

**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ**

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**

**PARA OPTAR POR EL GRADO DE MAESTRÍA EN  
DESARROLLO DEL SECTOR MARÍTIMO**

**Por:**

**Prof. Eyra Montero de Real, M.B.A.**

**Profesor Asesor:**

**Dr. Calixto Malcolm**



**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO**

**ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS  
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN**

DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO

Titulo del trabajo de tesis PROPUESTA PARA LA ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO PANAMEÑO

Nombre del estudiante EYRA MONTERO DE REAL Cédula 4-124-2281

**Miembros del Jurado:**

- a. PROF. CALIXTO MALCOLM (Director)
- b. PROF. RODRIGO DE LEON
- c. PROF. EMERSON GARCIA

**Calificaciones que otorgan:**

93  
93  
93  
93

Nota final promedio

**Observaciones generales del jurado**

La sustentante destacó las fortalezas y debilidades de la estructura portuaria panameña; sin embargo, el jurado estima conveniente actualizar la terminología de la autoridad que actualmente es la rectora del sistema portuario nacional. No obstante, estas recomendaciones del jurado, el trabajo es meritorio y demuestra un gran esfuerzo de investigación de la sustentante. Por lo que el jurado la calificó con nota de excelente.

Firma de los miembros del jurado.

a

[Handwritten signature]

Firma del coordinador del programa

Firma del estudiante

c

[Handwritten signature: Emerson Garcia]

Firma del representante de la Vicerrectoría de Investigación y Postgrado

Firma del decano

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Fecha 4 de marzo de 1999.

19 JUL 1999

316422

adh. del autor

74

## ÍNDICE

Presentación	ii
Título	iii
Dedicatoria	iv
Agradecimiento	v
Indice General	vi

## **DEDICATORIA**

Dedico con mucho cariño este trabajo, en primer lugar a Dios, a mi esposo e hijos: Nicolás Rafael, Fidel Ernesto y Eyra del Carmen, para que les sirva de estímulo y buen ejemplo, de que hay que seguir luchando, para lograr beneficios y cosechar frutos en esta vida.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco infinitamente al Dr. Calixto Malcolm, por su asesoría acertada, al igual que a todas las personas que me apoyaron en este Trabajo de Investigación.

## ÍNDICE GENERAL

Páginas

Resumen en Español  
Resumen en Inglés

### CAPÍTULO PRIMERO HISTORIA Y EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS

A.	HISTORIA Y EVOLUCIÓN	2
1.	A Nivel Mundial	2
2.	A Nivel de Panamá	3
2.1	Los Puertos de Litoral Atlántico	5
2.1.1	Puerto de Chiriquí Grande	5
2.1.2	Puerto de Bahía Las Minas	6
2.1.3	Puerto de Cristóbal	8
2.1.4	Puerto de Coco Solo Norte	11
2.1.5	Puerto Colón Port Terminal	12
2.1.6	Puerto de Evergreen	13
2.1.7	Puerto de Almirante	14
2.1.8	Muelle de Cabotaje Chiriquí Grande	15
2.1.9	Puerto de Bocas del Toro	15
2.2.	Puertos del Litoral Pacífico	15
2.2.1	Puerto de Balboa	15
2.2.2	Puerto de Pedregal	19
2.2.3	Puerto de Charco Azul	20
2.2.4	Puerto Pesquero de Vacamonte	20
2.2.5	Muelle Fiscal de Panamá	21
2.2.6	Puerto de Aguadulce	22
2.2.7	Puerto de La Palma	23
2.2.8	Puerto Mutis	23
2.2.9	Puerto de Coquira	24
2.2.10	Puerto de Quimba	24
2.2.11	Muelle de Taboga	24
B.	CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN LA AUTORIDAD PORTUARIA	26
1	Sus funciones principales	26
2	Su administración	26

	Pág.
C. PROYECCIÓN DE NUEVOS PUERTOS	27
D. OTROS PROYECTOS Y EMPRESAS ESTABLECIDAS DENTRO DE ÁREA CANALERA.	28
1. Terminal Petrolera Rodman-Arraiján	28
2. Centro Mundial de Distribución de Carga	28
3. Centro de Servicios para pasajeros en tránsito por el Canal	28
4. Centro de Entrenamiento para marinos	29
5. Centro de Almacenaje y Reparación de contenedores	29
E. RESEÑA DE LOS PUERTOS UTILIZADOS PARA ANALIZAR LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA, FUNCIONES, LIMITACIONES Y OPORTUNIDADES	29
1. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas Puerto de Balboa.	34
2. Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas Del Puerto de Cristóbal.	35
F. ANTECEDENTES	37
G. PROBLEMA	38
H. OBJETIVOS GENERALES	39
I. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	40
J. RESUMEN DE LOS CAPÍTULOS	41
K. TÉCNICAS, FUENTES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS.	44

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **ASPECTOS JURÍDICOS: BASE LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO EN PANAMÁ**

A.	LOS ASPECTOS JURIDICOS, BASE LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO EN PANAMÁ	47
	1. Ley 42, del 2 de mayo de 1974; por la cual se crea La Autoridad Portuario Nacional.	47
B.	CÓDIGO DE COMERCIO	50
C.	DEL CÓDIGO FISCAL	52
D.	LEY N° 12, DE ENERO DE 1925; SOBRE EL ABANDERAMIENTO DE NAVES.	54
E.	LEY 2, DEL 17 DE ENERO DE 1980.	58
F.	LEY N° 8 DEL 12 DE ENERO DE 1925 PROCEDIMIENTO PARA EL REGISTRO DE NAVES, BAJO LA BANDERA PANAMEÑA.	59
	1. Registro provisional de naves	59
	2. Registro Permanente	61
G.	LEY N° 19, DEL 3 DE AGOSTO DE 1992.	62
H.	LEY N° 7 DEL 10 DE FEBRERO DE 1998; POR LA CUAL SE CREA LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ	63
I.	LEY N° 8 DEL 26 DE FEBRERO DE 1998, POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL TRABAJO EN EL MAR Y LAS VÍAS NAVEGABLES, ADEMÁS DE OTRAS DISPOSICIONES	66
J.	OTRAS NORMAS INHERENTES A LAS LÍNEAS NAVIERAS	67
K.	LEY N° 36 DE JUNIO DE 1995. INCENTIVO PARA EL REGISTRO DE NAVES	68
I.	LEY N° 16 DEL 14 DE JULIO DE 1992	69



## **CAPÍTULO TERCERO**

### **LAS TAREAS Y FUNCIONES DE UN SISTEMA PORTUARIO. INGRESOS Y OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS EN ÁREAS PORTUARIAS.**

A.	LAS TAREAS Y FUNCIONES DE UN SISTEMA PORTUARIO	71
1.	Las Funciones Externas	72
2.	Las Funciones Internas	74
B.	INGRESOS	78
1.	Ingresos por el alquiler del muelle	78
2.	Ingresos por el uso de Puertos	79
C.	INGRESOS POR TASAS EN EL SERVICIO MARÍTIMO	80
1.	De acuerdo a los puertos	80
1.1.	Servicio de faros y boyas	80
2.	Ingresos por reparación y mantenimiento	80
3.	Ingresos inherentes a la carga	81
4.	Ingresos por el transporte interno	82
5.	Bodega	82
D.	OTROS INGRESOS	83
1.	Venta de combustible	83
E.	OPORTUNIDADES	83

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **LINEAMIENTOS PARA UN PLAN ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.**

A.	SITUACIÓN Y ACTUALIDAD PORTUARIA 1994 – 1998.	87
B.	ANÁLISIS ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.	88
1.	Análisis Administrativo	89
2.	Análisis Financiero	91

<b>C.</b>	<b>LINEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO.</b>	<b>92</b>
	1. Visión	92
	2. Misión	92
	3. Objetivos	92
	- A corto plazo	92
	- A mediano plazo	93
	- A largo plazo	93
	4. Plan de acción: Actividades prioritarias	94
	5. Políticas	94
	6. Organigrama propuesto	94
<b>D.</b>	<b>COMISIONES</b>	<b>96</b>
	1. La Comisión Técnica de las Empresas Explotadoras o Concesionarias	96
	1.1. Conformación	96
	1.1.1 Funciones	97
	2. La Comisión Económica y Comercial, formada por el Sector Privado y El Estado.	97
	3. Comisión de Facilitación comercial	98
	- Aspectos Técnicos	98
	- Actividades Operativas	99
	- Actividades Financieras	99
	- Aspectos Informativos	100
<b>E.</b>	<b>RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN PARA EL CAMBIO INDICADOR DE ÉXITO</b>	<b>100</b>
	1. Introducción	100
	2. Problemas a enfrentar	101
	3. Diseño de la estrategia del negocio.	101
	4. Plan de Acción	102
	5. Limitaciones y Delimitaciones	102
<b>F.</b>	<b>PLAN DE CONTINGENCIA</b>	<b>105</b>
<b>G.</b>	<b>CONVENIO ENTRE LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y LA UNIVERSIDAD</b>	<b>106</b>

H. CAPACITACIÓN Y DESARROLLO	107
1. Seminario de Actualización	107
2. Seminario de Perfeccionamiento	108
3. Programación de Seminario para cursos de verano:	108
CONCLUSIONES	111
RECOMENDACIONES	113
BIBLIOGRAFÍA	117
ANEXOS	120

## RESUMEN

Panamá tiene una flota mundial de registro de buques primera en abanderamiento de naves y en tonelaje bruto.

Actualmente, el sector marítimo contribuye en un 21% al Producto Interno Bruto; no siempre ha sido así; en el año 1977, los puertos terminales de Balboa y Cristóbal eran parte integral del Canal de Panamá, por lo que sus ingresos no eran enviados al Tesoro Nacional.

Este programa se modifica a partir de la vigencia de los Tratados Torrijos-Carter, pues los puertos fueron transferidos a la administración panameña y se inician las contribuciones del Canal, a través de la incorporación de un porcentaje de los peajes destinados al Tesoro Nacional. De este modo, al menos desde el punto de vista contable, el sector marítimo panameño comenzó a destacar como un elemento importante en el Producto Interno Bruto, desde 1979.

Por otra parte, desde el punto de vista orgánico y legal, es importante mencionar que la incorporación de los Puertos de Balboa y Cristóbal, fue trascendental para la evolución de la Autoridad Portuaria Nacional en 1974.

Se puede señalar, que de 1978 a 1982, fue un período de gran importancia para la evolución de la industria marítima internacional; si bien es cierto, las principales competencias marítimas del Estado se encontraban dispersas en siete ministerios; por la ausencia de una misión y visión definida por el sector marítimo.

En su conjunto, la administración del sistema marítimo se hace difícil, lenta, ineficiente e ineficaz. Posteriormente, en 1996 se otorgan privatizaciones de algunos puertos a empresas privadas y otros los administra el Estado. De allí se hace necesario unificar la política del sector marítimo, para lo cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá en 1998; para desarrollar rápidamente este sector en una forma eficiente, eficaz y competitiva, a nivel nacional e internacional, integrarse al desarrollo de la región interoceánica, al comercio, industria, sector educativo, etc., a fin de maximizar el potencial del sector en la generación de actividad económica y empleo. Además, sería conveniente buscar la consolidación de que Panamá se convierta en un centro marítimo mundial, una vez implementado un plan estratégico marítimo, participativo de todos los sectores: Empresa, Estado, Agencias, armadores, transportistas y otros. Existe la nueva ley que reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables.

La Autoridad de la Región Interoceánica, ha gestionado varios proyectos de desarrollo para el sector marítimo; entre ellos podemos destacar: Una zona de trasbordo de carga en Corozal, en Margarita Oeste, en Telfers y en Mount Hope se contempla la instalación de sendas industrias de mantenimiento y reparación de naves, centro de reparación de contenedores en Coco Solo Norte y otros. Todos estos proyectos están revolucionando ésta actividad, de modo que se pueda dar un viraje radical a los panameños con los océanos que bañan sus costas; razón ésta

que motiva a presentar algunos lineamientos para el planeamiento estratégico de la administración del sector marítimo, un plan de acción, de contingencia y estratégico, para implementar un programa de Capacitación y Desarrollo, que facilite el cambio en la cultura organizacional de la Administración del Sistema Portuario.

## RESUME

Panama has a vessels register worldly fleet, first vessel flag and great tonnage.

Actually Marine sectors contribute a 21% to Internal Great Product. No always has been that. In 1977, the harbor terminals Balboa and Cristobal were, integral of Panama Canal, but money not ingress National Treasury

This program change under Torrijo-Carter Treaty, the harbor was transferred to Panama Administration; and starts the Canal contribution, with incorporation of pay transportation percentage at National Treasury. In this manner, as far account vision Panama Marine Sector start to show important element Internal Great Product, in 1979 Therefore vision legal and organic, is important to say, that incorporate of Balboa and Cristobal Harbor was transcendental by evolution of National Harbor Authority in 1974. Between years 1978 to 1982, ware grand importance by evolution of International Marine Industry; is true the principals State Marine Competence ware been separated in seven ministers, by not definite mission and vision by Marine Sector. In unit self the Maritime Administration System be difficult, slow, inefficient and inefficacious.

Afterward 1996 the Harbor were privatize whit your proper administration. Has necessary unify the Maritime Politic Sector, in this action The Panama Maritime Authority start in 1998; by develop quickly this sector whit efficiency, efficacy and competence to International and National level. The develop integrate of Interoceanic Region, Industry, Trade and Educational, the potential to made economical activity and employ maximized.

Therefore convenient will be search the Panama consolidation will change in Maritime World Center, than ones Maritime strategic plan implemented, sharing all sector, Enterprise, State, Agency, Ship owners, Transporters and other.

The new law, that regulate of Sea Work and water navigation.

The Interoceanic Region Authority, has many develop project effort by Maritime Sector; following that: One trans board zone operation in Corozal, West Margarita, Telffer Island and Mount Hope, the installation of Maintenance and Repair Ship Industry, Containers Repair in North Coco Solo and other. All this projects, will revolution Industry activity, this will give, a radical opportunity to Panamanian people, whit two coats in the ocean. The raison that motive us to present some liners by strategic planning to Administrate Maritime Sector, one action plan, one contingency plan and one strategic plan, by to implement Development and Capacitating plan, that change facilitate in Organizational Cultural, Harbor System Administration.



***CAPÍTULO PRIMERO***

***ASPECTOS GENERALES***

## **A. HISTORIA Y EVOLUCIÓN**

### **1. A Nivel Mundial:**

Los primitivos lugares de anclaje eran en su mayoría puertos naturales en una bahía, o en la desembocadura de un río. A veces, se trataba de puertos artificiales que constituían defensas. Se cree que los cretenses hicieron puertos artificiales de esta clase, muchos siglos antes del nacimiento de Jesucristo.

Entre los primeros puertos de los cuales se tuvo noticia y conocemos hoy día, están aquellos que fueron construidos por los fenicios en Tiro, Sidón y Cártago.

Más tarde, conforme los griegos adquirían mayor poder, se convirtieron en rivales de los fenicios en el comercio del Mediterráneo y necesitaron puertos artificiales, como el Pireo (famoso puerto de Atenas).

Fueron los romanos quienes iniciaron la construcción de puertos, utilizando la ingeniería. Construyeron en la desembocadura del Tiber, ubicada en la Bahía de Ostia, el puerto de Roma. Se hicieron planes para unir la bahía del cabo Misena con Roma, por medio de un canal (la bahía del cabo Misena era mayor que la bahía de Ostia).

A la caída del imperio romano, disminuyó el comercio y en consecuencia muchos de los puertos existentes cayeron en el desuso; sin embargo, continuaron desarrollándose las ciudades costeras que ofrecían lugares seguros para anclar. El desarrollo más tarde en las industrias del interior, dependió del crecimiento de las ciudades que tenían salida al mar.

La estrecha relación entre el desarrollo de los puertos y el de los países, demuestra la prosperidad que alcanzaron los pueblos del Mediterráneo y del Atlántico. Por ejemplo, en África donde las costas son inhóspitas; el progreso es lento.

Cuando los exploradores europeos llegaron a América, fundaron las primeras ciudades cerca de las desembocaduras de ríos, o en lugares inmediatos a buenas bahías.

Los primeros puertos de la Edad Media se construyeron en Italia, Venecia y Génova. A esto se debió el notable desarrollo industrial que alcanzaron dichas ciudades. Más tarde comenzaron a dragar las desembocaduras de los ríos y a construir rompeolas; creando así puertos como: Diere, Dunkerque y Havre. Los rompeolas de Venecia continúan todavía en uso.

Hasta fines del siglo XVIII, los ingleses habían hecho poco por la construcción de puertos; fue entonces cuando el Ingeniero Juan Smeaton dirigió su atención hacia el mejoramiento de los puertos en Inglaterra. Desde entonces, los puertos ingleses se cuentan entre los mejores del mundo. Los E.U.A. y otros países, invirtieron también considerables sumas de dinero en obras destinadas a mejorar sus puertos.

## **2. A Nivel de Panamá:**

Luego de haber oído de las hazañas del nuevo mundo, Rodrigo de Bastidas fue autorizado por la corona española, para explorar las costas de tierra firme. Lo acompañaron en esta empresa Vasco Nuñez de Balboa y Juan De La Cosa. Llegó a tierras panameñas en 1501. Después de esto, Panamá se convierte en el paso obligado de las

personas que buscaban fortuna al llegar a América, se fundaron ciudades como lo son: Santamaría de Belén, Acla, Ciudad de Panamá y Nombre de Dios.

Nombre de Dios y Ciudad de Panamá, pasaron a ser pasos obligados para las riquezas que traían desde sur y centroamérica, para España. Por los muchos asaltos por parte de saqueadores y piratas, Nombre de Dios se traslada a Portobelo, el cual podría decirse fue el primer puerto en el país; después por los mismos problemas que tuvieron en Nombre de Dios, se dejó de usar Portobelo.

La Ciudad de Panamá, ofrece con su bahía una protección natural contra cualquier eventualidad, es allí donde nace el puerto de Balboa.

La entrada del Canal de Panamá, es el enclave donde se encuentra el puerto de Cristóbal, paso obligado de las naves que hacen la travesía de Atlántico a Pacífico.

Cabe destacar, que los puertos de Balboa y Cristóbal, eran manejados desde su construcción por los norteamericanos, pero con los tratados del Canal ellos revirtieron en 1978 a manos panameñas, con el propósito de desarrollarlos de manera eficiente se encomendó a la Autoridad Portuaria Nacional; ya que éstos no fueron entregados en las mejores condiciones. Estados Unidos no los operaba como actividad comercial, sino como apoyo a las actividades del Canal de Panamá y las bases militares norteamericanas. Los diferentes gobiernos que ha tenido Panamá desde esa reversión, sabían la importancia comercial que tenía para el país los puertos de Balboa y Cristóbal; por lo que una y otra vez esbozaron diferentes planes para privatizarlos, pero por alguna razón no prosperaron. Según estudios de las Naciones Unidas, todavía el 90% del comercio mundial se mueve a través de

los mares, sin embargo teniendo Panamá semejante ventaja geográfica, es absurdo no sacarle provecho que se traduzca en beneficio de todos los panameños.

El gobierno del Dr. Ernesto Pérez Balladares, consciente de que nuestra economía no puede ser competitiva, si los puertos panameños son caros e ineficientes; asumió como prioridad privatizar la operación portuaria.

El Estado ha utilizado el mismo modelo en todas las concesiones, de modo que el sector privado invierta, construya, administre y desarrolle el puerto en forma competitiva. Este sistema permite al Estado seguir siendo dueño del patrimonio. Además de los dos puertos terminales en ambas entradas del Canal; Cristóbal en el Atlántico y Balboa en el Pacífico, nuestro país cuenta con un eficiente sistema portuario nacional, dividido entre el litoral Atlántico y Pacífico.

## **2.1. Los Puertos del Litoral Atlántico**

### **2.1.1. Puerto de Chiriquí Grande.**

Este puerto está localizado en la provincia de Bocas del Toro en las coordenadas 8° 56', latitud norte y 82° 7' longitud oeste. Brinda las facilidades de dos monoboyas de amarre, tanques especiales para descarga y almacenamiento de petróleo crudo y tanques de gas.

Su actividad principal fue la del trasiego de petróleo, a través del oleoducto que une a este puerto con Charco Azul. A través de él se embarca el crudo hacia Estados Unidos de América.

Con la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa, de la ley que aprueba la enmienda al contrato entre Petroterminales, se autoriza la ampliación de los puertos de Chiriquí Grande y Charco Azul, la economía de la región occidental de Panamá tendrá facilidades portuarias adecuadas, para el mercado eficiente de sus productos, tales como: café, azúcar y banano.

La inversión inicial de 15 millones de balboas, va dirigida a convertir el puerto de Chiriquí Grande en uno de carga general, para naves de alto calado, e incluye el desarrollo de patios para el manejo de contenedores refrigerados, la construcción de talleres de mantenimiento, bodegas y otros. Petroterminales de Panamá, S.A., financiará además, el costo de la rehabilitación de la carretera Transísmica Occidental, desde la intersección de la Panamericana hasta Chiriquí Grande, estimado en 9 millones de balboas.

Con las nuevas facilidades portuarias, surgen valiosas ventajas para la comercialización de la producción agrícola de la región occidental del resto del país, se generarán nuevos empleos, ingresos adicionales para el gobierno de Panamá y otras oportunidades de desarrollo para toda la nación.

#### **2.1.2. Puerto Bahía Las Minas:**

Está ubicado en la costa Atlántica de la provincia de Colón, a 11 kilómetros al este de la entrada del Canal de Panamá, con latitud 9° 24' norte y longitud 79° 49' oeste. El puerto de Bahía Las Minas está a unos cuatro kilómetros de distancia de la carretera Transísmica, que une las ciudades de Panamá y Colón. Se encuentra en una bahía natural abrigada y no está expuesta a las marejadas.

El calado máximo actual es de 40 pies; en el muelle para cargar 23 pies y la naturaleza del lecho marino es de barro blando.

Existen faros en la aproximación del canal, boyas en el anclaje y en la marcación del canal, como ayudas de señalización marítima.

Las operaciones, mantenimiento, construcción, ampliación y mejoras de la infraestructura, son responsabilidad de la Empresa Refinería Panamá. Su actividad principal es la de embarque y descarga de petróleo y el manejo de carga general en furgones. También es la responsable de la operación de mantenimiento, construcción, ampliación y mejoras de los servicios ofrecidos por el terminal petrolero.

Este terminal marítimo es operado bajo concesión por la Refinería Panamá, S.A., consta de tres muelles; Dos de éstos se utilizan para la carga y descarga de petróleo crudo, que es depositado en tanques ubicados en las esquinas de los muelles para su posterior refinación. El otro muelle tipo marginal, atiende buques con carga general y contenedores, además de vehículos. Las líneas que mueven carga para el puerto de Bahía Las Minas y las agencias navieras que la representan, son las siguientes:

La línea Gravley American Transport Inc., la cual es representada por la Agencia Naviera Gravley American Transport Inc., que llega al puerto con una frecuencia de siete (7) días.

La Sea Board Marine Ltda., representada por la Agencia Naviera Sea Cargo S.A., la cual tiene una frecuencia de llegada al puerto de cinco (5) días.

El desembarque de carga, es la principal operación que se realiza en éste puerto; especialmente carga contenerizada.

### **2.1.3. El Puerto de Cristóbal:**

Se encuentra localizado en la entrada Atlántico del Canal de Panamá; a 9 grados, 21 minutos de latitud norte y 79 grados, 55 minutos de longitud oeste, en la Bahía de Manzanillo. Está a sólo 3 kilómetros de la Zona Libre de Colón; la principal zona franca de occidente y está conectado estratégicamente con el Puerto de Balboa por carretera, aeropuerto y ferrocarril; circunstancia que favorece el intercambio de carga entre ambos litorales. Este terminal sirve principalmente a las necesidades de manejo de carga de la Zona Libre de Colón. Cristóbal cuenta con 8 muelles, incluyendo dos al servicio de la Comisión del Canal de Panamá y 23 sitios de atraque, para mencionar algunos, tenemos:

Muelle 6: Es de tipo espigonal y cuenta con un área cubierta con una extensión utilizable de 314 metros cuadrados. Ofrece 5 sitios de atraque ( AB, CD, E) y puede acomodar naves hasta de 314 metros de eslora.

