. Esto hacia donde las nuevas tecnologías y jurisdicciones están llevando la promoción de leyes que protejan el medio ambiente, así como poder llevar las emisiones de gases por efector invernadero al mínimo lo cual es una tarea extensa, así como complicada ya que debe ser un esfuerzo en conjunto donde todos los participantes del comercio marítimo internacional formen parte. Por parte del estado como antes mencionado pueden existir incentivos fiscales para las empresas extranjeras que apoyen con la transformación en este caso a los puertos en herramientas dentro del comercio marítimo mas sostenible, La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

el gobierno de Panamá puede impulsar incentivos fiscales y subvenciones para fomentar la adopción de energías renovables en toda la infraestructura portuaria, esto ayudaría de manera inmensa toda la transición energética en los puertos del país, ya que con la ayuda de ambas partes es como se podrá llegar a los requisitos que una vez se comenzaran a solicitar por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y así poder seguir teniendo puertos competitivos y que estén a la vanguardia con las últimas tecnologías así también aprovechados por los buques que lleguen a los mismos.

8. Fomento de la Investigación y desarrollo

En un momento ideal en mi opinión estas opciones serian lo ideal para el aprovechamiento de estas nuevas fuentes de energías renovables para el país, los centros de innovación se pueden establecer junto con laboratorios de energía renovable dentro de los puertos para investigar nuevas formas de integrar nuevas tecnologías limpias en las operaciones portuarias, la colaboración con diversas universidades y centro de investigaciones a lo largo del mundo podría generar innovaciones que optimicen el uso de fuentes renovables. Además, los beneficios que podrían salir de estas investigaciones seria invaluable ya que fomentar la investigación de manera local a las necesidades específicas portuarias y específicamente de los puertos panameños pueden ayudar a llegar a la solución de problemas específicos para Panamá, así como el aprovechar las ventajas competitivas del país en el sector logístico.

He podido llegar a la conclusión que la inmersión de tecnologías renovables dentro del sistema portuario y mas que nada en país como Panamá que un hub logístico tiene un gran potencial, a través de la adopción de diversas tecnologías como la energía solar, eólica , biomasa y el desarrollo de microrredes ideas innovadoras en donde hemos podido indagar un poco en cada una de ellas y en sus beneficios para el sistema portuario estas medidas no solo mejorarían sus eficiencia energética, sino

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá
Gabriel De León

que también contribuirían a la reducción de su huella de carbono siendo este el principal foco de las medidas últimamente tomadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), fortalecerán la competitividad del sistema portuario panameño en una buena zona para los futuros años, el principal motor para que estas puedan ser traídas u una realidad son las alianzas público-privadas, el cumplimiento de la normativa nacional como internacional junto a sus estándares estos serán puntos claves para así poder lograr una transición exitosa hacia un modelo de energía dentro del sector portuario más sostenible.

2.5 Últimas Novedades de la Marina Mercante Panameña

En los últimos años la Marina Mercante panameña ha sido una de las instituciones marítimas en base a regulaciones que mas adaptaciones ha tenido que realizar debido a las nuevas tendencias del mercado marítimo mundial, las nuevas regulaciones propuestas por la Organización Marítima Internacional (OMI), con relación a un comercio marítimo mundial mas sostenible y no depender de solo los combustibles tradicionales forma parte de los cambios propuestos y que países potencias como Panamá deben estar a la per con estos cambios y así su jurisdicción nacional. De los elementos que quisiera mencionar que han formado parte de los últimos cambios más recientes dentro de la Marina Mercante panameña están los siguientes:

1. Reformas y Modernización de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Los avances tecnológicos dentro del comercio marítimo mundial se dan desde las empresas privadas hasta las entidades gubernamentales de los diferentes países, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) ha realizado grandes esfuerzos para modernizar su legislación y las políticas relacionadas a la industria marítima y todo los tramites que esta representa, para así fortalecer el liderazgo del país en nuestra principal herramienta como lo es el centro de registro

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

de buques de Panamá y atraer cada vez mas armadores a formar parte de la flota panameña, dentro de estos avances se encuentran la digitalización y Panamá digital con el propósito de agilizar los tramites de la Marina Mercante panameña y así facilitar la gestión de registros, permisos y renovación de la flota panameña. Esto va de la mano junto a la actualización del Código del Comercio Marítimo el se mantiene en marcha actualizando normativa y alineándolas con los estándares internacionales así mismo como adaptándolo a nuevas tecnologías y practicas en la industria. Junto con estos dos elementos antes mencionados viene la sostenibilidad de los mismos Panamá se encuentra trabajando en estrategias puntuales para poder apoyar y garantizar que su sector marítimo cumpla con todos los requisitos de los compromisos internacionales en temas de reducción de emisiones y sostenibilidad en general los cual representa un avance grande por parte de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y reafirma su compromiso con lograr un comercio marítimo mundial mucho mas sostenible para la larga duración del mismo.

2. Registro de Buques y Competitividad

Uno de los principales atractivos por parte de los armadores extranjeros al escoger Panamá como bandera de los buques es por su registro de buques y su competitividad con respectos a otros en el mundo, a pesar de los últimos años en donde han surgido registros como Liberia e Islas Marshall el de Panamá sigue siendo líder al nivel mundial y la flota mercante cada día crece más. El registro de buques de Panamá se ha mantenido como el mas grande del mundo en términos de tonelaje, lo que fortalece la posición y el compromiso de Panamá en el comercio internacional y así mismo la gestión por parte de la Marina Mercante panameña esto es lo mas importante ya que el registro de buques de Panamá debe permanecer a la vanguardia y siempre buscando mejorar constantemente. Panamá debe optar por

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

medidas que lo separen del resto de competidores una de las más reconocidas y ya anteriormente mencionadas es la de incentivos fiscales y beneficios para armadores y operadores de buques, lo cual sin duda es una de sus principales ventajas con respecto a sus competidores siendo esta una clave para la atracción de armadores y operadores a el registro de Panamá. Dentro de los incentivos se pueden encontrar exoneraciones de impuestos sobre la propiedad del buque, tarifas preferenciales por formar parte de la flota panameña y un entorno favorable para la operación de empresas marítimas en territorio nacional. Estas son algunas de los incentivos y preferencias de porque Panamá es potencia gracias a su registro de buques y debe continuar en agrandando la barrera entre el y sus competidores principales.

3. Iniciativas de Innovación y Formación

Es importante reconocer que sin duda la formación y capacitación de estas nuevas medidas innovadoras que se buscan aplicar dentro de nuestro comercio marítimo es necesario tener el personal debidamente capacitado para poder que sea totalmente aprovechado de la mejor manera tanto para la institución, así como para el cliente que busca aprovechar estos recursos al máximo. Dentro de los últimos años Panamá ha intensificado los esfuerzos para que con cada día que pasa mejorar la formación profesional en la industria marítima, así como en las áreas auxiliares incluyendo la navegación, la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la recopilación de datos, así como muchas mas que buscan poder tener un sistema de manera adecuada y con preferencia por parte de los armadore y operadores de buques. Dentro de las instituciones que prestan todo este tipo de capacitaciones de suma importancia esta la prestigiosa Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP) el cual es uno de los principales pilares dentro del apoyo educativo y recibe constante mente ayuda tanto profesional como

pedagógicamente por instituciones extranjeras para siempre mantenerse a la vanguardia y mejorar su formación como su presencia de forma internacional. Centros de innovación y formación como la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP) son de extrema importancia por parte del estado ya que estos mismos se han promovido la creación de centros de investigación y tecnologías que busca integrar lo ultimo del mercado como es la inteligencia artificial, big data y otras tecnologías emergentes que buscan mejorar la logística y así mismo la gestión del tráfico marítimo por aguas panameñas.

