



**UNIVERSIDAD METROPOLITANA DE EDUCACIÓN,
CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

Decreto Ejecutivo 575 del 21 de julio de 2004

Acreditada mediante Resolución N°15 del 31 de octubre de 2012

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
LICENCIATURA EN DERECHO Y CIENCIAS FORENSES**

**“VENTAJAS RELEVANTES DEL REGISTRO DE NAVES DE PANAMÁ
COMPARADO CON LOS REGISTROS DE ISLAS MARSHALL Y LIBERIA”**

**Trabajo de grado presentado para optar por el grado de Licenciatura en
Derecho y Ciencias Forenses**

ALIS KAMIN BAILEY REYES

Asesor: Lic. David Olmedo

Abril, 2018

HOJA DE APROBACIÓN

JURADO

JURADO

TUTOR

DEDICATORIA

A mi familia, especialmente a mis padres Alfredo Bailey y María Reyes de Bailey por su apoyo y motivación. Todo lo que soy se lo debo a ellos, por inculcar en mí la importancia de estudiar.

A mi hijo Ronny Emel Beltrán Bailey y a mi esposo Jorge Olmedo Rodríguez por ser mi estímulo y apoyo incondicional para finalizar este proyecto.

A mis hermanos por apoyarme en cada decisión y por estar a mi lado en cada momento.

A Dios, quien es mi dador de vida y la más grande fuente de inspiración para mí, gracias por la salud que me brindas.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la sabiduría y fuerzas para culminar esta etapa académica y así cumplir mis metas y sueños.

A mis padres por su entrega, ejemplo, esfuerzo, dedicación, consejos y amor incondicional; por ser mis ejemplos y forjarme en la carrera de la vida.

A mi hijo Ronny, quien me insta a luchar y a querer ser cada día mejor, y comprender el tiempo que tuve que dedicarle a mis estudios.

A mi asesor del proyecto de graduación, David Olmedo, por su guía, comprensión, paciencia, entrega y valioso consejo a lo largo del proceso de investigación.

Al personal de la Autoridad Marítima de Panamá, en especial a todo el personal del Departamento de Control y Cumplimiento, que me apoyaron para realizar mi proyecto de investigación.

A los licenciados Silvana Donato, José Manuel Bosques e Ismael Rodríguez por brindarme su paciencia, orientación y asesoría. Por ofrecerme la información requerida para lograr los objetivos trazados en este proyecto.

A mis amigos y amigas, y a todas las personas que me incentivaron y me motivaron para seguir adelante con los objetivos de este propósito.

RESUMEN

La presente tesis realiza un análisis comparativo del Registro de Nave de Panamá con los Registro de sus principales competidores, por lo cual el título de investigación es Ventajas relevantes del Registro de Naves de Panamá comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia, la aplicación de esta investigación se debe a la baja que ha presentado en el Registro panameño en los últimos años en sus abanderamientos de buques, lo cual es importante por ser nuestra principal fuente de ingreso. Facultad de Derecho y Ciencias Política, Ciudad y República de Panamá, abril de 2018.

Asimismo hace énfasis en la necesidad de analizar las ventajas que tiene el Registro de naves en Panamá comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia, y a su vez plasmar las recomendaciones ante la comparación realizada, para que el registro panameño de buques, el más grande del mundo agilice su burocracia para hacerle frente al ascenso de sus principales competidores, aunque se mantiene como líder en abanderamiento de buques, ha ido disminuyendo el número de buques registrados desde el año 2013 a la fecha. La Marina Mercante de Panamá aglutinó en el 2017 el 18% de la flota mundial y el registro total de 8,094 embarcaciones y 226.6 millones de toneladas, según datos estadísticos de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) a principios de febrero pasado. Sin embargo, el año pasado se realizó una depuración de naves que no cumplían con las condiciones de seguridad que Panamá exige para mantenerse en el Nivel A de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en la lista blanca del MOU de París. Se realiza el análisis del desempeño, ventajas, ofertas y servicios que ofrece Panamá mediante recopilación documental, observación de datos estadísticos y encuesta a funcionarios idóneos de la institución. Además se redactan las conclusiones del desempeño de las estrategias realizada por la Autoridad Marítima de

Panamá y la emergencia de reducir el tiempo en trámites y agilizar los procesos de abanderamiento, considerando la determinación de una normativa de vanguardia, tomando en cuenta los beneficios que esto traería a la República Panamá por ser un centro integrado de servicio marítimo y logístico competitivo de excelencia al servicio de la industria marítima a nivel mundial donde en una sola institución se gestiona todos los procesos relacionados con el sector marítimo Nacional e Internacional.

Palabras Claves: Ventajas, Registros, Competidores, Comparado, Seguridad.

ABSTRACT

This thesis performs a comparative analysis of the Panama Ship Registry with the Registry of its main competitors, for which the research title is Relevant Advantages of the Panama Ship Registry compared to the Marshall Islands and Liberia Registries, the application of This investigation is due to the low level of the Panamanian Registry that has been presented in recent years in its flagging of vessels, which is important as it is our main source of income. Faculty of Law and Political Science, City and Republic of Panama, April 2018

It also emphasizes the need to analyze the advantages of the Registry of ships in Panama compared to the Registries of Marshall Islands and Liberia, since the Panamanian registry of ships, the largest in the world, has to streamline its bureaucracy to face With the rise of its main competitors, although it remains the leader in the flagging of vessels, the number of vessels registered since 2013 has been decreasing to date. The Merchant Marine of Panama brought together in 2017 18% of the world fleet and the total register of 8,094 vessels and 226.6 million tons, according to statistical data from the Panama Maritime Authority (AMP) at the beginning of last February. However, last year there was a purification of ships that did not comply with the security conditions that Panama requires to remain at Level A of the International Maritime Organization (IMO) and on the white list of the Paris MOU. The analysis of the performance, advantages, offers and services offered by Panama is carried out by means of documentary compilation, observation of statistical data and survey of suitable officials of the institution. In addition, the conclusions of the performance of the strategies made by the Maritime Authority of Panama are drawn up and the emergency of reducing the time in proceedings and expediting the flagging processes, considering the determination of a vanguard regulation, taking into account the benefits that this would bring to the Republic

of Panama for being an integrated center of competitive maritime and logistics service of excellence at the service of the maritime industry worldwide, where all the processes related to the National and International maritime sector are managed in a single institution.

Keywords: Advantage, Registry, Competitors, Compared, Safety.

GLOSARIO

1. Abanderamiento: Acto en virtud del cual un determinado Estado atribuye a un buque su nacionalidad y le autoriza a enarbolar su pabellón
2. Aglutinar: Unir o pegar una cosa con otra de modo que resulte un cuerpo compacto.
3. Aludir: Mencionar a alguien o algo o insinuar algo.
4. Armadores: Es aquel naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.
5. Bandera de conveniencia: Es aquel enarbolado por buques civiles, cuya relación o lazo auténtico entre el naviero y Estado del cual enarbolan su pabellón es accidental. Estos Estados ofrecen un sistema de registro cuyos controles son mínimos, así como importantes ventajas económicas con respecto a su país de origen.
6. Buque: Es utilizada hoy día por el derecho positivo para describir un navío o nave, el mismo es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para la navegación.
7. Burocracia: Es la organización o estructura que es caracterizada por procedimientos centralizados y descentralizados, división de

responsabilidades, especialización del trabajo, jerarquía y relaciones impersonales.

8. Cabotaje: Consiste en el transporte marítimo de personas, mercancías o equipaje entre diversos lugares del territorio de un estado (Puertos).
9. Convenio: Acuerdo internacional de voluntades o, en otros términos, acuerdo celebrado entre sujetos jurídicos del orden internacional.
10. Elucidar o dilucidar: Aclarar y explicar un asunto, especialmente si es confuso o controvertido, para su posible resolución. Ej. "Necesito elucidar este asunto lo antes posible".
11. Estado Bandera: Cuando un buque se registra y navega bajo la bandera de determinado país, el buque y el armador quedan sujetos a las leyes de ese Estado.
12. Ley: Norma de derecho emana del Estado, de forma escrita y con un procedimiento solemne.
13. OMI: Organización Marítima Internacional, es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa exclusivamente de los asuntos marítimos.
14. Pabellón: Es la bandera que utiliza el buque en la mar y que exterioriza su nacionalidad.

15. Registro Abierto: Son registros en la cual se acepta la inscripción de naves extranjeras y no requiere que el dueño tenga la nacionalidad del país de registro.
16. Sociedades de Clasificación: es una entidad encargada de expedir los certificados de clase para confirmar el cumplimiento de un buque con la misma.
17. Ventajas: Superioridad o mejoría de algo o alguien respecto de otra cosa o persona.

ÍNDICE GENERAL

LISTA DE CUADROS	xiv
INTRODUCCIÓN	xv
CAPÍTULO I. CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA	18
A. Planteamiento del problema	19
1. Descripción del problema	19
2. Formulación del problema	22
B. Objetivo de la investigación	22
1. Objetivo general	22
2. Objetivo específico	22
C. Justificación e impacto	23
D. Limitaciones	24
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	25
A. Antecedentes históricos e investigativos	26
1. Antecedentes históricos	26
2. Antecedentes investigativos	29
B. Bases teóricas, conceptuales y legales	31
a. Las Instituciones que Regulan el Transporte Marítimo	42
1. Sociedades de clasificación	42
2. Estados banderas	43
3. Estados ribereños	43
b. Procedimientos para el Registro de Naves	46
c. Normas de estándares de calidad	50
d. Organización Marítima Internacional	52
1. Convenio SOLAS	54
2. Convenio MARPOL	55
3. Convenio de Arqueo de Buques	57
4. Estados miembros de la OMI	58

C. Sistema de variables	59
D. Operaciones de las variables	60
1. Ventajas que ofrece Panamá	61
2. Requisitos del Registro de Buques en Panamá	62
3. Comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia	63
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO	64
A. Naturaleza y alcance de la investigación	65
B. Tipo y diseño de investigación	65
C. Población y muestra	66
D. Técnica e instrumento de recolección de datos	67
E. Validez y confiabilidad de los instrumentos	68
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS DE RESULTADOS	70
A. Procedimiento de los datos	71
1. Ventajas relevantes de los registros de naves en investigación	72
a. Panamá	72
b. Islas Marshall	72
c. Liberia	72
2. Lograr el aumento de naves por año	74
a. Cómo mantenernos líder en el abanderamiento de buques	75
B. Análisis de los datos	76
CONCLUSIONES	83
RECOMENDACIONES	85
BIBLIOGRAFÍA	87
ANEXOS	89

LISTA DE CUADROS

Ventajas relevantes de los Registros de Naves en investigación	72
Cuadro N.º 1. Principales países de registro de la flota mercante en abanderamiento, junio 2013.	90
Comportamiento del registro panameño y sus competidores.	91
Movimiento de las naves en el Sistema Portuario, años 2016-2017.	92
Fases de la elaboración de un convenio marítimo.	93
Cuestionario de Preguntas	94
Encuesta	96
Transcripción de copia de Libro Record	97

INTRODUCCIÓN

El abanderamiento, la inscripción o el registro de una nave, es el acto jurídico mediante el cual la República de Panamá admite dicha nave como parte de la Marina Mercante Nacional y le permite enarbolar su pabellón nacional, a solicitud de su propietario, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la ley panameña.

Todo buque inscrito en la Marina Mercante Nacional está sometido al cumplimiento de la ley panameña, donde quiera que se encuentre.

Con este trabajo de investigación, se busca analizar los requisitos, precios, beneficios y formalidades que presenta el registro panameño de naves, al igual que formular algunas recomendaciones para eliminar la burocracia y de esta forma facilitar los trámites para los usuarios del registro panameño de naves y que el número de naves registradas aumente simultáneamente, ya que esto representa la principal entrada económica que percibe el Gobierno panameño.

Sin embargo, en Panamá, la actividad marítima y comercial que se ha constituido como líder mundial a pesar de los distintos competidores que existen en el mercado internacional, específicamente Islas Marshall y Liberia, es el abanderamiento de las naves en la Marina Mercante Nacional.

El Registro Mercante Panameño opera dentro del engranaje gubernamental, lo que significa que las actuaciones de los regentes del sector se encuentran limitados por las facultades contenidas en las leyes, esto se debe a que en la

República de Panamá los funcionarios públicos solo pueden hacer lo que la ley les permita, en caso contrario serán responsables de extralimitación de funciones, disposición contenida en el artículo 18 de la Constitución Política de la República de Panamá. Esta situación jurídica limitaba al Registro Mercante Panameño para promover nuevas ofertas contra los otros registros competidores del mercado.

Sabiéndose estas limitaciones que el Registro Panameño tenía frente a los registros que operaban con reglas del sector privado, en el año 2008 se propuso ante la Asamblea Nacional de la República de Panamá un proyecto de ley que permitiera al director general de Marina Mercante, promover el registro y proponerles a los clientes nuevas ofertas. Dicho proyecto presentado se convirtió, posteriormente en la Ley General de Marina Mercante (Ley 57 de 6 de agosto de 2008).

Por otro lado, la República de Panamá ofrece una seguridad jurídica envidiable en todos los sectores, los cuales resaltan: el registro de propiedad (Buena fe registral), inscripción de gravámenes, abanderamiento y gestiones jurisdiccionales que permiten la ejecución y operación comerciales sin riesgos derivados de la actuación del Estado.

Este proyecto de investigación tiene como finalidad comparar las ventajas que tiene el registro de naves panameño con otros registros como Islas Marshall y Liberia.

En el primer capítulo se desarrolla la contextualización del problema, así como el objetivo de la investigación, justificación e impacto, de igual forma presenta alcances y limitaciones.

No obstante, este proyecto de investigación tendrá una estructura que contiene el marco teórico y dentro de este nos enfocaremos en los antecedentes históricos e investigativos; de manera general, lo referente a la base teórica, conceptual y legal, además de las variables y operacionalización de variables.

En el tercer capítulo se tendrá como punto principal la naturaleza de la investigación, tipo y diseño de la investigación, población y muestra técnica e instrumento de recolección de datos y confiabilidad y validez de los instrumentos. Y, por último, en el cuarto capítulo se presentará un análisis de los resultados, el cual contará con una serie de procesos presentados que llevarán a dar soluciones para el mejoramiento y actualización de los servicios ofrecidos por Panamá, además de conocer las ventajas que tenemos para seguir siendo un país líder en abanderamiento de buques a nivel mundial.

Esperamos que este proyecto de investigación reúna los elementos necesarios para un análisis objetivo sobre los procedimientos establecidos para el mejor funcionamiento de la institución encargada de brindar un servicio de calidad, y así mantenga altos estándares de prestigio tanto nacional como internacional en materia marítima, y así poder ilustrar sobre este tema que es de relevancia en nuestro país.