Muelle 7: Mide aproximadamente 314 metros de largo, con una extensión utilizable de 7,900 metros cuadrados. Tiene 5 sitios de atraque (AB, CD, E), con una extensión utilizable de 305 metros y puede acomodar naves de hasta 305 metros de eslora.

Los muelles 8 y 9 han sido dotados con nuevas defensas de caucho, como parte de la modernización de las instalaciones que se llevan a cabo en este complejo.



Muelle 16: Este muelle espigonal sin cobertizo, tiene una extensión utilizable de 326 metros y puede atender naves de hasta 320 metros de eslora. Es utilizado para atender buques tanqueros en operaciones de carga de combustible. Además, tiene capacidad para atender con carbón "cliker" y vehículos.

El puerto de Cristóbal atendió en el año 1996; 1228 naves, de las cuales 936 movieron carga y 113,001 contenedores, (aproximadamente).

Cristóbal es un puerto importante de seguridad, ofrece servicio 24 horas todos los días del año. De acuerdo a la descripción, tenemos que los muelles 5,6,7,8 y 16, son de clase espigonal; mientras que el 9 y 10 son de tipo marginal. Los muelles 14 y 15, cuya línea utilizable es de 1,360 pies son administrados y utilizados por la Comisión del Canal de Panamá. Los muelles 6,7, y 8, tienen cobertizo para el almacenamiento de carga.

El servicio de agua es brindado por todos los muelles, excepto el 16, en donde solamente se suministra combustible.

Dentro del equipo para la manipulación de la carga tenemos: elevadores de carga, remolcadores, grúas pórticas, plataformas y otros.

Su patio de contenedores es capaz de almacenar 3,000 TEU diariamente, la casa de fletes ofrece 6,000 metros cuadrados.

La construcción de un muelle ubicado en la Estación de Señales de Cristóbal, por la Dirección de Marina de la Comisión del Canal de Panamá, se inició bajo un contrato por B/. 156,000.00 otorgado en julio de 1996, a la compañía local Fundaciones S.A. y fue inaugurado en enero de 1997. este muelle sirve a los capitanes, arqueadores y oficiales de embarque, que están en los barcos de tránsito. Estos oficiales antes tenían que viajar de la

estación de señales, al muelle de Cristóbal; para ir hacia los barcos en lanchas, pero ahora se ahorran tiempo y recursos, que son tan valiosos para las empresas.

Se puede señalar, que el servicio de practicaje y el de INTEL – Mar (radio comunicaciones marítimas) son obligatorios y lo presta la Comisión del Canal de Panamá, éste último hace posible la comunicación telefónica en aguas territoriales panameñas, funcionando las 24 horas del día en altamar. Se utiliza el canal VHF 16, cuando se autoriza el cambio.

En el puerto de Cristóbal operan 38 empresas concesionarias que ofrecen a los usuarios del mismo, una diversidad de servicios, desde los propiamente portuarios así como de tipo comercial, administrativo turístico y de recreación marítima.

La modernización del Puerto de Cristóbal promovida por la empresa Hutchinson Whampoa Ltd.; ganó la concesión en enero de 1997, fecha en que inició sus operaciones.

Su contrato anual es de 22.2 millones, conjuntamente con una inversión de 150 millones en cinco años. Abarca 480 metros de muelle para barcos contenedores y 2,400 metros de muelle para operaciones de carga contenerizada en general, vehículos y pasajeros y propone en su estrategia de desarrollo y crecimiento portuario lo siguiente:

Capacidad anual de más de 500 mil TEU.

Instalación de grúas pórticas.

Modernizar el equipo de manejo de contenedores.

Ampliación a 18 hectáreas, para operaciones de contenedores.

#### **2.1.4 Puerto de Coco Solo Norte:**

Está situado en la costa atlántica al noroeste de la ciudad de Colón en la Bahía de Manzanillo, con una latitud de 9 22' norte, y longitud de 79 53' oeste. Su infraestructura consiste de cuatro muelles y siete sitios de atraque. Maneja la carga de cabotaje dentro de la provincia de Colón, además de carga internacional de la Zona Libre de Colón.

Mantiene un calado máximo de 25 pies, con una marea media de 0.9 pies. En su base hay una gran cantidad de lama. El puerto ofrece servicios de señalización marítima para la entrada y salida de naves, tales como boyas, faros, blancos de enfilamiento y letreros luminosos para la entrada y salida de los barcos; servicio de abastecimiento de agua y electricidad. Su actividad principal es el movimiento de carga general y sus operaciones están mas relacionadas con la Zona Libre de Colón, debido a las raíces comerciales existentes.

El terminal de Coco Solo Norte, atiende tráfico de Comercio Internacional principalmente de la Zona Libre de Colón, él cual se destina a Sur y Centro América; además de los movimientos de cabotaje con la provincia de Bocas del Toro y la comarca de San Blas. El área tiene un gran potencial de desarrollo en actividades comerciales e industriales.

La empresa Pan-marine Services, es la responsable del reabastecimiento de combustible, el cual es suministrado por camiones cisternas debidamente equipado. La custodia de seguridad de la mercancía, la efectúa la empresa Almacenada del Atlántico, S.A., cuenta con 4 edificios para tal fin (almacenaje, embalaje y depósito de carga general para los usuarios que requieran este servicio).

El tráfico en Coco Solo Norte, ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, reflejando un volumen significativo en los volúmenes de carga contenerizada; medida en toneladas métricas, la cual se sobrepasa desde 1992, hasta la fecha.

Es interesante señalar, la participación del sector privado en la prestación de servicio a las naves, a la carga y específicamente a la estiba y desestiba, en la cual a diferencia de otros puertos, aún lo hacen funcionarios de la Autoridad Portuaria Nacional (A.P.N.).

Este puerto de Coco Solo Norte, se ha dividido en dos nuevos puertos:

#### **2.1.5 Puerto Colón Port Terminal:**

Ubicado en Coco Solo norte, comprende los muelles 3 y 4 de Coco Solo en la Bahía de Manzanillo. Es una empresa administrada por un colonense; posee un área circundante de siete hectáreas, 7,122,9180 metros cuadrados. Los muelles están divididos en cuatro atracaderos con unos 700 metros de espacio de atraque, el muelle 4 es de tipo marginal con 424 metros de largo y el muelle tres es de tipo espigonal con 150 metros de largo. El puerto presenta profundidades que varían entre 5.0 y 7.50 metros, con un calado en el canal de acceso de 8.50 metros, colinda con Colón Port Terminal.

La empresa Petroport, S.A., tiene una concesión otorgada por la A.P.N., que es para la venta de combustible, también existe otra concesión a Samuel Israel, al cual se le otorga en concesión dos áreas de terreno: una de tres mil y otra por mil quinientos metros cuadrados, localizada en el recinto portuario de Coco Solo (muelle 4); para la construcción de un patio de contenedores.

### **2.1.6. Puerto Evergreen:**

Ubicado en Coco Solo norte, en la bahía de Manzanillo; comprende los 4 muelles 1 y 2 del puerto de Coco Solo norte.

La terminal de contenedores de Colón, está administrado por la Cía. naviera taiwanesa Evergreen y un socio local. Está localizada cerca de la Zona Libre de Colón, con un área de 24 hectáreas. Este proyecto invertirá 100 millones y generará alrededor de 200 empleos en su etapa de construcción y cerca de 700 plazas permanentes en su parte operativa.

Terminal Internacional de Manzanillo: es el resultado de un exitoso esfuerzo de un consorcio, que ha logrado desarrollar mediante concesión un complejo portuario en el extremo atlántico del Canal, destinado a servir como centro de transbordo de carga de importación y exportación. El consorcio lo integran Motores Internacionales S.A y S.S.A.- Panamá, afiliada a la firma Stevedoring Services of America.

Esta inversión conjunta entre panameños y estadounidenses, ha traído gran éxito desde su inauguración en 1995. El Estado a través de un contrato, lo arrendó por 600 mil balboas al año, por un período de 20 años. Este puerto realiza entre 30 y 35 movimientos de contenedores por hora.

En éste puerto que tiene acceso directo a la Zona Libre de Colón, se invirtieron unos 220 millones aproximadamente. La American President Lines (A.P.L.), será la encargada de realizar el comercio de contenedores desde Asia hasta Panamá.

Su primera calada se hizo por primera vez, el 14 de abril de 1995.

Este nuevo servicio de transbordar carga del Caribe y América Latina, por medio de las más moderna terminal de contenedores, tiene su centro de distribución en Panamá, en el puerto de Manzanillo.

Estos servicios todos marítimos entre Asia y Panamá, se efectúan directo sin paradas desde Tokio a Panamá en 16 días, reduciéndose éstos aproximadamente a 9.

Esta extensa industria de transporte de contenedores que maneja la A.P.L., para los clientes de Asia, Oriente Medio y América Latina, incluye 33 puertos claves y unos 550 puntos de servicio. Además, las naves que portan contenedores que van hacia América del Sur pueden hacer distribución aquí, ahorrándose varios días de viaje y hasta medio millón de dólares por barco.

La puesta en marcha del Puerto, ayudará a disminuir el costo del transporte en la región, por medio de la competencia.

#### **2.1.7. Puerto Almirante:**

Está situado en la cabeza de la ensenada de Ambrosio, en el extremo noroeste del litoral atlántico de Panamá, a unos 30 kilómetros de la frontera con Costa Rica con latitud 9 18' norte y longitud 82 23' oeste.

El puerto se encuentra totalmente abrigado y el mal tiempo en el área no afecta el atraque de los barcos. Existen corrientes en los canales de entrada de Bocas del Toro, y Boca del Drago. Puerto Almirante es un puerto frutero, también utilizado para recibir otro tipo de carga, como: fertilizantes.

Cuenta con un muelle de carga general y otro para tratar exclusivamente los embarques de banano, ambos tienen la capacidad de atender barcos de gran calado. Entre otros servicios se encuentra el suministro de combustible, agua y ayuda a la navegación.

#### **2.1.8. Muelle de cabotaje de Chiriquí Grande:**

Este puerto está localizado en la provincia de Bocas del Toro, en la coordenada de 8° 56' latitud norte y 82° 7' longitud oeste.

Brinda las facilidades de monoboyas de amarre, tanques especiales para descarga y almacenamiento de petróleo crudo.

#### **2.1.9. Puerto de Bocas del Toro:**

Este puerto ubicado en la provincia del mismo nombre, está localizado en las coordenadas 9° 21' de latitud norte y 82° 14' de longitud oeste. La infraestructura de este puerto se compone de dos atracaderos con una extensión de 60 pies. El lecho marino es arenoso a su alrededor y fangoso en el área del fondo. La actividad marítima de Cabotaje es predominante en este puerto.

### **2.2. Puertos del Litoral Pacífico:**

#### **2.2.1. Puerto de Balboa:**

Es el terminal de mayor calado del litoral pacífico de Panamá y el mejor ubicado estratégicamente, para convertirse en un centro mundial de transbordo de

carga. Está localizado en la entrada sur del Canal, entre las coordenadas 8 grados 57 minutos de latitud norte y 79 grados 34 minutos de longitud oeste. El terminal se comunica con los puertos de Cristóbal, Coco Solo Norte y Bahía Las Minas, en el litoral atlántico a través de carretera, ferrocarril y aeropuerto, condición que permite el intercambio de carga entre ambos litorales a sólo 15 minutos por avión y hora y media por tierra.

El puerto ofrece una amplia gama de servicios colaterales a sus usuarios, como lo son: remolcadores, lanchas, suministros de agua potable, combustible, radio – comunicación aérea para contenedores refrigerados y almacenaje de vehículos.

El puerto cuenta con 16 sitios de atraque y una extensión utilizable de 2,000 metros.

Muelle 6: Tiene una extensión utilizable de 226 metros y garantiza un calado máximo de 9 metros. Es utilizado principalmente para descargar combustible.

Muelle 7: Cuenta con 322 metros de extensión utilizable, 259 metros de eslora y ofrece un máximo de 10 metros. Se usa para el desembarque de carga a granel y líquida y el atraque de buques cruceros.

Muelle 8: Con 143 metros de extensión utilizable, es usado principalmente por las naves que requieren los servicios del astillero. Cuenta con tres diques secos; el principal de los cuales mide 318 metros de largo por 33.5 metros de ancho, lo que permite atender buques tipo Panamax. Es administrado por una empresa privada bajo concesión.



Muelle 13: Con un solo sitio de atraque, es utilizado por la empresa que brinda el servicio de remolcadores al puerto.

Muelle 14, 15 y 16: En conjunto estos muelles tienen una capacidad de atraque de 811 metros. Han sido provistos de nuevas defensas de caucho y son usados principalmente para el manejo de contenedores, por naves con equipo propio.

Muelle 18: De tipo espigonal, cuenta con 14,782 metros cuadrados de área cubierta para el manejo de carga suelta, además, con cinco sitios de atraque (AB, CD, E ), tiene una extensión utilizable de 304 metros de cada lado y ofrece un máximo de diez metros.

Muelle 19: Este muelle tiene 12 metros de largo y es usado exclusivamente por lanchas de la Comisión del Canal.

Muelle 20: Entre las proyecciones de la Autoridad Portuaria Nacional, figura la transformación de este muelle en un moderno terminal para carga contenerizada.

En el año de 1995, se movieron en este terminal un total de 28,789 contenedores. Balboa registró en 1995, un movimiento de 1,259 naves; de las cuales 385 movieron cargas.

Balboas es el segundo puerto del país en importancia y está acondicionado para acoger barcos celulares, de carga general, petroleros, de cabotaje, atuneros y otros. Entre las

mercancías a granel desembarcadas se destacan: el trigo, maíz, aceite de soya, harina de soya, arena sólida y otras.

Dentro de las facilidades que brinda el puerto están:

Los muelles para naves de carga general, muelles y equipo para la manipulación de contenedores con o sin refrigeración, muelles de carga, entre naves oceánicas, naves costeras y canales navegables.

En el puerto de Balboa encontramos 64 empresas concesionarias que se dedican a brindar una diversidad de servicios, que van desde los netamente portuarios o relacionados con ellos, hasta aquellos de tipo comercial; como apoyo administrativo, turístico y recreación marina.

Los servicios del puerto de Balboa, a través de la Cía. Port. Subsidiaria de la Cía. Hutchinson Panamá Port Co., ganaron la licitación de concesión e iniciaron a partir de enero de 1997, con 800 contenedores autosostenidos y 1,100 metros de muelle para barcos de carga general, a granel, vehículos y pasajeros.

Proyecciones para el tercer trimestre de 1998:

Un muelle nuevo de 350 metros para los barcos de contenedores.

Calado de 16 metros al costado del muelle.

3 grúas pórticas post Panamá, 7 RTG.

950 metros adicionales de muelle para operaciones autosostenidas de carga contenerizada, general, a granel, vehículos y pasajeros.

Capacidad anual de 400,000 TEU.

Servicio de consolidación y desconsolidación de contenedores e intercambio electrónico de datos (EDI).

### **2.2.2. Puerto de Pedregal:**

Se encuentra ubicado a 10 kilómetros tierra adentro en la cabeza del estuario Pedregal y 7 kilómetros al sur de la ciudad de David, provincia de Chiriquí; en la parte oeste del litoral Pacífico de Panamá, con latitud 8° 23' norte y longitud 82° 26' oeste. Su ubicación le proporciona abrigo contra las marejadas, sin embargo las corrientes marítimas que existen son fluviales de muy poca importancia.

El calado máximo en el puerto de Pedregal es de 16 pies y la naturaleza del lecho marino es barro.

En la aproximación del canal de acceso, hay faros como ayuda de señalización marítima.

La instalación principal de almacenaje es una galera de armadura de acero recubierto con planchas de acero ondulado, que se encuentra en el extremo sur del muelle.

El puerto de Pedregal tiene como primer producto de exportación el azúcar, además se encarga del movimiento de carga en general. Cuenta con dos muelles: uno de tipo marginal, el cual se utiliza para el manejo de carga general; y el otro, que se usa para el embarque de melaza, azúcar y fertilizantes. Este último tiene una extensión de 76 metros. El terminal cuenta además con un muelle flotante para dar servicio a la pesca artesanal y a las naves de servicio de cabotaje. Por lo general, las naves graneleras de comercio exterior provienen de Estados Unidos y Centroamérica.

### **2.2.3. Charco Azul:**

El terminal petrolero de Charco Azul, está situado en el distrito del Barú, provincia de Chiriquí, en la bahía de Charco Azul.

Mediante el contrato No. 14 del 2 de julio de 1981, el Gobierno Nacional autorizó a la empresa Petroterminal de Panamá, S.A., la construcción y operación de los terminales de trasiego de Charco Azul y Chiriquí Grande; así como el oleoducto que une ambas terminales. Desde su inauguración este terminal estuvo dedicado a trasegar el excedente del crudo de Alaska (que se ubica en la costa oeste de los Estados Unidos), para su distribución a los centros de consumo. Sin embargo, al agotarse los grandes excedentes, la operación de trasiego quedó reducida a su mínima expresión en 1995. Actualmente, se adelantan conversaciones sobre la posibilidad de revertir el sistema, para darle servicio al trasiego de crudo, proveniente de otras fuentes en dirección inversa.

El movimiento de naves petroleras se concentra mayormente en la parte norte estadounidense, cuyo puerto de origen y destino es Valdés, en el Estado de Alaska.

### **2.2.4 Puerto Pesquero de Vacamonte:**

Ubicado en la costa pacífica de Panamá, en el distrito de Arraiján; es el único complejo pesquero de la República. Fue construido a un costo de B/.53 millones, con la finalidad de aprovechar el potencial de Panamá.

Se encuentra ubicado a 20 kilómetros del puerto de Balboa y se localiza en las coordenadas 8 52' de latitud norte y 79 40' de longitud oeste. El recinto portuario cuenta con astilleros para la reparación de naves, áreas refrigeradas para el almacenamiento de todo tipo de mariscos, además de un movimiento de carga general.

Como garantía de seguridad y eficiencia; el puerto cuenta con un rompeolas que abriga 30 hectáreas de agua, que protege las naves que lleguen a demandar cualesquiera de los servicios portuarios ofrecidos.

El puerto pesquero de Vacamonte es un puerto que agrupa la actividad de pesca camaronesa y de atún.

El movimiento de carga y la atención de embarcaciones ha aumentado durante los últimos años. A partir de 1996 se incrementó en un 14.1 %. Igualmente ha ido creciendo en el año 1997, sobretodo en carga general.

Esta reactivación de Vacamonte en este renglón, se debe al comercio exterior de productos como: la harina de pescado, camarones de las especies títí y blanco; además del manejo de chatarra y lo concerniente al cabotaje.

Vacamonte cuenta en la actualidad con 30 puertos de atraques, para la atención de las naves; nueve plantas procesadoras y de refrigeración, que tienen relación directa con la industria y economía del marisco, que es su principal servicio.

Sus actividades básicas son el almacenamiento y comercialización del atún, además de la captura, procesamiento y venta de pescado, camarón y otras especies. Cabe destacar, que en la actualidad la industria pesquera es una de las principales actividades que impulsan la economía en Panamá y que los productos son para la exportación.

#### **2.2.5. Muelle Fiscal de Panamá:**

Se encuentra ubicado en la provincia y distrito de Panamá, frente a la bahía de Panamá en coordenadas 8 57' 00'' de latitud norte y 79 32' 00'' de longitud oeste.

El lecho marino a los lados del muelle es arenoso y a medida que se aleja de tierra es de fango y lodo.

Existe en este muelle un almacén de mercancías que cubre casi la totalidad del muelle, un área de almacenaje con aproximadamente 1,000 mts. cuadrados en el interior del almacén.

La actividad principal del Muelle Fiscal de Panamá es la de cabotaje y el manejo de carga general, tanto interna como externa. Ofrece servicios de faros, boyas, comunicaciones, suministros de agua y combustible.

Tiene un muelle espigonal con dos atracaderos: uno con una extensión de 125 metros y 30 metros de eslora; y el otro con 110 metros y 40 metros de eslora.

Debido a las drásticas fluctuaciones de las mareas, el muelle queda seco durante la marea baja; cuando está alta, el muelle tiene una profundidad de 2.3 metros en la parte más cercana y de 3.8 metros en el extremo de los andenes.

#### **2.2.6. Puerto de Aguadulce:**

Se encuentra ubicado a 7 kilómetros de la costa pacífica en el estuario Palo Blanco, de la bahía de Parita. En las coordenadas latitud 8 14´norte y longitud 80 30´oeste.

Por encontrarse ubicado en el estuario no está expuesto a las marejadas. La naturaleza del lecho marino es lodo blanco estuario y el calado máximo en el puerto es de 16 pies.

Existen en este puerto algunos elementos de ayuda para la navegación, como: faros en las aproximaciones del canal de acceso, boyas en el anclaje y boyas en la marcación del canal de acceso.

Se exporta carga general y en particular azúcar. La carga se maneja por dos muelle marginales que cuentan con una extensión utilizable de 30 y 10 metros. Además, tiene dos “Dolphins”, para la manipulación de carga a granel; una se utiliza para el embarco de melaza y el otro para el azúcar, con extensión utilizable de 30 y 100 mts. respectivamente.

#### **2.2.7. Puerto La Palma:**

Este puerto se encuentra localizado en el estuario de los ríos Tuira y Sabana. Está localizado en las coordenadas 8° 24' norte y 76° 08' oeste. Cuenta con un muelle, cuya extensión es de 39.2 metros por 1.62 metros y de un calado de 3.5 metros. Posee un cobertizo destinado al almacenamiento de carga, producto de la actividad del cabotaje. Principalmente de la ruta Panamá – Yaviza – Panamá. Las mercaderías que más se transportan son madera y plátanos.

#### **2.2.8. Puerto Mutis:**

Este puerto está ubicado en el litoral pacífico en la provincia de Veraguas. Básicamente presta servicio a barcos camaroneros, naves de cabotaje y de pesca artesanal. Cuenta con magníficos servicios de estadía, fondeo, faros, boyas, muelle y otros; haciendo un lugar ideal para los usuarios. Actualmente, este puerto es un polo de desarrollo en la provincia, especialmente dedicado a las poblaciones circunvecinas e islas cercanas, como: Bahía Honda, Gobernadora, Cebado, La Playa y La Reina; cuyos habitantes se dedican a la pesca artesanal, utilizando las instalaciones de éste terminal para el

transporte de mercadería y víveres hacia las diferentes poblaciones, convirtiendo dicho puerto en la única vía de comunicación y transporte de las poblaciones costeras y tierra firme.

#### **2.2.9. Puerto Coquira:**

Está ubicado en Chepo en el centro de la provincia de Panamá, a una latitud de 9° 7' 32" norte y longitud 79° 03' 40" oeste. Es un puerto menor de cabotaje. Anteriormente cuando no existía la carretera nos comunicaba con la capital. Actualmente se desarrolla en él la pesca artesanal y el transporte de mercaderías y pasajeros.

#### **2.2.10. Puerto Quimba:**

Ubicado en la provincia de Darién, latitud 8° 29' 54" norte y longitud 78° 02' 06" oeste. Es un puerto menor de cabotaje, de gran importancia para el desarrollo económico y turístico de la región. Transporta mercaderías como: maíz, ñame, plátano, arroz, al igual que pasajeros.

El muelle flotante se encuentra ubicado en la comunidad de Río Iglesias y comunica a varias comunidades de la provincia de Darién, que realizan sus actividades económicas por las diferentes vías fluviales.

#### **2.2.11. Muelle de Taboga:**

Este muelle está localizado en la Isla de Taboga, provincia de Panamá, con latitud 8° 47' 17" norte y longitud 79° 39' 56" oeste. Sirve de comunicación entre tierra firme y la isla; para el transporte de mercaderías, víveres y sobre todo para el desarrollo turístico de la isla. Puede recibir embarcaciones menores, como el Isla Morada, etc.