4. Navegación y Logística

En cuestión a la navegación y logística dentro del comercio marítimo internacionales se suma importancia resaltar el desarrollo de la infraestructura en todas las áreas del sector ya que Panamá se encuentra invirtiendo en la evolución de las infraestructuras portuarias, tanto en el Caribe como en el área del Pacífico. Se han realizado diferentes obras de expansión y modernización en los puertos claves, esto lo que ha permitido es mejorar la conectividad en diversas regiones al nivel mundial y así mismo poder aumentar su competitividad con respecto a los otros y sacar una ventaja ya extensa con relación a su competencia lo cual dentro del comercio marítimo internacional es de suma importancia y se debe estar lo mas desarrollado en todas las áreas posibles con respecto al futuro. Especialmente este avance en desarrollo apoya a la logística en la que Panamá crece cada día más especialmente en áreas como el transporte multimodal el cual es un factor diferenciador en la integración de nuevas tecnologías y así optimizar la cadena de suministro. Lo que resulta en un trabajo mas optimizado y que va de la mano con una reducción de costes con respecto el transporte de manera tradicional.

5. Retos y Oportunidades Futuras

Sin duda la competencia internacional en este mercado es uno de los factores mas importantes y de tomar en cuenta, Panamá sigue siendo líder en el registro de buques, pero registros como los de Islas Marshall e Liberia de igual manera ofrecen ventajas similares a las Panamá los mismos están cobrando mas fuerza dentro del mercado. Para poder seguir optando por ventajas competitivas dentro de este mercado Panamá debe mantenerse a la vanguardia en temas de tecnologías y regulaciones internacionales. Un factor del cual quisiera enfatizar es en el cambio global climático que ha ocurrido en los últimos años el cual afecta de manera directa el negocio marítimo con estos cambio ocurriendo de manera recurrente la Marina Mercante panameña ha tenido que adaptarse en cuestión de seguridad en los puertos, riesgos de desastres naturales y otros eventos climáticos extremos que puedan afecta a las rutas marítimas de Panamá además de las infraestructuras portuarias. La Marina Mercante panameña sigue siendo un pilar clave en el comercio marítimo internacional, debido a su solida infraestructura, marco legal competitivo con relación a los otros países y una flota global de gran alcance. Se deben impulsar mucho mas los esfuerzos para poder lograr una modernización tecnológica, sostenible y lograr el fortalecimiento de la seguridad marítima y que Panamá pueda continuar con su puesto de líder dentro de la industria marítima internacional.

República de Panamá, A. N. (2008, August 6). Ley no. 57 de 06-08-2008 General de Marina Mercante.

https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/wp_repo/blogs.dir/cendoj/MARITIMO/ley_57_de_2008_general_de_marina_mercante.pdf

República de Panamá, A. N. (2008a, August 6). Ley no. 56 DE 2008 06-08-2008 general de ...

https://www.organojudicial.gob.pa/uploads/wp_repo/blogs.dir/cendoj/MARITIMO/ley_56_de_2008_general_de_puertos_de_panama.pdf

Panamá , A. M. de. (2024, November 12). *Puertos e Industrias Marítimas auxiliares: Autoridad Marítima de Panamá*. Autoridad Marítima De Panamá |. <https://www.amp.gob.pa/servicios/puertos-e-industrias-maritimas-auxiliares/>

Marina Mercante, D. G. de. (2008, December 30). Resolución-No.-106-48-DGMM-DE-19-8-2019.....<https://www.amp.gob.pa/wp-content/uploads/2020/01/Resoluci%C3%B3n-No.-106-48-DGMM-de-19-8-2019.pdf>

CAPITULO III

La Marina Mercante al Nivel Internacional.

3.1 Mercado Mundial de Abanderamiento

El mercado mundial de abanderamiento es uno que no ha variado mucho dentro de los últimos años, Panamá sigue siendo una de las principales potencias dentro del mismo, pero países como Liberia e Islas Marshall ha tomado relevancia a través de los últimos tiempos lo cual lo ha hecho un mercado mas competitivo y ver cual ofrece los mejores beneficios es lo principal para cualquier armador. Este mercado también conocido como el mercado de registro de buques bajo pabellones de conveniencia, es un sector estrictamente especializado que involucra el registro de embarcaciones de carácter comercial bajo la bandera de un país y bajo su jurisdicción este puede ser distinto al del armador y la empresa operadora lo que lo hace muy conveniente para el modelo de negocio del comercio marítimo internacional, como antes mencionado este mercado tiene implicaciones legales así como económicas y además esta influenciado por diversos factores como pueden ser las regulaciones internacionales, optimización de costos y eficiencia en la operativa del buque además de las consideraciones fiscales que aplica para el armador y buque en cuestión. Estos son los factores principales que afectan el mercado de abanderamiento llamados a sí mismos “Pabellones de Conveniencia” llamados de esta manera por que muchos armadores optan para registrar sus embarcaciones en países que ofrecen ventajas fiscales de cierta índole o regulatorias en referencia a cumplimiento en comparación a otros dentro de estos “Pabellones de Conveniencia” se encuentran países como Panamá, Liberia, Islas Marshall, Islas Caimán etc. Los beneficios por parte de estos estados son los siguientes:

1. **Reducción de Costos:**

Los países considerados “Pabellones de Conveniencia” tiene impuestos mas bajos y conceden menos restricciones laborales para el armador y sus trabajadores, lo que da libertad al armador de poder tener tripulación

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

de todas partes del mundo y no tener esas restricciones que requiere un mínimo de tripulantes de la bandera de registro a la que pertenece el buque. Esto da al armador poder tener flexibilidad regulatoria debido a que se mantienen menos términos de mantenimiento, seguridad y cumplimiento ambiental. Esto no significa que no se tome en consideración estos temas que son de importancia si no que estos países son más flexibles en cuestión a los mismos. Por último, estos países como Panamá ofrecen una gran protección jurídica favorable a armadores bajo sus banderas siendo esto también una ventaja a considerar al momento de ellos designar una bandera para su embarcación. Sin restarle importancia a lo antes mencionado existen desventajas de pertenecer a estos “Pabellones de Conveniencia” las cuales pueden ser que estas usualmente están relacionadas al asociarse con ganas del armador con eludir regulaciones laborales , seguridad general de buque, o medioambiente, existe todavía esa percepción de una parte del sector marítimo pero cada día es mas frecuente el que los armadores mas grandes al nivel mundial tengan la gran parte de sus flotas bajo estas banderas y sus regulaciones.

2. Aumento del Uso de Pabellones de Conveniencia:

Como antes mencionados el uso de estas banderas de conveniencia es ha estado siendo mas constante por parte de las flotas mas grandes del mundo, la globalización dentro del comercio marítimo internacional es una de sus principales ventajas y diferencias con respecto a otras industrias, cada vez son más las navieras que optan por pabellones de conveniencia así poder optimizar sus costes operativos lo cual es entendible conociendo los costes operativos de un buque en general. Este factor junto con los incentivos fiscales es lo que diferencia a estos pabellones con la mayoría de los países esto ayuda a la atracción de armadores y los operadores ya que los beneficios fiscales y reducciones en las tarifas de registro son considerables con comparación a otras jurisdicciones. Las instituciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) cada vez más están implementando

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

regulaciones mas estrictas en temas de seguridad y reducciones de emisiones, así como las condiciones laborales lo que hace cada vez las banderas de conveniencia eleven sus estándares para así darle seguimiento a los mismo esto implica un alza por parte de las instituciones encargadas de dirigir estos temas en referencia a los armadores bajo su bandera.