CAPÍTULO I

CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA

A. Planteamiento del problema

1. Descripción del problema

El planteamiento de esta investigación se basa en la relación de las ventajas relevantes del registro panameño comparado con Islas Marshall y Liberia. La Autoridad Marítima de Panamá, como ente supremo comprometido con el fortalecimiento y desarrollo del sector Marítimo, cuenta con una de las marinas mercantes más prominentes en el mundo, dado el sistema registral que sigue nuestro país desde 1925.

Sin embargo, según estadísticas por parte de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) en el período 2014-2015, el número de buques del servicio exterior de su Marina Mercante cerró con ocho mil ochocientos cuarenta y tres (8,843) naves, mientras que en el 2013 había nueve mil ciento treinta y tres (9,133) embarcaciones con el pabellón nacional, lo que representa un descenso de 300 naves, en el 2016 contaba con ocho mil cien (8,100) naves, estamos hablando de 743 naves en comparación con el año anterior.

Una vez más, según estadísticas por parte de la Autoridad Marítima de Panamá, esta institución durante el periodo 2016-2017 ha contribuido activamente al Tesoro Nacional, con más de 435 millones de dólares, recursos que han fortalecido la inversión social del Gobierno Nacional. Con esto entendemos que el abanderamiento de naves es muy importante para la economía interna del país y que la una disminución importante en el nivel de abanderamiento podría ser muy perjudicial.

Nuestro planteamiento del problema está enfocado en las ventajas que traería al Estado panameño la innovación de mayores incentivos las naves ya

registradas y por mantenerse formando parte de la flota Mercante Nacional, asimismo se debe comparar los requisitos de los principales registros competidores como Liberia e Islas Marshall, ya que este último está creciendo a pasos agigantados gracias a las ofertas, estrategias y logísticas de esta.

Es preciso recordar que hasta casi finales de la década de los ochenta, Panamá cobraba a dólar la tonelada neta en derechos de abanderamiento, fue precisamente los administradores que hoy manejan el Registro de Islas Marshall, y los que hasta diciembre del año 1999 manejaron el Registro de Liberia quienes para acaparar el mercado y aprovechando la crisis de los ochenta por la que atravesaba Panamá, decidieron bajar de golpe el precio de la tonelada neta, es más, sin escrúpulo alguno adoptaron una tarifa plana, obligando a Panamá a reestructurar sus tarifas para no sufrir las pérdidas que dicha rebaja causaría.

Sin duda alguna, es una prioridad para Panamá mantenerse como líder en abanderamiento de naves, ya que es su principal fuente de ingreso, después de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), de no conservar el estatus puede acarrear pérdidas para la economía del país.

En Panamá, abanderar un barco de más de cincuenta mil toneladas cuesta alrededor de siete mil dólares (US\$7,000) si lo hace a través de Panamá o de un Consulado además de gastos, impuestos, costos de carné de marinos y licencias de oficiales, traducciones, certificados técnicos, abogados, representante legal y demás parafernalia que lleva consigo la matrícula de nave, es un trámite que representa pérdidas para los armadores u operadores de las naves, mientras que Liberia garantiza en su estrategia de mercadeo requisitos aceptables de hasta envío, vía correo electrónico, con plazo de seis

meses para entrega de toda documentación requerida, lo que garantiza tener a mano patente y licencia provisional para operar.

Mientras que Islas Marshall ofrece lo mismo que Liberia con la diferencia que Liberia solo le interesa registrar supertanqueros, los panamax, y los postpanamax y si son de nueva construcción mejor. A diferencia de Panamá que por su característica de Registro Abierto abanderará todo tipo de nave.

Por todo lo expuesto, el Registro de Naves en Panamá representa una de las mayores fuentes de ingreso al Tesoro Nacional, por lo que se debe mantener de esta forma o en un caso perfecto, se debe lograr el aumento en el registro de naves por año.

Luego de opiniones presentadas por estadísticas e importantes armadores de naves ante la Organización Marítima Internacional, entre los factores predominantes que están afectando el aumento en los Registros de Naves bajo bandera de Panamá, sobre todo el porqué de un descenso en la cantidad de las mismas, en comparación con el año anterior, no es más que el exceso de burocracia y costos en los procesos bajo el pabellón nacional, lo que ha incurrido a que estos armadores en su mayoría hayan transferido sus naves a otros registros que para ellos, van más paralelamente con sus necesidades.

Por lo que este trabajo de investigación indicará posibles recomendaciones ante esta disyuntiva y nuestras recomendaciones a este.

2. Formulación del problema

Observando la importancia de mantenernos como líder a nivel mundial y dado el aumento en el número de naves considerable de los registros competidores, tendríamos que entrar a establecer

¿Cuáles son las ventajas relevantes del Registro de Naves en Panamá comparado con registros como Islas Marshall y Liberia?

B. Objetivo de la investigación

1. Objetivo general

- Analizar las ventajas relevantes del Registro de naves en Panamá comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia.

2. Objetivo específico

- Conocer las ventajas relevantes del Registro de Naves en Panamá comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia.
- Comparar los requisitos de Registro de Islas Marshall y Liberia.
- Comprender las ventajas positivas que traería la implementación de menos requisitos y menos costos para los abanderamientos de naves en Panamá comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia.

C. Justificación e impacto

La línea Estado y Derechos Humanos, centrada en la filosofía humanista de la universidad, toman en cuenta la realidad social y como parte integrante de ella, la realidad jurídica. En tal sentido, se concibe el Derecho como fenómeno social y la forma de conducta que rige la actividad de hombres pertenecientes a una sociedad dada. Se parte de concebir los derechos humanos, aspecto fundamental para la garantía de una vida social adecuada, cuyo fin es el mejoramiento y progreso del hombre, sobre la base de la justicia y el progreso de la sociedad. En tal sentido, las relaciones entre el Estado y el Derecho son estrechas, toda vez que el primero ofrece el apoyo para el cumplimiento del derecho y el segundo regula los órganos del Estado, para quien el Derecho es fundamental toda vez que constituye un elemento de control social. La línea aborda los elementos orientados a la protección de los derechos del hombre, auxiliándose en la justicia y la investigación de hechos delictivos, en la búsqueda de la verdad y una adecuada administración de la justicia, apoyados en técnicas aportadas por la medicina, la odontología, la antropología, la biología, la entomología y la psiquiatría, como elementos que evidencian la concepción de transversalidad de las líneas. El hombre, con el propósito de manifestar sus intereses y actividades cotidianas, se desempeña en diferentes campos que le obligan al conocimiento de normas y reglamentos que le permiten la vida en sociedad, en el marco de la convivencia activa y pacífica. Desde este punto de vista, pueden concebirse los procedimientos explícitos y los principios generales del Derecho. En este contexto, el Estado, a través del Gobierno, es garante de la participación democrática y de la práctica auto sustentable de sus componentes humanos.

D. Limitaciones

En el desarrollo de esta investigación se presentaron las siguientes limitaciones:

- Falta de acceso a la información en algunos meses porque en su momento no se encontraba en el país el cónsul de Liberia, lo que imposibilitó conocer con exactitud el comportamiento y datos estadísticos de uno de los registros competidores particularmente Liberia.
- Poca información sobre los registros extranjeros en los consulados, específicamente en el Consulado de Liberia en Panamá. Además del retraso en las transcripciones proporcionadas por el Consulado de Liberia.
- La información de origen, servicios y requisitos suministrada por la página web sobre el Registro de Islas Marshall no estaba actualizada, lo cual me tomó mucho más tiempo recopilar datos de otras fuentes específicas la Autoridad Marítima de Panamá. Información que tuvo que ser traducida al idioma español.
- Igualmente de la demora en las traducciones en la documentación suministrada por la Autoridad Marítima de Panamá, que mantenían del Islas Marshall.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

A. Antecedentes históricos e investigativos

1. Antecedentes históricos

“El Liderazgo Marítimo de Panamá en materia de registro naviero podría estar en riesgo si el país no define estrategias para enfrentar el crecimiento constante que vienen registrando sus competidores”. (Revista el Financiero, edición julio 2017),

Como es el caso de Islas Marshall, que ha crecido en su flota y tonelaje amenazando ya el segundo lugar que tiene Liberia a nivel mundial. Panamá lidera hoy el registro de naves y tonelaje y si bien es cierto Islas Marshall se encuentra bastante distante, las cifras reflejan un crecimiento anual de 10% en su registro de tonelaje, cifra que es bastante importante. (Según estadísticas de la Revista el Financiero, edición julio 2017, pag. 5.).

Por muchos años, Panamá se ha mantenido como líder en el negocio de abanderamiento de naves; Panamá cumplió su centenario de registro. La mayoría de las compañías eligen registrar sus naves con la bandera panameña por la estabilidad que se le proporciona, esta opinión es una gran ventaja para el registro de naves panameño. Y es que a diferencia del resto de los países que se dedican a este negocio, Panamá lo hace por intermedio del Estado, por medio de la seguridad jurídica de un Estado se garantiza un registro seguro, pero también va de la mano con las sanas prácticas de la administración o gobernabilidad de un Estado.

Aunado a ello, con la promulgación de la Ley 55 del 6 de agosto del 2008 del Comercio Marítimo se abre más el compás para este tipo de comercio al regularse los diferentes tipos de contratos que se dan en materia marítima,

como por ejemplo el de fletamento, de seguro, entre otros, servicios que garantizan las ventajas relevantes del Registro de Naves de Panamá.

Como punto de partida en esta investigación está la lista de los países con mayor número de naves registradas, resultando Liberia en la segunda posición, mientras que las Islas Marshall, se posesiona en la tercera posición a pasos agigantados. Tanto Liberia como Islas Marshall son concesionarias de los Estados Unidos y en sus jurisdicciones se aceptan las acciones al portador, lo que significa que no se tiene clara quien es el beneficiario final de estas acciones. Cabe destacar que el negocio abierto de buques, es permitido desde hace 100 años y la primera jurisdicción conocida en este servicio fue Panamá. Comparativamente, Isla Marshall se incorporó en 1988.

Según **FAIRPLAY BERGEON SCOTT**, director de operaciones del Registro de Libera desde el 2015, Liberia está apunto de establecer un nuevo récord para el total de buques y el tonelaje; debemos tener en cuenta que Panamá estuvo debajo de Liberia en cuanto a tonelaje registrado por mucho tiempo y no fue hasta principios de los años 90 cuando se colocó como primer registro de naves del mundo.

Entre las diferentes leyes de regulación marítima existentes en Panamá, podemos señalar la Ley 57 del 6 de agosto del 2008 que regula la Marina Mercante y el Abanderamiento de Naves en Panamá, la ley 56 de 6 de agosto de 2008 que regula los Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares y la Ley 55 del 6 de agosto del 2008 del Comercio Marítimo. De esta forma compararemos nuestra ley panameña con lo establecido en las jurisdicciones de Isla Marshall establecido oficialmente en 1979 después de la firma de la Constitución, que representa una mezcla de los modelos de los gobiernos de los Estados Unidos y del Británico, la (RMI) República de Isla Marshall ganó su independencia en

1986, después de firmar el Pacto de Libre Asociación con los EE.UU., ratificó el convenio MLC 2006 del 25 de septiembre de 2005.

Poner fin al acuerdo de Administración Fiduciaria de las Naciones Unidas y establecer la Carta Nacional de Independencia de la nación insular, de acuerdo con el Banco Mundial su producto interno bruto nominal en el 2016 fue de US\$180; por otra parte, Liberia es manejada por *Liberian International Ship and Corporate Registry* (LISCR), los principales socios comerciales son los Estados Unidos, China, Japón y Australia.

Percibe un crecimiento exponencial en el tamaño de la flota y el tonelaje registrado a su larga historia, siendo en los últimos años un crecimiento aproximado de 90 millones de toneladas brutas, es el primer y hasta ahora en único registro abierto importante que ha capacitado a una red mundial de 400 inspectores; en esta última década mantenemos un sistema de abanderamiento muy competitivo adaptándose a los cambios del sistema mundial.

Por otra parte, al enfocarnos al génesis del Derecho Marítimo y de cómo se remonta en la antigüedad, hablar de su historia o derecho de la navegación acuática se habla de la historia de la civilización y del comercio, para esos autores los antecedentes históricos del derecho marítimo se encuentran en:

- Código de Hamurabi (1780 A.C.);
- Las leyes de los sumerios (1700 A.C.);
- Las leyes de Manu (1500 A.C – 200 D.C);
- El digesto de Justiniano (529 -565 D.C.);
- Las ordenanzas marítimas de Trani (1063 D.C.);
- El Código de Navegación del Puerto de Arles (1150 D.C.);

- Las reglas o leyes de Oleron (1266) y
- La declaración sobre derecho marítimo de París (1856).

2. Antecedentes investigativos

Podemos mencionar a la tesis doctoral de Rosa María Payán Azcue, enfatizada en la política marítima comunitaria: evolución, instrumentación por los estados miembros e impacto en las flotas nacionales de la universidad del país Vasco (upv/ehu), facultad de Ciencias Económicas y Empresariales del departamento de economía aplicada; que en su páginas de las 214 a la 226 hace mención del abanderamiento a conveniencia deslocalización de la flota y registros de libre matrícula “banderas de conveniencia”.

“Siendo esta enarbolado por buques civiles, cuya relación o lazo autentico entre el naviero y el Estado del cual enarbolan su pabellón es accidental”, para tal ofrecen un sistema de registro cuyos controles son mínimos, siendo unas de las innumerables ventajas económicas con respecto a su país de origen.

Sin embargo, bandera de conveniencia es aquel buque que enarbola el pabellón de un país diferente al de su propietario. Por como tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes, y la libertad de contratar mano de obra barata es lo que lleva a un armador a preferir estos registros.

No obstante, la existencia de banderas de conveniencia crea un tipo definido de dualismo en el transporte marítimo internacional.

El mercado se divide en dos tipos distintos de sectores que operan bajo diferentes costos laborales y condiciones de eficiencia. Costes laborales menores porque no se paga bien a la tripulación.

El primer segmento es el sector abanderado que comprende el tonelaje bajo los registros de las naciones tradicionalmente marítimas. El segundo sector es el que se refiere a las banderas de conveniencia, y que opera buques bajo sistemas de registros abiertos”.

Por otra parte, entre los años 1975 y 2012, según datos de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), la flota mundial se incrementó en un 190%, en el mismo periodo el crecimiento de los cinco principales registros de libre matrícula (Panamá, Liberia, Bahamas, Malta y Chipre) fue espectacular (436%). El aumento anterior supuso que en el año 2012 casi la mitad de la flota (45%) estuviera registrada en dichos pabellones.