# PUERTOS DE LA REPUBLICA DE PANAMA



## **B. CLASIFICACIÓN DE LOS PUERTOS SEGÚN LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (A.P.N.)**

El sistema portuario nacional, que integra los puertos existentes en Panamá, los clasifica en tres grandes grupos:

1. Según sus características y la naturaleza de sus actividades.
2. Según las actividades internacionales; es decir importación, exportación y traslado de carga.
3. Los puertos menores: son aquellos utilizados para el cabotaje en la pesca artesanal, movimientos de productos agrícolas y en algún caso turismo interno. Entre los principales se destacan: Puerto Muelle Fiscal de Panamá, Puerto Pedregal, Puerto Bocas del Toro, Puerto La Palma, etc.

### **1. Sus funciones principales:**

- pesqueros
- carga
- transbordo de contenedores
- petrolero
- turismo
- venta de gas
- otros.

### **2. Su administración:**

- puertos privados

- puertos del Estado
- puertos mixtos
- puertos nacionales
- otros.

### **C. PROYECCIÓN DE NUEVOS PUERTOS:**

Un puerto de cruceros en Amador, permitirá que los pasajeros desembarquen y disfruten de un día en Panamá. Se estima que con la construcción de éste se atenderán 60 cruceros por año.

Otros servicios que complementan las agencias navieras:

En 1996 se estableció la naviera más grande del mundo: Cosco Panamá Maritime, S.A. El primer atraque fue el 14 de junio de 1996. Es esta naviera la que administra el nuevo servicio de contenedores llenos, en itinerario fijo que ofrece esa línea, Su escala es por mes. Esta compañía cuenta con más de 300 subsidiarias en China y Ultramar, sus actividades van desde la agenciatura de naves, suministro de combustible (bunker), transporte por carretera, acarreo de carga fletada, administración portuaria, construcción de naves, bienes raíces, finanzas, seguros, turismo y hoteles.

El grupo Cosco es uno de los gigantes en la industria marítima y maneja alrededor de 600 buques con un tonelaje de 15 millones toneladas de peso muerto. Su flota es diversificada y abarca desde buques portacontenedores de carga rodante o en general, hasta cargueros de madera, naves refrigeradas, barcos de pasajeros, carga a granel y cisternas.

## **D. OTROS PROYECTOS Y EMPRESAS ESTABLECIDAS DENTRO DEL ÁREA CANALERA.**

### **1. Terminal Petrolera Rodman – Arraiján**

El mismo día de la transferencia de este terminal, en enero de 1997, Mobil Oil, asumió la responsabilidad de él. Este es un segmento blanco que se distingue de los demás puertos por su servicio.

### **2. Centro Mundial de Distribución de Carga**

Incluye un centro de información marítima de carga. Este centro proveerá a las compañías navieras de carga, su tiempo de llegada y otras informaciones. Incluye 31 tanques de almacenamiento, con acceso a los muelles de alto calado de Rodman, en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá.

Alireza Mobil invierte B/.25 millones en la modernización de las actuales instalaciones, pagará B/.40,000 mensuales al gobierno de Panamá, además de un porcentaje por cada barril. La empresa contempla la construcción de una refinería.

### **3. Centro de Servicios para pasajeros en tránsito, por el Canal de Panamá.**

Panamá está obligada a brindar cada día más, servicios múltiples a los 14,000 barcos que atraviesan el Canal de Panamá, igualmente a los pasajeros que transitan cada año. Se pretende vender objetos personales, partes mecánicas y de botes, comidas, artesanías Y servicios personales de atención al cliente.

**4. Centro de entrenamiento para marinos:**

Se establecerá uno en el Atlántico y otro en el Pacífico. Se ofrecerá entrenamiento en materia portuaria y otros conocimientos complementarios (enganche y desenganche de marinos).

**5. Centro de almacenaje y reparación de contenedores y naves:**

Este servicio se ofrecerá a los buques en el tiempo libre; mientras las naves esperan el turno para cruzar el Canal, ya que el tiempo de espera es de 12 a 16 horas.

**E. RESEÑA DE LOS PUERTOS UTILIZADOS PARA ANALIZAR LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA, FUNCIONES, LIMITACIONES, Y OPORTUNIDADES**

Antes de iniciar con los dos puertos seleccionados: Balboa y Cristóbal, es necesario dejar claro. ¿Qué es el Sistema Portuario Nacional?

Según el informe del Sistema Portuario Nacional de 1993, se define el término así: “lo referente exclusivamente a 16 recintos portuarios que administra y opera la Autoridad Portuaria Nacional; los cuales poseen características muy propias que lo diferencian entre sí”. Según el tema que nos compete, los puertos a estudiar, es decir Balboa y Cristóbal, están dentro de la categoría Complejos Portuarios, ya que los mismos son aquellos que brindan el servicio de abastecimiento de mercancías y manejo de mercancía contenerizada. Son los dos

primeros que se privatizarán paralelamente, o posteriormente a la construcción de Coco Solo Sur.

En el cuadro 1 y 2 podemos observar el movimiento de naves de los puertos nacionales en 1996, según operaciones, tamaño y tipo.

**En el cuadro 1:**

Movimiento de naves registradas en el Sistema Portuario Nacional, según Puerto y Naturaleza del Tráfico. En cuanto al comercio exterior, se puede observar que el Puerto Coco Solo Norte tuvo el mayor movimiento de carga con 809 naves; en segundo lugar: el Puerto de Cristóbal, con un movimiento de carga de 778 naves; y posteriormente El Puerto de Balboa, con un movimiento de 305 naves. Así mismo, se puede observar que los puertos que tuvieron menor movimiento de carga fueron Vacamonte y Pedregal, con 24 y 27 naves respectivamente.

**En el cuadro 2:**

Movimiento de contenedores registrados en 1996 en los recintos portuarios de Balboa, Bahía de las Minas, Coco Solo Norte y Cristóbal; según operación, tamaño, y tipo. Podemos observar, que el mayor movimiento de contenedores de 20 pies en tránsito, lo obtuvo el Puerto de Cristóbal con 13,704 contenedores; seguido por el Puerto de Coco Solo Norte con 658 contenedores; y posteriormente el Puerto de Balboa, con 572 contenedores; totalizando 15,060, incluyendo el Puerto de Bahía Las Minas. El mismo comportamiento se puede apreciar observar en cuanto a los contenedores de 40 pies. El Puerto de Cristóbal con 15.477 contenedores, El Puerto de Coco Solo Norte con 1,875 y el Puerto de Balboa con

483; haciendo un total de 18,175 contenedores incluyendo el Puerto de Bahía Las Minas. Del mismo cuadro los contenedores de 20 pies que desembarcaron, tuvieron su mayoría en el Puerto de Cristóbal con 6,996; Coco Solo Norte con 658 y Balboa con 315. En cuanto a los contenedores de 40 pies, se observó que el movimiento se mantuvo igual en cuanto a que el Puerto movió unos 7,453 contenedores. Es importantes señalar, que en los tres puertos el movimiento de contenedores de 40 pies, fue mayor que el de 20 pies.

En cuanto a la operación de embarque, observamos que el Puerto de Cristóbal nuevamente tuvo el mayor movimiento con unos 6,708 contenedores; seguido por el Puerto de Balboa con unos 257 contenedores de 20 pies ( en este renglón el Puerto de Coco Solo Norte no obtuvo ninguna participación). Así mismo, en cuanto a los contenedores de 40 pies, el Puerto de Cristóbal movió unos 8,024 contenedores y Balboa 144, disminuyendo en comparación a los contenedores de 20 pies. Nuevamente el Puerto de Coco Solo Norte no tuvo movimiento

En general se puede decir, que los puertos de mayor movilización para el desembarque son: Cristóbal, Coco Solo Norte y Balboa en contenedores de 40 pies; y en cuanto al embarque de contenedores de mercadería, tenemos Cristóbal y Balboa, siendo el primero el de mayor movimiento en ambos tamaños de contenedores (20 y 40 pies).

**Cuadro 1**  
**REPÚBLICA DE PANAMÁ**  
**AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL**  
**MOVIMIENTO DE NAVES REGISTRADO EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**  
**SEGÚN PUERTO Y NATURALEZA DEL TRÁFICO: AÑO 1996**

	MOVIMIENTO DE NAVES 1996					VARIACIÓN ABSOLUTA 1996/1995				
	COMERCIO EXTERIOR C A B O T A J E					COMERCIO EXTERIOR C A B O T A J E				
	TOTAL	TOTAL	MOVIERON CARGA	TOTAL	MOVIERON CARGA	TOTAL	TOTAL	MOVIERON CARGA	TOTAL	MOVIERON CARGA
<b>TOTAL</b>	13.390	3.698	2.349	9.692	7.716	556	(443)	(520)	999	379
AGUADULCE	119	64	61	55	25	37	13	12	24	12
ALMIRANTE	889	153	134	736	735	112	14	(5)	98	97
ARMUELLES	116	116	88	0	0	(40)	(40)	(19)	0	0
BAHIA LAS MINAS (C. SECA)	178	178	117	0	0	9	9	(9)	0	0
BALBOA	1.172	1.087	305	85	0	(87)	(57)	(81)	(30)	0
BOCAS DEL TORO	264	3	0	261	248	68	(9)	0	77	70
COCO SOLO NORTE	1.069	808	809	171	151	(263)	(203)	(270)	10	10
CRISTÓBAL	1.068	1.068	778	0	0	0	(174)	(161)	0	0
COQUIRA	445	0	0	445	425	0	0	0	252	270
CHIRIQUÍ GRANDE (C. SECA)	754	0	0	754	729	0	0	0	127	105
LA PALMA	544	0	0	544	440	0	0	0	(139)	(121)
MUELLE FISCAL	1.449	7	0	1.442	1.236	0	(4)	(2)	(214)	(155)
MUTIS	1.000	0	0	1.000	531	0	0	0	232	(91)
PEDREGAL	523	76	24	447	272	0	47	3	221	119
VACAMONTE	3.800	48	27	3.752	2.924	0	21	12	341	63

FUENTE: DIRECCIÓN DE COMERCIALIZACIÓN Y MERCADEO  
DEPARTAMENTO DE ESTADÍSTICA



REPÚBLICA DE PANAMÁ  
AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES REGISTRADO EN LOS RECINTOS POSTULARIOS DE BALBOA, BAHIA LAS MINAS  
COCO SOLO NORTE Y CRISTÓBAL, SEGÚN OPERACIÓN, TAMAÑO Y TIPO: AÑO 1996

OPERACIÓN TIPO Y TAMAÑO	MOVIMIENTO DE CONTENEDORES 1996					VARIACIÓN ABSOLUTA 1996/1995				
	TOTAL	BAHIA LAS MINAS	BALBOA	COCO SOLO NORTE	CRISTÓBAL	TOTAL	BAHIA LAS MINAS	BALBOA	COCO SOLO NORTE	CRISTÓBAL
GRAN TOTAL	141.434	17.919	10.931	24.492	88.082	(60.747)	(59)	(17.858)	(17.541)	(25.289)
TOTAL LLENOS	102.631	13.968	7.275	16.089	65.299	(35.212)	848	(11.291)	(12.738)	(12.031)
TRÁNSITO	33.362	542	1.055	2.584	29.181	3.919	169	(1.858)	(2.881)	8.489
20'	15.060	126	572	658	13.704	(587)	25	(1.109)	(832)	1.329
40'	18.175	340	483	1.875	15.477	4,46	102	(749)	(2.053)	716
43'	1	1	-	-	-	(8)	(8)	-	-	-
45'	126	75	-	51	-	54	50	-	4	-
OTROS DESTINO	69.269	13.426	622	13.505	36.118	(39.131)	679	(9.433)	(9.857)	(20.520)
20'	25.514	2.188	2.596	403	167	(18.052)	140	(4.668)	(2.441)	(11.083)
40'	40.286	823	3.624	9.014	19.418	(20.747)	652	(4.765)	(7.197)	(9.437)
43'	235	235	-	-	-	(119)	(119)	-	-	-
45'	3.234	2.773	-	461	-	(213)	6	-	(219)	-
VACIOS	38.803	3.961	3.656	8.403	22.783	(25.535)	(907)	(6.567)	(4.803)	(13.258)
20'	14.686	897	1.444	2.786	9.559	(11.908)	(259)	(2.925)	(1.481)	(7.243)
40'	23.277	2.367	2.212	5.474	13.224	(13.534)	(417)	(3.642)	(3.460)	(6.015)
43'	143	143	-	-	-	(38)	(38)	-	-	-
45'	697	554	-	143	-	(55)	(193)	-	138	-
DESEMBARQUE	71.571	9.190	6.324	11.705	44.352	(30.872)	53	(7.652)	(10.906)	(12.367)
LLENOS	61.189	8.551	5.577	9.466	37.595	(28.300)	228	(7.908)	(9.600)	(11.020)
TRANSITO	18.066	379	654	2.584	14.449	2.195	185	(861)	(830)	3.701
20'	8.051	82	315	658	6.996	(169)	33	(507)	(232)	537
40'	9.906	239	339	1.875	7.453	(2.308)	116	(354)	(620)	3.164
43'	1	1	-	-	-	(7)	(7)	-	-	-
45'	108	57	-	51	-	65	43	-	22	-
OTROS DESTINOS	43.123	8.172	4.923	6.882	23.146	(30.495)	43	(7.047)	8.770	(14.721)
20'	16.116	1.133	2.047	1.596	11.14	(13.658)	(30)	(3.476)	2.091	(8.061)
40'	25.111	5.185	2.876	5.044	12.006	(16.290)	363	(3.571)	6.422	(6.660)
43'	197	197	-	-	-	(13)	(13)	-	-	-
45'	1.699	1.457	-	242	-	(534)	(277)	-	(257)	-
VACIOS	10.382	639	747	2.239	6.757	(2.572)	(175)	256	1.306	(1.347)
20'	4.205	255	176	115	2.624	(1.651)	(188)	98	(864)	(697)
40'	5.835	141	571	990	4.133	(1.199)	(171)	158	(536)	(650)
43'	11	11	-	-	-	(29)	(29)	-	-	-
45'	331	232	-	99	-	307	213	-	94	-
EMBARQUE	69.863	8.739	4.607	12.787	43.73	(29.875)	(112)	(10.206)	(6.635)	(12.922)
LLENOS	41.443	5.417	1.698	6.623	27.704	(6.912)	620	(3.383)	(3.138)	(1.011)
TRÁNSITO	15.296	163	401	-	14.732	1.724	(16)	(997)	(2.051)	4.788
20'	7.009	44	257	-	6.708	(418)	(8)	(602)	(600)	792
40'	8.269	101	144	-	8.024	2.154	(14)	(395)	(1.433)	3.996
43'	-	-	-	-	-	(1)	(1)	-	-	-
45'	18	18	-	-	-	(11)	7	-	(18)	-
OTROS DESTINOS	26.146	5.254	1.297	6.623	12.972	(8.636)	636	(2.386)	(1.087)	(5.799)
20'	9.398	855	549	2.434	556	(4.394)	170	(1.192)	(350)	(3.022)
40'	15.175	3.045	748	397	7.412	(4.457)	289	(1.194)	775	(2.777)
43'	38	38	-	-	-	(106)	(106)	-	-	-
45'	1.535	1.316	-	219	-	(321)	283	-	38	-
VACIOS	28.421	3.322	2.909	6.164	16.026	(22.963)	(732)	(6.823)	(3.497)	(11.911)
20'	10.481	642	1.268	1.636	6.935	(10.257)	(71)	(3.023)	617	(6.546)
40'	17.442	2.226	1.641	4.484	9.091	(12.335)	(246)	(3.800)	(2.924)	(5.365)
43'	132	132	-	-	-	(9)	(9)	-	-	-
45'	366	322	-	44	-	(362)	(406)	-	44	-

FUENTE: DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN, DEPARTAMENTO DE ESTADÍSTICA

**ANALISIS DE LA SITUACIÓN ENCONTRADA DEL  
COMPLEJO PORTUARIO DE BALBOA**

<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
Cuenta con 2,000 mts de longitud, para el ataque de barcos con calado máximo de 40 pies	Nuevas rutas	Empresa centralizada	Nuevas concesiones portuarias
Excelente terreno dentro de su zona de influencia portuaria (Abrook Field) el cual es perfecto para el desarrollo de centros de almacenamiento y distribución.	Modernizarse y ser competitivo	Presupuesto insuficiente, la mayor parte es para la administración central.	Nuevo puerto en construcción, Coco Solo Sur
Señalización marítima para marcar el canal de navegación	Posibilidad de expandirse	Equipo dañado	Puertos competitivos con equipamiento novedoso
Siete muelles marginales, y uno espigonal	Cambio de la cultura organizacional.	No hay presupuesto para mantenimiento	Nueva ley de la Autoridad de Canal.
Ofrece facilidades para el manejo de carga a granel sólida y líquida		Sindicato activo	Nuevos convenios internacionales
Área para depósitos de vehículos		Costos muy altos en comparación con otros países	
Cuenta con grúa porta-contenedores		No quieren privatización	
Existen astilleros para la construcción de naves e instalaciones para uso industrial.		Personal preocupado	
Personal con experiencia.		Personal que no acepta cambios.	
		Falta planeamiento estratégico	
		Necesidad de alquilar equipo	
		No conocen la misión, visión, objetivos, metas, los funcionarios del puerto	

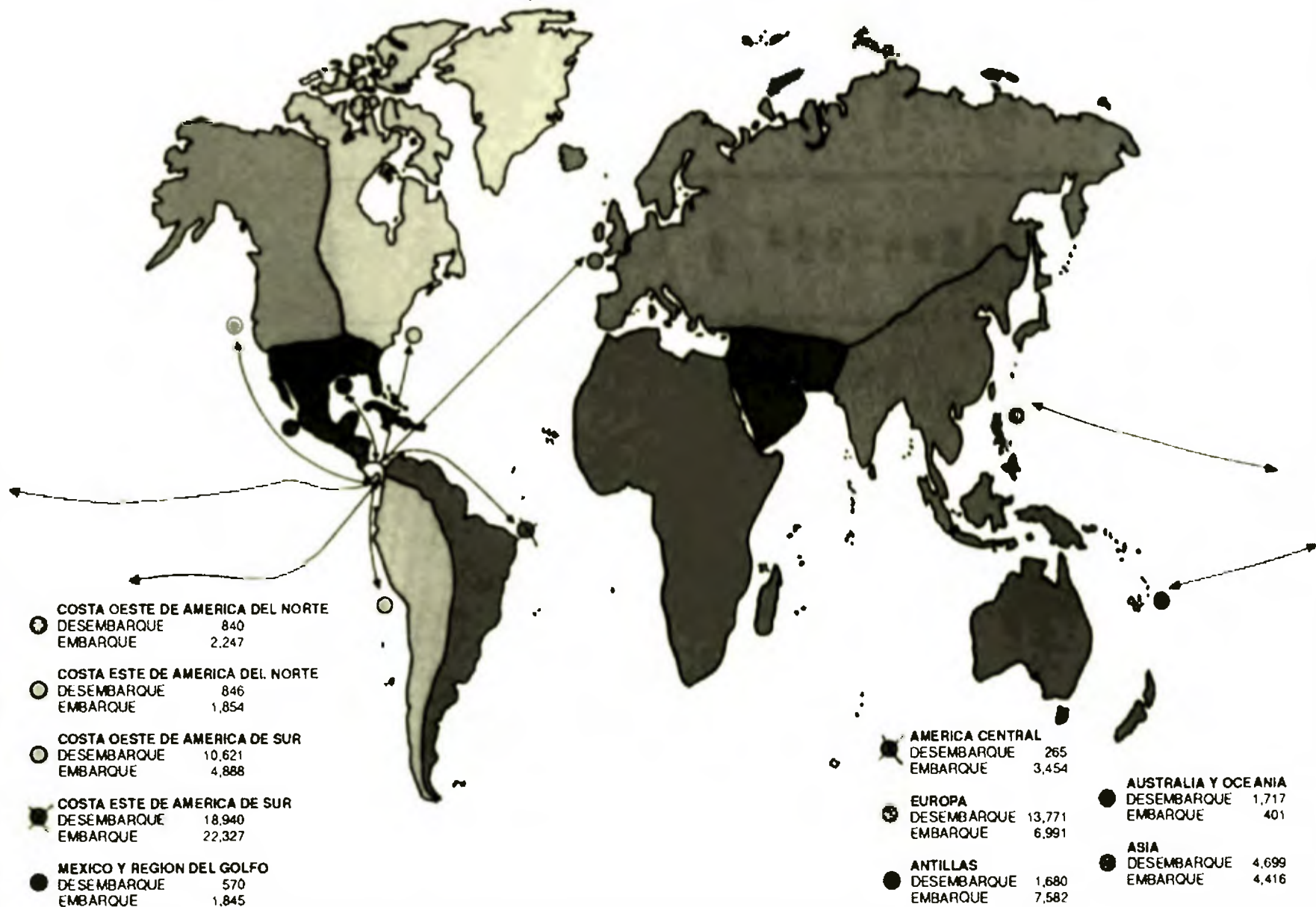
FUENTE: Elaborado por la autora

**ANALISIS DE LA SITUACIÓN ENCONTRADA DEL  
COMPLEJO PORTUARIO DE CRISTÓBAL**

<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>DEBILIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<p>Cuenta con calado máximo de 40 pies</p> <p>Ayuda de señalización marítima igual al Puerto de Balboa para marcar el canal de navegación</p> <p>Cuenta con 6 muelles, cuya extensión es de 2,500 mts. de longitud.</p> <p>Uno de sus muelles cuenta con 2 grúas de pórtico con capacidad de 40 toneladas cada una.</p> <p>Prevalece la función de carga y desembarque, ya sea a granel general, y contenerizada</p> <p>Personal con experiencia</p>	<p>Nuevos mercado</p> <p>Modernizarse</p> <p>Llevar la productividad</p> <p>Crecimiento de mercado</p>	<p>Empresa centralizada, toma de decisiones lenta, burocracia y funcionamiento, frente exigencias de la sociedad</p> <p>No alcanza el presupuesto para comprar equipo nuevo.</p> <p>Falta de mantenimiento</p> <p>Debilidad de los sistemas de comunicación internos</p> <p>No aceptan la privatización de los servicios.</p> <p>Insuficiencia de recursos financieros</p> <p>Tiene miedo al cambio</p> <p>Falta de motivación</p> <p>No se conoce el planeamiento estratégico, la visión, misión, y objetivos a mediano y largo plazo.</p>	<p>Nuevas concesiones</p> <p>Nuevo puerto en construcción, Coco Solo Sur.</p> <p>Puertos con equipamiento nuevo.</p>

FUENTE: Elaborado por la autora.

**MOVIMIENTO DE CARGA EN TRANSITO REGISTRADO EN EL PUERTO DE CRISTOBAL  
SEGUN REGION ECONOMICA Y OPERACION, AÑO 1994  
(EN TONELADAS METRICAS)**



## **F. ANTECEDENTES**

Al inicio de este proyecto, la Autoridad Portuaria Nacional proyecta la privatización de algunos de los puertos; entre ellos Cristóbal y Balboa, con el fin de modernizar las instalaciones portuarias y elevar los niveles de eficiencia en la prestación de servicios. Con los derechos que le confiere la ley No. 42 del 2 de mayo de 1994, en el marco del programa de reformas al sector portuario; se adelantan esfuerzos a fin de motivar la participación del sector privado en la expansión del actual sistema y promover la utilización de nuestro país, como uno de los centros internacionales de carga.

Se suscriben acuerdos de entendimiento con la compañía Evergreen, para la formalización de un contrato de concesiones para la construcción, desarrollo y operación administrativa. Igualmente, se formaliza la concesión de la terminal de Manzanillo en Coco Solo, para el transbordo de contenedores, instalación de grúas, equipo de tierra para soporte de carga y descarga de las naves; para convertirse en un puerto moderno y competitivo.