3. **Mercados Clave:**

Los mercados claves dentro de los últimos años ha sido tres los anteriormente mencionados: Panamá, Liberia e Islas Marshall estos son los pabellones que tiene casi toda la flota mundial dentro de sus registros lo que ha generado una gran competencia entre los mismos través del tiempo. Son similares en ciertos aspectos, pero cada uno tiene diferencias que los hace únicos lo cual en la final resulta en una decisión por parte del armador el decidir cual de ellos se afianza mas con su respectivo itinerario y donde pueda desarrollar mejor sus actividades comerciales. Cabe mencionar las diferencias entre cada uno de los pabellones:

1. Panamá: Es uno de los principales países con más barcos del mundo bajo su bandera gracias a sus beneficios fiscales y digitalización para poder agilizar el proceso de todas partes del mundo siendo este un gran atractivo para los armadores extranjeros. Gracias a su ubicación estratégica tiene el Canal de Panamá que es su mayor diferenciador con respecto a su competencia en tener este canal ayuda a los armadores a utilizar esta ruta ya que como pertenecen a flota panameña tienen beneficios con respecto al mismo en comparación a los otros estados.
2. Liberia: Este país de igual manera ofrece incentivos fiscales para los armadores, un registro flexible y costos bajos en comparación al resto sin necesidad de mucha documentación para poder pertenecer a su flota.

3. Islas Marshall: Esta pequeña isla ha incrementado su flota de algún tiempo reciente hasta la actualidad, es un jugador sumamente clave debido a su alta cantidad de buques registrados, así como su apoyo de la manera indirecta de los Estados Unidos el cual lo pone como un competidor sumamente fuerte para Panamá dentro de este mercado de abanderamiento.

El mercado mundial de abanderamiento sin duda es un pilar de suma importancia dentro del comercio marítimo internacional, el mismo se ve afectado por la creciente presión con la finalidad de cumplir estándares ambientales internacionales, así como está estipulado en el acuerdo de París. Las flotas que pertenecen a un pabellón de conveniencia han tenido que adaptarse a través de los últimos años con respecto a las medidas medioambientales y sus nuevas regulaciones jurisdiccionales, esto puede hacer que los pabellones de conveniencia puedan parecer menos atractivos. En mi opinión el mercado mundial de abanderamiento sigue siendo vital para la industria marítima internacional, ya que la misma ayuda a reducir el coste de las operaciones que en el comercio marítimo es sumamente alto y gestionar las regulaciones más eficientes. Sin embargo la industria conoce los desafíos que implica las regulaciones internacionales, así como la percepción negativa que puedan tener los pabellones de conveniencia es algo con lo que se ha luchado a través de los años y se está tratando de cambiar esa imagen en el comercio marítimo mundial.

3.2 Ventajas Relevantes de los Registros de Barcos en Panamá

Es indispensable comentar las ventajas relevantes que posee Panamá en referencia al registro de barcos en comparación a su competencia o a cualquier otro estado que tenga la idea de involucrarse de manera extensiva en esta parte del comercio marítimo internacional. Panamá no solo tiene la historia como el líder principal en abanderamientos en el mundo, sino que además

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

debido a esto ha ganado reputación dentro de la industria la cual es reconocida por varios al nivel internacional eso es algo que gana a través de los años con experiencia y confianza por parte de las diferentes empresas operadoras como armadores extranjeros que confían en las ventajas de estar bajo la bandera panameña. Pongamos un poco de contexto Panamá actualmente lidera globalmente el mercado de abanderamiento de naves, con mas de 8,662 buques bajo su bandera y transportando alrededor de 249.8 millones de toneladas de registro bruto (TRB) a junio de 2023, la ley que rige este comercio en Panamá es la anteriormente mencionada Ley General de la Marina Mercante de Panamá es la que promueve una estructura fuerte y confiable, así como competitiva con respecto a los demás estados. Existen amplias ventajas de pertenecer a la bandera panameña un reconocimiento legal inigualable, cumplimiento de normativa y una operación segura, así como eficiente:

1. Reconocimiento Legal Internacional:

El pertenecer y estar bajo la jurisdicción de un pabellón como el de la bandera de Panamá le da la seguridad al armador de que su embarcación esta legalmente reconocida y esto protege al armador de posible futuras disputas siempre bajo la jurisdicción de la Ley General de la Marina Mercante de Panamá lo que proporciona un marco legal sólido y confiable para los forman parte del registro.

2. Acceso a financiamiento y Beneficios Operativos:

Las embarcaciones que pertenecen al registro de buques de Panamá tienen la facilidad de acceder a un financiamiento marítimo y recibir un trato preferencial en puertos nacionales ya que tendrán mejores tasas y prioridad con respecto a otras embarcaciones. Además de estos beneficios en gobierno de Panamá ofrece un régimen fiscal con impuestos bajos anuales

sobre el tonelaje para barcos registrados con su bandera, lo que representa un recorte substancial para las operaciones de estos buques, los mismos son razonables en comparación a otros países de pabellón de conveniencia y se vuelve sumamente atractivo para los armadores.

3. Ubicación Estratégica:

Esta sin duda es los principales puntos por qué Panamá es líder en comercio marítimo internacional, al estar ubicado en el centro de América se convierte en un punto estratégico para el comercio marítimo internacional, junto a la complementación de que existe el Canal de Panamá la cual es una de las principales rutas marítimas del mundo. Esto junto con los beneficios antes mencionados es la combinación perfecta para que Panamá tenga una flota de buques sumamente extensa ya que facilita la comercialización mundial, así como la logística y acceso a los mercados principales internacionales.

4. Amplia Red de Oficinas Consulares:

En lo globalizado que se encuentra este negocio y todo el mundo en general es indispensable el poder tener comunicación en caso de cualquier emergencia y autoridad con las entidades correspondientes de la bandera de tu buque respectivamente. Panamá tiene presencia consular en múltiples países a lo largo del mundo además de que son servicios 24/7 y adicional a esto cuenta con consulares marítimo los cuales están especializado en todo tipo de temas y situaciones que pueda necesitar un armador en algún respectivo momento. Esta asistencia es en tiempo real y localizados en países que son reconocidos por su transporte marítimo como Grecia, Singapur, Japón entre otros esto es un aspecto sumamente importante para los armadores ya que estos consulados prestan sus servicios al momento de realizar el registro y el mismo hace que realizar esa labor sea

mucho mas sencilla y alcanzable sin importar en que parte del mundo se encuentre el que lo solicite.

5. Beneficios Laborales y Tripulación:

El registro de Panamá cuenta con una gran flexibilidad a la hora de la contratación de la tripulación del buque el cual es un elemento buscado por los armadores al momento de poder escoger una jurisdicción. En Panamá la contratación de extranjeros cuenta con mayor flexibilidad con relación a otros países esto va de la mano junto a las necesidades operativas de dicha empresa. La legislación panameña es menos restrictiva en comparación a los otros países y esto permite que el armador tenga más libertad a la hora de saber quién estará a cargo de buque. Pero es importante resaltar que a pesar de que la normativa es flexible con respecto a la contratación de tripulación extranjera, la legislación panameña respeta los convenios laborales internacionales y siempre se busca proteger los derechos humanos de los trabajadores del mar y que los mismos tengan condiciones laborales justas, salarios competitivos, seguridad a bordo y todo lo necesario para el poder realizar su trabajo de la manera adecuada.

6. Reputación Internacional :

Esta ventaja por parte del registro de buques de Panamá es una que solo se puede adquirir con años de experiencia y confiabilidad por parte de los armadores y operadores de todo el mundo con respecto a Panamá y a su registro, así como la confianza que existe con respecto a su jurisdicción sumamente confiable en temas marítimo. Aunque a través de los años Panamá se ha considerado un pabellón de conveniencia, el mismo ha logrado mantener una reputación sólida dentro de la industria marítima internacional y se ha reafirmado su compromiso con las normas internacionales, su enfoque

pragmático y eficiente en la gestión del registro de buques, así como los otros servicios prestados.

En conclusión, el abanderamiento de buques en Panamá es sumamente atractivo para los armados y empresas navieras ya que presentan varios incentivos fiscales, costes operativos reducidos, sistema legal flexibles y eficiente con experiencia y la facilidad de registro que sin duda es de lo mas importante en estos casos. Además, Panamá es reconocido como antes mencionado estar comprometido con las normas internacionales establecidas por los diversos organismos internacionales y proporcionar protección legal a sus armadores, lo que sin duda hace que sea una opción estratégica de alta eficiencia para empresas marítimas que estén en la búsqueda de optimizar sus operaciones al nivel global en todas las ramas de la misma. Esto posiciona a Panamá dentro de la nación líderes en negocio marítimo y en abanderamiento lo que sin duda lo convierte en una potencia al nivel comercial de este sector.