Entre los años 1989 y 2011 se observa un crecimiento casi constante de la participación del pabellón extranjero en la flota mundial, con ligeras disminuciones (respecto al año anterior) en los años 2007 (66,35%), 2009 (68,41%), y 2010 (68,10%).

Sin embargo, en la tesis presentada por Javier Mauricio Espinel Cornejo que habla de los “Aspectos generales del Derecho Marítimo, los Seguros de la Navegación y las Banderas de Conveniencia”, en la página 28 indica la Normativa Marítima Internacional donde expone de manera breve la razón de los convenios MARPOL y SOLAS recordando algunos siniestros de la historia. Asimismo, revela la labor que organiza y normativa la actividad marítima, con el fin de lograr que se cumplieran unos estándares internacionales en materia de seguridad de la navegación y con el fin principal e inicial de salvaguardar la vida humana en el mar; posteriormente el medio ambiente marino.

B. Bases teóricas, conceptuales y legales

El Derecho Marítimo es el conjunto de normas y principios que regulan los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima.

El registro de naves en pabellones extranjeros se ha convertido en un instrumento generalizado a lo largo de la geografía mundial: en el año 2012 casi tres cuartas partes de la flota mundial estaba abanderada en otros pabellones extranjeros, diferentes a los nacionales. (Revista de ANAVE, pag. 8, edición febrero 2003).

En el año 2015, el informe de la Conferencia de las Unidas Naciones sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), fundamentó la disminución del valor del 2014, en la limitación “del recurso abanderas foráneas debido a las restricciones comerciales de muchos países en sus tráficos de cabotaje y nacionales, así como a la reducción de la carga fiscal de los buques nacionales”.

Sin embargo, a pesar de la argumentación anterior, las disminuciones observadas pueden ser algo puntual (posiblemente justificadas por las condiciones del mercado), como lo muestra el hecho de los reportes en años posteriores.

Luo, Fan y Li (2013) consideran que la alta proporción de banderas extranjeras en la flota mundial, tienen implicaciones no solamente para las políticas marítimas públicas nacionales e internacionales, sino para las estrategias del negocio del sector marítimo. (Revista de ANAVE, pag. 8, edición febrero 2003).

Las naciones tradicionalmente marítimas se preocupan por la reducción de sus flotas nacionales, la disminución de los ingresos fiscales, el descenso del empleo en el sector marítimo y los efectos adversos sobre la seguridad nacional.

Con el fin de evaluar el impacto o la efectividad de las políticas públicas implementadas en el sector, es necesario analizar las causas o factores que influyen en el desabanderamiento de la flota o cambio de pabellón. En esta línea Bergantino y Marlow (1998), afirman que estudiar los determinantes de la movilidad entre los diferentes tipos de registros se hace necesario, a fin de establecer los factores que pueden influir en el declive de las flotas de los países tradicionalmente marítimos. Subsecuentemente las consecuencias del *flagging out* pueden evaluarse, y la respuesta política al problema creado puede ser revisada.

No obstante, hace mención en la página 222 sobre un tercer factor en importancia (13%) es la disponibilidad de personal para la tripulación, y la necesidad de asegurarse una oferta suficiente del mismo. Leggate (2004, p.8 y 10) afirma que a pesar de los esfuerzos de las naciones tradicionalmente marítimas, hay un declive definido en el número de marineros de los países de la OCDE, contrarrestado por un aumento de los países suministradores de mano de obra, y que los potenciales problemas de mano de obra son exacerbados por la restricción en el uso de marinos extranjeros impuesta por un número determinado de pabellones. Según el artículo de ANAVE: “La revisión del Reglamento de Extranjería, una ocasión perdida”, la aprobación del nuevo Reglamento de Extranjería en el año 2004 complicó los trámites administrativos para el enroles de marinos extranjeros en el registro especial canario, necesarios por dos razones: “la creciente dificultad para reclutar marinos europeos; y la necesidad de compatibilizar unas retribuciones

atractivas para los mismos con unos costes totales competitivos en el mercado internacional” (ANAVE, 2011, p.3).

Los costos de cumplimiento de los estándares que la bandera nacional imponen, ocupan el cuarto lugar (12%). Este elemento es más significativo como un signo de desregularización, que como un factor para evitar el cumplimiento de estándares de seguridad.

En un estudio realizado por Hoffmann, Sánchez y Talley (2005), se indica que los buques con bandera extranjera (incluidos registros como Panamá y Bermudas) tienden a ser clasificados por un miembro de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS). (Revista de ANAVE, pag. 11-12, edición febrero 2003).

En el caso de Panamá, le permite enarbolar su pabellón nacional previos requisitos establecidos en la Ley 57 de 6 de agosto de 2008, en su artículo 1, dispone:

“Artículo 1. El abanderamiento, la inscripción o el registro de una nave es el acto jurídico mediante el cual la República de Panamá admite dicha nave como parte de la Marina Mercante Nacional y le permite enarbolar la bandera nacional, a solicitud de su propietario, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la presente Ley.

Todo buque inscrito en la Marina Mercante Nacional está sometido al cumplimiento de la Ley panameña donde quiere que se encuentre.

La ciudad de Panamá será reconocida como el puerto de registro al que pertenece toda nave inscrita en la Marina Mercante de Panamá”. Regulación implementada con la finalidad que la administración marítima panameña no se viera limitada por ser engranaje gubernamental.

A su vez el Registro de Naves Nacional, reconoce las sociedades pertenecientes a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), trabajan a nivel nacional certificando buques de bandera nacional. Un barco clasificado por la IACS tiene más probabilidades de ser abanderado en el extranjero, las mismas son organizaciones no gubernamentales o grupos de profesionales sin ánimo de lucro, con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana y propiedades (bosques y plataformas *offshore*), así como la protección del entorno natural marino. Esto se consigue gracias al desarrollo de Reglas de Clasificación.

Esta correlación positiva es corroborada por otros autores como Luo, Fan y Li (2013), según los cuales el uso de banderas extranjeras está relacionado con el ahorro de costes y la flexibilidad, más que con bajos requerimientos de calidad o seguridad. Gutiérrez (2009) afirma que las ventajas técnicas que obtenían los pabellones de conveniencia han tendido a su desaparición, puesto que los principales países de libre matrícula, han ratificado y aplican la mayoría de los convenios de la OMI, realizando las inspecciones a través de las principales sociedades de clasificación, las cuales mencionaré posteriormente. (Revista de ANAVE, pag. 15, edición febrero 2003)

Como puede observarse, las razones fiscales (9%) ocupan el quinto lugar en relevancia en cuanto a la incidencia en el desabanderamiento.

Además de los factores anteriormente señalados, existen otros que pueden afectar a la decisión del armador en el cambio de pabellón, y que según Bergantino y Marlow (1998) han sido “parcialmente ignoradas por la literatura existente”. Entre ellos se encuentra las características de las compañías marítimas y de los barcos.

Se observa que solo determinadas compañías de la misma nacionalidad deciden cambiar de bandera, y que esa decisión puede afectar a la totalidad o parte de los buques.

En particular, respecto las características de los barcos, algunos factores determinantes son la edad, el tamaño, el tipo de comercio al que se dedican, el tipo de buque, o el área geográfica de la operación.

Del análisis se observa que mientras que hasta hace unos pocos años el *flagging out* parecía ser relegado a sectores con bajos ratios de fletes (graneleros) y deficientes estándares de calidad, en la actualidad este no parece ser el caso. “La participación de los portacontenedores está creciendo de forma significativa en el cambio de bandera”.(Bergantino y Marlow, 1998, p.159).

Respecto a la edad del buque, determinados estudios coinciden en que la probabilidad de que un barco elija un pabellón extranjero decrece con la edad. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), 2012, entre los grupos de países, los principales registros de libre matrícula los tiene la flota más joven.

En opinión de Hoffmann, Sánchez y Talley (2005), esta afirmación resulta en todo caso sorprendente, puesto que los registros abiertos han sido asociados con buques subestándares. (Revista de ANAVE, p.16, edición febrero 2003).

Según estos autores, una posible explicación de ese comportamiento es que los barcos más antiguos pueden tener dificultades en el cumplimiento de estándares internacionales, y por ello limiten su comercio al tráfico de cabotaje y entre islas, no regulada por la mayoría de los reglamentos marítimos internacionales” (UNCTAD, 2012). Con respecto al tamaño del barco, Bergantino y Marlow (1998) opinan que los buques de mayor tamaño dedicados a los tráficos internacionales tienen una mayor probabilidad de ser abanderados en el extranjero.

Una posible explicación sería que los grandes buques dedicados a rutas internacionales sufren una mayor competencia, y eligen banderas extranjeras con el objetivo de recortar costos. Otro aspecto que puede determinar la decisión de cambiar de pabellón es el tipo de barco, en torno a este aspecto existe una controversia en la literatura.

Según Carlier y Polo (2009, p688) “en los primeros años de este siglo ha aumentado drásticamente la tendencia al uso de registros libres en todos los tipos de buques que compiten en los grandes mercados internacionales de fletes (petroleros, graneleros, y en menor medida portacontenedores).

Sin embargo, mientras que en otros tipos de buques como *ferries*, más ligados a mercados nacionales o regionales, los porcentajes de abanderamiento en registros libres son muchos menores y no han crecido en la misma medida”.

Sobre este tema, Hoffmann, Sánchez y Talley (2005, p.185) afirman que la mayor propensión existente entre los buques de carga y contenedores a ser abanderados en el extranjero (los buques de pasaje generalmente prestan sus servicios en un país) está relacionado con la correspondencia positiva existente entre los buques que comercian internacionalmente (buques de carga), y la bandera extranjera.

Los buques petroleros tienen menos probabilidades de ser abanderados en el extranjero, debido a que buques que transportan fuentes de energía (crudo o gas), los cuales son típicamente controlados por los gobiernos y pueden llevar bandera nacional.

En el caso de los portacontenedores, se observa que al aumentar los TEU la probabilidad de elegir una bandera extranjera decrece, una explicación de este hecho puede ser que los costos de tripulación representan una pequeña proporción de los costos operativos.

Para Bergantino y Marlow (1998, p.171), depende más de la tipología de tráfico que del tipo de buque: “los buques petroleros dedicados al comercio internacional tienen mayor probabilidad de abanderarse en el extranjero (95%) que los buques petroleros dedicados al *short sea shipping* (18%)”.

En opinión de estos autores esta situación puede ser debida a la distribución de los barcos en el comercio costero, donde el uso de tripulaciones locales es más probable (requisitos de nacionalidad), las escalas portuarias más frecuentes, y las consideraciones medioambientales adquieren mayor relevancia.

En contra de los argumentos aplicados para la carga general, la probabilidad del *flagging out* de los buques que prestan sus servicios en el comercio internacional es de un 99%, mientras que los dedicados al *short sea shipping* es de un 80%.

Sin embargo, en su página 178, en relación a la evolución de la flota, Europa en términos de abanderamiento y de control, la excepcionalidad de “vínculo comunitario” a los beneficiarios de las ayudas al Estado, introduce un nuevo concepto: “Flota controlada”.

El control de la flota a diferencia del abanderamiento implica que el centro de la gestión comercial y explotación de la misma, está situado en un país de referencia (por ejemplo, Francia), y la flota está abanderada en un registro abierto (Registro Internacional marítimo de Dinamarca), o pabellón de conveniencia (Panamá) por la seguridad y estabilidad que esta ofrece.

Según la UNCTAD (2008, p.43) “se entiende por país de control aquel en el que radica la participación mayoritaria (es decir, la sociedad madre) de la flota. En varios casos, determinar esto ha supuesto una cuestión de apreciación. Por ejemplo, Grecia figura como país de control de los buques de propiedad de un titular griego con representación legal en Nueva York, Londres y el Pireo, aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

En resumen la flota controlada engloba tanto a la flota con pabellón del país de referencia (p.ej . Francia) “pabellón nacional”-, como aquella bajo otros pabellones (p.ej . Panamá u otro pabellón diferente al nacional) propiedad de empresas nacionales (p.ej. franceses) -“pabellón extranjero”.

Al introducir la variable control (en el marco de las ayudas de Estado), se está relegando a un segundo plano uno de los principales objetivos de la política marítima comunitaria: "fomentar el abanderamiento o reabanderamiento de la flota en los registros de los Estados miembros, y sustituyéndolo por el objetivo "retención del negocio marítimo".

En esa línea, la Comunicación COM (96) 81 final (p.42), hacía referencia al control de la flota bajo argumentos de competitividad de los sectores a los que el transporte marítimo sirve, e "independencia económica". Según el documento anterior, si se acepta el argumento de una flota comunitaria para mantener la independencia económica, esta última podría garantizarse mediante el control pabellón extranjero del transporte marítimo por parte de la UE.

La adopción de medidas de protección a empresas marítimas (que en determinados casos no serían competitivas en mercados abiertos) con el fin de mantener la independencia marítima, podría poner en peligro la competitividad de otros sectores a los que el transporte marítimo sirve.

En este sentido en la página 231 establece La Flota mundial y su verdadera nacionalidad. A finales del año 2012, según datos de la UNCTAD, las tres principales flotas mundiales enarbolaban "matriculas libres"¹¹⁰: Panamá (350,5 millones de TPM), Liberia (198 mil. TPM) e Islas Marshall (140 mil TPM).

Tal y como se refleja en el gráfico IV.4, la flota registrada en estos pabellones no pertenecía a navieras nacionales -la proporción de tonelaje de propiedad extranjera era del 100%.

Lo anterior no es exclusivo de los registros anteriormente mencionados, en otros países como Antigua y Barbuda, la Isla de Man, Islas Caimán, San Vicente y las Granadinas, y la República de Tanzania, el 100% de sus flotas pertenecían a navieras extranjeras haciendo mención a los países de la Unión Europea, se advierte que la proporción de propietarios extranjeros de los buques abanderados en Malta era del 100%, y en Chipre del 80%. En el caso de otros países pertenecientes a la UE, también se mostraba una elevada participación de flota no perteneciente a propietarios de esos países¹¹¹: el Reino Unido (50%), Francia (48%) y Bélgica (42%).

En el extremo opuesto, nos encontramos con Estados cuyo pabellón era utilizado prácticamente en su totalidad por navieras nacionales: Grecia (93%), Italia (93%), Dinamarca (93%) y Alemania (98%). (Revista de ANAVE, pag. 17, edición febrero 2003).

La pregunta que se plantea a la vista de los datos anteriores es: ¿Cuál es el país de propiedad de la flota abanderada en pabellones extranjeros (banderas de conveniencia)?; o según la denominación de la UNCTAD ¿Cuál es la nacionalidad efectiva de la flota?