De acuerdo el artículo 24 y el acuerdo No 9 de la ley No. 42, se establece la responsabilidad y el reglamento de concesiones. La Autoridad Portuaria en su fase inicial actualmente sigue recibiendo solicitudes las cuales son evaluadas y clasificadas, tanto a nivel de empresas, como personas naturales que tienen interés en iniciar actividades dentro de los recintos portuarios. Las solicitudes nuevas están dirigidas a desarrollar una diversidad de actividades, mostrando así un crecido interés en el área.

## **G. PROBLEMA**

### **¿CÓMO ADMINISTRAR LOS PUERTOS DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL?**

#### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.**

Los puertos panameños son caros e ineficientes, por lo que se propone la privatización, para lograr competitividad en el mundo marítimo. Hay que establecer un mercadeo integral entre el gobierno, representado por un ente fiscalizador; en este caso es la Autoridad Portuaria Nacional y la empresa privada, ya que se está llevando a cabo la privatización de algunos de los principales puertos de Panamá. Es decir, el gobierno tiene que administrar y vigilar su patrimonio, de manera que no pierda el control de éstos. Ambas partes, tanto empresa privada como gobierno, tienen que ofrecer servicios marítimos, especialmente a las agencias navieras representantes de los armadores a nivel mundial. Por otra parte, hay actividades que están relacionadas y que no administra la Autoridad Portuaria Nacional; sino otros organismos e instituciones, entre ellas: El Ministerio de Hacienda y Tesoro, sección de naves con el registro de buques; Ministerio de Educación, formación de gente de mar (escuela Náutica). También podemos señalar: El Tribunal Marítimo, Canal de Panamá, Zona Libre de Colón, Recursos Marinos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Comercio e Industrias, etc.

Por otro lado, la flota pesquera es muy vieja y se necesita formar profesionales idóneos, para cumplir con convenios internacionales.

## **H. OBJETIVOS GENERALES**

### **PRESENTAR UNA PROPUESTA PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS PUERTOS DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL.**

Es vital modernizar y proponer alternativas para la administración de las actividades portuarias a corto plazo; para garantizar la eficiencia y eficacia en el sector portuario y lograr un mejor aprovechamiento de los recursos y la capacidad profesional – técnica, mediante la fusión de algunas funciones que hoy en día se ejercen en diferentes ministerios.

## **I. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

1. Proponer una estrategia para mercadear los servicios marítimos
2. Visualizar la creación de la Autoridad Marítima.
3. Fomentar la creación de un nuevo ministerio de transporte y servicios marítimos.
4. Proponer algunos lineamientos para un plan estratégico, del Sistema Portuario Nacional.
5. Presentar un plan estratégico para implementar un programa que facilite un cambio en la cultura organizacional.
6. Proponer un Plan de Contingencia.



## **J. RESUMEN DE LOS CAPÍTULOS**

El primer capítulo comprende una breve presentación histórica a nivel mundial, y de Panamá en materia de puertos. Se destaca la ubicación y características de los puertos panameños de acuerdo al litoral Atlántico o Pacífico y sus proyecciones futuras. Además se presentan la clasificación de los puertos según la Autoridad Portuaria, sus características y ubicación, se señala además un ordenamiento de acuerdo a las funciones que desempeña, ya sea pesquera, petrolera, carga, terminales, gas, turística y otros. Aparte se mencionan los proyectos sobre nuevos puertos, servicios complementarios y empresas establecidas en el área canalera y por último, la propuesta de crear el centro mundial de distribución de carga.

El segundo capítulo comprende los aspectos jurídicos (base legal del sistema portuario en Panamá), entre ellos se pueden señalar los siguientes:

Ley No.42 del 2 de mayo de 1974, por la cual se crea la Autoridad Portuaria Nacional.

El Código de Comercio, en el libro II se recogen las normas y criterios en materia de transporte y todo lo que tiene incidencia e importancia en la administración de los puertos, manifiestos en los artículos 4, 9, 11, 14, 17, 18, 21, 26, y 27.

El Código Fiscal, es una acumulación ordenada de diversas leyes relativas a los diferentes tipos de impuestos y otros ingresos gubernamentales, y gastos públicos.

La ley del 12 de enero de 1925, sobre abanderamiento de naves.

La ley No.2 del 17 de enero de 1980, creación de la Dirección Consular y de naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro.

La ley No.8 del 12 de enero de 1925, procedimientos del registro de naves: provisionales y permanentes.

La ley No. 19 del 3 de agosto de 1992, sobre impuesto, derechos, tasas, y demás costos exigidos por la ley No.4 del 28 de febrero de 1983, modificada por la ley No. 19 del 3 de agosto de 1992.

La ley No. 36 de 1995, sobre incentivos a funcionarios de oficinas consulares.

La Ley N° 1 del 2 de enero de 1998, creación de la Autoridad Marítima de Panamá.

La Ley N° 8 del 26 de febrero de 1998, por la cual se reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones.

El tercer capítulo denominado Ingreso y Oportunidades; presenta las actividades que desarrolla un puerto desde el punto de vista del usuario, sus actividades internas y externas a desarrollar. Se presenta un análisis del Sistema Portuario Nacional desde 1984 hasta la actualidad, mencionando sus ventajas, desventajas, oportunidades y amenazas, en base a las nuevas oportunidades que se presentan en el mundo de los negocios marítimos portuarios. Igualmente, se muestra un análisis administrativo de la Autoridad Portuaria, las rutas del transporte marítimo y la frecuencia de las agencias navieras. Todos estos análisis nos llevan a presentar una propuesta de administración del Sistema Marítimo.

El cuarto capítulo, presenta una estructura para la creación de la Autoridad Marítima, sus departamentos y funciones, además de proponer la creación del Ministerio. Posteriormente, se inserta la estructura de la Autoridad Marítima, tal cual como se acaba de

aprobar; por lo tanto, se presenta un plan de acción para la implementación de un programa de capacitación y desarrollo, que facilite el cambio en la cultura organizacional en la administración del Sistema Portuario Nacional, para la Autoridad Marítima de Panamá. Se propone un convenio para iniciar la capacitación entre la Universidad de Panamá y la Autoridad Marítima. Por último, se proyecta un Plan de Contingencia para garantizar la capacitación, desarrollo y crecimiento del sector marítimo, en el Instituto del Canal de la Universidad de Panamá.

Al finalizar se presentan las conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos.

### **METODOLOGÍA UTILIZADA**

Se considera que la metodología en todo trabajo de investigación es el arma que utiliza el investigador, para llevar a cabo su estudio. La misma es acogida según la conveniencia y el tipo de investigación que se desea realizar. En este caso, para el desarrollo del proyecto final de maestría; se utilizarán diversos métodos describiendo, observando casos, asistiendo a congresos a fin de recaudar información necesaria para el mismo. Uno de los métodos utilizados para la recolección de datos en primera instancia, fue la entrevista a administradores del Puerto de Cristóbal y Balboa, Asesores económicos de Coco Solo Sur y otros. Por otro lado, se trató de investigar información estadística relacionada al movimiento de carga de los últimos años, volumen de carga, tipo o clase de mercancía. También se usaron documentos bibliográficos, referencias estadísticas de carácter oficial proporcionada por la Autoridad Portuaria Nacional, relacionada con

antecedentes, estructuras, funcionamiento, privatización, volumen de carga de los puertos más importantes de las costas Atlántico y Pacífico (Balboa y Cristóbal).

### **DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

En este caso se tenía el objetivo predeterminado a investigar y se conocía la parte administrativa de la empresa portuaria. Se contó con información formal e informal de manera verbal y con los datos secundarios para complementar la estrategia de Implementación del Sistema Administrativo de los puertos en Panamá.

### **K. TÉCNICAS, FUENTES, Y PROCEDIMIENTOS PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS.**

- **Datos Primarios:** Entrevistas a administradores de puertos principales. Considerando datos primarios porque no existen antecedentes de la experiencia administrativa sobre los puertos, en los archivos de la Autoridad Portuaria Nacional.
- **Datos diarios:** Información verbal proporcionada por expertos, inversionistas, autoridades, ministros, conferencias, periódicos, revistas especializadas en material marítimo de algunos congresos; así como datos estadísticos proporcionados por la Autoridad Portuaria Nacional, como el movimiento de carga, rutas, agencias navieras, cámara marítima.
- **Diseño de la Muestra:**
  1. **El Universo:** Enmarca el conjunto o serie de información general, en este caso específico: La Autoridad Portuaria Nacional.

- **Unidades de Muestreo:** Investigamos los puertos más grandes: Cristóbal y Balboa.
- **Alcance en la Ciudad de Panamá:** Para ser más certero, se escogen puertos de mayor volumen y movimiento de carga.
- **La Muestra:** Según lo investigado y consultado teóricamente, se recoge dentro del muestreo no-probabilístico por conveniencia; ya que los puertos seleccionados fueron escogidos por la accesibilidad a la información que nos brindara, al aceptar de forma espontánea la colaboración con nosotros.

***CAPÍTULO SEGUNDO***

***LOS ASPECTOS JURÍDICOS, BASE LEGAL DEL SISTEMA  
PORTUARIO EN PANAMÁ.***

**A. LOS ASPECTOS JURÍDICOS, BASE LEGAL DEL SISTEMA PORTUARIO EN PANAMÁ.**

- 1. LEY No. 42 ( DEL 2 DE MAYO DE 1974 ) ; POR LA CUAL SE CREA LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.**
- EL CONSEJO NACIONAL DE LEGISLACIÓN DECRETA:**

**CAPÍTULO I**

**Disposiciones Generales.**

**ARTÍCULO 1.** Créase la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL, la cual tendrá personería jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno, sujeta a la política general del Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Comercio e Industrias. La Contraloría General de la República ejercerá las funciones de fiscalización y control que la constitución y las leyes establecen.

**ARTÍCULO 2.** La nación es solidariamente responsable de las obligaciones de la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

**ARTÍCULO 3.** LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL estará libre del pago de impuestos, contribuciones o gravámenes y gozará de los mismos privilegios de la Nación en actuaciones judiciales en que sea parte. Las exenciones y franquicias que este artículo

establece comprenden al personal que esté al servicio de la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL.

De los Objetos y Atribuciones.

ARTÍCULO 4. LA AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL tendrá los siguientes objetivos:

- Promover, orientar, planificar y coordinar el desarrollo del sistema portuario nacional y en consecuencia; formular y ejecutar las políticas adecuadas a estos fines.
- Construir, mejorar, ampliar, y conservar: los puertos, instalaciones portuarias comerciales de usos público y los puertos e instalaciones portuarias destinadas a la industria pesquera.
- Explotar y operar los servicios portuarios señalados en el ordinal anterior; Así como controlar y fiscalizar aquellos puertos e instalaciones que no operen directamente.

ARTÍCULO 5. Para el logro de sus objetivos, la AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL ejercerá las siguientes atribuciones:

- Elaborar y ejecutar por sí sola, o en la colaboración con otras entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras; un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional.



- Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no han sido dados en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias militares.
- Planificar, diseñar, construir y mejorar los puertos nacionales. La ejecución de las obras podrá realizarla por sí misma, o por intermedio de otros organismos especializados del Estado o particulares.
- Otorgar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y que en el futuro se construyan.
- Proveer las facilidades de navegación, maniobra y atraque para las naves que calan en los puertos y en general; los servicios que éstas requieran para la eficiente transferencia de la carga y de los suministros usuales en los puertos y actividades dentro del recinto portuario.
- Embarcar, desembarcar, trasladar, almacenar, custodiar y entregar a los consignatarios o sus representantes: mercadería, productos u otros bienes que se desembarquen, o estén destinados a embarcarse.

La AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL requerirá las autorizaciones aduaneras que se necesiten para la entrega o embarque de mercaderías:

- Adquirir y enajenar los bienes de su propiedad; contratar empréstitos con empresas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras; y celebrar los actos y contratos que sean necesarios para el logro de sus objetivos.
- Cobrar tasas y derechos por los servicios que preste.
- Administrar su patrimonio y destinar sus recursos económicos a la realización de sus objetivos.
- Ejercer en los puertos actualmente bajo contrato, la concesión ante particulares, las atribuciones de administración, fiscalización y control portuario.
- Las demás atribuciones que señale la ley o los reglamentos.

## **B- CÓDIGO DE COMERCIO**

Toda actividad económica debe estar regida y reglamentada por el Código de Comercio de la República de Panamá.

El libro segundo del Código de Comercio de Panamá, recoge normas que fueron redactadas a principio del siglo, cuando aún predominaban los criterios jurídicos de mediados y finales del siglo XIX, en materia de transporte por mar, época también en la que el comercio y la navegación marítima aún no había experimentado el impacto de los progresos

técnicos alcanzados en este siglo, tales como: la propulsión de naves, medios de comunicación, seguridad y equipos para la navegación; todo lo cual tiene una importante incidencia en la administración de un puerto, comercio y transporte por mar en los usos existentes, en la responsabilidad civil y en otros aspectos del Derecho Marítimo y Derecho Comercial Nacional e Internacional.

Así pues, Panamá a raíz de los tratados Torrijos-Carter de 1977; entra paulatinamente a dirimir y dirigir su propio destino en materia portuaria marítima, implementando su código de comercio con sus leyes y sus artículos, incorporando a Panamá todo el recurso portuario, por los ingresos económicos que esto significa y por el carácter prioritario al ser soberano en dicha región.

El libro segundo del Código de Comercio, está consagrado al comercio marítimo y en él se regulan todas, y cada una de las manifestaciones de éste. Precisamente en su artículo 2, numeral: 4, 9, 11, 14, 17, 18, 21, 26, y 27 clasifica entre los actos de comercio todas las relaciones jurídicas que se refieren al tráfico marítimo; además el libro segundo del Código de Comercio Marítimo en su artículo 1077 al 1533 se ocupa del comercio marítimo, aparte se puede agregar que de conformidad a la ley 8 de 1982 publicada en la gaceta Oficial No.19,539 del 5 de abril de 1982 y reformada sustancialmente por la ley 71 de 1986, publicada en la Gaceta No.20 560 del 26 de mayo de 1986, se crean los tribunales marítimos y se dictan normas de procedimiento (incluyen los artículos del 55 al 1259 ).

### C. DEL CÓDIGO FISCAL

La actividad humana es tan extensa y las conductas a realizarse tan complejas; que en esa misma medida se han tenido que establecer las reglas que han de dirigir, agrupando estas reglas el orden o la dirección de los grupos o actividades.

Uno de los grupos de normas, es la rama del derecho que se denomina Derecho Fiscal; el cual ha sido establecido para dirigir, regular o disciplinar la actuación económica del Estado, el fenómeno financiero o la Hacienda Pública que cubre la satisfacción de las necesidades del Estado, y las generales de los asociados.

Como quiera que existen otras actividades de tipo económico, es preciso establecer parte de esos límites del fenómeno financiero; por ello resulta conveniente resaltar que la base fundamental sobre la cual se erige la estructura fiscal panameña, la encontraremos en títulos Noveno y Décimo de la Constitución Política del Estado Panameño; que tratan la Hacienda Pública, describiendo los bienes y derechos del Estado, el Presupuesto Nacional y la Economía Nacional. Es decir, el Estado puede ejercer casi los mismos derechos que un particular ejerce sobre sus bienes, empero se diferencian en cuanto al sujeto titular. Así por ejemplo, en el artículo 255 de la constitución nacional se establece que pertenecen al Estado y son de uso público y por consiguiente, no puede ser objeto de apropiación privada.

**“El mar territorial, y las aguas lacustres y fluviales; las playas y riberas de los mismos; los ríos navegables; y los puertos y esteros. Todos estos bienes son de aprovechamiento libre y común, sujetos a la reglamentación que establezca la ley”.**

En consecuencia de la citada norma constitucional, en lo tocante al Derecho Marítimo; se puede decir que el Código Fiscal no es sino una acumulación ordenada de diversas leyes relativas a los diferentes tipos de impuestos y otros ingresos gubernamentales, presupuestos y gastos públicos.

En Panamá, la ley No. 8 del 27 de enero de 1956 aprobó el Código Fiscal que con sus modificaciones posteriores, contiene toda la materia y las normas aplicables a la actividad hacendística.

Concretamente en el libro segundo, se regulan los servicios de muebles, mercados, faros, boyas, pesas, servicios consulares y los atributos que ocasionan (Artículo 298 al 430 del Código Fiscal ).

Tal como se explicó en cuanto al Código de Comercio; El Código Fiscal no se ejecutaba en todo el territorio nacional, razón por la cual se limitaba la autoridad de Panamá a la soberanía ejercida arbitrariamente por los Estados Unidos.

En el Tratado Torrijos-Carter, firmado entre Panamá y Estados Unidos en 1977; quedó establecida la responsabilidad y competencia de Panamá en la administración de justicia en la antigua Zona del Canal. Así al poner en ejecución e implementar la letra y espíritu de dicho tratado, Panamá desarrolla una legislación fiscal apropiada, que incluye a la antigua Zona del Canal, áreas de tránsito, transbordo y llegada o envío de mercancías. **“A partir del 1 de octubre de 1979, fecha en que entra en vigor el Tratado del Canal de Panamá de 1977, queda indudablemente establecido que todos los casos civiles nuevos y aún los anteriores a tal fecha que no estuvieren en trámite, son de conocimiento exclusivo de los Tribunales Panameños”.** Sin embargo, en asuntos marítimos este hecho implicaba que la República de Panamá dispusiera de procedimientos que permitieran a sus Tribunales: **conocer, tramitar; y decidir en forma armoniosa, ágil, segura, y eficaz dichas causas, de ahí que se anticipara la necesidad de disponer de una legislación procesal apropiada...”**

#### **D. LEY 12, DE ENERO DE 1925, SOBRE EL ABANDERAMIENTO DE NAVES**

El registro panameño de naves se inició a principios del siglo XX, específicamente en el año de 1917, “aunque fue en 1925 con la promulgación de la Ley No. 8 del 12 de enero de ese año; que se estableció el procedimiento para la nacionalización, arqueo de naves y otras disposiciones”.

Toda esa actividad estaba a cargo de la “Sección Naves” de la Dirección General de Ingresos del Ministerio de Hacienda y Tesoro. A partir de esa organización administrativa surge el nombre “SECNAVES”, que incluso en la actualidad identifica internacionalmente al registro panameño de naves y/o a la administración marítima de Panamá.

Por múltiples razones, de la labor realizada por SECNAVES en aquella época, no se cuenta con información confiable; sobre la incipiente Marina Mercante Panameña, sin embargo, existen registros de naves desde 1924, según información publicada en la tabla estadística de la Lloyd Register of Shipping de reconocida credibilidad que señala para ese año, que el registro panameño de naves estaba conformado por una flota de 14 naves con 8,377.6 toneladas brutas.

Sin duda alguna, desde el punto de vista nacional la causa principal que origina el registro panameño de naves, fue la creación de un recurso de naturaleza eminentemente fiscal, no obstante, ubicando los antecedentes del Registro Panameño de Naves (RPN), en el marco histórico mundial, es necesario plantear que RPN nació principalmente para satisfacer intereses navieros particulares, especialmente de los armadores norteamericanos; que debido a la existencia del Canal habían instalado agencias navieras en Panamá, para darle servicio a sus buques. Consideraron entonces muy conveniente utilizar el registro panameño, para cumplir con los usos y costumbres marítimos de la época, que exigían el abanderamiento físico de las naves.

Como la legislación norteamericana, a través de su ley de protección a los marinos y oficiales de 1909 prohibía a los armadores norteamericanos emplear tripulación extranjera, el registro panameño les ofreció esta ventaja adicional, lo que reducía los costos de explotación de sus buques y les permitía ser más competitivos; ya que estaban sometidos a los armadores japoneses, que utilizaban oficiales alemanes a muy bajos costos, es decir, aquellos remanentes de la Marina de guerra alemana que estaban cesantes después de la Primera Guerra Mundial.

Además, el surgimiento de leyes de neutralidad en la época previa a la Segunda Guerra Mundial, impedía que los barcos transportaran pertrechos de guerra u otros materiales afines, e hizo necesario buscar alternativas para muchos países europeos que se estaban armando; favoreciendo al registro panameño. Tanto países del Eje como de los Aliados, utilizaron la bandera panameña para abastecerse de combustible, materiales y pertrechos de guerra, antes y durante la Segunda Guerra Mundial. El Registro Panameño crece después de la Segunda Guerra Mundial, al abanderarse en Panamá una gran cantidad de buques “Liberty”, que fueron utilizados para transportar materiales, para la reconstrucción de la destruida Europa.

Por otra parte, las leyes de protección a los marinos y oficiales europeos que surgen después de la Segunda Guerra Mundial, bajan la competitividad de los armadores europeos y los obliga a buscar como alternativa los registros abiertos; entre ellos principalmente el de Panamá.



Situándose en el plano nacional de una manera casi rutinaria, la actividad marítima continuó sin mayor trascendencia, dadas las deficiencias en los procedimientos administrativos, calidad de servicio y falta de respuesta ante los requerimientos del mundo naviero internacional; que crecía, se modernizaba y se hacía más competitivo a pasos agigantados. Todo esto provocó un descenso en el registro de buques y una reducida confiabilidad en nuestro sistema.

Frente a esta situación, a fines de 1978 la administración marítima panameña empeña sus mejores esfuerzos en su reorganización interna, con miras a formar una imagen que alcance una proyección internacional. En ese sentido, estos esfuerzos se encaminaron a:

- Mantener y aumentar los niveles de recaudación vía impuestos anuales, tasa y cobros a las naves inscritas en el registro panameño.
- Efectiva formalidad en las actividades de la flota.
- Aspectos relacionados con la capacidad técnica del personal.
- Normas de seguridad marítima.
- Programas de prevención y control de contaminación de las aguas del mar.
- Creación de un departamento cuya función principal fuera el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales, que sobre administración de la seguridad marítima habían sido promulgadas por organismos internacionales y el gobierno panameño.
- La recopilación de datos que ayudaran en la formación de la unidad estadística.
- Modificación de un compendio de leyes que reglamentaran puntos concretos; tanto en el servicio interior, como exterior de las naves inscritas en nuestra Flota mercante.
- La instalación de un sistema computarizado.

### **E. LEY No. 2, DEL 17 DE ENERO DE 1980**

En 1980, como parte de la estrategia de fortalecimiento a la imagen del Registro Panameño, se creó la Dirección General Consular y de Naves, del Ministerio de Hacienda y Tesoro; mediante la ley No. 2 del 17 de enero de 1980, con la que se faculta la ejecución de actos administrativos necesarios, con relación al registro de buques en la Marina Mercante Nacional y cualesquiera otras, dirigidas al manejo de nuestra flota.

Para el período fiscal de 1982, la administración marítima panameña logró un reconocimiento por parte de la Comunidad Marítima Internacional. En 1983 la actividad marítima mundial atraviesa una crisis, ante la sensible baja que tiene el comercio en el mundo; no obstante, esta situación no mermó el crecimiento de la Flota Mercante Panameña, ya que continuaron los abanderamientos.

Un cambio radical se dio a raíz de los problemas políticos, sociales y económicos que se suscitaron desde 1988 y recrudecieron en 1989, con el anuncio de las sanciones impuestas por el gobierno norteamericano, que prohibía a naves de bandera panameña atracar en puertos norteamericanos, lo cual perjudicó enormemente el crecimiento del transporte marítimo panameño.

**F. LEY No. 8 DEL 12 DE ENERO DE 1925:  
PROCEDIMIENTO PARA EL REGISTRO DE NAVES BAJO LA  
BANDERA PANAMEÑA**

Nuestro sistema de registro abierto, permite que cualquier persona natural o jurídica, sin restricciones con respecto a la residencia o nacionalidad del propietario o armador, pueda solicitar el registro panameño. No existen límites en cuanto a la edad de las naves que se desean registrar; no obstante están sujetas a inspección especial.

Para los efectos del registro, se consideran naves mercantes, no sólo las embarcaciones destinadas al transporte de carga y pasajeros, sino también los pontones, dragas, diques flotantes o cualquier otro casco de madera, cemento, hierro, acero u otra materia que se destine o pueda destinarse al servicio marítimo.