3.3 Registro de Abanderamiento de Liberia:

El registro de abanderamiento de Liberia es sin duda, la competencia mas cercana al de Panamá, este registro ha tenido un crecimiento unido de unos años anteriores hasta el punto donde se encuentra hoy. El registro de Liberia sin duda es uno que tiene todo para ser una potencia dentro de muchos años. El registro bajo la bandera de Liberia es reconocido como embarcaciones de propiedad y operación dentro de ese país, así como los otros registros Liberia permite el registro de los buques independientemente dónde se encuentre o cual sea su propiedad.

Liberia se presenta el mundo marítimo como una bandera de conveniencia la cual permite a los armadores beneficiarse de tasas fiscales mas bajas que otros países, así como leyes mas flexibles

en cuanto a la operación de un buque. El registro de Liberia se ha ganado el reconocimiento internacional a través de los años debido a su dedicación a proporcionar barcos más seguros, pero no dejando de un lado su papel como registro de conveniencia. El registro de naves de Liberia está siendo reconocido al nivel mundial por encontrarse dentro de todas las listas blancas del mundo por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y además dentro de las listas de las autoridades marítimas de los Estados Unidos. Como antes mencionado el registro de Liberia ha tenido un crecimiento exponencial en los últimos años, este registro ha tenido una gran existencia y un crecimiento de número de barcos y tonelaje registrado de manera reciente en unos increíbles 65 millones de toneladas brutas, dos veces la tasa de crecimiento declarada por el competidor más cercano el cual es Panamá durante el mismo periodo de tiempo. Esto ha establecido a Liberia como el registro de naves con el crecimiento más grande y rápido de los últimos años. A continuación, algunas de las ventajas que puede tener el registro de Liberia y porque sin duda se ha convertido en una potencia en abanderamiento en la historia reciente:

1. Marco Legal Actualizado:

Liberia es uno de los países con las leyes marítimas más avanzadas en el sector y sin duda ofrece protección a los Armadores en todo tipo de circunstancias, sus sistema jurídico se alinea con la de los mejores países del mundo ofreciendo alta calidad y confiabilidad a toda su flota, de igual manera Liberia también es conocido por seguir de la mano todas las regulaciones estipuladas por el parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y esto ayuda a que el registro genere más confianza por parte de los armadores en diferentes partes del mundo.

2. **Reputación de Calidad:**

Es importante reconocer que el registro de Liberia a pesar de estar categorizado como un registro de conveniencia, preside una reputación dentro del mercado de abanderamiento al nivel mundial de alta calidad al estar incluido dentro las listas blancas de la mayoría de las jurisdicciones de puerto y esto representa menos investigaciones así como menos restricciones por parte de las autoridades portuarias al momento de ingresar el buque lo que puede resultar en menores costes para el armador debido a que el barco permanece menos tiempo que talvez otras quienes tengan un pabellón diferente. Además de esto Liberia cuenta con servicio para los armadores las 24 horas del día los 7 días de la semana lo que brinda valor añadido a que se convierte en miembro de su flota, cuenta con oficinas regionales en las principales capitales comerciales marítimas en el mundo con una red mundial de más de 220 inspectores náuticos y 120 auditores de seguridad y calificación. Así como una relación estrecha con los diferentes clubes de P&I y sociedades de clasificación lo que siempre es importante ya que están disponible para brindar asistencia y servicio a cualquier parte del mundo durante cualquier circunstancia.

3. **Costos eficientes:**

Dentro de las ventajas por parte del registro de Liberia al igual que todas las banderas de conveniencia un punto importante y decisivo para los armadores son los precios flexibles y relativamente bajos que estas ofrecen en comparación a otros estados. El caso de Liberia no es la excepción la diferencia debido a que el registro de Liberia es un registro privado las tasas a pagar varían de manera anual y así mismo dependiendo de la operativa a la que va a realizar ese buque en particular, lo que puede ser beneficioso para algunos armadores y para otros un costo mas elevado. Elementos como lo son la tarifa de

registro, renovación y los impuestos para estos mismos de igual manera son considerados bajos en comparación con a otros países así mismo como sus regulaciones de la bandera de Liberia son más flexibles en tema operacionales y esto da mas libertad a los armadores extranjeros.

4. **Confidencialidad:**

Todos los puntos anteriormente mencionados son partes esenciales de el porque Liberia se ha convertido en una potencia con relación al abanderamiento al nivel mundial y cada uno de ellos demuestra que son una competencia real para Panamá, pero sin duda el elemento de confidencialidad es el más buscado por los armadores cuando buscan involucrarse dentro de este registro, los puntos clave con relación a este punto son los siguientes:

1. **Privacidad de la propiedad:**

El estado de Liberia protege de manera rigurosa la información sobre la propiedad de los buques registrados bajo su pabellón, esto significa que el detalle de quienes son los propietarios, incluyendo nombres y estructuras de propiedad no son de carácter público.

Esto permite a los armadores permanecer con su identidad en privado sin el riesgo de que la misma sea divulgada.

2. **Protección de información corporativa:**

En el caso de que el propietario del buque sea una empresa o entidad corporativa como es en la mayoría de los casos, solo las autoridades pertinentes podrán acceder a los registros detallados del buque, lo que da seguridad a los armadores de que su información solo será accesible en circunstancias legales específicas y no por el interés de la competencia o un tercero.

3. **Protección frente a litigios en el extranjero:**

La confidencialidad por parte de este registro de buques y lo que es ofrecido a sus clientes, les permite de una forma proteger a los propietarios de los buques con posibles litigios en tribunales internacionales o cualquier conflicto en diversas jurisdicciones, este tipo de anonimato ayuda a mantener de manera a evitar las demandas o problemas legales que puedan surgir en su momento debido a que en Liberia la exposición pública de la propiedad va en contra de las leyes.

La confidencialidad por parte del registro de Liberia al tratarse de un registro de carácter privado es uno de los principales incentivos para armadores y empresas opten por el mismo, es uno de los mayores atractivos ya que permite elementos como la protección de identidad de los propietarios del buque, la estructura corporativa y la información relacionada con las operaciones comerciales de estos les permite operar con mayor privacidad y seguridad. Además, eso en conjunto con varias ventajas de registrar en Liberia, convierte al país en una opción popular para los armadores que estén en busca de un perfil bajo dentro de este comercio. Debido a esto en los últimos años el registro de Liberia ha tomado mucha mas fuerza y esto obliga a registros como el de Panamá ha incrementar su eficiencia y ofrecer más beneficios en cuestión para atraer a mas armadores con el tiempo y que sean fieles al mismo.

3.4 Registro de Abanderamiento de Islas Marshall:

El otro registro que ha ganado bastante campo a través de los últimos años es el de Islas Marshall el sistema permite la inscripción de varias embarcaciones y ofrecer ventajas ficales y una estructura legal bastante favorables a los armadores internacionales, lo que ha hecho que se convierta en un registro favorable y buscado por los armadores al nivel internacional. El registro de abanderamiento por parte de Islas Marshall fue fundado en 1988 lo que les da ciertamente un antecedente histórico de igual manera bastante importante. Las ventajas de este registro de buques son las siguiente:

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá
Gabriel De León

1. Solidez Jurídica:

Gran parte por la cual armadores de todas partes del mundo eligen el abanderamiento de su flota por parte de Islas Marshall sin duda es por la consolidación jurídica que este país posee, además sus normas se encuentran respaldadas por el sistema jurídico de los Estados Unidos lo cual provee seguridad a cualquier armador. Siguiendo por esta misma línea Islas Marshall posee estándares se suma alta calidad de seguridad y protección el tales como Qualship 21 de la guardia costera de los Estados Unidos el cual es uno de los certificados mas importantes en el mundo marítimo y lo posee buques de alta calidad lo que significa un respaldo al registro de este país.