En el caso de los tres principales registros de libre matrícula, Panamá, Liberia, e Islas Marshall, las nacionalidades de los propietarios extranjeros varían sustancialmente de un país a otro.

La mayor proporción de abanderamiento, correspondía a navieras de países asiáticos, y particularmente a Japón: el 45% de la flota panameña pertenecía a propietarios japoneses segunda potencia marítima mundial en el año 2012, el 12% a nacionales de la República de Corea, y el 9% a China tercera potencia marítima.

La representatividad en este registro de los países de la UE pertenecientes al grupo de las 35 mayores países de control: Bélgica, Chipre, Dinamarca, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Países Bajos, Suecia y Reino Unido era muy limitada, en conjunto los propietarios europeos representaban un 10% del registro y dentro de estos son los nacionales griegos los que tenían mayor contribución (7%).

A diferencia de Panamá, en el Registro de Liberia se observa una mayor proporción de propietarios europeos. Los armadores de Alemania, cuarta potencia mundial, tenían una importante participación en este registro, el segundo lugar era ocupado por Grecia primera potencia mundial con un 22%. En este registro, la representatividad de los países asiáticos era limitada.

Según la Conferencia de las Unidas Naciones sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), algunos registros tienen relaciones históricas o de otro tipo con los países donde están domiciliadas las compañías de armadores, la relación de Liberia con Alemania viene determinada por un acuerdo de doble imposición “que hace más atractivo su registro a propietarios que desean emplear oficiales alemanes” (UNCTAD, 2011, p.56).

En el caso de las Islas Marshall, se advierte una mayor diversidad respecto a los países de control: el 23% de la flota abanderada en este país pertenecía a Grecia, el 15% a Estados Unidos (registro *of f shore* de EE.UU.), y el 9% a la República de Corea. La proporción de los países de la Unión Europea era significativa (32%).

En el caso Chipre, se advertía una elevada participación (40%) de armadores griegos, superior a la de los propietarios chipriotas (20%). En conjunto los nacionales europeos participaban en este registro en un 78%.

La mayor afluencia de europeos en los registros de Chipre y Malta puede ser explicada, según la UNCTAD, por la admisión de los buques abanderados en estos registros, a ciertos servicios de cabotaje en los países miembros de la Unión Europea.

a. LAS INSTITUCIONES QUE REGULAN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Los tres regímenes normativos

El primer paso es saber quiénes son los legisladores. En un mundo ideal podríamos esperar que hubiese un organismo legislador supremo que elaborase las leyes y un tribunal internacional que juzgase las causas por su incumplimiento. Lamentablemente, la realidad no se corresponde con este ideal y, probablemente, nunca lo hará. De hecho, algunos especialistas ponen en duda que lo que se entiende por ley internacional sea realmente "ley". (Compilación de la Legislación Marítima de la República de Panamá, p.4)

1. Las Sociedades de Clasificación

El sector marítimo tiene su propio sistema para reglamentar las normas técnicas para la construcción, mantenimiento y operación de los buques. Las Sociedades de Clasificación (SS.CC.) elaboran dichas normas y expiden un "certificado de clase" para confirmar el cumplimiento de un buque con las mismas.

2. Los Estados Banderas

El Estado bajo cuya bandera navega el buque es la autoridad jurídica principal que regula las actividades de los buques mercantes, siendo el responsable de regular todos los aspectos del funcionamiento comercial y operativo del buque. Las normas internacionales se elaboran mediante la participación de los estados bandera en los tratados y los convenios.

3. Los Estados ribereños

Un buque está también sometido a las leyes del Estado ribereño en cuyas aguas esté operando. La extensión de las aguas territoriales de cada estado y el campo de aplicación de la normativa varían de un país a otro.

Actividades normativas de las sociedades de clasificación (SS.CC.)

Las SS.CC., a pesar de su evidente importancia, no tienen autoridad jurídica. Ninguna norma internacional obliga a un armador a clasificar un buque, pero en general ello es necesario para poder asegurarlo y cualquier buque tendría muy poco valor sin seguro.

El carácter voluntario de la clasificación implica que las SS.CC. compiten entre sí para ofrecer sus servicios a los armadores y lo hacen basándose en la importancia de sus reglas y su capacidad para ponerlas en práctica de manera eficaz. El servicio que ofrecen hoy día tiene dos aspectos fundamentales, desarrollar las reglas y ponerlas en vigor. En primer lugar, la actualización permanente de las reglas para reflejar los cambios en la tecnología marítima. Los procedimientos varían, pero la mayoría de las sociedades desarrollan sus

reglas mediante un comité, que incluye especialistas de diversas disciplinas científicas y actividades técnicas, incluyendo ingenieros navales, aseguradores, armadores, astilleros, operadores, fabricantes de material y de maquinaria y personas de otros sectores relacionados.

Este procedimiento tiene en cuenta las actividades de la OMI y las reglas unificadas de IACS.

La segunda etapa incluye la aplicación práctica de las reglas a la construcción y el transporte marítimo, que tiene tres fases:

1. Revisión de los planos

Los planos del buque se remiten a la sociedad de clasificación para su inspección, asegurando así que los detalles mecánicos y estructurales se ajustan a las reglas. Si los planos son satisfactorios se aprueban y se puede empezar la construcción; si no, se exigen modificaciones o explicaciones sobre los aspectos necesarios.

2. Inspecciones durante la construcción

Se comprueba que se ejecutan los planos aprobados, se utilizan métodos de fabricación adecuados y se siguen las reglas, incluyendo la comprobación de los materiales y las piezas principales (máquinas, calderas, hélices, etc.).

3. Inspecciones periódicas para mantener la clase

Se exige que los buques mercantes se sometan a un plan de inspecciones mientras están en servicio para comprobar su aceptabilidad para la clasificación. Los procedimientos de inspección para los buques existentes están, en general, consensuados por IACS para sus miembros y asociados.

Los plazos de inspección impuestos por el LRS son:

- Inspección especial de casco y maquinaria, cada 5 años; muy exigente, e incluye la inspección y medición detallada del casco
- Inspección en seco, cada 2,5 años;
- Inspección anual de casco y maquinaria, cada año;
- Inspección del eje de cola, cada 5 años;
- Inspección de las calderas, cada 2,5 años.

Según aumenta la edad del buque, el alcance de las inspecciones se amplía para incluir las piezas o zonas del buque más propensas a envejecimiento y las planchas del casco se someten a comprobaciones de corrosión.

Para evitar que el buque esté mucho tiempo fuera de servicio, las SS.CC. permiten un régimen de inspección continua, en el que el buque se somete a un programa de inspecciones concatenadas, que abarcan una quinta parte del buque cada año.

La actuación de las SS.CC. como representantes de los gobiernos ha ido aumentando a lo largo de los últimos 30 años, a medida que cada vez más gobiernos han ido adquiriendo autoridad normativa como estado de bandera. Las delegaciones más frecuentes están relacionadas con la medición del arque y las líneas de carga, los Convenios SOLAS y MARPOL y las normas de la OMI para el transporte de mercancías peligrosas.

Al realizar este trabajo estatutario, las SS.CC. aplican la normativa pertinente del país de bandera.

b. PROCEDIMIENTO PARA EL REGISTRO DE NAVES

El procedimiento para el registro de naves bajo la bandera panameña es bastante sencillo y rápido.

Hay que destacar que Panamá se esmera en cumplir con los compromisos adquiridos por la ratificación de la mayoría de los convenios internacionales tanto de la Organización Marítima Internacional (OMI) como de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Si bien el abanderamiento en registros extranjeros, sin vínculos reales con los buques abanderados, podría clasificarse como de conveniencia, en la actualidad, para algunos registros abiertos no es así.

1. Registro Provisional de barcos:

El registro de la nave comienza con la presentación de la solicitud de registro provisional ante la Autoridad Marítima de Panamá a través un sistema llamado Personal Key International (PKI), por el dueño de la nave, debidamente autorizados a través de una carta poder de representación legal por un agente residente natural o jurídico panameño, así como la presentación de fotocopias de los documentos requeridos para el registro del buque, tal como se detallará más adelante en este documento.

Ni los originales ni la autenticación de documentos de a bordo se requieren en esta etapa. Con la solicitud de registro, el representante legal podrá

presentar una declaración por el cual se compromete en presentar todos los papeles de la nave en su momento dentro de los 30 días.

Después de la presentación de la solicitud y las fotocopias de los documentos de la nave, y después del pago de los derechos de registro, el Consulado de Panamá o las oficinas en Panamá emitirá la Licencia de Navegación valido por 6 meses y la Licencia de Radio valido por 6 meses, tanto en forma provisional.

Los consulados panameños no podrán expedir licencias permanentes de navegación ni Licencias de radio Permanente.

2. Registro definitivo de la nave

Una vez proporcionado los documentos originales y los requisitos establecidos que pueden presentarse en español o en inglés traducidos correctamente y debidamente notariado y legalizado por un Consulado de Panamá o de la Apostilla de la cual Panamá es signatario, el registro del barco se convierte en definitiva.

3. La documentación requerida para el registro de la nave son

- Los datos de la nave. (Llenar la solicitud de registro de la nave en el Apéndice 1.
- Carta de Poder a un abogado que lo haya nombrado como representante legal de la nave. Por favor, encontrar carta adjunta de un poder notarial en el Apéndice 2.
- Contrato de venta o certificado del fabricante si el buque es nuevo.

- En el contrato de venta, el nombre y datos generales de las personas que actúan en representación del comprador y el vendedor deben estar claramente establecidos.
- En el caso de que el comprador y el vendedor sean personas jurídicas, la debida autorización de la persona que actúa en nombre y en representación del comprador y el vendedor debe señalarse, así como los datos sobre el registro de las personas jurídicas.
- El contrato de venta también debe contener la intención de las partes, precio, objeto y causa, la declaración de aceptación de la venta y la declaración de aceptación de la compra.
- El documento debe ser firmado por ambas partes y tener ambas firmas, donde se afirma la aceptación de la venta y la aceptación de la compra, y deben ser autenticados ante un Cónsul de Panamá con atribuciones de un notario. Tenemos disponible el formato del contrato de venta utilizado por el registro panameño.
- Certificación de baja de la bandera o cancelación del registro anterior no es necesario para los buques nuevos.
- El consentimiento del Gobierno de la bandera anterior es la prueba de que la nave está libre de hipotecas o cualquier otro gravamen o deudas. (Copia del seguro contra derrames de petróleo sólo para los buques tanque; Documento de cumplimiento (DC).
- Certificado de Seguridad Marítima.
- Registro sinóptico continuo – CSR (relacionados con el Código ISPS).
- Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga.
- La seguridad internacional y el certificado de seguridad (ISSC) (relacionados con el Código ISPS).

4. Registro preliminar del título y la Hipoteca:

Una vez que la inscripción provisional o definitiva se ha completado, o simultáneamente con ella, un extracto del contrato de venta de la hipoteca si hay alguna o de cualquier otro documento que debe ser inscrita en el Registro Público de Panamá, dichos documentos pueden ser registradas a través de la Marina Mercante o algún consulado en el exterior o localmente a través del representante legal de la nave.

Este procedimiento provisional no es obligatorio; es una opción que puede ejercerse de acuerdo a las necesidades del cliente.

La inscripción preliminar fue creada con el fin de llenar el vacío entre el registro provisional del buque y su posterior registro definitivo. Una vez que la solicitud es aceptada por los funcionarios de la Secretaría, un registro preliminar y número será asignado y el extracto de los documentos presentados para la inscripción preliminar será microfilmados.

Este registro preliminar tiene una duración y validez de 6 meses. Dentro de este período, los documentos que sirvieron de base para el registro preliminar deberán presentarse de forma local a través de un abogado panameño. Si dichos documentos no se presentan dentro de este período, el registro provisional caducará en virtud de la Ley y la hipoteca será considerada fuera de fecha.

5. Registro definitivo del título y de la hipoteca:

Para el registro permanente, los documentos que se envían deben contener el sello consular del Consulado de Panamá del lugar donde se realizó el registro preliminar, el cual debe especificar que tales documentos son los que sirvieron de base para el registro preliminar, el título o la

hipoteca debe estar registrada en español ya sea través de un documento público en Panamá, el impuesto de matriculación para el registro de hipotecas navales en Panamá se debe pagar y tales hipotecas debe estar inscrito en el registro público.

Un certificado de impuestos pagados en marcha en relación con el buque está obligado, que será emitido por la Dirección General de la Marina Mercante; si las partes involucradas son personas jurídicas panameñas también se requerirá el recibo de pago del último impuesto anual para las empresas.

c. Normas de estándares de calidad

Aunado a normas internacionales que favorecen mantener altos estándares en materia de Marina Mercante otra ventaja relevante del Registro de Naves de Panamá es que, se han ratificado Convenios Marítimos Internacionales de gran importancia, tales como:

- a. El Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil nacida de Daños debido a la Contaminación por los Hidrocarburos de los Buques; y
- b. El Convenio Sobre Trabajo Marítimo demostrando así su compromiso para que los instrumentos que benefician la industria marítima entren en vigor y sean de obligatorio cumplimiento.

En el caso de convenios marítimos, este servicio ha recaído sobre tres agencias de la ONU:

- La Organización Marítima Internacional (OMI).

- La Organización Internacional de Trabajo (OIT) Y;
- El Comité Marítimo de UNCTAD.

Ciertamente, para que este procedimiento funcione se requiere de inversión considerable de tiempo y esfuerzo en la organización de las conferencias, la redacción de los borradores de los convenios y las acciones posteriores para asegurarse de que se mantengan actualizadas.

Sin embargo, un Estado no está obligado por los términos de un convenio hasta que lo haya ratificado él mismo y puesto en gaceta oficial. Una vez logrado esto, todos los Estados que lo han ratificado tienen la obligación de promulgar la legislación nacional necesaria para ponerla en vigor.

De conformidad con la Ley 56 de agosto de 2008, en el caso de implementación y aplicación; *General de Puertos de Panamá*, fijadas en el artículo 14, queda así,

“Artículo 14. La República de Panamá, a través de la Autoridad Marítima de Panamá, implementa y aplicara los convenios y acuerdos internacionales en materia de seguridad, protección y facilitación marítima y de la navegación, transporte y comercio marítimo, siempre que estos acuerdos hayan sido debidamente ratificados por panamá y hayan entrado en vigor”.

Que, en adición a lo anterior y de conformidad con lo establecido en los convenios internacionales y apegados al marco que deben cumplir los armadores; en los siguientes apartados se repasan los convenios básicos sobre seguridad marítima, contaminación y condiciones de empleo de los marinos.

d. Organización Marítima Internacional

Panamá ejerce rigurosamente la normativa de los Organismos Internacionales entre estos la Organización Marítima Internacional (OMI), se conocía desde sus inicios como la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO), que empezó a funcionar en 1958, con el objetivo de adoptar normas de aplicación mundial sobre materias relacionadas con la seguridad marítima y la prevención de la contaminación y de actuar como depositario de los correspondientes convenios internacionales.