**I. REGISTRO PROVISIONAL DE NAVES:**

Es el primer paso para nacionalizarlas, puede ser solicitado directamente ante la Dirección General Consular y de Naves en Panamá; por medio de un abogado idóneo, o ante los consulados panameños autorizados en el extranjero con funciones privativas de Marina Mercante.

Se realiza la solicitud y se completa con la expedición de una patente provisional de navegación y de un permiso temporal, para operar la estación de radio de la nave. La duración de las patentes provisionales de navegación será de seis meses, término que puede

ser prorrogado por la Dirección General Consular y de Naves; previo pago de B/. 500.00, más B/ 150.00 por los tres meses adicionales de dicha prórroga, si al vencer el término no se ha obtenido la patente permanente.

Para solicitar la patente provisional, se debe proporcionar la descripción completa de la nave:

- Nombre de la nave
- Nombre anterior
- Nacionalidad que renuncia
- Propietario y dirección
- Nombre de la autoridad encargada de las cuentas de radio
- Lugar de la construcción
- Año de construcción
- Nombre de los constructores
- Número de cubiertas, mástiles, chimeneas
- Material del casco
- Dimensiones
- Tonelajes
- Servicio de naves
- Clase y número de máquinas o motores
- Marca o nombre de los fabricantes
- Velocidad de la nave
- Caballos de fuerza

- Nombre de la Sociedad
- Confirmar tipo de letra de llamada (radio, telegráfica o radiotelefónica)

## 2 **REGISTRO PERMANENTE:**

La Patente Permanente o Reglamentaria de navegación, se otorga dentro de los seis meses siguientes, después de haberse conferido la provisional y debe ser solicitada en Panamá. En este lapso deben presentarse los siguientes documentos:

- Contrato de venta y aceptación de la venta por parte del comprador, debidamente legalizado.
- Certificado de cancelación del registro anterior, emitido por las autoridades competentes de la Marina Mercante del país donde cancela su registro.
- Poder del propietario de la nave, otorgado a un abogado idóneo, para representar a la nave ante las autoridades de la República de Panamá; mientras la misma esté abanderada en la República de Panamá.
- Documento expedido por la sociedad clasificadora, en la cual se indique que la referida sociedad acepta clasificar la nave.
- Certificado de tonelaje emitido por la sociedad clasificadora de la nave, a nombre de la República de Panamá; debidamente legalizado por el consulado panameño.
- Documento mediante el cual una sociedad seleccionada por la República de Panamá, se hace responsable de las cuentas de radio y la solicitud de licencia de radio.

Dicha documentación debe estar firmada por un notario y debidamente legalizada por un cónsul panameño en el lugar donde se expidió.

Para obtener la patente permanente, el título de propiedad de la nave debe registrarse en el Registro Público, sección de la República de Panamá. La duración de ésta patente será de dos años para los yates de placer o recreo y de cuatro para las demás embarcaciones. El propietario de la nave puede solicitar una nueva patente por un período igual, antes de la expiración de la misma; previa comprobación del cumplimiento de las obligaciones fiscales exigidas por la ley panameña y de la validez de los certificados técnicos respectivamente.

#### **G. LEY No. 19 DEL 3 DE AGOSTO DE 1992**

Los impuestos, derechos, tasas y demás costos exigidos para el registro de naves; se encuentran regulados por la ley No. 4 del 28 de febrero de 1983, modificada por la ley No. 19 del 3 de agosto de 1992.

Derechos de abanderamiento:

Toda nave del Servicio Exterior deberá al momento de ingresar a la Marina Mercante Panameña un registro, según la siguiente escala:

Naves de hasta 2,000 TRB	B/. 500.00
Mayores de 2,000 hasta 5,000 TRB	2,000.00
Mayores de 5,000 hasta 15,000 TRB	3,000.00
Mayores de 15,000 TRB	3,000.00

Más de B/. 0.10 por cada tonelada de Registro Bruto o fracción

En exceso de 15,000 TRB hasta un máximo de

B/. 6,500.00

## **H. LEY No. 7 DEL 10 DE FEBRERO DE 1998; POR LA CUAL SE CREA LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ.**

La Autoridad Marítima fue propuesta para reunir a todas las competencias marítimas con excepción al Canal de Panamá. Surge sobre todo para unir esfuerzos y mecanismos que permitan definir, organizar, e implementar una estrategia marítima.

En principio se hace un ensayo con el Consejo para el Desarrollo Marítimo (C.O.N.D.E.S.M.A.R.), pero no tuvo éxito; fue entonces que el Presidente actual Dr. Ernesto Pérez Balladares, convencido de la urgente necesidad de establecer una estrategia marítima a nivel nacional e internacional, por todas las ventajas portuarias se crea la Comisión Marítima Nacional (C.O.M.A.R.), bajo el Ministerio de la Presidencia y se presenta formalmente en el Congreso Universal del Canal en 1998; por el cual se reclama la unificación de las competencias marítimas. Desde entonces, La Autoridad Marítima es una entidad autónoma del Estado con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Organismo Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República de Panamá.

Esta Autoridad tiene como objetivos principales:

\*Administrar, promover, regular, proyectar y ejecutar las políticas, estrategias, normas legales y reglamentarias, planes y programas que estén relacionados de manera directa, indirecta, o conexas con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo.

\*Coordinar sus actividades con la Autoridad del Canal de Panamá, la Autoridad de la Región Interoceánica, el Instituto Panameño de Turismo, el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o con cualquier otra institución o autoridad vinculada al Sector Marítimo, para promover el desarrollo socio económico del país.

\*Fungir como la Autoridad Marítima suprema de la República de Panamá, para ejercer los derechos y dar cumplimiento a las responsabilidades del Estado Panameño, dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y demás leyes y reglamentaciones vigentes.

\* Sus funciones son:

- Promover, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
- Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referente al Sector Marítimo.
- Administrar, conservar, recuperar y explotar los recursos marinos y costeros.
- Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores, de la República de Panamá.

\*Su estructura orgánica está compuesta de la siguiente forma:

- Organos Superiores de Dirección:



- a. La Junta Directiva
- b. El Administrador
- c. El Sub-Administrador

\*Organismos de servicios administrativos y de ejecución de programas:

- a. La Dirección General de Marina Mercante
- b. La Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares
- c. La Dirección General de Recursos Marinos y Costeros
- d. La Dirección General de la Gente de Mar
- e. Otras direcciones

\*El Consejo Asesor

\*El Instituto Panameño de la Investigación Marítima

\*Su patrimonio está constituido por:

- Las herencias, donaciones y legados que se tramitan, os cuales se recibirán a beneficio de inventario.
- El producto de las acciones, obligaciones, títulos y demás valores que posea.
- Las subvenciones que reciba el Estado.
- El producto de las sanciones pecuniarias impuestas por la Autoridad, etc.

\*Ventajas claves:

- Presencia en el Consejo de Gabinete
- Autonomía para la toma de decisiones acerca de los asuntos marítimos.
- Patrimonio propio y derecho a administrarlo

-Autonomía administrativa y financiera

**I. LEY No. 8 DEL 26 DE FEBRERO DE 1998, POR LA CUAL SE  
REGLAMENTA EL TRABAJO EN EL MAR Y LAS VÍAS  
NAVEGABLES, ADEMÁS DE OTRAS DISPOSICIONES.**

Se señala en su Artículo I :

“La regulación en su totalidad de las relaciones entre el capital y el trabajo que se da a bordo de naves de registro panameño. Las relaciones entre empleadores y trabajadores, en naves que se dediquen ya sea: al servicio internacional, al servicio interior, o a la explotación de recursos vivos y no vivos, además de otras actividades en las vías navegables. Se rigen por las disposiciones generales del presente Decreto Ley”

Este Decreto Ley exceptúa algunos casos, como por ejemplo: cuando se presta un servicio y no tiene relación directa con el funcionamiento; cuando depende de la naturaleza del servicio, como por ejemplo: al estibar, desestibar, etc. Igualmente se exceptúan las relaciones laborales sujetas al régimen especial de la Autoridad del Canal, o en la práctica profesional.

La Autoridad Marítima tiene que velar para que se cumplan las disposiciones, requisitos y condiciones exigidas en los Convenios Internacionales ratificados por la República de Panamá.

El Artículo 6, señala: “La Autoridad Marítima de Panamá es la entidad competente para ejercer las funciones de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar consagrados en los convenios internacionales”, debe reglamentar las normas relativas a la idoneidad de la gente de mar, expedir certificaciones; igualmente podrá poner sanciones por violaciones o incumplimiento de las normas. Esta ley contempla además de las disposiciones generales: la tripulación de la nave, colocación de la gente de mar, contrato por enrolarse, alojamiento y alimentación. Del trabajo a bordo: obligaciones del armador en caso de accidente, naves de pesca y de servicio interno, prevención de accidentes, inspecciones, normas procesales, generales, normas de Derecho Internacional, privado, marítimo laboral.

El Decreto Ley deroga los artículos 251 a 270 del Decreto de Gabinete No.252 del 30 de diciembre de 1971 y cualquiera otra norma que le sea contraria.

## **J. OTRAS NORMAS INHERENTES A LAS LÍNEAS NAVIERAS**

La figura del agente marítimo o consignatario de buques, conlleva una serie de requisitos y normas de estricto cumplimiento, que lo ubican en un nivel de competencia y seriedad que esta actividad comercial requiere.

Si bien es cierto que esta actividad está regulada por el Código de Comercio y el Código Fiscal, respectivamente, también es cierto que las líneas navieras y los agentes

navieros cuentan con una organización que vela por sus intereses: La Cámara Marítima de Panamá, cuya actividad es regulada por el Tribunal Marítimo de Panamá, con la función exclusiva de atender asuntos y reclamos relacionados con derecho marítimo, con respecto a tráfico, actos de comercio y transporte marítimo, que ocurran dentro del territorio de la República, en sus aguas terminales, las aguas navegables de sus ríos y lagos y las aguas del Canal de Panamá. Se tiene jurisdicción si ocurren acciones fuera de la República de Panamá.

#### **K LEY No. 36 DE JUNIO DE 1995. INCENTIVO PARA EL REGISTRO DE NAVES**

Se han creado inventarios fiscales a través de esta ley y relativas tarifas en las tasas de registros. Por ejemplo: se ofrece a un mismo armador o grupo económico, descuentos sustanciales del 20% en la tasa de registro por 3 o más naves que representen de 50,000 a 100,000 toneladas de registro bruto.

Establece además, que a los grupos de naves se les puede reconocer un crédito fiscal por los grupos de naves que representen más de 100,000 TRB debido a los derechos que hayan pagado en su anterior registro. Dicho crédito se aplicará en el mismo período fiscal del primer año de abanderamiento, siempre y cuando sea garantizada su permanencia en el Registro por cuatro años consecutivos. Igualmente, la eliminación de la factura consular, siguiendo los lineamientos de la Organización Mundial del Comercio, logra suprimir los

trámites burocráticos en pro del Comercio Internacional. Además la ley No. 36 de 1995, le da mejores incentivos a los funcionarios de las oficinas consulares; con el fin que trabajen horas extras, para ayudar a sobrepasar la meta de recaudación fiscal.

Panamá tiene 130 consulados alrededor del mundo, de los cuales 61 son de la Marina Mercante. Esto facilita el servicio a la Marina Mercante Panameña y el crecimiento del abanderamiento. Durante 1997 se han abanderado 220 naves de nueva construcción, situación que revitaliza a la flota mercante panameña.

En cuanto al tipo de naves predominan las de carga con 6,014 unidades; seguidas por los yates de placer con 2,165; con 1,345,838 tanqueros de pesca y 651 remolcadores entre las cantidades más significativas.

Referente a las estadísticas, citamos a Lloyds List, revista especializada en el campo marítimo, que ubica a Panamá con un registro bruto de alrededor 1,000 toneladas. Entre los diez países más importantes están Panamá con 4,306 naves, sigue Liberia con 1,610, Chipre con 1,569 y Bahamas con 1,038 naves.

#### **L. LEY No. 16 DEL 14 DE JULIO DE 1992**

Esta ley establece y regula el proceso de privatización de empresas y bienes estatales.

***CAPÍTULO TERCERO***

***LAS TAREAS Y FUNCIONES DE UN SISTEMA PORTUARIO;***

***INGRESOS Y OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS***

***EN ÁREAS PORTUARIAS***

## **A. LAS TAREAS Y FUNCIONES DE UN SISTEMA PORTUARIO**

Una función es un conjunto de tareas organizadas, estructuradas y complementarias, ejecutadas por personas o grupos de personas; y que contribuyen al logro de los objetivos del organismo en que trabajan. Por ejemplo; en un puerto, la función de “almacenamiento” está compuesta de tareas ejecutadas por los apuntadores, clasificadores, almaceneros, guardas, etc., en un almacén determinado.

La estructura organizativa de un sistema portuario debe concebirse con el objetivo de alcanzar los fines, en particular los prioritarios. No obstante, éstos sólo pueden lograrse mediante una serie de actividades concretas, las tareas y funciones, que constituyen un importante elemento intermediario entre la estructura del organismo y sus fines. Los altos funcionarios portuarios que conocen los fines asignados a su sistema portuario, deben inferir en ellos, mediante el análisis sistemático de los aspectos técnicos de la operación de paso de las mercancías por el puerto y las necesidades de los clientes del sistema portuario. Además de una lista, definición de las tareas y funciones que hay que cumplir. Cabe observar, que en todos los puertos que tienen características comparables, la lista de esas tareas y funciones son aproximadamente idénticas. Sin embargo, la distribución de esas tareas y funciones entre las diversas personas y entidades que intervienen en el sistema portuario, casi nunca son las mismas de un país a otro. Facilita el cumplimiento de las funciones, el empleo de métodos, sistemas y otras “herramientas” de gestión que también se examinarán adelante.

Hay que distinguir entre dos grupos principales de funciones portuarias; el primero consiste en las ejecutadas directamente para los usuarios o clientes del puerto, o sea, las funciones administrativas y de explotación. El segundo grupo es el de las funciones internas del sistema portuario, destinadas a facilitar su funcionamiento, es decir, las funciones económicas, financieras, sociales, comerciales y de desarrollo.

Cuando un observador exterior trata de determinar cuáles son las funciones de un puerto, sólo percibe las del primer grupo; que corresponden a los diversos servicios y prestaciones ofrecidos por el puerto. A estas funciones se las denominará “funciones externas” y “funciones internas” a las del segundo grupo. En el gráfico 1 figuran las principales funciones externas (administrativas y de explotación) de un puerto.

### **1. Las Funciones Externas**

Las funciones externas más importantes del puerto, pueden clasificarse en tres grupos principales: las funciones portuarias destinadas a los buques, las realizadas en la interfaz mar-tierra y las funciones en tierra. Al primer grupo pertenecen los servicios normales prestados a los buques cuando llegan al puerto: pilotaje, remolque, practicaje, etc. Como las escalas son cada vez más cortas, estas funciones deben estar cuidadosamente planificadas, para que puedan ser ejecutadas de un modo satisfactorio. Por consiguiente, muchos puertos han implantado sistemas informatizados de seguimiento de las actividades relativas al buque durante su escala en el puerto. Se obtiene la información necesaria de los agentes marítimos y de la capitania del puerto (por ejemplo, mediante un formulario de arribo



del buque). Luego esta información es tratada por ordenadores y comunicada a todas las partes interesadas.

Una de las principales funciones ejecutadas en cualquier puerto comercial, es la manutención o manipulación de las mercancías y tiene lugar en la interfaz puerto-tierra. Actualmente, la manutención no puede efectuarse con eficiencia, rapidez, precisión y la calidad de servicio necesarias, observando al mismo tiempo las normas de seguridad concernientes tanto a las personas como a las mercancías; sin recurrir a la elaboración y aplicación de sistemas operacionales integrados, que definen con exactitud los flujos de las mercancías, el equipo y la información; así como las normas que rigen el uso de las zonas portuarias. Estos sistemas deben aplicarse a todas las operaciones ejecutadas, desde la bodega del buque hasta la salida del puerto. Deben evitar, o más exactamente, planificar y organizar, las rupturas de carga.

Las funciones del tercer grupo son las que se ejecutan en tierra, dentro y cada vez con mayor frecuencia, fuera de la zona portuaria tradicional. Consisten en prestar a las mercancías una variedad de servicios correspondiente a las necesidades actuales de eficiencia, calidad de servicio y bajo costo que impone el comercio internacional, por efecto de la competencia. Entre estos servicios están los siguientes: almacenamiento, distribución, elaboración, marcado, embalaje, etc. La primera de esas prestaciones que contribuye a la debida ejecución de las demás es la reunión, tratamiento, difusión de información respecto a las mercancías y sus características físicas, comerciales, financieras, aduaneras y de otra índole. Estos datos se transmiten hacia arriba (del lado de tierra) y hacia abajo del puerto (del lado del mar), a los demás participantes en la cadena de transporte. Los progresos

Realizados en materia de telecomunicaciones e informatización, permite reducir y hasta eliminar la circulación de documentos y su sustitución por los métodos de intercambio electrónico de datos (IED), en los que se prescinde totalmente del uso del papel.

## **2. Las Funciones Internas**

Evidentemente, no basta tener en cuenta sólo las funciones externas para que un sistema portuario funcione con eficiencia. Tiene que haber otras funciones internas de apoyo, que favorecerán la buena ejecución de esas funciones externas, es decir, facilitarán el logro de la mejor relación calidad-costos posible y también permitirán al puerto prever los cambios externos y desarrollarse. La primera de estas funciones internas es la función económica, pues el fin primordial de un puerto es ofrecer la mejor relación calidad-costos, para el paso de las mercancías. A este respecto, los usuarios del puerto tienen en cuenta tres criterios: el costo de la operación, el tiempo necesario para ejecutarla y los riesgos que entraña. La función económica debe estar organizada de manera que se satisfagan esos criterios, esto implica que las decisiones de explotación se definan correctamente, se adopten y se apliquen con rapidez, lo que requiere una organización eficaz. Por consiguiente, las actividades portuarias deben organizarse de manera y armoniosa; para lograr una elevada productividad. El sistema portuario debe ser capaz de controlar y dominar los riesgos económicos, técnicos, sociales, jurídicos y hasta comerciales que corren los usuarios.

Las funciones físicas y económicas, son a menudo dos aspectos diferentes de la misma actividad, que en el primer caso se expresa o se mide en unidad física y en el segundo en

unidades económicas o financieras. Por ejemplo, en lo que concierne a las funciones de acogida de los buques, en el primer caso se hará referencia al número de escalas, al tonelaje y pabellón de los buques, al volumen o el peso de las mercancías y al número de contenedores; mientras que el segundo caso o planteamiento económico, los criterios y unidades utilizados serán los correspondientes al costo, tiempo, ingresos, y productividad.

Las funciones financieras están directamente relacionadas con los objetivos del puerto en esa esfera, a fin de lograr el equilibrio entre las principales corrientes monetarias y financieras y permitir el desarrollo del puerto; así como el mantenimiento de las instalaciones existentes. En ambos casos, esto supone a menudo que se tengan en cuenta las necesidades de divisas y que se mantenga el equilibrio entre las entradas (por ejemplo, los ingresos proporcionados por las tarifas) y las salidas de divisas. En el caso de un sistema portuario con fuerte influencia del Estado, es posible que no se comprendan bien las funciones financieras, si las normas establecidas para el cálculo de los costos y la disponibilidad del capital no tienen siempre en cuenta los criterios económicos. Es necesario evitar la situación en que aunque la contabilidad está administrativamente equilibrada y los ingresos son suficientes, para cubrir los gastos de explotación; resultan sin embargo insuficientes para proporcionar los recursos necesarios para el desarrollo del puerto.

Las funciones sociales no son fáciles de ejecutar en un puerto en que gran parte de los trabajadores viven y trabajan en condiciones difíciles, tanto a causa de la precariedad del empleo, muy dependiente del cambio tecnológico, como en razón del carácter especial de las

operaciones de **manutención**. Pero esta función es esencial para la buena ejecución de las demás funciones en un ambiente armonioso y favorable.

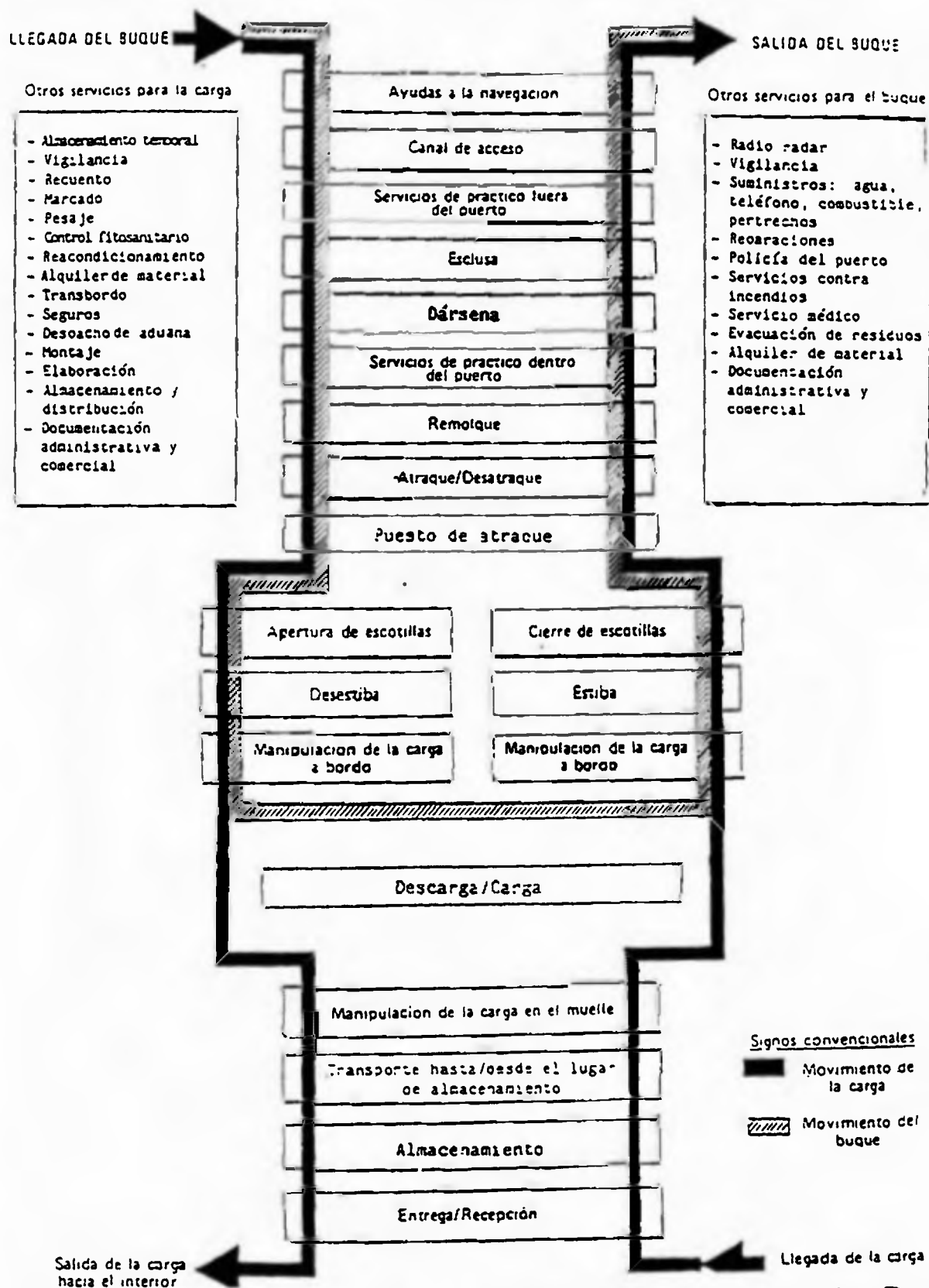
La función social consiste en **garantizar condiciones de salud y de seguridad satisfactorias** a los trabajadores portuarios y velar por que tengan un alojamiento adecuado, una vida social y un nivel de vida razonable, sin olvidar la seguridad social (enfermedad, jubilación).