2. Buena Reputación:

Islas Marshall cuenta con una excelente reputación al nivel internacional `por parte de las entidades marítimas internacionales del mundo marítimo como por ejemplo la Organización Marítima Internacional la cual tiene a la misma adentro de sus listas blancas por su gran trabajo con su flota, así como siempre siguiendo las restricciones solicitadas por las mismas en temas como la seguridad y contaminación, haciendo que todos sus armadores cuenten con las condiciones solicitadas. Las embarcaciones de Islas Marshall usualmente deben seguir las siguientes características como que la embarcación debe tener menos de 20 años al momento de su registro, la embarcación debe estar registrada bajo una empresa la cual pueda registrarse en cualquier parte del mundo o en una empresa calificada en el Registry Marshall Islands (RGI).

3.5 Comparación entre Panamá, Liberia e Islas Marshall

PANAMÁ	LIBERIA	ISLAS MARSHALL
REGISTR PÚBLICO	REGISTRO PRIVADO	REGISTRO PRIVADO
PROCEDIMIENTO VELOZ	PROCEDIMIENTO VELOZ	PROCEDIMIENTO VELOZ
100 AÑOS EN EXPERIENCIA	50 AÑOS EN EXPERIENCIA	60 AÑOS EN EXPERIENCIA

SISTEMA DE ALTA CALIDAD	INFRAESTRUCTURA GLOBALIZADA, OFRECE SERVICIOS 24/7	RED DE INFORMACIÓN DE AVISOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA
EXENCIÓN DE IMPUESTOS A CLIENTES	VARIA SEGÚN EL TRÁMITE	VARIA DE MANERA ANUAL
COSTOS COMPETITIVOS EN COMPARACIÓN AL MERCADO	VARIA DE MANERA ANUAL	COSTO MÁS ALTOS QUE PANAMÁ
NINGUNA NACIONALIDAD DE PREFERENCIA AL MOMENTO DEL REGISTRO DE LA NAVE	PREFERENCIA POR EMBARCACIONES Y ARMADORES EUROPEAS	ASISTENCIA TÉCNICA DISPONIBLES 24/7
NO NACIONALIDAD PARA PROPIETARIO DE LA NAVE	NO NACIONALIDAD PARA PROPIETARIO DE LA NAVE	NO NACIONALIDAD PARA PROPIETARIO DE LA NAVE
PERSONAL ACTIVO Y PERMANENTE EN LA OMI	NO TIENE PERSONAL EN LA OMI	PERSONAL ACTIVO Y PERMANENTE EN LA OMI
INSCRIPCIÓN DOBLE CON TRIPULACIÓN	INSCRIPCIÓN DOBLE SIN TRIPULACIÓN	INSCRIPCIÓN DOBLE CON TRIPULACIÓN
CONFIABILIDAD EN LA HIPOTECA NAVAL	CONFIABILIDAD EN LA HIPOTECA NAVAL	NO CONFIABILIDAD POR PARTE DE LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES

EXENCIÓN TOTAL DE IMPUESTOS RECIBIDOS FUERA DE PANAMÁ	SE PAGA IMPUESTOS	SE PAGA IMPUESTOS
SÍN LÍMITE DE TONELAJE	PREFERENCIA POR MÁS DE 50,000 DE TONELAJE NETO	PREFERENCIA POR MÁS DE 50,000 DE TONELAJE NETO
132 CONSULADOS EN TODO EL MUNDO DONDE 58 SON DE MARINA MERCANTE	SERVICIO 24/7	SERVICIO 24/7 Y 32 OFICINAS MUNDIALES
NO ES NECESARIA NUEVA INSPECCIÓN SI EL BUQUE POSEEN CERTIFICADOS DE SEGURIDAD Y TONELAJE VÁLIDOS EMITIDOS POR ORGANISMOS RECONOCIDOS.	ACEPTAN CUALQUIER TIPO DE EMBARCACIÓN SIEMPRE QUE CUMPLA CON LOS ESTÁNDARES DEL REGISTRO	ACEPTAN CUALQUIER TIPO DE EMBARCACIÓN SIEMPRE QUE CUMPLA CON LOS ESTÁNDARES DEL REGISTRO
6 MESES PARA PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS PARA OBTENER LA LICENCIA DE RADIO Y PATENTE DE NAVEGACIÓN	3 MESES PARA ENTREGA EN 1 DE PATENTE DE NAVEGACIÓN Y LICENCIA DE RADIO	EL REGISTRO DEL BUQUE SE ENCUENTRA SUJETO A LA HIPOTECA NAVAL REGISTRADA
TRBUNALES MARÍTIMOS DE CORTE INTERNACIONAL CON ATENCIÓN 24/7	TRAMITACIÓN TODA POR PARTE DE LAS OFICINAS	PROGRAMAS DE INSPECCIÓN Y SEGUIMIENTO QUE APOYA EN CASOS DE INSTANCIAS

		JUDICIALES
SÍN LÍMITES EN CANTIDAD DE NAVES AL REGISTRAR	SÍN LÍMITES EN CANTIDAD DE NAVES AL REGISTRAR	ESTUDIOS DE SEGURIDAD Y DE PUERTO POR PARTE DEL PSC NO PERMITE UN REGISTRO SÍN LÍMITES
POSICIÓN GEOGRÁFICA PRIVILEGIADA	UBICACIÓN AL ESTE DE ÁFRICA EN LA COSTA ATLANTICA	UBICACIÓN EN OCEANÍA
VENTAJAS FISCALES, ECONÓMICAS, COMERCIALES PARA ARMADORES EXTRANJEROS	BAJOS COSTOS EN COMPARACIÓN AL MERCADO Y NORMAS FLEXIBLES	BAJOS COSTOS EN COMPARACIÓN AL MERCADO Y NORMAS FLEXIBLES
CANAL DE PANAMÁ ES CENTROS MAS IMPORTANTES DEL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL	NO POSEE	NO POSEE

3.6 Registro de Conveniencia Europeos

En Europa existen varios registros de conveniencia que ha tomado fuerza a través de los años y los mismos ha servido para beneficio de los mismos países europeos estos no tienen la misma relevancia como los anteriormente mencionados, pero sin duda es un mercado que va creciendo cada vez mas lo que es importante mencionarlos dentro de esta investigación, ejemplos de estos pueden ser: Registro de Malta, Registro de Chipre, Registro de Las

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá
Gabriel De León

Palmas y el Registro de Madeira. Esto ha traído mas demanda a este tipo de registros en los últimos años y los cuales también se han convertido en una opción para los armadores. A continuación, características elementales por parte de estos registros:

1. **Chipre:**

El registro de Chipre es uno de los mas reconocidos en Europa ya que ofrece un sistema fiscal con reducciones favorables, exenciones beneficiosas para los armadores y compañías navieras especialmente europeas y además posee una legislación marítima moderna y una infraestructura de apoyo de lo mas eficiente en casos de que necesite acudir a los tribunales con todo y esto de igual forma Chipre cumple con normativas propuestas por la Organización Mundial marítima (OMI) con relación a medidas de seguridad y contaminación lo que proporciona una seguridad considerable para su clientes.

2. **Malta:**

Dentro de los registros de conveniencia en la Unión Europea Malta es uno de los más importantes, ya que al igual que Chipre este registro ofrece incentivos fiscales para los armadores y regulaciones de privacidad de carácter amigable y una administración más eficiente en comparación a su competencia lo que hace de esta sumamente atractiva para las empresas navieras en especial las que tienen sus actividades en el Mar Mediterráneo. A igual que el registro de Chipre también se preocupa de que los barcos que formen parte de su flota cumplan con las regulaciones propuestas por la Organización Mundial marítima (OMI), lo que brinda seguridad para sus clientes al momento de realizar el abanderamiento con ellos.