A partir de 1982, cambió su nombre al de Organización Marítima Internacional (OMI). Esta ha contribuido a la elaboración de un gran número de convenios, algunos tan generales como el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) y el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (MARPOL) y otros tan específicos como el relativo a la medición del arqueo.

Por consiguiente, el Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), entró en vigor en 1965, y abarcaba un amplio aspecto de medidas concebidas para mejorarla seguridad de la navegación.

Sus disposiciones incluían el proyecto y la estabilidad de los buques de pasaje y de carga, instalaciones de maquinaria y eléctricas, protección contra incendios, dispositivos salvavidas, radiocomunicaciones, seguridad de la navegación y el transporte de mercancías peligrosas.

Se actualizó en 1974 y ahora incorpora un procedimiento de modificación con el que el convenio puede actualizarse para tener en cuenta los cambios en el sector marítimo sin necesidad de convocar una conferencia.

Entró en vigor el 25 de mayo de 1980 y, al 31 de diciembre de 2002, lo han ratificado 146 estados, reconociendo cada vez más que la pérdida de vidas en la mar y la contaminación medioambiental están influenciadas por la forma en que las compañías gestionan sus flotas. La OMI tomó medidas en la década del 90 para regular la gestión de las empresas navieras.

En conferencia celebrada en mayo de 1994 se incorporó formalmente a este Convenio, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) en la forma de un nuevo capítulo IX. Este Código exige a las compañías navieras que desarrollen, pongan en práctica y mantengan un Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) que aplica los principios de gestión de calidad, incluyendo:

- Una política de la compañía sobre seguridad y protección medioambiental.
- Procedimientos escritos sobre todas las materias relacionadas con la operación segura del buque y la protección del entorno.
- La definición de niveles de autoridad y líneas de comunicación entre y con el personal de tierra y de a bordo.
- Procedimientos para informar sobre accidentes y no-conformidades.
- Procedimientos para prepararse y responder a situaciones de emergencia.
- Procedimientos para realizar auditorías internas.

La misma signataria de muchos convenios entre los de mayor importancia podemos mencionar

1. Convenio SOLAS

Su objetivo es la prevención de los abordajes, una de las causas más comunes de accidentes en el mar. En un Anexo del Convenio SOLAS, 1960, se incluyeron medidas para evitar que ocurriesen y, posteriormente, la OMI adoptó el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los accidentes y la Vida Humana en el Mar, de 1972, en el que se incluían reglas para incorporar los dispositivos de separación de tráfico en las zonas del mundo con gestión de tráfico.

Este convenio, que se modificó en 1981, ha sido ratificado -al 31 de diciembre de 2002- por 141 Estados. Su aplicación ha disminuido substancialmente el número de abordajes entre buques que a la fecha es uno de los principales convenios.

Líneas de máxima carga: La necesidad de evitar que los buques se sobrecarguen, hasta el punto de poner en peligro su seguridad y la de la tripulación, era un problema que ya se trató en el siglo XIX.

En 1930 se adoptó un Convenio Internacional que establecía que todos los buques debían llevar pintadas en el costado unas líneas de carga normalizadas para los diferentes tipos de buques en diversas condiciones. Incluye también exigencias sobre otras materias, como la resistencia de las tapas de escotilla, etc.

En 1966 se adoptó un convenio actualizado que entró en vigor en 1968 y que, al 31 de diciembre de 2002, ha sido ratificado por 149 Estados.

2. Convenio MARPOL

Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL), con el desarrollo y crecimiento del tamaño de los buques para transportar productos a granel y del transporte por mar de grandes cantidades de productos tóxicos y contaminantes, la preservación del medioambiente marino se ha ido convirtiendo, cada vez más, en un asunto que requiere regulación internacional.

El proceso de creación de esta normativa se inició con una conferencia celebrada en Londres en 1952, que produjo el Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina por Hidrocarburos (OILPOL), de 1954.

Este convenio pretendía principalmente evitar que el agua de mar que transportaban los petroleros en sus tanques de carga cuando navegaban en lastre tuviese, al deslastrar (vaciar los tanques de lastre a la mar) una cierta cantidad de residuos de crudo que contaminase el mar y la costa.

Este convenio estableció "zonas prohibidas" que se extendían, como mínimo, hasta 50 millas de la tierra más próxima. Estas normas se fueron actualizando y endureciendo progresivamente durante los siguientes 20 años. Según fue aumentando durante los años 60, la preocupación por el entorno marino, se vio que era necesario un convenio más amplios sobre contaminación marina y, en 1973, se adoptó el Convenio MARPOL, que abordaba todas las formas de contaminación marítima, excepto la eliminación de los residuos generados en tierra, incluyendo asuntos como: certificados y reglas especiales para la construcción e inspección de los buques que transporten mercancías contaminantes, puesta en vigor e informes sobre incidentes en los que estaban involucradas sustancias nocivas y la definición de infracciones.

Por ejemplo, los petroleros deben disponer de equipos de control de la descarga de hidrocarburos y de sus residuos. Se exigió a los petroleros nuevos de más de 70.000 toneladas de peso muerto (tpm) disponer de tanques de lastre segregado con capacidad suficiente para que no necesiten lastrar los tanques de carga en sus viajes en lastre, excepto en condiciones meteorológicas muy adversas.

En 1978, la exigencia de disponer de lastre segregado se amplió a buques de más de 20.000 tpm y se impuso que los petroleros existentes dispusieran de un equipo de lavado de los tanques con crudo.

A principios de los 90 se establecieron medidas para reducir los derrames de hidrocarburos en casos de abordajes o varadas de petroleros. Así, en 1992 se incluyeron dos nuevas reglas en el Anexo I de MARPOL, relativas a los criterios de construcción para los petroleros nuevos (13F) y la mejora de los criterios de seguridad para los existentes (13G).

Los petroleros encargados a partir del 6 de julio de 1993 deben tener doble casco o un proyecto equivalente. Se presta especial atención al proyecto del doble casco, por ejemplo, exigiendo que los petroleros de más de 30.000 tpm tengan un espacio de 2m entre los tanques de carga y el casco exterior del buque.

A los 25 años, los barcos petroleros que no tuviesen doble casco debían retirarse del servicio, a menos que los tanques laterales o los espacios del doble fondo, no utilizados para el transporte de hidrocarburos, abarcasen por lo menos el 30% de costado del buque, en todo su puntal en ambos costados, o por lo menos el 30% del fondo, como medida defensiva contra los derrames.

A los 30 años, todos los petroleros sin doble casco se deberían eliminar. A raíz del accidente del “Erika”, y a propuesta de la Unión Europea, en abril de 2001 se adoptaron nuevas enmiendas a esta regla 13G, que entraron en vigor el 1 de septiembre de 2002, acelerando la exigencia de disponer de doble casco o, lo que es lo mismo, la eliminación de los petroleros de casco sencillo. Al 31 de diciembre de 2002 han ratificado el convenio MARPOL, 125 estados.

3. Convenio sobre Arqueo de Buques

El arqueo de buques es una medida de su capacidad (volumen) para transportar carga. Aunque esta podría parecer una materia muy concreta para ser objeto de un convenio internacional, la realidad es que su determinación tiene gran interés, debido a que puertos, canales y otras organizaciones suelen establecer sus tarifas sobre los buques en función de su arqueo.

Esto fue un aliciente para manipular el proyecto de los buques de forma que se redujese su cifra oficial de arqueo, aunque manteniendo la misma capacidad de transporte de carga.

En algunas ocasiones esto podía poner en peligro la estabilidad y seguridad del buque.

Hasta que en 1969 se adoptó el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, estableciendo nuevos procedimientos unificados para calcular el arqueo bruto y neto de un buque, pues cada país tenía sus propias normas para determinarlo, lo que suponía un gran inconveniente.

Por tratarse de una materia compleja y polémica, para su entrada en vigor se exigió la ratificación por 25 Estados con no menos del 65% del tonelaje bruto

de la flota mundial. Estas condiciones se satisficieron en 1980 y el convenio entró en vigor en 1982. Al 31 de diciembre de 2002 lo han ratificado 135 Estados.

4. Estados miembros de la OMI

Panamá signataria de varios Convenios Internacionales los cuales garantiza al sector marítimo seguridad y confiabilidad al abanderar una nave bajo el pabellón Nacional, los cuales son creados por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo que cuenta con 163 Estados miembros y dos (2) miembros asociados. Su principal objetivo era, especialmente en los primeros años, elaborar un conjunto de convenios, códigos y recomendaciones que pudiesen ponerse en vigor por los gobiernos miembros.

Todos los convenios más importantes han sido ya aceptados por países cuyas flotas mercantes combinadas representan el 98% del total mundial. El máximo órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne cada dos años.

Entre sesiones de la Asamblea actúa como rector un Consejo, formado por 40 estados miembros elegidos por la Asamblea. El trabajo técnico y jurídico lo llevan a cabo cinco comités:

- **Comité de Seguridad Marítima (MSC).** Se ocupa de todo tipo de asuntos relacionados con la seguridad en el ámbito marítimo. Sus subcomités resuelven un amplio espectro de asuntos relacionados con la seguridad de la navegación, radiocomunicaciones y búsqueda y salvamento, normas de formación y guardias, proyecto y equipo del buque, dispositivos salvavidas, protección contra incendios, estabilidad y líneas de carga, seguridad de los buques pesqueros, transporte de mercancías peligrosas, carga seca,

contenedores, gráneles líquidos y aplicación por el estado de abanderamiento.

- **Comité de Protección del Medio Marino (MEPC).** Se ocupa, como su nombre indica, de todo lo relacionado con la preservación del medio ambiente marino, y especialmente de la contaminación por hidrocarburos y otras cargas, pero también de otras materias como la eliminación de pinturas antiincrustantes que puedan dañar a la fauna marina, gestión de aguas de lastre (para evitar que el transporte de microorganismos locales pueda producir el deterioro de la micro fauna marina en otras regiones), etcétera.
- **Comité de Cooperación Técnica (TC).** Controla los programas de cooperación técnica establecidos para ayudar a los gobiernos a poner en vigor las medidas técnicas adoptadas por la organización.
- **Comité Jurídico (LEG).** Es el responsable de examinar los asuntos jurídicos en la OMI.
- **Comité de Facilitación (FAL).** Se ocupa de facilitar el tráfico marítimo internacional simplificando las formalidades y la documentación que se exige a los buques cuando entran o salen de los puertos y terminales.

Para ayudar a estos comités, la OMI tiene un Secretariado, con unos 300 empleados, ubicado en Londres, Inglaterra. Aunque al principio la prioridad era la elaboración de convenios, desde comienzos de los 80 el enfoque ha cambiado.

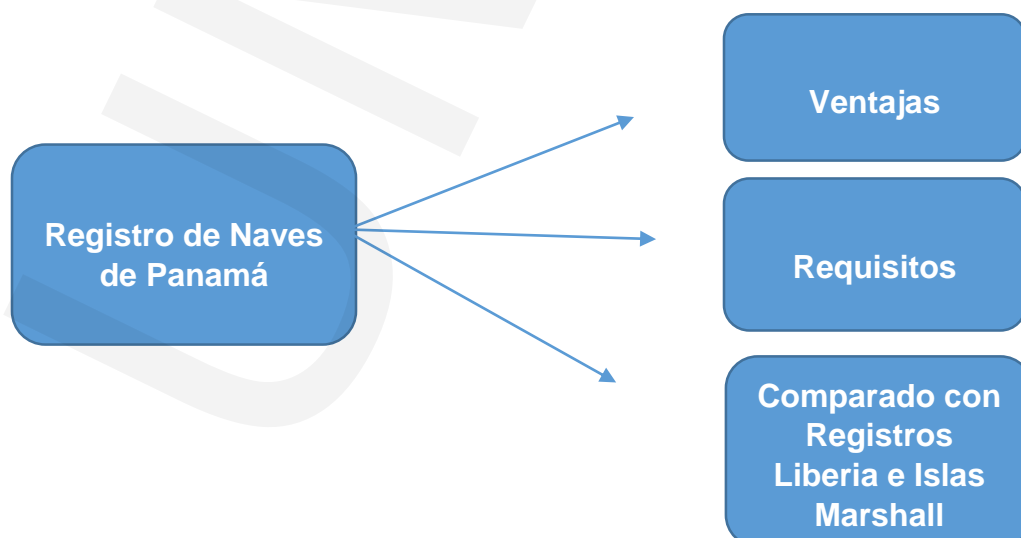
Para entonces, la OMI había desarrollado una amplia serie de medidas relacionadas con seguridad, prevención de la contaminación, responsabilidad e indemnización.

Lamentablemente, la realidad no se corresponde con este ideal y, probablemente, nunca lo hará. De hecho, algunos especialistas ponen en duda que lo que se entiende por ley internacional sea realmente "ley". Sin embargo, hay un Tribunal Internacional de Justicia, pero sus fallos en asuntos marítimos son puramente consultivos. No deberíamos sorprendernos de que las cosas sean así.

Hay 163 países con intereses en el transporte marítimo, cada uno con sus propios intereses nacionales. Cabe señalar que, llegar a acuerdos en un Organismo Legislativo Internacional y, más aún, aprobar un ejecutivo internacional para hacer cumplir las leyes, es realmente poco probable que suceda.

En consecuencia, el régimen normativo que se aplica en la práctica consiste en una mezcla de normas y reglas promulgadas y puestas en vigor por tres autoridades reguladoras diferentes:

C. Sistema de variables



D. Operacionalización de las variables

1. Ventajas del Registro de Buques de Panamá

- Cien (100) años de experiencia.
- Seguridad competitiva
- Registro de naves en la Marina Mercante Nacional.
- Expedir permisos de navegación requeridos para las naves que permanezcan en aguas panameñas.
- Ejecución de hipotecas marítimas.
- Ágil y eficiente (24 hr, oficina de SEGUMAR).
- Es un Registro Abierto.
- Tarifas razonables competitivas (Tasas fijas de Impuesto).
- Libre nacionalidad del armador y de los marinos; no se exige un vínculo efectivo entre el dueño del buque y la República de Panamá, tampoco se exige que la tripulación sea de nacionalidad panameña, pero sí debidamente certificada.
- Descuento en la tasa de registro, tasa anual consular e impuestos anual de acuerdo con la Ley 57 de 2008; Art. 149-157.
- No existen requisitos por tonelajes mínimos ni edad de las naves, siempre que demuestre buen comportamiento en el registro anterior.
- Los armadores y operadores tienen acceso al sistema contemplado en la Ley de Sociedades Anónimas.
- No reinspección a las naves procedentes de otros registros si poseen los documentos del ISM, CODE y Tonelaje válido expedidos por una organización reconocida.
- Eficiencia en los Tribunales Marítimos, son 24 horas los 365 días del año para las ejecuciones de secuestro.