En los últimos veinte años, la función comercial se ha convertido en una fuerza impulsora en los puertos sometidos a una fuerte competencia y deseos de desarrollarse. De todas las funciones internas es la más claramente orientada a los usuarios del puerto y linda con las funciones externas. Permite un mejor cumplimiento y conocimiento de las otras funciones internas; cuyo objetivo último es la prestación de servicios portuarios de alta calidad, que satisfagan a los usuarios del puerto. La función comercial debe concentrarse en los objetivos siguientes:

- Velar para que los clientes actuales del puerto, estén satisfechos con los servicios ofrecidos.
- Informar a los navieros y cargadores que utilizan el puerto; acerca de las instalaciones, los servicios y la capacidad del puerto. Este es el enfoque “estático” tradicional.
- Tratar de obtener un tráfico adicional entrando en contacto con clientes potenciales y esforzándose por inducirlos a exportar o importar mercancías para hacer uso del puerto con este fin. Este es el enfoque dinámico que muchos puertos han adoptado reforzando sustancialmente sus servicios de comercialización.

Gráfico 1

Principales funciones administrativas y de explotación de un puerto



Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

La última función que hay que examinar es la de desarrollo. Por varias razones básicas en la organización de un puerto moderno, debe asignarse el más alto grado de prioridad a la función de desarrollo. El contexto en que funciona un puerto, su entorno tecnológico, económico y social, evoluciona constantemente. Con el tiempo, se producen cambios en los usos comerciales, las condiciones y métodos de transporte, la manutención y el almacenamiento; así como en las disposiciones administrativas y financieras conexas. Por otra parte, en muchos mercados existe una competencia cada vez más fuerte y difícilmente puede encontrarse un puerto en que no la haya. Amplia o limitada, nacional o internacional, dentro o fuera del puerto y entre modos de transporte, la competencia es siempre un factor que estimula el comercio y la actividad económica. Las consiguientes necesidades de terrenos e infraestructuras marítimas y terrestres, no son las únicas exigencias que se plantean a la zona portuaria. Otras actividades industriales, urbanísticas, o de ocio, pueden competir con las actividades portuarias y ocupar esta zona, haciendo imposible toda ampliación del puerto.

## **B. INGRESOS**

### **1. Ingresos por el Alquiler del Muelle**

Los ingresos por el alquiler del terminal, son aquellos que paga la compañía naviera por el uso directo del muelle y todo lo referente a las actividades de operación de carga y descarga de contenedores. El uso del muelle conlleva el pago de tasas establecidas, que varían de acuerdo a la demanda y oferta para ser competitivos y que están determinados, por la facilidad que ofrece el carácter internacional de nuestro país.

## **2. Ingresos por el Uso de Puertos**

Éstos ingresos varían de acuerdo: al tiempo que permanece el buque en el puerto, el tamaño del buque y las tasas pagadas en algunos puertos en particular. Se incluyen utilización de faros y boyas, estadía, remolque, pilotaje y muchos otros costos relacionados con la llegada, permanencia y salida del buque. Éstos costos están relacionados con el buque y no con su carga.

Los costos portuarios varían de puerto en puerto. Éstos son mayores en los puertos más eficientes, que en los que ofrecen escasas facilidades. La agencia o agente naviero no puede influir con relación a estos costos, ya que no puede evitarlos; lo que sí está a su alcance es escoger un puerto competitivo, donde se cuente con una fuerza laboral eficiente y calificada. Los armadores pueden asegurarse contra pérdidas de ganancias, riesgo de huelgas o guerra y resultantes de derrame de combustible, etc.

Los costos de seguro conllevan una gran parte de los costos fijos de la nave, dependiendo de factores tales como: el valor asegurado, registro de accidentes, alcance de la cobertura, etc. En general, mientras más vieja es la nave, más alto es el costo del seguro. El seguro de la carga lo paga el usuario final.

El principal cliente directo de los puertos es la agencia naviera; razón por la cual se analizarán algunos ingresos en que incurren por los servicios marítimos.

## **C. INGRESOS POR TASAS EN EL SERVICIO MARÍTIMO**

### **1. De Acuerdo a los Puertos**

#### **1.1. Servicio de Faros y Boyas**

**“Es la tasa que se paga por el servicio de faros y boyas, aparte de otros servicios generales prestados a la navegación del buque en aguas territoriales de nuestra República. El Decreto Ejecutivo No. 48 del 1 de julio de 1985, exonera del pago de este servicio a las naves dedicadas a las actividades de turismo”.**

Los armadores o administradores navieros, deben estar pendientes del rascado y pintado del buque, son operaciones anuales cuyos costos son en base a las dimensiones del buque, estado de conservación, astillero contratado, materiales utilizados, etc. Debe prestarse especial atención a la elección del astillero, lo que puede producir un ahorro importante. La adecuada coordinación entre los departamentos de operaciones y de inspección será definitiva para la elección; generalmente, en la ruta adecuada para evitar desviaciones y tiempo de inmovilización.

### **2. Ingresos por reparación y mantenimiento**

Este servicio puede darlo el puerto o una empresa afiliada. Para la agencia forma parte de los costos totales, dependiendo de que se produzcan reparaciones en base a las inspecciones anuales, cuatrimestrales, especiales, por accidentes o averías, etc. En Panamá, es sumamente costoso porque la mano de obra es cara. Actualmente, se proyecta este tipo de servicio, por lo que se recomienda un Código Marítimo sobre reparación, en cuanto a



costos y servicios. Sin embargo, una estancia menor en puerto y elegir cuidadosamente el horario de viaje; puede reducir tanto los costos como las esperas innecesarias en los puertos.

### **3. Ingresos inherentes a la carga**

Los pagos de manejo de carga son generalmente muy poco variables, debido a que los mismos dependen de la cantidad y naturaleza de aquella. Los costos de manejo de carga, incluyen operaciones tales como: estiba, amarre y trincaje de seguridad, movilización de la carga de los almacenes a la nave y viceversa, inventario, pesar mercancía, tarifas, grúas, naves, inspecciones, legalización de documentos, etc.

Una pregunta relacionada con el manejo de estos costos es, ¿quién pagará por ellos?. La regla general es que en una línea naviera el cargador es el que paga los costos de manejo, los cuales se recuperan en la tasa de flete que se le cobra a los embarcadores. En el transporte puede ser el armador o el fletador quien corra los costos; esto se establece de antemano.

El principal elemento de gastos en que incurre la Agencia Naviera es el manejo laboral. Sus costos varían de puerto en puerto y son generalmente más altos en los puertos pobremente equipados. Los armadores están casi siempre preparados para pagar precios altos, por un trabajo eficiente.

Las tasas de manejo en el puerto dependen del tipo de carga. Estos son mayores para carga a granel, con equipo mecanizado de alta tecnología, que para otras cargas, aún así, la carga de contenedores, paletas, etc., ha permitido una reducción en los costos de manejo,

gracias al aumento de la productividad de trabajo; no obstante fluctúa de puerto a puerto, depende de los paquetes, oferta, demanda y competitividad.

#### 4. Ingresos por el Transporte Interno

Este concepto se refiere a los costos inherentes al transporte de los furgones o contenedores, desde el puerto de llegada (en caso de importaciones), hasta las bodegas del cliente. En el caso de las exportaciones sería lo contrario, de la bodega del exportador al puerto de embarque; esto se incluye en el contrato y lo paga el usuario final a la naviera.

#### 5. Bodega ( WAREHOUSING )

OBJETO: Es la tasa que se paga al puerto por guardar la mercancía en un almacén o depósito. El puerto puede conceder un tiempo libre de este cargo, en el caso de la antigua Autoridad Portuaria, empieza a contarse a partir de las 7:00 a.m., inmediatamente después de terminada la descarga.

TARIFA: Las sumas a pagar por almacenaje de la carga en el puerto, después de expirado el período de tiempo libre correspondiente serán las siguientes:

Carga suelta por tonelada

	Patio	Bodega
1er. Período, por día o fracción.....	B/. 2.00 .....	B/. 1.00
2do. Período, por día o fracción .....	3.00.....	1.50
3er Período, por día o fracción.....	4.00.....	2.00
Cada periodo subsiguiente, por día o fracción.....	5.00.....	2.50
Contenedores sobre chasis, o no por TFU		
Importadores llenos/ Exportadores llenos.....	B/. 25.00	
En trámites llenos.....	25.00	
Contenedores vacíos por día.....	15.00	
Automóviles por día, o fracción por unidad		

Importados o exportados .....	10.00
En tránsito.....	10.00
Camiones, chasis, autobuses, otros vehículos, y maquinarias similares, por día o fracción .....	20.00

#### **D. OTROS INGRESOS**

Otros ingresos que tienen una incidencia sumamente importante tanto como los gastos fijos y variables en la nación, los podemos resumir en:

**1 Venta de combustible:** El puerto o una empresa subsidiaria pueden dar el servicio.

#### **E. OPORTUNIDADES**

La posición geográfica de Panamá, está cobrando una nueva dimensión con la diversificación de las inversiones, gran parte de los proyectos se centran en la Empresa Naval. La Autoridad de la Región Interoceánica, tiene una trayectoria de acción y realizaciones en beneficio del Sector Marítimo, ya hay miles de panameños que laboran en nuevos puestos de trabajo creada por el A.R.I. en las áreas revertidas, por los centenares de inversionistas, instituciones públicas y organizaciones sin fines de lucro que se han establecido en nuestro país. Son cientos los trabajadores en los nuevos puertos creados y se proyectan otros proyectos agro-forestales, reparación de buques, contenedores, puertos de turismo o programas de bienestar social, empresas comerciales, industriales y agencias navieras, aumentan los aportes millonarios al Fondo Fiduciario de Desarrollo Social; esto ha traído como consecuencia que

se rebasen las expectativas que generan los contratos ya firmados con inversionistas panameños y extranjeros, en el desarrollo de actividades marítimas, industriales y comerciales en las provincias de Colón, Panamá, Arraiján y otras ciudades; también cobran fuerza proyectos previstos en la Ciudad del Saber, sobre la protección del medio ambiente. Las grandes bases militares que revertirán en el próximo año 1999, tanto en el sector Atlántico como en el Pacífico, las cuales serían polo de inversión, desarrollo económico y social para nuestro país.

La A.R.I. ha adelantado gestiones que contemplan industrias de mantenimiento y reparación de naves en Margarita Oeste, Telfers y Mount Hope; como también instalar en Corozal una zona de trasbordo de carga.

Se trata de aprovechar las sinergias de puertos más baratos, tarifas de contenedores menos costosas con acceso a todos los mercados, la capacidad de las empresas de Zona Libre de exportar a toda América Latina, una zona procesadora para la exportación panameña y el financiamiento del Centro Bancario Panameño.

El segmento de refinamiento y distribución de crudo, está resurgiendo con fuerza en Panamá, tras la concesión dada a la transnacional Alireza Mobil, que explota la finca de tanques de Arraiján con 1.2 millones de barriles de capacidad y que ha anunciado la intención de invertir más de 200 millones de dólares en proyectos como una Refinería de Petróleo en otra planta de almacenamiento en Colón y una planta de generación de energía eléctrica a partir del año 2,002. Ya la industria Petroquímica opera en Telfers desde 1996, una planta de trasiego de gas licuado a cargo de la empresa Petroport. Además, un consorcio italo-español ha demostrado interés en edificar otra planta procesadora de crudo y un muelle para la

exportación en el sector denominado como Punta Guinea, al sudoeste del Puente de las Américas. Además, se adelantan gestiones para la instalación de centros de reparación y construcción de contenedores y astilleros, con la intención de dar mantenimiento a naves y equipos navales de diferentes dimensiones, paralelo al desarrollo portuario.

La esfera comercial e industrial tienen gran perspectiva y visualiza hacia la instalación de negocios que ofrezcan servicios a las tripulaciones de los 12,000 buques de carga que anualmente transitan por el Canal.

Con el desarrollo turístico y comercial del puerto de Amador se busca instalar y crear riqueza, para atraer más de 100,000 turistas, cientos de cruceros de lujo y yates de todas latitudes. Este proyecto incluirá: centros comerciales, hoteles, casinos, restaurantes, etc. Todos representan más de 500 millones de inversiones para los próximos años, significa la creación de 4,000 plazas de trabajo, aparte de los efectos positivos para la economía del país; que implica las divisas provenientes de la actividad turística, además del mejoramiento de la imagen internacional de nuestro país, como destino interesante y seguro.

***CAPÍTULO CUARTO***

***LINEAMIENTOS PARA UN PLAN ESTRATÉGICO DEL  
SISTEMA PORTUARIO NACIONAL***

### A. SITUACIÓN Y ACTUALIDAD PORTUARIA 1994-1998

POLÍTICAS	ANÁLISIS	DECISIONES	ACTUALIDAD PORTUARIA
<p>Gobierno 1994-1998 Introduce profundas reformas para modernizar el estado, y la Economía nacional, y muy especialmente el sub-suelo portuario</p>	<p>Se delinearán políticas específicas que integran el marco orientador del programa y punto focal del sistema Portuario</p> <p>El documento "Política Pública para el desarrollo integral y social con eficiencia económica" hace énfasis al Sub-sector portuario, en sus más graves problemas eficiencia y bajo nivel de productividad</p> <p>Entra a regir el convenio Internacional sobre medidas y tonelaje del buque se ven afectadas las naves en el aumento de su capacidad métrica y por ende clasificación</p>	<p>El Gobierno nacional ha contratado operadores portuarios internacionales Privatisando y otorgando concesión a través de leyes</p> <p>La decisión de privatizar los puertos.</p> <p>La bonificación consiste en pagar un incentivo de B/ 10.00, por cada movimiento de contenedores después de sobrepasar los niveles mínimos de rendimiento</p> <p>Igualmente se adoptó uno similar para incentivar la productividad en el manejo de vehículos en los puertos de Cristóbal y Balboa</p> <p>Se aprobaron 80 concesiones, de las cuales 50% fueron en Balboa, 34% para Cristóbal y 6% para Coco Solo Norte.</p> <p>Apoyo a ayudas comunitarias</p>	<p>A P N mantiene la propiedad de las instalaciones y supervisa las actividades; la fiscaliza Cristóbal y Colón Se otorga concesión a la empresa Hutchinson Internacional Port Holding Limited, manejando aproximadamente 12% de cara de contenedores</p> <p>Aumento de la carga Aumenta la productividad.</p> <p>Se busca convertir al Puerto de Balboa en un centro de trasbordo de automóviles</p> <p>El aumento en los servicios portuarios a estas naves por estar clasificada por un mayor tonelaje, significa un mayor ingreso para la autoridad.</p> <p>Las compañías clasificadas otorgarán los certificados de idoneidad, a las universidades, institutos, centros de enseñanza</p> <p>Servicio de calidad, mejor instalación, mejor equipo, modernización de los servicios</p> <p>Respaldo a puerto de cabotaje, apoyo a diferentes comunidades, como Calovébora, bocas del Toro, Limones, Taboga, Quimba, La Palma, Chiriqui Grande, Mensabé, entre otras.</p> <p>Indemnización al personal la cual recibió una compensación 2- 1 meses de sueldo por año trabajado, vacaciones y décimo tercer mes</p>

FUENTE: Elaborado por la autora de la investigación

## B. ANÁLISIS ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO DE LAS PRINCIPALES

### FUNCIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Posición geográfica excelente	Concesiones de Inversión y administración	Burocracia en algunos puertos	Resistencia a cambiar la mentalidad.
Tiene personal con experiencia	Mantenimiento Portuario	Tarifas caras	Competencia de otros puertos
Históricamente es marítimo	Turismo creciente	Dispersa competencia marítima en diferentes ministerios	
Canal de Panamá	Creación de un nuevo instituto panameño de Investigación Marítima	No son competitivos y no se han modernizado	
Cámara Marítima organizada	Creación de puertos municipales	Escasez de personal calificado para satisfacer demanda.	
Empresa naviera establecida	Promoción de empresas procesadoras	Falta divulgar normas de seguridad.	
Ley, Creación de la Autoridad Portuaria	Promoción de empresas procesadoras de combustible para buques	Puertos de cabotaje que no se han privatizado.	
Panamá, pertenece a la O M I	Centro de carga mundial	Atraso en tecnología para algunos puertos	
Sección de naves	Desarrollo turístico, aumentar y desarrollar el cabotaje	Falta divulgar plan de desarrollo	
Doble abanderamiento	Empresa privada se manifiesta competente al ejecutar inversiones y operaciones de terminales portuarias dados en concesión	Problema para el mantenimiento y compra de equipo en algunos puertos.	
Registro N° 1 en el mundo			
Principales rutas marítimas internacionales			
Existe ley para trabajadores del mar			
Ley de medio ambiente			
ARI ha concedido terreno para desarrollo portuario			
Fácil comunicación con los centros de producción y consumo a nivel mundial			
A P N organización reguladora y fiscalizadora de la actividad portuaria			

FUENTE: Elaborada por la autora de la investigación.



## 1. Análisis Administrativo

	DENOMINACIÓN	FUNCIONES	OBSERVACIÓN
Nivel Político y Directivo	Dirección General Comité Ejecutivo	Encargado de nombrar, señalar y exigir las políticas, estrategias, objetivos y planes de desarrollo portuario  Coordinar los servicios con otras entidades dedicadas al transporte, o que desarrollen actividades vinculadas directa e indirectamente con los puertos.	Pasan a ser funciones de la Autoridad Marítima
Nivel Asesor	Asesoría Legal	Ejerce la orientación y/o asesoría en el campo específico de los diferentes niveles, y garantizar disponer de un Tratado de Canales.	Pasa a la Autoridad del Canal.
	Área Canallera	Coordinar con la Comisión del Canal en asuntos portuarios de Balboa, Cristóbal, y Coco Solo	
Nivel Técnico	Sub Dirección Técnica	Supervisión y coordinación de orden técnico operativo	
Nivel Fiscalizador	Oficina de auditoría General de la República	Fiscaliza y controla la Contabilidad Técnica, financiera y la ejecución de registros administrativos	
Nivel de Apoyo	Centro de Computación, Seguridad y Comunicaciones Relaciones Públicas	Puede controlar o subastar la carga no reclamada. Información para toma de decisiones. Garantiza el orden y la seguridad en los puertos. Imagen y relaciones	
Nivel Técnico Operativo	Dirección de finanzas	Administra y controla los aspectos financieros Departamento de Análisis Financiero, cobros, facturación, tesorería, y contabilidad	
	Dirección de Proyectos Especiales	Desarrolla y Administra los proyectos especiales, para mejorar o modernizar tecnológicamente las operaciones portuarias, y servicios especializados	Pasa a ser función de Servicios portuarios, por explotadores y concesionarios
	Dirección de Administración	Brinda servicios administrativos que requieren otras direcciones y departamentos Departamento de organización y métodos, personal, planillas, etc	
	Dirección de Planificación	Formular planes y/o proyectos para desarrollar las áreas portuarias actuales y futuras. Departamento de concesiones, análisis, planeamiento y programación, presupuesto, mercadeo, y tarifas	Debe ser función de la Autoridad Portuaria.

**Continuación**

	<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>FUNCIONES</b>	<b>OBSERVACIÓN</b>
	Dirección de Servicios Portuarios	Asistencia administrativa a los puertos internacionales, y garantiza el funcionamiento de los puertos menores Departamento de enlace y apoyo a puertos menores, reclamos, seguros y apoyo portuario internacional	
	Dirección de Ingeniería	Dotar a la A.P.N. de instalaciones terrestres, portuarias y marítimas Garantizar su conservación y mejoramiento Departamento de Diseño, Señalización Marítima. Construcción y mantenimiento de obras civiles. Dragado y Estudio de campo	No se justifica

**FUENTE:** Elaborado por la autora de la investigación

## 2. Análisis financiero

FACTORES	ANÁLISIS	RESULTADO EN MATERIA FINANCIERA	OBSERVACIÓN
Factores Externos	Confianza, seguridad, competencia, demanda y oferta a nivel internacional		
Factores Externos	Políticas de gobierno, políticas internas de la institución Generación de recursos internos ha mejorado con la privatización de los recursos para buscar auto-financiamiento, y bajar niveles de razonable operatividad	Inició la competitividad de Puertos de Cristóbal, Manzanillo y Balboa  Reducción de Ingresos de 126% en 1995, al 30% disminuyó en 1996	
Utilidades por transferencias generadas por la Autoridad Portuaria	Se puede hacer un contraste entre 1982-1989. Se genera 4.9 de dólares en utilidades de 1990 a 1996, 68.8 millones	Solidez financiera Se reducen deudas por 10.4 millones de dólares Se cancela en su totalidad el Préstamo N° 1114 relativas a la construcción del Puerto Vacamonte. Su monto original fue de 24 millones 0	Se debe privatizar Vacamonte, y otros puertos para que las deudas externas bajen y la economía interna aumente

**FUENTE:** Preparado por la autora de la investigación

## **C. LINEAMIENTO PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO**

Panamá no es sólo un Canal, es un país marítimo, turístico, comercial y financiero, al servicio del mundo

### **1. Visión:** Debe incluir un nuevo papel portuario, considerando lo siguiente

El puerto debe incorporar armadores, operadores, fletadores, suplidores, transportistas, agencias navieras y público en general. Debe verse como un enlace de transporte al servicio del comercio, turismo y de las ciudades portuarias

### **2. Misión:** Convertir a la República de Panamá en centro internacional

de distribución de carga, ofreciendo servicios portuarios con eficiencia y eficacia. El Sistema Portuario Nacional, deberá siempre orientar sus esfuerzos para constituirse en un fuerte desarrollo económico y nacional. Fomentar la creación de actividades directas e indirectas, relacionadas con los puertos

### **3. Objetivos:**

#### **A corto plazo**

- Reestructurar la A P N , posicionándola como un ente fiscalizador y regulador
- Orientar la estructura institucional dirigida al mercado, para obligar a los sectores portuarios a ser innovadores y competitivos

- Buscar nuevos inversionistas para elevar la productividad y calidad de los servicios

#### **A mediano plazo**

- Satisfacer los requerimientos del transporte marítimo comercial, nacional e internacional, con elevados niveles de eficiencia y competitividad
- Crear el Ministerio de Transporte y Servicio Marítimo

#### **A largo plazo**

- Establecer esquemas administrativos que hagan atractivo el servicio a líneas navieras
- Permitir a los inversionistas privados explorar las actividades
- Ubicar las actividades comerciales e industriales dentro de los recintos portuarios, o en áreas adyacentes

Después de haber presentado un Análisis de Actualidad portuaria a partir de 1994-1998 y determinado las fortalezas y debilidades administrativas y financieras de la Autoridad Portuaria, de proyectar algunos lineamientos estratégicos definiendo la visión, misión, objetivos a corto y mediano plazo, entonces preguntamos ¿Cuál es la mejor propuesta para la administración del Sistema Portuario Nacional?

Para tal efecto, se citan algunas consideraciones sobre la conferencia “Una política para el futuro Estrategia Marítima de Panamá”, dictada por el S E. Olmedo

Miranda, Ministro de la Presidencia, en el Congreso Universal del Canal de Panamá, el día 10 de septiembre de 1997, en el Centro de Convenciones ATLAPA. Es así como hace pocas semanas se llegó a un consenso de opiniones sobre lo que deseamos que sea el porvenir marítimo de Panamá. Ese planteamiento se denomina “Estrategia Marítima Nacional” y contiene los elementos esenciales de las nuevas políticas que Panamá pondrá en práctica, para elevar la calidad de sus actividades marítimas, a los estándares que espera la comunidad marítima internacional.