3. Los Palmas (España)

El registro de las Palmas en mi opinión es uno de reciente uso mas frecuente por parte de los armadores europeos, pero aun así a mi consideración es uno de los más favorables ya que la ubicación de Las Palmas es un puerto y zona libre dentro de la Islas Canarias y aunque esta sea parte de España posee un régimen fiscal diferente y normativo de carácter especial que ofrece varios beneficios a armadores que quieran formar parte de este. Dentro de los beneficios por parte de este registro se encuentra lo siguientes:

1. Régimen fiscal atractivo:

Las Palmas tiene un sistema de incentivos fiscales que benefician a los armadores o empresas navieras y del cual el mismo no está sujeto a impuestos sobre la renta generada fuera del territorio español lo cual es una ventaja enorme en comparación a los demás y esto lo que hace debido a la exoneración de impuestos el coste de la operación del buque tenga una reducción de costos significativo lo que hace que sea atractivo para los clientes de este.

2. Infraestructura marítima Avanzada:

Ya que el puerto de Las Palmas es un punto estratégico para el comercio al nivel internacional del atlántico hace que sea un punto a su favor para armadores que desempeñan operaciones de parte de ese punto y así mismo ha recibido una inversión significativa desde los últimos años por lo que su infraestructura y servicios portuarios son modernos y que el tráfico marítimo en el mismo crezca proporcionalmente, lo que en los años recientes ha sido una realidad.

3. Cumplimiento de Normativa Internacional y Administración Flexible:

Este es un punto en los cuales la gran parte de los registros europeos se enfocan y son incapaces de pasar por alto ya que es de suma importancia para los armadores y empresas navieras en ramas como la seguridad y contaminación. En este caso específico al tratarse de una zona libre de comercio facilita el proceso de registro para los armadores y permite un abanderamiento sin las complejidades que puedan presentar otros sistemas regulatorios europeos.

4. **Madeira (Portugal)**

El registro de Madeira ha sido una opción que varios armadores y empresas navieras se han planteado a lo largo de los últimos años ya que el archipiélago portugués se encuentra en el Atlántico es una competencia directa contra el registro de Las Palmas y el mismo ofrece un sistema fiscal atractivo para sus clientes y ya que este es considerado una región ultraperiférica de la Unión Europea, permite ofrecer condiciones diferentes a su competencia como las siguientes:

1. **Beneficios fiscales especiales:**

Debido a que Madeira es considerada una ultraperiférica de la Unión Europea ofrece beneficios fiscales especiales diferentes beneficioso para los armadores incluyendo la exoneración de impuestos sobre las ganancias generadas fuera de Portugal. Además, cuenta con un beneficio de impuestos reducidos sobre las sociedades y un sistema de IVA favorable en comparación con el de España.

2. **Acceso a los mercados de la UE:**

Al ser Portugal miembro de la Unión Europea esta posee beneficios comerciales como los tratados de libre comercio y tratados que apoyen el beneficio en miembro de la unión lo que se convierte en una ventaja para armadores los cuales buscan en su mayoría permanecer en el mercado europeo y así mismo realizar operaciones comerciales dentro de este territorio en general.

3. Incentivos para la industria marítima:

Dentro de la industria marítima los incentivos se ha convertido en un punto sumamente clave para el aprovechamiento de todas las ventajas de esta industria, Madeira ha establecido programas por parte del estado de Portugal para el impulso de la industria marítima, en donde están incluidos los subsidios , formación profesional , apoyo económico de empresas relacionadas al sector naval dentro de Portugal así como el apoyo por parte del mismo estado buscando el crecimiento del día a día para el registro de Madeira y este se convierta en un punto fuerte para Portugal dentro de la industria europea.

4 . Comparación de Las Palmas y Madeira como Registro de Conveniencia:

Estos dos registros son comparables debido a que dentro de todos los que se encuentran dentro de la unión europea son los más similares en muchos aspectos y van enfocados a un mercado de clientes más segmentado dentro de todos cada uno tiene características únicas, pero dentro de este mercado existe posibilidad para ambos dentro de los siguientes puntos resaltare las diferencias que posee:

1. Régimen Fiscal y administrativo:

Ambos, Madeira y Las Palmas posee sistemas fiscales con beneficios para los armadores y atractivos con exoneraciones fiscales sobre impuestos en ganancias extranjeras, así como impuestos reducidos sobre las sociedades y tarifas de registro competitivos. A pesar de esto Madeira ofrece un régimen mas consolidado dentro de la UE lo que ofrece mayor seguridad para las empresas navieras dentro del marco legal europeo.

2. Infraestructura y Servicios:

Dentro de este punto ambos registros Madeira y Las Palmas poseen una infraestructura de alta calidad y moderna para tratar todas las necesidades y regulaciones por parte de la UE con relación al comercio marítimo, lo que puede significar una ventaja para Las Palmas en este punto es que como de igual manera es considerada una zona de libre

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

comercio es preferido por los armadores que realizan paso por el Atlántico ya que recibe beneficios extra al momento de decidirse por este puerto en casos específicos.

3. Ventajas de ubicación:

La ubicación para estos dos registros es su principal atractivo y una de las razones principales por las cuales los armadores se deciden en inscribir su flota dentro de las mismas, Las Palmas tiene una ventaja estratégica al estar ubicada en el cruce de varias rutas comerciales en el Atlántico y tener una zona libre de comercio, lo convierte en un puerto clave para la industria marítima en ese sector. Por otro lado, Madeira tiene una ventaja al estar bajo el reconocimiento de la UE, lo que facilita operaciones dentro de Europa, pero su ubicación no está favorable a comparación de Las Palmas.

En conclusión, tanto Las Palmas como Madeira son dos registros de conveniencia muy atractivos dentro del marco legal europeo, como antes mencionado cada uno con sus características particulares. Las Palmas es particularmente popular debido a su ubicación estratégica y su régimen fiscal favorable con una zona libre de comercio, mientras Madeira ofrece beneficios de manera similar, con la ventaja adicional de ser reconocido por la unión europea. Ambos registros cumplen con los estándares internacionales en temas de seguridad y medioambiente lo cual es de suma importancia, lo que los convierte en opciones viables para los armadores y empresas navieras que buscan optimizar costos operativos dentro del territorio europeo mientras mantienen el cumplimiento de la normativa internacional.

Procedimiento para el registro de naves bajo la Bandera panameña. Consulado General de Panamá - Marsella. (2023, July 21). <https://www.consulatgeneraldepanamamarseille.com/abanderamiento/procedimiento-para-el-registro-de-naves/>

Lex Diarium. (2021, April 1). *La Importancia de los registros abiertos de buques en Panamá y El Mundo.* Lex Diarium. <https://www.lexdiarium.com/actualidad-jur%C3%ADdica/la-importancia-de-los-registros-abiertos-de-buques-en-panam%C3%A1-y-el-mundo>

CAPITULO IV

Futuro de La Marina Mercante a Nivel Internacional.

4.1 Evolución de la tecnología y Port State Control

La evolución de la tecnología dentro de la Marina Mercante panameña ha sido una herramienta fundamental para poder lograr crecimiento y competitividad dentro del negocio marítimo, así como otros registros que han tomado fuerzas a lo largo de los últimos años. Durante la era de la digitalización en la que nos encontramos la utilización de software para gestión de flotas, monitoreo de actividades en tiempo real del buque como de la carga son plataformas que se han incorporado en el día a día de la Marina Mercante de Panamá. El movimiento de los años recientes en el negocio marítimo internacional es el de la sostenibilidad y tecnología verde ya que ha tomado fuerza las preocupaciones de carácter medioambiental, Panamá ha sido uno de los principales promotores de la adopción en sus procesos y flota la utilización de energía limpia en la industria naviera. Esto incluye el uso de combustibles limpios y tecnologías para el tratamiento de aguas residuales, así como sistemas de eficiencia energética dentro de los buques.