- Gracias a la ruta interoceánica por el Canal de Panamá, nuestra ruta es casi obligatoria.

2. Requisitos del Registro de Buques en Panamá

Se puede iniciar con la solicitud de un Registro Provisional a través de un representante legal (idóneo en la República de Panamá), en este caso abogado o firma de abogados, o en los consulados panameños acreditados en el extranjero, para lo cual se debe llevar la información requerida y el pago de la tasa correspondiente.

De la siguiente manera:

- Poder otorgado al abogado por el propietario de la nave. Debe estar autenticado, legalizado y habilitado.
- Título de propiedad de la nave debidamente inscrito en el Registro Público.
- Que la nave se encuentre a paz y salvo en sus pagos fiscales.
- Certificado de tonelaje o arqueo expedido por una autoridad reconocida por Panamá y su confirmación por la oficina en Nueva York.
- Certificado de compraventa (*Bill of Sale*) original, Escritura del Título de Propiedad.
- Certificado de cancelación del registro anterior.
- Certificado de construcción (si es de nueva construcción).

- Certificados técnicos pertenecientes a la nave de acuerdo con las convenciones internacionales.

Emisión de Registro Provisional

Una vez recibidos todos los documentos y efectuado el pago de los derechos correspondientes, se emitirá una patente provisional por el consulado autorizado o en la oficina principal en Panamá, cuya duración es de seis meses y una licencia provisional de radio por tres meses. El procedimiento completo toma aproximadamente un día hábil.

La Patente Reglamentaria y la Licencia de Radio son expedidas solamente en Panamá. Su término es de cinco años y se otorga después que todos los documentos hayan sido presentados y entregados. Igualmente se requiere que el título de propiedad de la nave haya sido debidamente inscrito en el Registro Público. En el caso de la licencia de radio, se emite cuando el interesado presenta la solicitud debidamente completa de los equipos de comunicación que la nave va a tener a bordo, y cumplir con el GMDSS.

3. Comparado con los Registros de Liberia e Islas Marshall

- Panamá, experiencia (más de 100 años), mientras que Liberia tiene sesenta (60) años e Islas Marshall cincuenta y ocho (58) años.
- Son Registro Abierto.
- Tarifas razonables competitivas (Tasas fijas de Impuesto) a diferencia de Liberia que varía según la operación del buque al igual que Islas Marshall.

- Libre nacionalidad del armador y de los marinos; no se exige un vínculo efectivo entre el dueño del buque y la República de Panamá, tampoco se exige que la tripulación sea de nacionalidad panameña, pero sí debidamente certificada. Al igual que Liberia mientras que Islas Marshall no requiere certificación de la tripulación
- Descuento en la tasa de registro, tasa anual consular e impuestos anual de acuerdo con la Ley 57 de 2008; Art. 149-157, a diferencia de Panamá, en los otros dos registros si varía.
- En Panamá no existen requisitos por tonelajes mínimos ni edad de las naves, siempre que demuestre buen comportamiento en el registro anterior, al igual que Islas Marshall, sin embargo en Liberia sólo le interesan embarcaciones arriba de cincuenta mil (50.000) toneladas o embarcaciones de nueva construcción.
- En Panamá los armadores y operadores tienen acceso al sistema contemplado en la Ley de Sociedades Anónimas y sociedades debidamente inscritas en el R.P. panameño. Mientras que en Liberia e Islas Marshall se permite el Registro de Naves el mismo día que la constitución de la sociedad anónima.
- En Panamá siempre no se requiere previa reinspección a las naves procedentes de otros registros si poseen los documentos del ISM, CODE y Tonelaje válido expedidos por una organización reconocida. Al igual que Liberia e Islas Marshall.
- Eficiencia en los Tribunales Marítimos, son 24 horas los 365 días del año para las ejecuciones de secuestro, sólo es ofrecido por Panamá.
- Gracias a la ruta interoceánica por el Canal de Panamá, nuestra ruta es casi obligatoria privilegio que brinda Panamá gracias a su prodigiosa posición geográfica.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

A. Naturaleza y alcance de la investigación

La presente investigación presenta un enfoque de naturaleza mixta, toda vez que se analizó la realidad de la calidad de los servicios que ofrece el registro de naves panameño con sus competidores más cercanos que son el Registro de Islas Marshall y el Registro de Liberia. A través de la aplicación y análisis de los instrumentos de recolección de información.

Asimismo, se pudo determinar la importancia de mantenernos como líder a nivel mundial, y de lo que implica para esto para la economía del país. Sin lugar a duda los incentivos que ofrece el Registro de Naves panameño garantiza la calidad, seguridad y protección para los usuarios.

La trascendencia de esta investigación radica en permitir concienciar a los profesionales de la información, específicamente a los funcionarios de la Autoridad Marítima de Panamá, sobre la importancia de realizar estudios e innovar en cuanto a los servicios que ofrece dicha institución para conocer y brindar servicio de calidad. Y así obtener las mejoras esperadas, lo que se traducirá en una gestión de calidad y enfocada a la satisfacción del cliente para seguir siendo el primer registro a nivel mundial.

B. Tipo y diseño de investigación

Estadística, bibliográfica y experimental

C. Población y muestra

La población del proyecto de investigación la constituye los archivos y el procedimiento que utiliza la AMP, Islas Marshall y Liberia

La investigación centró su unidad de análisis en documentos suministrados por la AMP e investigación documentales y electrónicas sobre Islas Marshall y Liberia. Lo anterior se justifica porque estos disponían de los instrumentos de control necesarios para realizar el estudio de usuarios.

Islas Marshall, un fuerte competidor que está teniendo Panamá en el tema del registro abierto de buques, es la Isla Marshall, que está en tercer lugar en el ranking mundial, superado por Panamá y por Liberia, pero ha mostrado un rápido crecimiento en los últimos años.

Está situada entre Hawai y Filipinas, y es el grupo isleño más oriental de Micronesia, con un poco más de 50 mil habitantes. En conjunto, se compone de aproximadamente 1.225 islas e islotes, que se extienden a través de una zona marítima de 1,9 millones de kilómetros cuadrados; siendo el negocio de registro abierto de buques, es permitido desde hace casi 100 años y la primera jurisdicción conocida que ofrece este servicio es Panamá. Isla Marshall se unió en 1988.

Pero a diferencia de Panamá, el registro de marina mercante de Isla Marshall es privado, explica el abogado marítimo Adolfo Linares, lo que significa que es administrado por una empresa privada y no como en Panamá que el registro funciona a través de una entidad del Gobierno, la Autoridad Marítima de Panamá y se hace desde el territorio panameño, con funcionarios del Estado. “esto hace que la bandera tenga una relación directa con el Estado”.

Liberia, La segunda jurisdicción de registro abierto en el mundo, como Marshall a juicio de Linares, sí son registros “offshore” porque el registro de naves y lo que sería el registro equivalente al registro de sociedades anónimas en Panamá, únicamente pueden hacer negocios fuera de la jurisdicción donde se constituyen.

Añadió que en Panamá solo una fracción de las sociedades anónimas no hacen transacciones dentro del país y no es una ley diferente, es la misma para crear sociedades anónimas en el territorio panameño, la cual insiste no fue creada para evadir impuestos.

Además, dicha muestra permitió conocer dos panoramas diferentes de la realidad en la que se encuentra el Registro de nave panameño, porque se analizó un registro grande y complejo y otras jurisdicciones. A su vez, están ubicadas geográficamente en dos realidades socioeconómicas y demográficas distintas. De ahí el interés de determinar la ventaja y desventajas relacionados a los otros registros de una misma tipología pero con características diferentes.

D. Técnica e instrumentos de recolección de datos

La información bibliográfica utilizada para el desarrollo de la investigación se obtuvo a partir del análisis documental. Además, se emplearon fichas de trabajo para recolectar la información y hacer anotaciones importantes suministradas por funcionarios idóneos del Departamento de Control y Cumplimiento de la Dirección de Marina Mercante, siendo las siguientes personas:

Silvana Donato	abogada	jefa.
José Bosques	abogado	subjefe

David Olmedo	abogado	funcionario
Caroline Sanjur	abogado	Gestión de Calidad
Pedro Osorio	técnico	Relaciones Internacional

También se tuvo en cuenta el cuestionario, que fue aplicado a algunos usuarios internos de la Autoridad Marítima de Panamá. La entrevista a las encargadas de los centros de información y la observación para ampliar, reafirmar y constatar algunos datos suministrados por los usuarios y los responsables de la AMP.

E. Validez y confiabilidad de los instrumentos

Las fuentes de información que se utilizaron en esta investigación facultaron el sustento teórico y metodológico del trabajo. Asimismo permitieron el acceso y ampliación del conocimiento sobre el tema en estudio.

Según la diversidad de medios de transmisión de la información, se emplearon las siguientes fuentes:

➤ **Fuentes documentales:**

- Informes de labores
- Manuales de procedimientos
- Instrumentos de control

➤ **Fuentes bibliográficas:**

- Libros
- Manuales
- Revistas en soporte papel y electrónicas
- Diccionarios de lengua y especializados

- Leyes
- **Fuentes electrónicas:**
 - Internet: sitios web relacionados registro de naves y ciencia de la información de las diferentes jurisdicciones.
 - Revistas electrónicas
 - Base de datos tales como el Sistema de Clave de Acceso a Usuarios (PKI) información documental de archivos de Registro de Naves de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Del mismo modo, dependiendo del tipo de información que proporcionan las fuentes, se utilizaron las siguientes:

El procedimiento de las fuentes antes mencionadas se realizó mediante el análisis crítico de toda la información adquirida, para ampliar conocimientos y argumentar teóricamente el trabajo.

La bibliografía consultada se encontró, en su mayoría, en la biblioteca interna de la Autoridad Marítima de Panamá, los Tribunales Marítimos de Panamá. De igual forma, se utilizó internet y otros recursos electrónicos.

Es importante mencionar que la información obtenida de esta bibliografía se trabajó en fichas resumen, utilizadas como guía en el desarrollo de la investigación.

Estos documentos son confiables ya que reposan en los Libros record del Departamento de Registro de Naves de la Autoridad Marítima de Panamá suministrados por personal idóneo de dicha institución, Tribunal Marítimo de Panamá.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS

A. Procesamiento de los datos

Panamá cuenta con una Marina Mercante prominente, el cual cuenta con un Registro Abierto que por el momento es el más grande a nivel mundial con una experiencia de más de cien años y un sistema internacional de primera.

Pero según las estadísticas en el 2013 contaba con nueve mil ciento treinta y tres (9,133) embarcaciones; sin embargo, en años posteriores a reducido su flota tanto que, en el dos mil catorce contaba con ocho mil ochocientos cuarenta y tres (8,843) naves, en la actualidad según estadísticas del dos mil diecisiete cuenta con ocho mil cien (8,100) naves, según estadísticas de la Autoridad Marítima de Panamá, esta institución ha contribuido activamente en el aporte al tesoro Nacional, con más de cuatrocientos treinta y cinco millones de dólares anuales, recursos que han fortalecido la inversión social del gobierno nacional, con esto entendemos que el abanderamiento de naves es muy importante para la economía interna del país y que la baja del mismo puede ser muy perjudicial.

Por esta razón tenemos que actualizar cuáles son las ventajas del registro de naves en Panamá comparado con el Registro de Isla Marshall y Liberia como derecho comparado. Con el fin de determinar los beneficios y analizar lo que tiene nuestro Registro. I.

Por esta razón, Panamá no debe descuidarse, para mantener el liderazgo, hay que estar muy activa a la inteligencia de mercado para poder mejorar la oferta de competencia, sin perder de vista las necesidades de los usuarios. Lo cual ha sido la clave del éxito, y pudiera ser hasta el factor fundamental para conservar el liderazgo.

Hay que seguir dotando a Panamá de normativa competitiva, tal como la ley 57 de 6 de agosto de 2008, resoluciones, acuerdos y planes estratégicos de mercado para que el registro panameño desplégue sus múltiples sitios estratégicos alrededor del mundo.

A su vez, comprender las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que tiene nuestro registro. Asimismo, la calidad del recurso humano, la capacidad de dar respuesta inmediata, la funcionalidad de las herramientas tecnológicas, la tramitología razonable y eficaz; así como la habilidad de hablar en el idioma del usuario, son elementos indispensables, no sólo para que el registro de naves panameño siga siendo el más grande, sino para que crezca y permanezca de esa manera a futuro.

1. Ventajas Relevantes de los Registros de Naves en Investigación

PANAMÁ	ISLAS MARSHALL	LIBERIA
Registro público, estabilidad	Registro privado	Registro privado
100 años de experiencia	60 años de experiencia	58 años de experiencia
Procedimiento rápido	Procedimiento rápido	Procedimiento rápido
Sistema de alta calidad	Se distribuye una red de información de avisos de seguridad marítima	Infraestructura global de apoyo y ofrece un servicio las 24 horas a sus clientes.
Seguridad marítima	Certificación ISO 9001: 2008.	Certificación ISO 9001: 2008.
Exención de impuesto	Varia anualmente	Varía según el trámite
Costos competitivos	Varia anualmente	Costo más alto que Panamá
No nacionalidad para registrar naves	Asistencia y soporte técnico están disponibles	Preferencia por embarcaciones europeas.
No nacionalidad para dueño de la nave.	Consultas reciben respuestas rápidas.	No nacionalidad para dueño de nave.