#### **4. Plan de Acción: Actividades prioritarias**

- Crear e implementar la creación de la Autoridad Marítima de Panamá ( A M A R P ), sustentándola a través de una ley, la cual debe ser presentada y aprobada por el Ejecutivo
- Traspasar el patrimonio de la A P N , a través de un inventario a la nueva autoridad portuaria marítima ( A M A R P ). para que obtenga su patrimonio propio
- Crear convenios con instituciones públicas o privadas para garantizar la capacitación, perfeccionamiento y actualización del sector marítimo, portuario, comercial e industrial

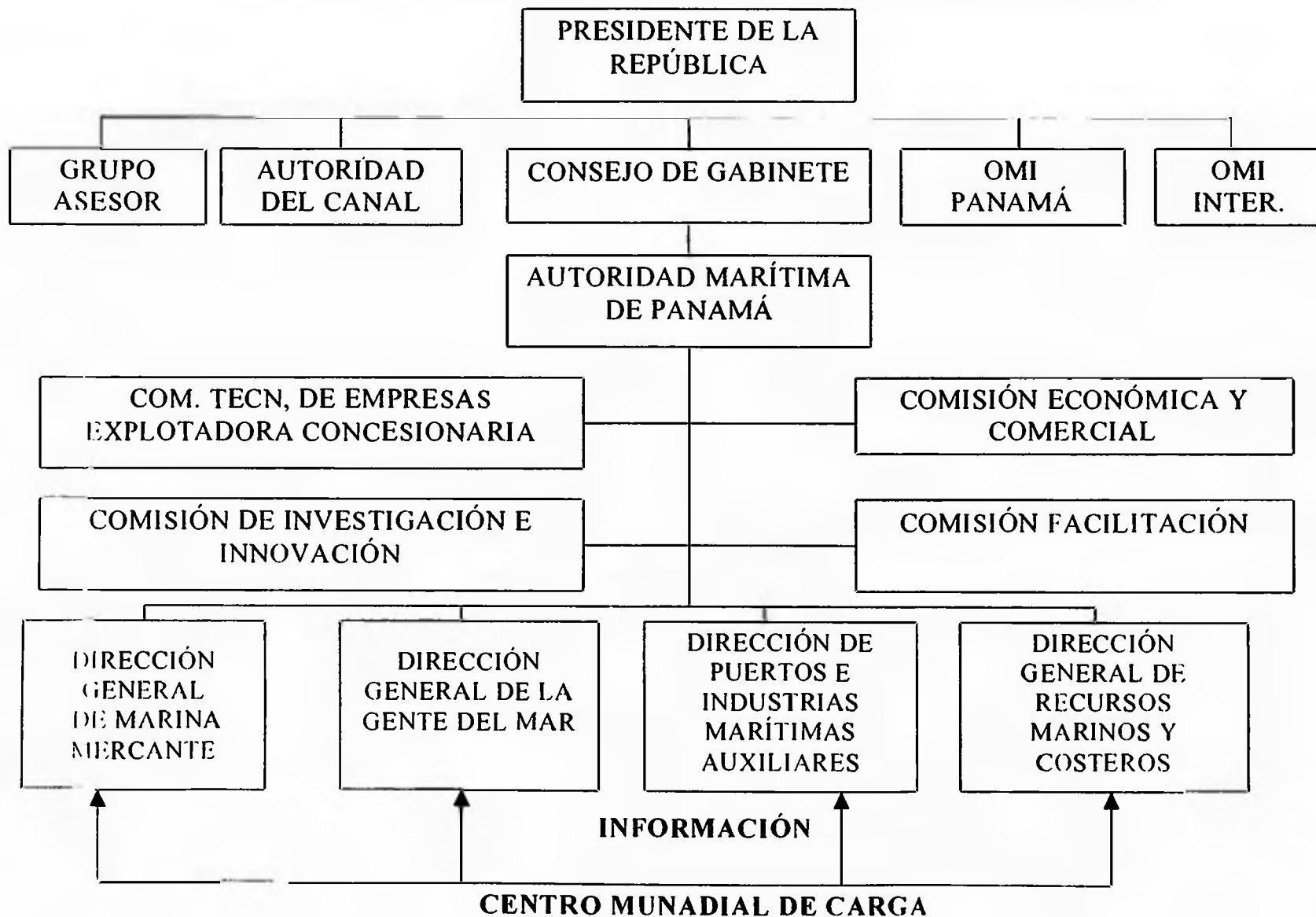
#### **5. Políticas:**

- Garantizar el desarrollo del sector marítimo, portuario y pesquero
- Incentivar y promover apoyo técnico de las naves de cabotaje
- Velar por el cumplimiento de normas y convenios internacionales

#### **6 Organigrama Propuesto**

A continuación el organigrama propuesto

## ORGANIGRAMA PROPUESTO AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ



## **D. COMISIONES**

La A M A R P tendrá una Junta Directiva, quien la preside tendrá la investidura de Ministro de Estado y participará en el consejo de gabinete con voz y voto. Igualmente, tendrá un administrador nombrado por la Junta Directiva.

### **Las Direcciones son las siguientes:**

1. Dirección de Marina Mercante, se conforma mediante la fusión de la Dirección General de la Marina Mercante, Consular y Naves y la Escuela Náutica de Panamá
2. Dirección de Recursos Marinos
3. Dirección de Servicios Marítimos Guardacostas
4. Dirección de Empresas e Industrias Marítimas

### **Sus funciones son:**

- El registro de naves y la seguridad marítima
- Creación de puertos, empresas industriales y marítimas
- Recursos marinos

## **1. LA COMISIÓN TÉCNICA DE LAS EMPRESAS EXPLOTADORAS O CONCESIONARIAS**

### **1.1. Conformación:**

Participarán todas las empresas concesionarias y explotadoras, quienes enviarán a la autoridad sus representantes y entre ellos se escoge un presidente, secretario y vocal.



### **1.1.1. Funciones:**

Proporcionarán planes de expansión en materia de nuevas infraestructuras, políticas, equipamiento y almacenamiento. Esto es importante, ya que a las nuevas concesionarias se les dará un plan de desarrollo, expansión y requerimiento de nuevos equipos, métodos y controles de almacenamiento de acuerdo a la nueva tecnología.

## **2. LA COMISIÓN ECONÓMICA Y COMERCIAL, FORMADA POR EL SECTOR PRIVADO Y EL ESTADO.**

**El Estado participará así:**

- Un representante de la Contraloría General. Se enviará una terna y el presidente de la autoridad escogerá uno quien la preside y los otros dos miembros igualmente serán propuestos por la Cámara Marítima a través de una terna, de aquí se seleccionarán dos.

**Funciones:** Mantener una política de tarifas competitiva, tendrán un estatuto tarifado actualizado periódicamente, para las tarifas de movimiento de nave y carga, aparte de las otras por servicios marítimos, las cuales deben ser a la libre oferta y demanda de los concesionarios.

- Desarrollará normas sobre privatización
- Uso del patrimonio

### **3 COMISION DE FACILITACIÓN COMERCIAL**

Estará formada por especialistas en el campo marítimo naviero y portuario, para crear un proyecto de investigación y desarrollo en materia de impacto ecológico, tecnología moderna de fabricación de buques, capacitación y desarrollo de gente de mar, innovaciones y cambios tecnológicos, nuevos mercados, etc

Estará integrada por investigadores especialistas, administradores, economistas y financistas, con el fin de conseguir financiamiento o conseguir un porcentaje de las utilidades para este fin

#### **Aspectos Técnicos:**

- Ejecución de un plan para utilizar el suelo en los terrenos portuarios y áreas próximas, por la autoridad marítima
- Anexión de nuevas áreas para el establecimiento de zonas de actividad logística, zonas libres, multisectoriales y otros
- Promoción y desarrollo de las áreas próximas a los puertos, con el fin que la iniciativa privada se interese en invertir en acciones directa o indirectamente, vinculadas a las orientaciones portuarias
- Fomentar el transporte multimodal
- Crear un programa preventivo de mantenimiento de infraestructuras y equipo portuario, específicamente para los puertos que aún no se han privatizado (puertos menores )

- Dar seguimiento a los planes de expansión portuaria existentes, identificación de los nuevos sitios portuarios, reversión, fiscalización de planes de expansión presentados por las empresas explotadoras o concesionarias
- Desarrollar un plan de mercadeo integral de los servicios marítimos que puede ofrecer Panamá, destacando el papel de A M A R P como ente regulador-fiscalizador, además de las empresas concesionarias y explotadoras encargadas de desarrollar los servicios marítimos

#### **Actividades Operativas**

Dar seguimiento a la privatización de Puerto Balboa y Cristóbal, ya que son terminales portuarias manejadas por la misma empresa concesionaria y tienen mayor proyección y ampliación. Estas servirán para poner los parámetros de productividad y eficiencia en la industria portuaria

Proponer esquemas administrativos y sistemas de controles internos de acuerdo a convenios internacionales de contabilidad de estricto cumplimiento, de acuerdo a las normas y preceptos legales en convenios internacionales ratificados

Coordinar con la concesionaria mecanismos para la operación de estiba y almacenamiento, los cuales deben cumplir con algunas estipulaciones internacionales en materia de seguridad industrial

#### **Actividades Financieras**

- Establecer una política agresiva de cobro y seguimiento de control de concesiones

- Evaluar periódicamente las estructuras tarifarias a través de código de tarifa con la finalidad de hacerla competitiva
- Mantener diferentes canales de comunicación con la comunidad marítima nacional e internacional, armadores y usuarios, concesionarios y explotadores

### **Aspectos Informativos**

Promover una red de comunicación que permita el envío rápido de información, para que realicen cambios operativos en el menor tiempo posible.

- Instalar un sistema de procedimiento administrativos, para buscar flexibilidad y eficiencia.

## **E. PLAN ESTRATÉGICO PARA IMPLEMENTAR UN PROGRAMA QUE FACILITE UN CAMBIO EN LA CULTURA ORGANIZACIONAL**

### **1. Introducción**

La administración del sistema Portuario Panameño, se enfrenta hoy día a un cambio, de institución pública a empresa privada, y es a través de la Autoridad Marítima, que escasos días se crea no sólo para sufragar sus gastos, sino también para proveer beneficios económicos a la nación panameña. La Autoridad Marítima juega un papel de fiscalizador y administrador a la vez.

## **2. Problemas a enfrentar.**

Lograr que una institución con muchos años de existencia, con una historia que incluye la conjugación de varias culturas, normas, leyes, procesos y valores, adopte y acoja la nueva visión de la Junta Directiva y del Administrador Marítimo hacia el 2,000 y más allá. De acuerdo a nuestro punto de vista, la organización está lista para un proceso de planeación estratégica, ya que cuenta con unidades y recurso profesional formado en el área marítima, tecnología, el compromiso y el deseo por la planeación estratégica. Se recomienda implementar el mismo, por un período de tres (3) años, a partir de agosto de 1998.

## **3. Diseño de la estrategia de negocio.**

Para el logro de la misión, se recomienda crear la División de Planeamiento Estratégico, Capacitación y Desarrollo. Se han identificado algunas otras actividades nuevas, como la capacitación para el cambio de la cultura organizacional. Se utilizarán como indicadores de éxito para la Autoridad Marítima y los puertos bajo su administración:

- La rotación interna del personal

Movilidad del personal hacia otra unidad administrativa u operativa del puerto o la Autoridad

- La Productividad

El rendimiento de la mano de obra en cuanto a unidades producidas, sobre el total de mano de obra directa

- **Liderazgo**

El cumplimiento de las metas u objetivos de los grupos de trabajo, sobre el número total de tareas

- **Participación de la fuerza laboral en las actividades de la autoridad o puertos**

Números de empleados que participan sobre el número total de empleados

#### **4. Plan de acción:**

Las estrategias se dirigen hacia el cambio de la cultura organizacional, para que apoye e implemente una visión de tipo empresarial. Hay que cambiar los paradigmas de la actual cultura organizacional, a través de un programa de capacitación. Esta actividad supone el asimilamiento de una cultura hacia el “cambio” en forma positiva, para ello contamos con las fortalezas y ventajas competitivas que le permiten realizar la planeación con éxito y el concepto claro de la misión que facilite implementar líneas de negocios y los planes necesarios para el cumplimiento de la meta de la organización y la visión futura de la misma.

Se deben planificar acciones estratégicas y planes de acción a corto y mediano plazo, en lo que respecta a la preparación de la fuerza laboral para ajustar el cambio.

#### **5. Limitaciones y Delimitaciones**

##### **Limitaciones:**

Este proyecto está basado en inferencias hechas por consultores privados de gran experiencia.

**Delimitaciones:**

Este proyecto se circunscribe a la División de Planeamiento Estratégico, Capacitación y Desarrollo, a través del Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, instalado con personal calificado experiencia, apoyo internacional y recursos logísticos

A continuación se presenta un resumen del Plan de Acción

### CAPACITACIÓN PARA EL CAMBIO INDICADOR DEL ÉXITO:

Participación del sector marítimo. puertos. agencias navieras. Comisión del Canal

ASPECTOS	INICIO DEL PERÍODO 1998	PERIODO MEDIO 1999	FINAL DEL PERÍODO 2000
Indicadores Críticos de éxito	Participación de empleados de los puertos, canal. Agencias Navieras. transporte, Autoridades Marítimas 30% Participación de profesores. Estudiantes 30%	60%	Participación del 100%
	Acción 2 - Concepción filosófica del programa - Definición de objetivos generales específicos - Definición del contenido	Evaluar el entorno contra los objetivos del programa, Selecciones, contratación, Instructores, facilitadores	
	Acción 3 -Inducción a nivel del sector sobre beneficios del programa -Divulgación de programas -Estrategias de Divulgación -Selección y Conformación del equipo para ejercer -Desarrollo del módulo -Selección e inscripción para cada seminario o módulo	Refuerzo a la capacitación  Contratación de instructores	Contratación de instructores
Recursos Requeridos	-Coordinador de la Dirección de Planeamiento estratégico, capacitación, y desarrollo -Escritorio, archivador, silla. para la coordinación -Infraestructura Instituto del Canal, salón para clases Lunes a viernes y sábado		
Pasos de acción	1 Firma convenio Autoridad Marítima Autoridad del Canal. y otros 2 Diagnóstico y Análisis de Necesidades de Capacitación 3 Elaboración del programa 4 Promoción y Divulgación del Programa 5 Ejecución del Programa 6 Monitoreo de la aceptación de programas	Ejecución del Programa  50%	Ejecución del Programa  100%
Proceso para cada paso de Acción	Acción 1 -Propuesta Convenio Univ Autoridad del Canal. Autoridad Marítima -Selección y conformación del equipo para hacer el diagnóstico y análisis. diseño e instrumento para realizar el diagnóstico -Aplicar el instrumento para analizar resultados-Analizar resultados -Compartir resultados	Elaboración y Revisión del programa  Efectuar ajustes  Conclusión del programa Seminarios o módulos	



## **F. PLAN DE CONTINGENCIA**

De no lograrse que la Autoridad Marítima y La Universidad de Panamá aprueben el convenio e implementen acciones conjuntas, se prevé desarrollar programas de capacitación, actualización y perfeccionamiento, que respondan a necesidades reales de los siguientes sectores Canal de Panamá, Empresas Navieras-Portuarias, Transportes, y otros que.

- Interesen a directivos, profesionales, docentes, técnicos y estudiantes para mejorar la calidad de su trabajo y progresar profesionalmente
- Se traduzcan por tanto en mejoras directas y tangibles.
- Tengan en cuenta de manera prioritaria la problemática y necesidades, para el crecimiento y fortalecimiento de las siguientes áreas
  - a) Canal de Panamá
  - b) Agencias Navieras y Portuarias
  - c) Transporte

### **Metodología**

Los métodos utilizados persiguen siempre una participación activa de los asistentes, de manera que se produzca una fecundación cruzada de experiencias y reflexiones y en definitiva un enriquecimiento mutuo

El trabajo en grupo a través de discusión de situaciones, experiencias, diálogo y el coloquio permanentemente abierto, forman parte esencial del sistema de enseñanza aprendizaje

Implementamos la formación y lo entendemos como un proceso interactivo, en el cual es esencial el contacto permanente de los asistentes entre si con los profesores. Se considera por ello imprescindible la asistencia a un mínimo del 90% de las sesiones de cada programa, requisito sin el cual es imposible obtener el certificado correspondiente de cada uno de los seminarios.

## **G. CONVENIO ENTRE LA AUTORIDAD MARÍTIMA Y LA UNIVERSIDAD DE PANAMÁ**

### **Basándose en:**

Que ambas instituciones tienen como objetivo común la formación y capacitación de personal, especialmente en el sector marítimo. La Universidad de Panamá ofrece una maestría en Desarrollo Marítimo con especialización en Puertos y Canales, y a su vez, la Facultad de Administración de Empresas y Contabilidad ofrece una carrera técnica en Administración de Puertos y una maestría en Autoridad del Canal por el Instituto del Canal, de esta manera,

### **Acuerdan:**

1. Que ambas Instituciones iniciarán proyectos encaminados al logro común en materia de enseñanza y capacitación para el sector marítimo.
2. Que la Universidad, se compromete a ofrecer profesionales para hacer práctica profesional a nivel técnico y maestría.

3. Que la Autoridad del Canal propondrá los cursos o seminario requeridos para lograr un cambio en la cultura organizacional con visión empresarial.
4. Que ambas Instituciones desarrollen planes maestros, planes operativos, o tácticas detalladas, basadas en el plan general de la organización, donde se refleja la gran estrategia, os presupuesto, calendarios.

## **H. CAPACITACIÓN Y DESARROLLO**

Las actividades programadas para el verano de 1999, se agrupan en torno a los siguientes bloques:

- Seminarios de Actualización
- Seminario de Capacitación y Perfeccionamiento

La dirección del Instituto del Canal es responsable de la administración, supervisión, control, actualización, capacitación y perfeccionamiento de los seminarios.

### **1. Seminario de Actualización:**

Estos seminarios están diseñados y programados, para satisfacer la necesidad de actualización para: profesionales, técnicos, docentes y estudiantes; en el área canalera, portuaria, naviera y de transporte. Todos son temas concretos de importancia, que en unos casos suponen cambios en las normativas legales u otros, que influyen en el entorno empresarial, o simplemente son nuevas técnicas de dirección, que han ido apareciendo en nuestros días. Se programan en función de su importancia puntual o de oportunidad.

Los seminarios deben ser mercadeados y publicados, con suficiente antelación. En el II semestre, se ofrecerán los siguientes seminarios:

1. Seguridad, fletamento y transporte
2. La Auditoría, Ecológica Perspectiva, e Implementación en Panamá
3. Enfoque para la elaboración e implementación de un plan estratégico aplicado
4. Cómo implementar los programas y lograr el cambio en la cultura organizacional

## **2. Seminario de Perfeccionamiento:**

Se contemplan algunos de los temas en función de las innovaciones o necesidades de los profesionales egresados de la Universidad de Panamá, a nivel de maestría, licenciatura, o técnico, especialmente en carreras del sector marítimo, portuario o del canal. Se diseñan o se ajustan de acuerdo a las necesidades y requerimientos específicos de organismos, empresas, asociaciones o colectivos que así lo soliciten, con la finalidad de generar una cultura de servicio que se pretende desarrollar en conjunto con la Autoridad Marítima, Autoridad del Canal, Cámara Marítima, Comisión del Canal, Asociación de Prácticos del Canal, Escuela Náutica, u otras organizaciones.

## **3. Programación de Seminarios para cursos de verano:**

- Desarrollo de Habilidades para directivos
- Dirección de las Empresas Navieras
- La Calidad en la gestión de los Recursos Humanos

- Creación de empresas y sus oportunidades en el sector marítimo
- Transporte Multimodal
- Comunicación y Negociación en el Mundo Globalizado

Por último se propone implementar un programa que facilite el cambio en la estructura organizacional

## **CONCLUSIONES**

## Conclusiones

Las actividades marítimas en Panamá continúan creciendo, lo cual ha colocado a nuestro país en primer lugar en movimiento de contenedores en Latinoamérica con un manejo de 2 millones al año mientras que a nivel mundial se coloca entre los diez primeros países.

Con la adquisición de nuevas grúas en Cristóbal y Colón de acuerdo a un nuevo contrato con la empresa Manzanillo Internacional y Hyundai Heavy Industries de Corea se aumenta de 2 a 10 de manera que cada uno podrá mover 150 contenedores.

En 1995 el país mantenía un movimiento de 115 mil contenedores y mientras que en el año 1998 alcanzó el millón, de modo que el aumento ha sido significativo. Para 1999, las inversiones en este sector van a superar los 400 millones de dólares solamente en el transporte marítimo. El crecimiento de la actividad portuaria ha sido significativa en los últimos se ha mantenido estable.

Cada inversión que se realiza en los Puertos requiere de personal adicional en las empresas o sea que por cada plaza se producen seis empleos aproximadamente cuando 8 mil empleos sobre todo en Colón.

Se espera que en un par de años los puertos panameños manejen un volumen de carga muy superior, con la entrada del Ferrocarril Interoceánico a mediados de 1999, cuya concesión fue otorgada a la Cía estadounidense Kansas City, Railway.

El costo y eficiencia portuario, influye directamente en la competitividad económica de nuestro país, por tanto el desarrollo tiene que darse con el apoyo y la participación de la empresa privada, ya que el Gobierno no cuenta con la tecnología y recursos, para manejar eficientemente las instalaciones portuarias.

La empresa privada invierte más capital en la modernización de los puertos, ampliando su línea de acción y ofreciendo mayor competitividad en el Mundo Marítimo y Naviero

Los transportistas de carga en el sistema multimodal de carga, exigen mayor eficiencia y prontitud en la entrega de carga a sus clientes, por esta razón la eficiencia y el tiempo de despacho de carga en los puertos tiene que ser óptima. Esto sólo se consigue con la administración privada, ya que existe mucho proteccionismo de parte de los sindicatos, los cuales presionan definitivamente a las empresas de administración estatal

La Autoridad Marítima de Panamá tiene como misión asegurar la aplicación de todas las leyes y decretos, convenios internacionales, reglamentos relacionados a condiciones de trabajo de la tripulación en las naves de la Marina Mercante Nacional



## **RECOMENDACIONES**

**En materia portuaria recomendamos:**

1. Separar las funciones de regulación y expansión, de las de prestación de servicios portuarios: atraque en muelle, carga y descarga de mercancía, almacenamiento.
2. El Estado debe ser el ente regulador y fiscalizador solamente y privatizar las funciones de servicios portuarios, además de expandir los planes de expansión portuaria, previa aprobación del Consejo de Gabinete y con las condiciones técnicas de operación.
3. Las funciones de prestación portuaria deben ser descentralizada, tanto la de capital público, como de empresas privadas o mixtas; especialmente en los puertos que aún no se han dado en concesión. Se pueden crear sociedades portuarias.
4. Las tarifas deben ser establecidas de acuerdo a criterios generales de la Autoridad Marítima, a través de un estatuto de tarifas periódicas. Los servicios de carga, descarga, dragado, pilotaje y almacenamiento, pueden ser ofrecidos por empresas operadoras y la libre oferta y demanda con una libertad de tarifa entre ellas.

**En materia de asesoría:**

**Legal:** Proponer un código marítimo o hacer cambios que proporcionen un régimen o reglamento adecuado

**Fiscal:** Proponer incentivos fiscales, apoyo técnico para desarrollar actividades directas e indirectas entre turismo de cruceros, cabotaje, empresas procesadoras de productos de mar, centros de acopio, consolidación y distribución de mercadería

**Mercadotecnia:** Ofrecer paquetes para mercadear e incentivos, nuevas rutas, nuevos mercados y nuevos segmentos.

Incluir a la Universidad de Panamá como miembro de la Autoridad Marítima de Panamá y por ende en el Patronato Nacional como entidad responsable de la formación y educación a nivel superior (técnica, licenciatura, maestría) en materia marítima

Formalizar el convenio con la Autoridad Marítima de Panamá para fortalecer la educación marítima en el país, y garantizar la práctica profesional a nivel técnico, licenciatura y maestría en las diferentes entidades del sector público o privado

Determinar un fondo para la capacitación y adiestramiento y la educación superior de los aportes destinados, ya que son un tres por ciento (3%) del monto del seguro educativo o del 50% del producto de las multas

Que los profesores, directores, instructores y evaluadores en materia marítima sean idóneos tal como lo establece el convenio STCW – 95 de la Organización Marítima Internacional, en todas las instituciones e universidades que preparan personal para la industria marítima.