En conjunto con los antes mencionado está el sistema de blockchain y automatización de proceso lo que se esta utilizando en los puertos de primer mundo para la gestión de documentos al momento del ingreso de un buque o salida del mismo y pagos con un mayor transparencia para la entidades financieras así como seguridad en las transacciones por lo que facilita de gran manera las operaciones de la Marina Mercante Panameña dentro del país y se convierte en una ventaja mas para el registro de la misma.

4.1 Port State Control

El Port State Control es un sistema, en el cual las autoridades de un país realizan inspecciones a las embarcaciones extranjeras al momento de llegar a sus puertos y verificar que las mismas cumplan con las normativas internacionales en seguridad y medioambiente así como las condiciones laborales de la tripulación, En el caso específico de la Marina Mercante de Panamá, el PSC ha sido un elemento fundamental en el fortalecimiento de su imagen al nivel internacional y competitividad al nivel de puertos de primer mundo , ya que brinda un elemento mas de seguridad y compromiso por parte del estado panameño con relación a la normativa internacional.

En los últimos años, Panamá ha adoptado herramientas digitales como las antes mencionadas con el fin de mejorar la eficiencia en sus inspecciones de PSC. Dentro de estas se incluye software de gestión de inspecciones, plataformas de monitoreo real de las condiciones de los barcos y la integración de base datos integral así poder verificar el cumplimiento de las normativas internacionales. Con la incorporación de estas tecnologías avanzadas en las inspecciones en Panamá se vuelven cada vez mas detalladas lo que ayuda a detectar posibles infracciones y generar informes mas precisos y rápidos. Con la aplicación de estos sistemas tecnológicos juntos con la revisión de manera constante de la flota panameña ayuda a garantizar que las embarcaciones bajo la bandera de Panamá y la Marina Mercante cumplan con los estándares internacionales, así poder evitar que el país sea percibido negativamente en los informes de la flota por el PSC en otros países.

Uno de los desafíos actuales que presenta la Marina Mercante de Panamá y en los que el PSC es fundamental es reducir el número de infracciones destacadas en sus embarcaciones y evitar que sus barcos sean clasificados como negros o grises lo que afecta ala confiabilidad de la bandera de Panamá por eso es de suma importancia adoptar tecnologías que permiten La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

una mejor supervisión y regulación de los barcos antes de que lleguen a los puertos, así como haciendo énfasis en los armadores y tripulación del mismo. El Port State Control ha sido una herramienta fundamental en la evolución de la Marina Mercante de Panamá, ya que permite al país mantener estándares altos de seguridad, calidad y sostenibilidad en sus puertos. A lo largo de los años, Panamá ha mejorado sus capacidades tecnológicas y su participación en acuerdos internacionales para fortalecer la inspección y el cumplimiento de las normativas, lo que ha sido crucial para mantener su prestigio como una de las banderas más importantes del comercio global.

4.2 ¿Cómo aumentar el número de naves al año para Panamá?

El aumento de naves para Panamá es un objetivo estratégico para todos los años así fortalecer a la Marina Mercante de Panamá. Esto no solo incrementa la importancia del país en el comercio marítimo global, sino que de igual forma genera ingresos, mejora la competitividad y refuerza la reputación internacional de país. Así lograrlo, Panamá podría implementar diversas estrategias, algunas de las cuales se describen a continuación:

1. Promoción Internacional:

La participación de Panamá en diversas campañas promocionales en mercados donde no se ha podido consolidar como una bandera fuerte es de suma importancia, destacando los beneficios que posee en comparación a su competencia, enfocándose en armadores, inversionistas y operadores comerciales de naves, resaltando ventajas como incentivos fiscales, bajos costos operativos, políticas favorables y el prestigio de la bandera panameña.

2. Establecimiento de relación con Nuevos Mercados y Regiones:

El poder llegar a nuevas regiones y mercados, significa una gran oportunidad de crecimiento con relación a otras banderas, mercados marítimos emergentes como lo son Asia, África y América Latina, son mercados que están necesitando la experiencia que posee la bandera de Panamá para su flota así como la reputación que esta tiene con mas

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

de 100 años en el comercio marítimo mundial de igual manera es sumamente atractivo para los armadores ya que en estas regiones son menos estrictas con ciertas regulaciones así como los costes operativos son de proporciones mas bajas.

La posibilidad de realizar acuerdos bilaterales y multilaterales por parte de Panamá en conjunto a la Marina Mercante panameña ofrece un sin número de beneficios con otros estados el promover el registro de embarcaciones bajo la bandera panameña, ofreciendo beneficios adicionales o reducciones en tarifas, especialmente a países con un creciente nivel de negocio marítimo, puede ayudar a aumentar ese número de naves registradas en Panamá.

3. Fomento de la Relación con Armadores Internacionales:

El tener relación con armadores de gran calibre y alcance internacional es sin duda una de las mejores opciones con el objetivo de poder acercar a Panamá a que cada año suba su cantidad de buques abanderados por el país. Asociaciones con grandes armadores, operadores de flotas y grupos navieros internacionales. A través de alianzas o contratos puede a traer flotas completas de muchas partes del mundo para que realicen operaciones bajo la bandera panameña, ofreciendo garantías de operación, servicios de calidad y beneficios de carácter fiscal.

Panamá debe ser capaz de ofrecer condiciones competitivas dentro del mercado internacional y así lograr posicionarse como un Hub de registro competitivo sobre la competencia ya que sus años de experiencia deben contar para la reputación que tiene y no solo de carácter fiscal, si no también en cuanto a servicios adicionales como seguros, asesoría legal y comercial , servicios de gestión y apoyo en la obtención de permisos necesarios es decir toda las herramientas para que Panamá sea la opción número 1 al momento de buscar abanderamiento.

4.3 Retomar el liderato Histórico de Panamá en abanderamiento al nivel mundial.

En los últimos años Panamá ha perdido su liderato histórico como referente en el abanderamiento de buques al nivel mundial, esto no significa que ya no tenga una participación principal en el comercio marítimo mundial si no que banderas como la de Liberia principalmente han crecido de manera rápida debido en su principal ventaja que pertenece a la listas blancas de la Organización Marítima Internacional (OMI) , la cual hace que se convierta en un atractivo para los armadores y empresas navieras a lo largo del mundo.

Es necesario que Panamá para retomas su liderato explote las virtudes que tiene y la que la diferencia de su competencia como que el registro de Panamá esta respaldado por el estado y no por entidades privadas como lo que es el caso de Liberia e Islas Marshall. Es importante que Panamá se vuelva mas estricto como es el caso en los últimos años con relación a los temas de cumplimiento de los Convenios Internacionales como lo son acerca de la seguridad marítima y la contaminación por los buques en el mar. Panamá ha estado dentro del mercado de abanderamiento de buques desde el año 1917 y se convirtió en líder de este sector en 1993 este número ha incrementado anualmente, pero se debe extendió en su totalidad con la posibilidad del registro en línea promulgado en 2008 lo cual facilito la inscripción de buques de todas partes del mundo de una manera exuberante. Este nuevo procedimiento en su momento significo un ahorro de mas del 50% del tiempo para los armadores y operadores ya que con el acceso al Centro de Datos de la Autoridad Marítima de Panamá y estar conectados a lo largo de todo el mundo a través de internet les brindo más confianza, así como accesibilidad el pertenecer a un registro como el de Panamá.