Doble inscripción	Doble Inscripción	Doble inscripción sin tripulación
Confiabilidad en la hipoteca naval	Las instituciones crediticias internacionales no confían 100%	Sistema confiable de Hipoteca naval
No límite de tonelaje	Preferencia por más de 50,000 toneladas neto.	Preferencia por más de 50,000 toneladas neto.
Exención total de impuestos obtenidos fuera del territorio de la República de Panamá	Se paga impuesto	Se paga impuesto
Oficinas de representación "SEGUMAR"	Personal activo y un representante permanente en la OMI.	No tiene
132 consulados en todo el mundo, 58 de la Marina Mercante	Servicio de 24 horas desde las 27 oficinas mundiales	Servicio 24 horas
No requiere nueva inspección si los buques poseen certificados de seguridad y tonelaje válidos emitidos por organismos reconocidos (O.R.).	los constructores navales confían en el registro y la documentación de los buques	Acepta cualquier tipo de embarcación siempre que cumpla con los estándares del Registro.
Plazo de 6 meses para presentación de documentos, obteniendo de inmediato patente y licencia de radio provisional.	Adopta legislación innovadora que permite el registro de un buque que todavía está sujeto a una hipoteca registrada	Plazo de 3 meses, entrega en 1 día patente y licencia de radio provisional.
Tribunales Marítimos de Corte Internacional poseen oficinas las 24 horas del día.	Programa de inspección y seguimiento que apoya esfuerzos de operación de embarcaciones para cumplir con los estándares internacionales.	Todo se tramita desde sus oficinas

No posee un límite en la cantidad de naves que se pueden registrar.	Boletines de seguridad y actividades de control del estado del puerto (PSC).	No posee un límite en la cantidad de naves que se pueden registrar.
Estratégica posición geográfica.	Ubicación en Oceanía.	Ubicación al este de África, en la Costa Atlántica.
Ventajas fiscales, económicas, comerciales y administrativas a los extranjeros.	Bajos costos y normas más flexibles.	Bajos costos.
Canal de Panamá, es centros más importantes para el comercio marítimo mundial.	No posee	No posee

2. Lograr el Aumento de Naves por Año

Para lograr el aumento de naves por año comparado con registros como Islas Marshall y Liberia, Panamá requiere disminuir el tiempo de proceso para registrar las naves, si bien es cierto es necesario que una nave pueda llevar el pabellón nacional tiene que reunir una serie de requisitos que cumplan con los estándares de calidad y que vaya acorde a la ley, hay que destacar que Panamá ha ido mejorando su funcionamiento, pero hay que seguir manteniendo la eficiencia y eficacia siendo líder mundial.

Consciente de esto, para determinar los requisitos de los Registros de Islas Marshall y Liberia, la Marina Mercante Nacional reviste de una gran importancia la Administración Pública panameña, toda vez que regula las actividades relacionadas con los registros de buques tanto a nivel nacional como internacional, a través del Departamento de Registro de Buques de la Autoridad Marítima de Panamá.

Sin embargo, el registro panameño es abierto, y como tal no exige a los propietarios de las embarcaciones tener nacionalidad y residencia panameña, ni tampoco impone ninguna restricción de edad a la nave ni de tonelaje, siempre y cuando cumpla con los estándares de calidad. No obstante el negocio de registro de naves le representa a Panamá anualmente unos 100 millones de dólares y mientras es estatal los de sus competidores más cercanos responden a empresas que no necesariamente se encuentran en el país del abanderamiento. Por otra parte, las estadísticas reiteran el liderazgo de Panamá en el abanderamiento de naves, en función a las cifras del IHS GLOBAL SAS e IHS Global LTD (antes conocido como Lloyd's Register), lo cual podemos comprender las ventajas positivas que traería la implementación de menos requisitos y menos costo para los abanderamientos siempre y cuando se garantice la seguridad y calidad de la cual el Registro de Naves panameño goza.

a. Cómo Mantenernos siendo Líder en el Abanderamiento de Buques

- Entrenamiento y capacitación del recurso humano (Técnico y administrativo).
- Plan de mercadeo de los servicios.
- Implantando tecnología de punta en materia marítima.
- Planificación científica y financiera de la red de consulados de Marina Mercante.
- Cumplimiento de los Convenios Internacionales de Seguridad y Contaminación.

- Modernización y automatización de todos los servicios.
- Definir nuestra estructura de servicio en materia técnica.
- Mantenimiento del sistema de gestión de calidad, bajo la versión de la norma ISO 9001-2008, en la transición a la versión 9001-2015.
- Mejoramiento en los indicadores, reduciendo el tiempo de ejecución de los trámites.

Por otra parte, el financiamiento de embarcaciones, el régimen de registro de hipotecas del Registro de Liberia es reconocido internacionalmente y aceptable para algunos bancos de muchas jurisdicciones, pero Panamá al reformar la Ley 32 de 1927 que establece las sociedades anónimas, adoptando mediante la Ley 18 de 23 de abril de 2015 la eliminación de acciones al portador, preferiblemente elegida por los bancos a nivel mundial le permite la mejor oportunidad de obtener el financiamiento más favorable.

Facilidad de registro: los trámites de preinscripción son fáciles de usar, diseñados para cumplir con los estándares internacionales en relación con la seguridad y la documentación, pero no para retrasar las operaciones.

B. Análisis de los Datos

Hay que destacar que una de las principales fortalezas de Panamá es el respaldo gubernamental, que no tienen Liberia ni la Islas Marshall, ya que estos registros son administrados por empresas privadas.

Panamá estuvo debajo de Liberia en cuanto a tonelaje registrado por mucho tiempo y no fue hasta principios de los años 90 cuando se colocó como primer registro de naves en el mundo.

Mientras Liberia, el segundo país en abanderamiento de naves a nivel mundial, amenaza con ganar más buques de los armadores japoneses, ya que estos cuentan con el 65% de flota mundial, Panamá, el primer país del registro mundial, focaliza su estrategia en mejorar la atención a los armadores del país asiático.

Panamá debe buscar calidad de servicios en este registro sabiendo que estamos en un mundo globalizado, lo cual se debe estar implementando son normas que vayan acorde con el sistema que prestan. Llevando un sistema de calidad con estricto cumplimiento de los Convenios Internacionales sobre la seguridad Marítima y la contaminación por los buques en el mar.

Debe también priorizar la exención de los impuestos sobre las ganancias provenientes de la actividad realizada.

Mediante la Ley 25 de 3 de junio de 2002 podrá concederse un descuento adicional de hasta el veinticinco por ciento (25%) sobre el Impuesto Anual y de cincuenta por ciento (50%) sobre la Tasa Anual Consular, por un término de cuatro años, siempre que se trate de grupos de como mínimo cuatro naves de nueva construcción que representen, por lo menos, más de cincuenta mil toneladas de registro bruto (50,000 TRB) hasta cien mil toneladas de registro bruto (100,000 TRB) y a grupos de cuatro naves de más de 100,000 TRB, un descuento adicional de hasta 35% sobre el Impuesto Anual y de 50% sobre la Tasa Anual Consular, siempre y cuando, que él o los propietarios se

comprometan a mantener la nave en el registro panameño por un término de cuatro años.

Es ventajoso que no existen requisitos de tonelaje mínimo, sin embargo, naves con más de 20 años tendrán que pasar una inspección especial por un inspector panameño autorizado para obtener una patente reglamentaria.

Panamá ha venido registrando todo tipo de buques desde que fue promulgada la Ley 63 en el año 1917. Panamá se convirtió en el país con mayor número de registro en el mundo en 1993 y ha venido incrementando anualmente el registro de buques mercantes desde entonces.

El Registro Rápido de Embarcaciones, se hizo posible en el año 2008 cuando la Autoridad Marítima de Panamá implementó un proceso de registro rápido para buques en línea. El nuevo registro electrónico para naves facilita los procedimientos de registro de buques, así como la emisión de un nuevo documento digital de identidad marina emitida por la Dirección de Marineros.

Desde el 7 de julio de 2008, la Dirección antes mencionada ha venido implementando la Circular 163, dirigida a los propietarios y operadores de buques con bandera panameña, a las oficinas regionales, a los capitanes, inspectores marítimos y autoridades de Control de los Puertos.

El nuevo procedimiento significa un ahorro del 80% del tiempo para los clientes, mediante 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.

Los usuarios y clientes del registro estarán en capacidad de ver las estadísticas de cada procedimiento alcanzado por la Autoridad Marítima de

Panamá. El nuevo proceso de automatización y registro electrónico de buques facilitará el registro a los clientes y le ofrecerá el mejor servicio.

Mediante un sistema llamado PKI -Public Key Infrastructure (Infraestructura de clave pública), una combinación de hardware, software, y política y procedimiento de seguridad, se permite la ejecución con garantía de operaciones criptográficas, como el cifrado, la firma digital, y el no repudio de transacciones electrónicas dentro del registro de naves de la Autoridad Marítima de Panamá. Este dispositivo les permite a los cónsules realizar los abanderamientos de naves desde sus consulados, permitiendo de esta forma continuar con nuestra promoción de la bandera panameña desde oficinas en 60 países, y mantener nuestro liderazgo como primer registro de abanderamientos del mundo.

Hay que mencionar que la base legal es la Ley 57 de 6 de agosto de 2008, General de Marina Mercante. Esta tiene como objetivo brindar el servicio de abanderamientos, expedición de patentes, expedición de licencias de radio, tanto en las oficinas ubicadas en la República de Panamá, como en los Consulados Privativos de Marina Mercante en el exterior.

La Marina Mercante Nacional a través de la Autoridad Marítima de Panamá tiene entre sus funciones:

- Llevar el control de todos los abanderamientos que se efectúen tanto en la República de Panamá, como en todos los Consulados Privativos de la Marina Mercante.

- Recibir y atender consultas procedentes de los diferentes Consulados, firmas de abogados e instituciones del Gobierno, relativas a la Marina Mercante.
- Verificar, aprobar o rechazar las solicitudes, las patentes de navegación por abanderamientos, cambio de nombre, propietario y cualquier otro dato requerido en la patente, el Paz y Salvo, las prórrogas de patentes de navegación, las certificaciones y las cancelaciones definitivas.
- Preparar los resueltos que legalizan el estado de los buques inscritos en la Marina Mercante Nacional, con base en las solicitudes efectuadas mediante memoriales de los representantes legales.
- Verificar, aprobar o rechazar las solicitudes de Paz y Salvo relacionadas con los buques del servicio interior y exterior, las prórroga de las patentes de navegación, los permisos de navegación de yates y otras certificaciones.
- Verificar las solicitudes de las patentes provisionales de navegación y delas reglamentarias de navegación, a los buques de servicio interior y exterior y la Patente Especial de Navegación en aguas internacionales, para los yates de placer registrados en Panamá.
- Verificar y registrar las solicitudes de Anuencia de Cancelación.
- Preparar y verificar los resueltos de Cancelación Definitiva, en base a solicitud efectuada por los representantes legales de las naves.
- Preparar listados mensuales de los resueltos de Cancelación Definitiva, adjuntando copia del resuelto, enviándolo al Director del Registro Público,

como también al Director de Consular Comercial de la Contraloría General de la República.

- Mantener una biblioteca de referencia, ordenada por año, de los resultados que legalizan el estado de las naves inscritas en la Marina Mercante Nacional y las Cancelaciones Definitivas, de manera que se preserve y se facilite la consulta de esta información.

Por otra parte, Islas Marshall, a pesar de ser un pequeño territorio de Oceanía, gana gran cantidad de cliente, gracias a su plan de mercado, en el cual tienen objetivos de servicio definidos, y cumplir con las obligaciones y responsabilidades establecidos en los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales contenidos en los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI), como otros mecanismos obligados de los cuales la República de Isla Marshall (RMI), es parte; apegados a estos procedimientos de estandarización y procedimientos que deben seguir, tales como:

Seguimiento de las resoluciones, circulares de la OMI para recomendaciones y cuestiones de cumplimiento; establecer legislación y regulaciones interpretativas para asegurar que los barcos en el registro sepan y cumplan en todo momento con las normas de seguridad marítima, protección y prevención de la contaminación establecidas en los instrumentos pertinentes de la OMI; mantener instalaciones, recursos y personal acorde con las demandas de servicio del registro; proporcionar una continuidad pronta, profesional y superior en el servicio mediante el uso de personal con experiencia técnica adecuada y antecedentes, calificado para guiar, dirigir y administrar el programa marítimo; mantener un sistema adecuado y eficaz de encuestas, inspecciones de seguridad y auditorías de los buques y armadores en el

registro para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentaciones nacionales pertinentes y los convenios y protocolos internacionales de SOLAS, MARPOL, ITC69, LL, COLREGS, MLC e ITU ; garantizar el cumplimiento del Convenio STCW, 1978, en su versión modificada. Está preparado para responder a incidentes significativos, realizar e informar investigaciones sobre víctimas, contravenciones y el manejo oportuno de casos de buques con deficiencias o necesidades especiales. Por los diferentes llamados de atención de la OMI.

CONCLUSIONES

Panamá es un registro abierto que ha demostrado a la comunidad internacional alto compromiso por el cumplimiento de los convenios Internacionales, la Seguridad Marítima, la Preservación de la Vida Humana en el Mar y Seguridad en Materia de Propiedad.

Los incentivos que ofrece Panamá a los usuarios del Registro Mercante, tanto por abanderar como por mantenerse en el registro hacen atractivos a la industria internacional.

En la República de Panamá la conducta contraria a derecho por parte de una nave genera una certeza de castigo que le ofrece una imagen comprometida con las normas aplicables a la seguridad y protección de la vida humana.

Los acreedores de las naves que se abanderan en Panamá disponen de un sistema registral seguro a fin de garantizar la recuperación de su crédito.

El margen de flexibilidad que la Dirección General de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá ofrece a todos los usuarios permite que el proceso de abanderamiento de las naves no se detenga o interrumpa por falta de algún requerimiento técnico o jurídico.

La utilización del inglés dentro de las solicitudes aplicables en Panamá y la presentación de documentación sin los rigores protocolares facilitan a todas las personas que van a registrar sus naves en Panamá que el proceso sea expedito.

La facultad para conceder dispensas de pago por parte del Director General de Marina Mercante en aras de promocionar la Marina Mercante Panameña y conservar la flota es una alternativa que permitió la nueva Ley General de Marina Mercante.

Asimismo nuestra posición geográfica, nuestra histórica experiencia en el sector marítimo y la ardua labor de los diferentes departamentos y direcciones que componen la Autoridad Marítima de Panamá, aunado a la cooperación de Organizamos Internacionales a permitido que la República de Panamá tengas las ventajas relevantes del Registro de Naves comparado con los Registros de Islas Marshall y Liberia

RECOMENDACIONES

Considero que en Panamá, el sector marítimo está en una posición adecuada, pero todos debemos estar en sintonía y aceptar que el sector es altamente sensible y susceptible a los incrementos en los costos operacionales y el país no cuenta con un monopolio, ya que otros países tratan de competir y atraer a la navieras con calidad de servicio y costos más baratos. Por eso, debemos seguir nuestro modelo de negocio y en concordancia para aprovechar al máximo nuestro Canal ampliado que no solamente es un canal de tránsito, es una plataforma logística con valor agregado que tiene una ruta conectando continentes, aunado a esto, nuestra prodigiosa posición geográfica.