Un elemento de cual Panamá debe confiarse para lograr de nuevo retomar su liderato en abanderamiento de naves es los Consulados

Privados de Marina Mercante ya que estos son la cara del comercio

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

marítimo panameño al nivel internacional tienen como principal objetivo los abanderamientos, expedición de patentes de navegación, licencias de radio y ofrecer ayuda en cualquier situación que puedan necesitar los buques que llevan el pabellón de Panamá. Sus funciones también son las siguientes funciones:

1. Controlar los abanderamientos de la República de Panamá, así como los realizados por los Consulados Privados de la Marina Mercante.
2. Atender y dar solución a las consultas por parte de diferentes Consulados y Instituciones gubernamentales con relación a la Marina Mercante de Panamá.
3. Verificar y validar las solicitudes de Cancelación.
4. Elaborar resueltos de Cancelación definitiva, basado en la solicitud efectuada por los representantes legales.
5. Elaborar los resueltos que legalizan la inscripción de los buques de la Marina Mercante de Panamá, con todos sus documentos en cuestión.
6. Verificar todas las patentes de navegación a los buques de servicio interior y exterior, así como la patente de navegación especial para aguas internacionales, para los yates de placer registrados en Panamá.

Es de suma importancia que Panamá mantenga siempre vigente las regulaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) así como darle seguimiento a las normas de seguridad, contaminación y prevención para que toda la flota panameña la cumpla y poder cada vez mas ir saliendo de las diversas listas negras y grises que afectan el rendimiento del abanderamiento en Panamá.

Marina Mercante, D. G. de. (2008, December 30). Resolución-No.-106-48-DGMM-DE-19-8-2019. ... <https://www.amp.gob.pa/wp-content/uploads/2020/01/Resoluci%C3%B3n-No.-106-48-DGMM-de-19-8-2019.pdf>

Introducción a la omi. International Maritime Organization. (n.d.).
<https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>

Panamá , A. M. de, & Santiago,S, A. (2024, November 26). *Panamá Alcanza Récord en abanderamiento de naves de Nueva Construcción: Autoridad Marítima de Panamá.* Autoridad Marítima De Panamá |. <https://www.amp.gob.pa/noticias/notas-de-prensa/panama-alcanza-record-en-abanderamiento-de-naves-de-nueva-construccion/>

Isog. (2021, June 23). *Abanderamiento naves Panama y abanderamiento naves Liberia.* ISOG. <https://isog.org/es/mundo-offshore/abanderamiento-naves-panama-abanderamiento-naves-liberia/>

Registro de buques comerciales en Islas Marshalls . Obtenga toda la información financiera del país. Registro de buques comerciales en las Islas Marshall. (n.d.). <https://mundo.expert/es/Countries/Details/420?CountryId=145>

Conclusión

El registro es uno que ha demostrado su compromiso con la comunidad marítima internacional en los temas de seguridad marítima, preservación de la Vida Humana en el Mar y la seguridad de los bienes materiales de la propiedad. Panamá es la bandera con más tonelaje a lo largo de la historia y con una reputación sumamente amplia dentro el sector marítimo. El registro de Panamá como lo mencionado a lo largo del trabajo es uno de donde los incentivos son los mas atractivos para los armadores y operadores dentro de la industria marítima.

La Republica de Panamá ha sido comprometida con una imagen comprometedora los últimos años con relación a la seguridad marítima y su compromiso con los convenios internacionales, pero es importante que la comunidad marítima de la que forman parte los armadores y operadores tengan en cuenta que la Autoridad Marítima de Panamá y la Marina Mercante panameña están trabajando en conjunto para que esto no sea un motivo de cual se pierda en atractivo ante posibles clientes y mantener a los que ya forman parte, están buscando formar parte de las listas blancas y que el proceso de abanderamiento para un tercero no se detenga o interrumpa por falta de algún requerimiento técnico o jurídico si no que este sea un proceso de lo mas transparente y eficaz posible para los clientes como para la institución. Nuestra posición geográfica es única en el mundo, así como la experiencia de Panamá en el sector marítimo el trabajo duro por parte de la Autoridad Marítima de Panamá en cooperación con la Marina Mercante de Panamá y las organizaciones internacionales, hace que Panamá pueda traer a la mesa ventajas relevantes en el registro de naves en comparación a Liberia o Islas Marshall.

ANEXOS

TIPOS DE BARCOS Y BANDERAS UTILIZADAS

Buques propulsados con capacidad para transportar más de 100 tn brutas



PORTACONTENEDORES

Liberia		834
Panamá		590
Hong Kong		499
Singapur		490
Malta		283



PETROLEROS

Islas Marshall		837
Panamá		808
Singapur		732
Liberia		723
Japón		703



GRANELEROS

Panamá		2585
I. Marshall		1437
Hong Kong		1143
China		1114
Liberia		1086



CARGUEROS SIN CONTENEDORES

Indonesia		2203
Japón		1942
Panamá		1327
Vietnam		1266
Rusia		879



OTROS

Indonesia		5981
EE. UU.		3440
Panamá		2604
Japón		2467
China		2010

Gráfico:
Alfonso Pisabarro

Fuente:
UNCTAD-STAT, United Nations Conference on Trade and Development (2018)

Pisabarro, A. (2021, September 28). *Banderas de conveniencia, La Patria de Los Océanos*. El Orden Mundial - EOM. <https://elordenmundial.com/banderas-de-conveniencia-la-patria-de-los-oceanos/>

PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES

según el país de nacionalidad del armador, a 1 de enero de 2012

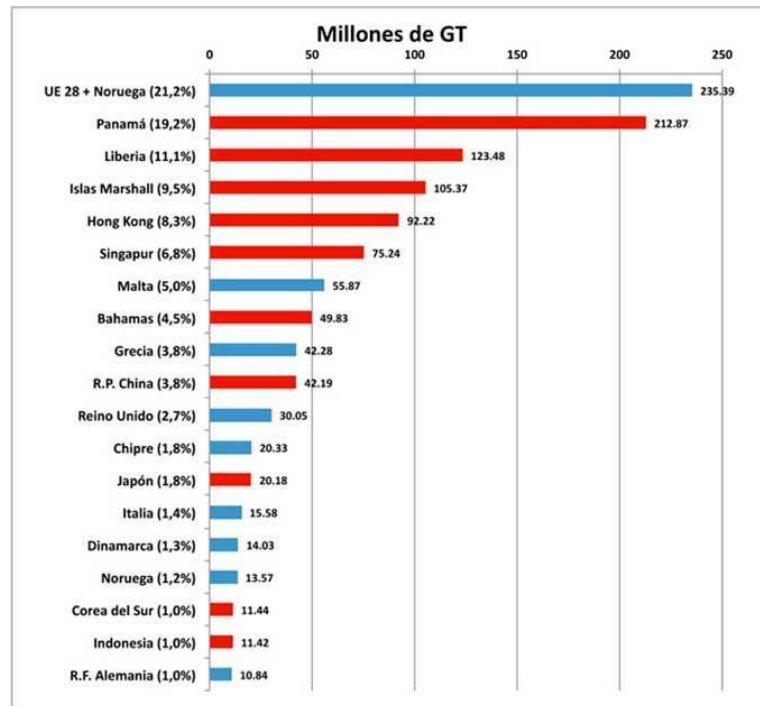
Fuente: ISL Bremen



Chombi. (2012, May 17). *La Flota Mercante Mundial Aumentó un 8,9% durante 2011, a Pesar de Los Altos índices de desguaces*. Anave. <https://anave.es/la-flota-mercante-mundial-aumento-un-89-durante-2011-a-pesar-de-los-altos-indices-de-desguaces/>

La evolución de la Marina Mercante panameña y desafíos de la Autoridad Marítima de Panamá

Gabriel De León



Systems, eZ. (2015, March 27). *La Flota Mercante abanderada en la ue más noruega supone el 21,2% del GT Mundial*. masmar. <http://www.masmar.net/es/layout/set/print/N%C3%A1utica/Industria-N%C3%A1utica/La-flota-mercante-abanderada-en-la-UE-m%C3%A1s-Noruega-supone-el-21.2-del-GT-mundial>



Redacción. (2024, November 30). *Panamá Alcanza Récord en abanderamiento de naves de Nueva Construcción*. Oye Lo Bueno. <https://oyelobueno.com/panama-alcanza-record-en-abanderamiento-de-naves-de-nueva-construcc>