Es por ello que debemos:

- Analizar las ventajas que tiene el abanderamiento de naves en Panamá comparado con registros como Islas Marshall y Liberia, siempre manteniendo los estándares de calidad y apego a la ley ofreceremos un mejor servicio; además de que la Autoridad Marítima de Panamá como entidad encargada privativamente de los asuntos del sector marítimo, debería reunirse con diferentes navieras (Armadores y Operadores), con el fin de plantear mecanismos para mejorar el registro de buques de Panamá.
- En razón de la importancia que tiene el registro de naves panameño en la contribución que aporta al Estado, es necesario determinar la posibilidad de instituir acuerdos de investigación con universidades, instituciones de investigación, organismos pesqueros, organizaciones no gubernamentales, entre otras con el fin de asegurar una estrecha coordinación entre instituciones del sector marítimo con estamentos involucrados en la preservación de la seguridad marítima nacional y unificar

los lineamientos de temas como el terrorismo, tráfico de armas, drogas, piratería, y otras prácticas ilegales.

- Llevar a cabo una prolija valoración de todos los compromisos internacionales marítimos del Estado panameño mediante la revisión de los Convenios Internacionales de los cuales Panamá forma parte, con miras a elaborar planes para mejorar el cumplimiento del mismo frente a temas marítimos globales, considerando las ventajas positivas que traería la capacitación de un personal idóneo (Personal bilingüe), además de dotar a Panamá de leyes marítimas de vanguardia fortaleciendo con ello las capacidades y estímulos de nuevos negocios..
- Al comparar los requisitos de Panamá para registrar las naves con los requisitos de los registros como Islas Marshall y Liberia, podemos darnos cuenta que Panamá ofrece garantía y mejores beneficios que Islas Marshall y Liberia, tanto en seguridad y mejor costo, por lo que hay que reducir el tiempo en trámites y emplear eficiencia y eficacia teniendo un personal que pueda recibir la documentación en varios idiomas o en el mejor de los casos en el idioma de negocio internacional el inglés.
- Es necesario fomentar la exploración con miras a innovar e ir actualizándonos en materia de calidad, eficiencia y eficacia para que así Panamá pueda lograr el aumento de naves por año comparado con registros como Islas Marshall y Liberia, además de determinar los puntos clave para la caída en el número de naves registradas bajo bandera de Panamá.

BIBLIOGRAFÍA

- MORENO PUJOL J., junio 2007. Código de Comercio de Panamá. Editorial Mizrachi & Pujol, S.A.,
- MARTIN STOPFORD. 2003. Libro Martín Stopford. Economía Marítima. Vol 2
- ANAVE. Publicación febrero 2003. Revista Asociación de Navieros Españoles ANAVE. España.
- CARLOS CROFT. 2017, Revista el Financiero. Derecho Marítimo.
- LIC. PLINIO F. VALDEZ, DR. FREDDY E. BLANCO M., Catedrático de Ciencias Políticas. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. 2014. Compilación de la Legislación Marítima de la República de Panamá. Editor Mario Ugarte Martín. Elaborado en el Centro de Investigación de la Universidad de Panamá. Vol 2
- LIC. PLINIO F. VALDEZ, DR. FREDDY E. BLANCO M., Catedrático de Ciencias Políticas. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. 2014. Compilación de la Legislación Marítima de la República de Panamá. Editor Mario Ugarte Martín. Elaborado en el Centro de Investigación de la Universidad de Panamá. Vol 3
- Dr. Gilberto Boutin I. 2013. Libro Conflicto de Leyes en Materia de Transporte Marítimo. Editorial Mizrachi & Pujol, S.A. Contiene Convenio de Bruxelles de 1924, Reglas de Hamburgo de 1978. Ley Taft U.S.A.; y Convenio de Paris 2010.
- Ley 8 de 12 de enero de 1925 - *Norma de procedimiento marítimo y sus modificaciones.*
- Ley 55 de 6 de agosto de 2008 - *Ley del Comercio Marítimo.*
- Ley 56 de 6 de agosto de 2008 – *General de Puertos de Panamá.*
- Ley 57 de 6 de agosto de 2008 - *General de Marina Mercante y su modificación de 2014.*

- Resolución ADM. No. 016-09 de 9 de febrero de 2009. Modifica los Artículos 149-152 de la Ley 57 de 6 de agosto de 2008
- Resolución ADM. No. 106-48-DGMM de 30 de diciembre de 2008. Modifica el artículo 152 de la ley 57 de 6 de agosto de 2008.
- Resolución 106-185-DGMM del 28 de noviembre de 2013.
- *LAROUSSE. 2006. Diccionario de Lengua Española. Edición 2006.*
- *EPASA. 2007. Diccionario Jurídico. Siglo XXI, año 2007*

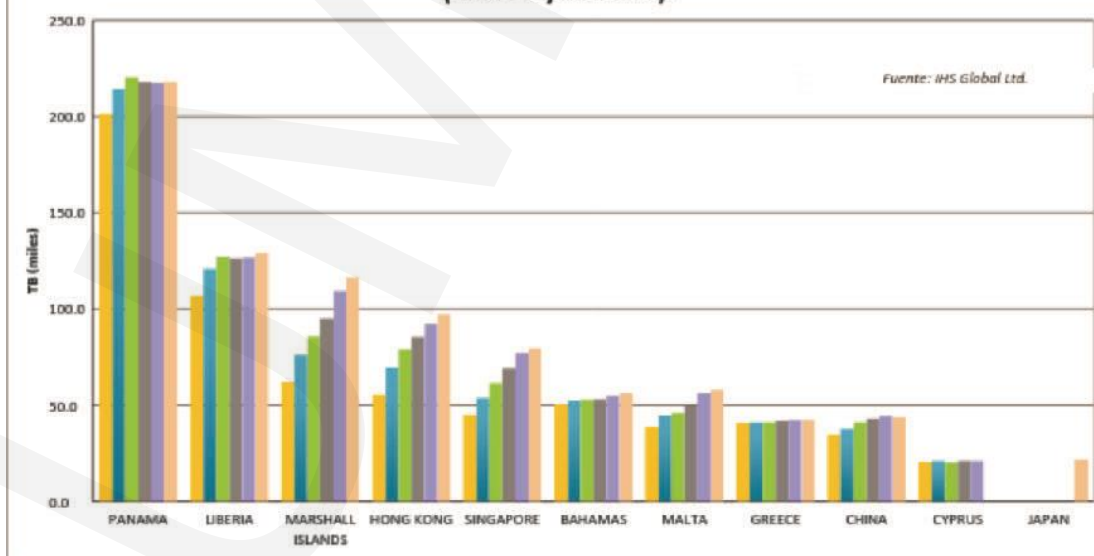
ANEXOS

**PRINCIPALES PAÍSES DE REGISTRO DE LA FLOTA MERCANTE
MUNDIAL, SEGÚN LA LLOYD'S REGISTER
AL 30 DE JUNIO. AÑO: 2013**

PAÍS DE REGISTRO	NÚMERO DE NAVES	TONELAJE BRUTO
Panamá	8,221	223,293,304
Liberia	3,113	128,553,145
Islas Marshall	2,145	88,960,732
Hong Kong	2,225	83,076,763
Singapur	3,047	65,343,448
Bahamas	1,375	53,343,819
Malta	1,803	46,738,566
China	3,796	41,715,624
Grecia	1,339	41,657,611
Chipre	1,031	20,465,883
Otros	77,908	318,613,924
Total Flota Mundial	106,003	1,111,762,819

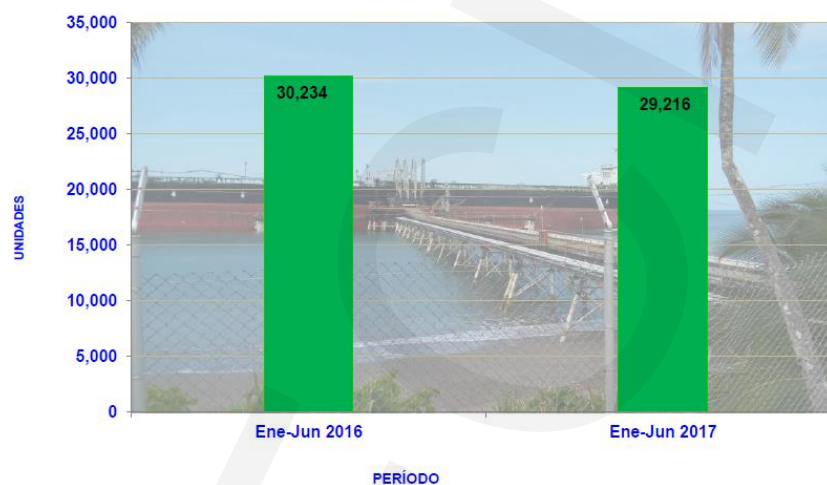
FUENTE: Lloyd's Register.

**COMPORTAMIENTO DEL REGISTRO PANAMEÑO Y SUS COMPETIDORES
(2010 - A junio 2015).**





**GRÁFICA S.P.-01 MOVIMIENTO DE NAVES EN EL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL (EN UNIDADES)
ENERO-JUNIO. AÑOS: 2016-2017(p)**



**GRÁFICA S.P.-02 MOVIMIENTO DE NAVES EN EL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL, SEGÚN TRÁFICO (EN UNIDADES)
ENERO-JUNIO. AÑOS: 2016-2017(p)**



(p): Cifras Preliminares

FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares
Área de Estadísticas Generales.

Para elaborar o modificar un convenio marítimo, se consta de cuatro etapas resumidas en el cuadro siguiente:

FASES DE LA ELABORACIÓN DE UN CONVENIO MARÍTIMO
1. ^a : Deliberación y primer esbozo del convenio. Los gobiernos interesados definen la materia que han de legislar. Si tiene el apoyo suficiente de una agencia adecuada, como la OMI o la OIT, un grupo apropiado, técnicamente calificado, redacta un borrador de convenio.
2. ^a : Adopción del convenio. Se convoca una conferencia para comprobar si hay o no consenso en que se necesita una norma, señalar qué tipo de forma se le debería dar, examinar el borrador de convenio y adoptarlo.
3. ^a : El convenio queda "abierto a la firma" de los gobiernos, que indican su intención de ratificar el convenio haciéndolo legalmente obligatorio en su país.
4. ^a : Ratificación: Cada país firmante ratifica el convenio mediante su introducción en la normativa nacional para que pase a ser parte de la normativa del país. Como norma general, los convenios entran en vigor solo después de que un número determinado de estados hayan completado este proceso (los términos y condiciones precisas se habrán acordado dentro del proceso de adopción del convenio). Una vez se hayan alcanzado las condiciones necesarias, el convenio tendrá fuerza de ley en los países que lo hayan ratificado. No se aplica en los países que no lo hayan ratificado y cualquier pleito debe juzgarse según la normativa nacional aplicable.

**Cuestionario de Preguntas al Personal del
Departamento de Control y Cumplimiento de la
Autoridad Marítima de Panamá**

1. ¿Cuál es la función del Registro de Naves de Panamá?

R/ Es una dependencia de servicio que forma parte de la estructura orgánica de la Autoridad Marítima de Panamá, que labora las 24 horas y los 7 días de la semana. Entre sus funciones esta inscribir Títulos de Propiedad, Hipoteca y Gravámenes de las Naves de servicio interior y exterior, Cancelaciones de Hipoteca o Enmiendas a éstas y resueltos de Cancelación de Oficio de la bandera panameña, siempre y cuando el título se encuentre inscrito y no conste hipoteca sobre la nave. Además de servir de medio de constitución y de transmisión del dominio de Naves y de otros derechos reales constituidos en ellas. Por lo que llevar un control autorizado de las naves que son tituladas o gravadas.

2. ¿Cuál es la función de la Marina Mercante Nacional?

R/ La Marina Mercante tiene entre sus funciones ejecutar de manera privativa, todos los actos administrativos relativos al registro de naves en la Marina Mercante Nacional, establece el procedimiento que debe ejecutar las distintas oficinas de la AMP, también es la encargada de hacer el estudio, la coordinación y ejecuta las medidas, acciones y estrategias necesarias para mantener la competitividad de la misma.

3. ¿Cuáles son las consecuencias de no mantenerse Panamá como líder mundial?

R/ El abanderamiento de buques es una de las mayores fuentes de ingreso para la República de Panamá y hace una contribución anual muy significativa al Tesoro Nacional, por ende si llegara a bajar el

abanderamiento acarrearía consecuencias perjudiciales para la sostenibilidad del país.

4. ¿Por qué son importantes los MOU?

R/ Un memorándum de entendimiento (MDE, o MOU por sus siglas en inglés de memorandum of understanding) es un documento que describe un acuerdo bilateral o multilateral entre partes. Usualmente es utilizado en casos en los cuales las partes no desean emprender un compromiso legal o en situaciones en las cuales las partes no pueden crear un acuerdo legalmente obligatorio. Es una alternativa un poco más formal a un acuerdo.

5. Cuando y porque el registro Panameño fue incluido en la Lista Blanca del Memorando de Entendimiento de Paris (MOU).

R. El registro panameño, ha sido incluido por primera vez en la Lista Blanca del Memorando de Entendimiento de Paris MOU en el 2010; por que cumple con los niveles de clasificación que puede tener un registro en este memorando de entendimiento (MOU). Panamá ha logrado colocarse entre un grupo selecto de países que cumple con las más altas calificaciones en los estándares de seguridad marítima.

6. ¿En que se enfoca los Tribunales Marítimos a parte de las regulaciones establecidas por la Ley?

R. La eficiencia en los Tribunales Marítimos, los cuales tienen la competencia privativa en las causas que surtan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo en la ejecución de secuestro las 24 horas los

ENCUESTA

Realizada en el departamento de Registro de Naves de la Dirección de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá.

1. Ha ido disminuyendo el número de naves en el registro panameño
R/ Sí (2 personas)
2. Cuál era la cantidad de buques registrados en el 2013 a la actualidad
R/ En el año 2013 era 9,133 buques y a la fecha 8,100 buques (2 personas)
3. Porque ha disminuido el número de naves abanderadas con el pabellón nacional
R/ Falta de estrategia de mercado y legislación más flexible (1 persona)
Innovación en los beneficios que brinda el Registro y ejecución fiel del cumplimiento de normas. (1 persona)
4. Como se mantendría el liderazgo.
R/ Administración Marítima panameña, tiene que desarrollar estrategias de mercado para sumar a su flota diversos tipos de buques. Con el objetivo de fortalecer, diversificar y expandir el negocio siguiendo las medidas de seguridad y protección que nos caracteriza, manteniendo siempre los estándares de calidad y fiel cumplimiento de los convenios. (2 personas).

LIBRO RECORD REGISTRO DE NAVES

Datos Estadísticos Suministrados por la AMP. Octubre 2017

PAIS DE REGISTRO	NÚMERO DE NAVES	TONELAJE BRUTO
Panamá	8,100	220,434,223
Liberia	5,124	202,120,650
Islas Marshall	3,022	100,752,866
Hong Kong	2,146	79,086,943
Singapur	2,990	72, 352,220

UNVECT