## **BIBLIOGRAFÍA**

**LIBROS:**

- CARLES, Rubén D                      **220 Años del Período Colonial en Panamá.**  
Imprenta Nacional, 1959
- CORDOBA, Julio Gnazzo Edison   **Código Fiscal de la República de Panamá,** 1991
- DE CENSO, David A.                      **Fundamentos de Administración**
- FÁBREGA, J y  
CAMPODÓNICO, José                      **Código Fiscal de Panamá.** Litografía, Imprenta  
Lila, San José, Costa Rica.
- KOONTZ, Harold ,  
WEIHRICH, Heinz                      **Administración,** Editorial Mc Graw-Hill, México  
1993
- MORENO PUJOL, José Martín              **Código de Comercio**
- MIZRACHI, Rina                      Editorial Mizrachi & Pujol, S A. Tercera Edición,  
mayo 1994.
- STEPHEN, Robin                      Editorial Prentice Hall, México 1996
- STONER, Freeman Gilbert              **Administración.** Sexta edición, Prentice Hall  
Hispanoamericana, S A México, 1996

**CONFERENCIAS:**

- Lic Olmedo **Miranda**                      Estrategia Marítima de Panamá. Congreso del  
Canal, del 10 de septiembre de 1992
- Naciones Unidas                      Conferencia Desarrollo y mejora de los puertos 8  
de enero de 1992.

**LEYES:**

- Ley No 8 del 12 de enero de 1925
- Ley No 8 del 27 de enero de 1956
- Ley No 42 del 2 de mayo de 1974
- Ley No 2 del 17 de enero de 1980
- Ley No 16 del 14 de julio de 1992
- Ley No 19 del 3 de agosto de 1992
- Ley No 14 de junio de 1995
- Ley No 36 de junio de 1995
- Ley No 1 del 2 de enero de 1998
- Ley No 8 del 26 de febrero de 1998

**CONVENIO**

**STCW – 95. Organización Marítima Internacional**

## **ANEXOS**



# ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL

## DECRETO LEY N°7 (De 10 de febrero de 1998)

“Por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá, se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública y se dictan otras disposiciones”.

### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En uso de sus facultades constitucionales y especialmente de la que confiere el Ordinal 3 del Artículo 1 de la Ley N°1, de 2 de enero de 1998, oído el concepto favorable del Consejo de Gabinete,

### DECRETA:

#### CAPÍTULO I

#### Carácter, Definiciones y Normas Generales

**Artículo 1.** Créase una entidad autónoma del Estado, denominada Autoridad Marítima de Panamá (en lo sucesivo denominada “la Autoridad”), con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía en su régimen interno; sujeta únicamente a las políticas, orientación e inspección del Órgano Ejecutivo y a la fiscalización de la Contraloría General de la República. Para los fines de este decreto ley, el Órgano Ejecutivo ejercerá sus funciones por conducto del Ministerio cuyo Ministro presida la Junta Directiva de la Autoridad.

Con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecutará la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento a lo dispuesto en el Inciso Final del Artículo 311 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera tal que la Autoridad ostentará todos los derechos y privilegios que garanticen su condición de autoridad suprema para la ejecución de la “Estrategia Marítima Nacional”.

**Artículo 2.** Para efectos de la aplicación y reglamentación del presente Decreto Ley, los términos que a continuación se expresan tendrán el significado siguiente:

1. **Sector Marítimo:** es el conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares de la República de Panamá.
2. **Competencias Marítimas:** es el conjunto de responsabilidades del Estado Ribereño, Portuario y de Pabellón en los espacios oceánicos, en las vías navegables y en las actividades físicas, administrativas, económicas y jurídicas que en ellos se realizan. Se incluye en este concepto, la administración de los recursos humanos en las actividades antes mencionadas.
3. **Estrategia Marítima Nacional:** es el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo.
4. **Recursos marinos y costeros:** es el conjunto de recursos renovables y no renovables que se encuentran entre el litoral y el límite exterior de la Zona Económica Exclusiva de la República de Panamá, con excepción de los recursos minerales e hidrocarburos.
5. **Zona Costera:** es la interfaz o espacio de transición entre dos dominios ambientales: la tierra y el mar.
6. **Espacios Marítimos y Aguas Interiores:** son aquéllos definidos en la Ley No. 38 de 4 de junio de 1996, por la cual se ratificó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, suscrita el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. Se incluyen el Mar Territorial, la Zona Contigua, las Aguas Interiores, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental de la República de Panamá.
7. **Litoral:** es la porción terrestre de la Zona Costera adyacente a la línea de la más alta marea. La extensión terrestre del litoral depende del uso público que se le asigne en un programa de manejo costero integral, de acuerdo a criterios tales como: control del desarrollo residencial, turístico, comercial y productivo; protección de especies y hábitats sensitivos; protección visual de la línea de costa; defensa de la calidad del agua; y prevención de la erosión y degradación de los recursos costeros.
8. **Programa de Manejo Costero Integral:** es un proceso que une gobierno y comunidades, ciencia y manejo, e intereses públicos y privados, en la

preparación e implementación de un plan integrado de conservación y desarrollo de los recursos y ecosistemas costeros. El propósito del manejo costero integrado es mejorar la calidad de vida de las comunidades que dependen de los recursos costeros y mantener la productividad y biodiversidad de esos ecosistemas.

9. **Recursos Hidrobiológicos:** Constituyen recursos hidrobiológicos las especies acuáticas que habitan temporal o permanentemente en aguas marinas o continentales, en las cuales la República de Panamá ejerce jurisdicción.

**Artículo 3.** La Autoridad tiene como objetivos principales:

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

**Artículo 4.** La Autoridad tendrá las siguientes funciones:

1. Proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.
2. Recomendar políticas y acciones, ejercer actos de administración, y hacer cumplir las normas legales y reglamentarias referentes al Sector Marítimo.
3. Instrumentar las medidas para la salvaguarda de los intereses nacionales en los espacios marítimos y aguas interiores.

4. Administrar, conservar, recuperar y explotar los recursos marinos y costeros.
5. Coordinar con el Ministerio de Desarrollo Agropecuario para asegurar que la acuicultura del país se desarrolle en estricto cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad es la responsable primaria.
6. Velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.
7. Evaluar y proponer al Órgano Ejecutivo y demás entidades estatales que así lo requieran, las medidas necesarias para la adopción de tratados y convenios internacionales referentes a las actividades que se desarrollen dentro del Sector Marítimo.
8. Representar a Panamá ante organismos internacionales en lo relativo a los asuntos del Sector Marítimo, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores.
9. Coordinar con el Servicio Marítimo Nacional el cumplimiento de la legislación nacional en los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá.
10. Mantener actualizado el sistema de señalización, las ayudas a la navegación, las cartas náuticas y demás información hidrográfica necesaria para el paso seguro de los buques por los espacios marítimos y aguas interiores de la República de Panamá, de conformidad con lo establecido en la Constitución Nacional y las leyes de la República.
11. Dirigir, en coordinación con otros organismos estatales competentes, las operaciones necesarias para controlar los derrames de hidrocarburos y sustancias químicas, y cualesquiera otros desastres o accidentes que ocurran en los espacios marítimos y aguas interiores bajo jurisdicción panameña.
12. Coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, el cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como lo determinado en la legislación nacional, al respecto de los espacios protegidos marinos costeros que están bajo su responsabilidad.
13. Cualesquiera otras funciones que la ley le asigne.

## **CAPÍTULO II** **Patrimonio, Finanzas y Fiscalización**

### **Sección Primera** **Del Patrimonio**

**Artículo 5.** Constituyen el patrimonio de la Autoridad:

1. Todos los bienes muebles e inmuebles que a la fecha pertenezcan a todas las dependencias de la administración pública que, por razón del presente Decreto Ley, pasan a formar parte de la Autoridad.
2. Las herencias, donaciones y legados que se le transmitan, los cuales se recibirán a beneficio de inventario.
3. El producto de las acciones, obligaciones, títulos y demás valores que posea.
4. Las subvenciones que reciba del Estado.
5. Las tasas que perciba como resultado de los servicios que preste, y los ingresos que provengan de la gestión directa o de las concesiones que otorgue.
6. El producto de las sanciones pecuniarias impuestas por la Autoridad.
7. Cualesquiera otros bienes o haberes que autoricen las disposiciones legales, los reglamentos o la Junta Directiva.

### **Sección Segunda** **De las Finanzas y Fiscalización**

**Artículo 6.** Con el objeto de garantizar el desarrollo del Sector Marítimo, la Autoridad tendrá las siguientes atribuciones:

1. Promover la constitución y el desarrollo de empresa privadas o mixtas del Sector Marítimo, mediante el otorgamiento de garantías, arrendamiento de activos o cualquier otro medio.

2. Participar en el capital social de empresas privadas o mixtas mediante la adquisición de acciones u otros valores de las mismas que se establezcan.
3. Comprar, vender, arrendar y negociar con bienes de cualquier clase; otorgar concesiones; contratar personal técnico especializado; construir obras y planificar o ejecutar sus programas de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
4. Analizar y presentar recomendaciones al Órgano Ejecutivo en relación con la clasificación de cargos y los niveles salariales y demás prestaciones que deberán regir para los funcionarios, directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad. A estos efectos, el Órgano Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictará las disposiciones reglamentarias pertinentes con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre Carrera Administrativa a la naturaleza especialísima de los servicios que han de prestar los funcionarios de la Autoridad.
5. Disponer de sus recursos económicos con el objeto de mantener plenamente capacitados a los funcionarios al servicio de la Autoridad.
6. Establecer tarifas por los servicios que preste.
7. Cualesquiera otras atribuciones que el Órgano Ejecutivo o la ley le asigne.

**Artículo 7.** El Estado es solidariamente responsable de las obligaciones contraídas por la Autoridad.

**Artículo 8.** La Autoridad tendrá jurisdicción coactiva, la cual será ejercida por el Administrador, quien podrá delegarla en otros servidores de la institución.

Las certificaciones de auditores relativas a las obligaciones pendientes a favor de la Autoridad prestarán mérito ejecutivo, para los efectos de la jurisdicción coactiva que posee la Autoridad.

**Artículo 9.** La Autoridad está exenta del pago de cualquier clase o tipo de impuestos, contribuciones, tasas, gravámenes o derechos, excepto las cuotas de seguridad social, seguro educativo y riesgos profesionales.

La Autoridad gozará de todas las facilidades y privilegios que las leyes procesales conceden al Estado en las actuaciones judiciales en que sea parte.

**Artículo 10.** Sin perjuicio de las funciones que la Constitución le confiere a la Contraloría General de la República, la Autoridad deberá tener su propio sistema de auditoría.

**Artículo 11.** Toda ejecución de obras, adquisición o arrendamiento de bienes, prestación de servicios, operación o administración de bienes, o gestión de funciones administrativas que requiera la Autoridad se llevarán a cabo conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública.

No obstante, el Órgano Ejecutivo podrá, por intermedio del Ministerio de la Presidencia, dictar las disposiciones reglamentarias que permitan a la Autoridad el tiempo más oportuno de entrega o cumplimiento en la ejecución de obras, suministros de bienes, o prestación de servicios, con el objeto de acoplar la legislación vigente sobre contratación pública a la naturaleza especialísima de los servicios que ha de prestar la Autoridad.

### **CAPÍTULO III Organización Administrativa**

#### **Sección Primera De la Estructura Orgánica**

**Artículo 12.** La estructura orgánica de la Autoridad quedará compuesta de la siguiente forma:

1. Órganos superiores de dirección:
  - a) la Junta Directiva
  - b) el Administrador
  - c) el Sub - Administrador
2. Organismos de servicios administrativos y de ejecución de programas:
  - a) la Dirección General de Marina Mercante
  - b) la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares

- c) la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros
  - d) la Dirección General de la Gente de Mar
  - e) otras direcciones generales, sub-direcciones o unidades administrativas que sean creadas por la Junta Directiva.
3. El Consejo Asesor
4. El Instituto Panameño de Investigación Marítima.

El funcionamiento y la organización interna de cada una de las dependencias señaladas en este artículo se ajustará a lo especificado en el presente Decreto Ley y en los reglamentos que se dicten en desarrollo de la misma.

**Artículo 13.** La Autoridad podrá ejercer sus funciones y atribuciones directamente, o mediante instituciones existentes o que se constituyan, de acuerdo con los términos pactados en los respectivos convenios que al efecto celebre.

En atención a la coordinación que se requiere establecer entre la Autoridad Marítima de Panamá y la Autoridad del Canal de Panamá, y en consideración a las disposiciones del Título XIV de la Constitución Política y a la Ley 19 del 11 de junio de 1997, la Autoridad suscribirá con la Autoridad del Canal de Panamá todos aquellos convenios y acuerdos necesarios para garantizar su armónica interrelación, en cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado Panameño, de las cuales la Autoridad Marítima de Panamá es la responsable primaria.

Queda entendido que las funciones y atribuciones que este Decreto Ley le confiere a la Autoridad no afectan la competencia de la Autoridad del Canal de Panamá en las materias relacionadas con la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y actividades conexas, de conformidad con las normas constitucionales, la Ley 19 de 11 de junio de 1997 y sus reglamentos.



## **Sección Segunda De la Junta Directiva**

**Artículo 14.** La Junta Directiva de la Autoridad estará compuesta por siete miembros y sus suplentes, a saber:

1. Un Ministro del Gabinete designado por el Presidente de la República, quien la preside; en su defecto, éste será reemplazado por el Vice-Ministro del ramo
2. el Ministro para Asuntos del Canal; en su defecto, éste será reemplazado por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá
3. un profesional con conocimiento y experiencia en Derecho Marítimo
4. un empresario con experiencia en el Sector Marítimo
5. un profesional destacado en formación de recursos humanos para el Sector Marítimo
6. un profesional destacado en Ciencias Náuticas
7. un profesional destacado en administración de recursos marinos.

Los Directores y suplentes señalados en los numerales 3 a 7, serán nombrados por el Órgano Ejecutivo.

Los Directores y sus suplentes permanecerán en sus cargos por un período de cinco (5) años, que coincidirá con el período presidencial, y podrán ser nuevamente nombrados por un período adicional.

Los Directores sólo podrán ser removidos de sus cargos por las causas previstas en este Decreto Ley.

**Párrafo transitorio.** Los primeros Directores de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

**Artículo 15.** Para ser Director de la Autoridad se requiere:

1. Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad.
2. Ser mayor de 25 años de edad.

3. No haber sido condenado por el Órgano Judicial por delito doloso o contra la administración pública.
4. No tener, al momento de su designación, parentesco entre sí dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad con los otros miembros de la Junta Directiva.

**Artículo 16.** Los Directores de la Autoridad, por su condición, no recibirán salario ni gastos de representación, pero podrán recibir dietas por asistencia a las reuniones de la Junta Directiva.

**Artículo 17.** La Junta Directiva se reunirá en sesión ordinaria por lo menos una vez al mes, y en sesiones extraordinarias por convocatoria del Administrador o de dos de sus miembros.

La Junta Directiva sesionará con una mayoría de sus miembros, y sus decisiones se tomarán por mayoría de votos, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento Interno.

**Artículo 18.** Son funciones y atribuciones de la Junta Directiva:

1. Proponer al Órgano Ejecutivo la política de desarrollo del Sector Marítimo, así como la Estrategia Marítima Nacional.
2. Proponer al Órgano Ejecutivo el establecimiento de un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.
3. Adoptar las políticas administrativas, científicas, y tecnológicas que promuevan y aseguren la competitividad y la rentabilidad del Sector Marítimo, y el desarrollo de sus recursos humanos.
4. Coordinar los servicios de la Autoridad con los de otras instituciones públicas que se vinculen directa o indirectamente con el Sector Marítimo.
5. Proponer y coordinar con los organismos competentes las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.
6. Reglamentar y aprobar el plan anual y el proyecto de presupuesto anual de la Autoridad que sean elaborados por el Administrador.

7. Establecer la organización de la Autoridad y, en general, adoptar todas la medidas que estime convenientes para la organización y funcionamiento del Sector Marítimo.
8. Dictar el Reglamento Interno de la Autoridad y su propio reglamento interno.
9. Estructurar, reglamentar, determinar, fijar, alterar e imponer tasas y derechos por los servicios que preste la Autoridad.
10. Proponer al Órgano Ejecutivo la delimitación de las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la Autoridad ejercer su jurisdicción.
11. Autorizar los actos y contratos por sumas mayores a un millón de balboas (B/.1,000,000.00).
12. Solicitar al Órgano Ejecutivo, si fuera indispensable, la obtención de servidumbres sobre terrenos particulares, o la expropiación de los mismos, para la realización de los objetivos de la Autoridad.
13. Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la administración marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por el Administrador.
14. Supervisar la gestión del Administrador, ejercer control previo sobre sus actos y exigirle rendición de cuentas sobre los mismos.
15. Ratificar el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad que le proponga el Administrador.
16. Atender las recomendaciones que emanen del Instituto Panameño de Investigación Marítima.
17. Las demás funciones contempladas en las leyes o reglamentos.

**Artículo 19.** Los Directores de la Autoridad serán suspendidos y, en su caso, removidos de sus cargos, por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La medida de suspensión o remoción será aplicada sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

Asimismo, los Directores podrán ser suspendidos o removidos por comprobada incapacidad física, mental o administrativa, mediante disposición del Órgano Ejecutivo.

### **Sección Tercera Del Consejo Asesor**

**Artículo 20.** El Consejo Asesor estará integrado por los siguientes funcionarios:

1. el Sub-Administrador de la Autoridad
2. el Secretario General de Ciencia, Tecnología e Innovación (SENACYT) del Ministerio de la Presidencia
3. el Director de Organismos Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores
4. el Director de Asuntos Internacionales del Ministerio de Trabajo y Bienestar Social
5. el Director General del Instituto Panameño de Comercio Exterior
6. el Presidente de la Cámara Marítima de Panamá
7. el Secretario General de una de las organizaciones sociales de trabajadores del mar panameños que a bien tenga sugerir el Ministro de Trabajo y Desarrollo Laboral

**Artículo 21.** El Sub-Administrador de la Autoridad fungirá como Secretario del Consejo Asesor, y podrá delegar sus atribuciones en cualesquiera de los directores de las Direcciones Generales.

**Artículo 22.** El Consejo Asesor se reunirá en sesiones ordinarias una vez por mes, o cuando la Junta Directiva estime necesario o conveniente su pronunciamiento.

**Artículo 23.** El Consejo Asesor tendrá las siguientes funciones:

1. Asesorar al Administrador de la Autoridad con respecto a los asuntos relacionados al Sector Marítimo, al cumplimiento de las funciones de la

Autoridad, y al ordenamiento de las prácticas de las Competencias Marítimas que sean sometidos a su consideración.

2. Servir de enlace, por intermedio de los representantes respectivos, entre la Autoridad y los organismos representados en el Consejo Asesor.
3. Elevar mociones al Administrador para proponer acciones tendientes al mejoramiento, desarrollo y eficacia del Sector Marítimo.
4. Dictar su propio reglamento.

#### **Sección Cuarta Del Administrador y Sub-Administrador**

**Artículo 24.** El Órgano Ejecutivo designará al Administrador y al Sub-Administrador de la Autoridad. El Administrador tendrá la representación legal de la entidad, la cual quedará delegada en el Sub-Administrador en el caso de ausencia temporal o permanente del Administrador.

El Administrador también tendrá a su cargo la administración plena de la Autoridad y podrá realizar, sujeto a la autorización de la Junta Directiva en los casos en que este Decreto Ley así lo requiera, toda clase de operaciones, actos, convenios o contratos en las materias que conforme a este decreto ley se requieran.

**Artículo 25.** Para ser Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad se requiere:

1. Ser de nacionalidad panameña, con reconocida probidad.
2. Ser mayor de 25 años de edad.
3. No haber sido condenado por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.
4. Poseer título universitario en administración marítima, administración pública, administración de negocios, relaciones internacionales, derecho, ciencias económicas, ciencias políticas u otro grado universitario similar o equivalente a los títulos mencionados; ó

Haberse desempeñado durante un periodo de por lo menos cinco (5) años en actividades relacionadas con la dirección, manejo y administración del transporte marítimo o de recursos marinos, o con la

administración o inspección de asuntos referentes a la seguridad de la navegación, o con la operación naviera en general.

**Artículo 26.** El Administrador y el Sub-Administrador serán nombrados por un período de cinco años, que coincidirá con el período presidencial, y podrán ser nombrados nuevamente por un período adicional.

**Párrafo transitorio.** El primer Administrador y Sub-Administrador de la Autoridad permanecerán en sus cargos hasta el 31 de agosto de 2004.

**Artículo 27.** Son funciones del Administrador:

1. Preparar y presentar a la Junta Directiva la propuesta para establecer un método de valoración de los recursos del Sector Marítimo en el Sistema de Cuentas Nacionales, a fin de contar con herramientas para facilitar el proceso de planificación y la asignación de tales recursos.
2. Preparar, para la aprobación de la Junta Directiva, las políticas, planes y programas del Sector Marítimo. Una vez aprobadas éstas políticas y programas, los mismos serán ejecutados por las correspondientes Direcciones Generales de la Autoridad.
3. Preparar y presentar para la aprobación de la Junta Directiva el anteproyecto del presupuesto de la Autoridad.
4. Presentar a la Junta Directiva un informe anual y los informes que ésta le solicite.
5. Nombrar e instalar los órganos de asesoría, consulta, ejecución y coordinación de la Autoridad que estime conveniente, previa autorización de la Junta Directiva y de acuerdo al Reglamento Interno de la Autoridad.
6. Proponer a la Junta Directiva el nombramiento de los funcionarios directivos y técnicos con nivel ejecutivo de la Autoridad.
7. Nombrar, trasladar, ascender, suspender, separar y remover al personal subalterno, de conformidad con lo que al efecto establezcan la ley y el Reglamento Interno de la Autoridad.
8. Asegurar que las recomendaciones emanadas de las direcciones generales sean producto de un proceso de coordinación entre las mismas.

9. Celebrar los contratos, convenios, actos u operaciones que deba efectuar la Autoridad y cuyo monto no exceda un millón de balboas (B/.1,000.000.00), con sujeción a lo establecido en la ley y sin perjuicio de que la Junta Directiva ejerza un control previo y posterior, y conforme a lo establecido en las disposiciones que regulan y reglamentan la contratación pública y los reglamentos de la Autoridad.
10. Vender, enajenar, permutar o traspasar bienes muebles e inmuebles de la Autoridad, cuyo valor no exceda los cincuenta mil balboas (B/.50,000.00).
11. Reconocer, recaudar y fiscalizar los impuestos, tasas y otros conceptos que deban pagar todos los contribuyentes y usuarios de la Autoridad.
12. Resolver en última instancia las reclamaciones y recursos de los usuarios de la Administración Marítima nacional, dando fin a la vía administrativa en lo concerniente a los actos proferidos por los Directores Generales de la Autoridad.
13. Ejercer todas las demás funciones y atribuciones que señalen la ley, los reglamentos de la Autoridad y las que autoricen el Órgano Ejecutivo o la Junta Directiva.
14. Representar a la Autoridad en la Comisión Tripartita creada mediante el Decreto de Gabinete No. 76 de 11 de julio de 1990, por lo que el referido Decreto de Gabinete queda modificado en ese sentido.

**Artículo 28.** Le corresponderá al Sub-Administrador ocupar la vacante que se produzca en la posición de Administrador por renuncia o muerte de éste, o por cualquier otro motivo, hasta que se designe o tome posesión el correspondiente reemplazo.

El Sub-Administrador ejercerá aquellas funciones que le asigne la Junta Directiva y el Administrador, así como aquéllas que se establezcan en el Reglamento Interno de la Autoridad.

**Artículo 29.** El Administrador y Sub-Administrador sólo podrán ser suspendidos o removidos de sus cargos por el Órgano Ejecutivo, en virtud de decisión adoptada con el voto de la mayoría de los miembros de la Junta Directiva, por manifiesta incapacidad física, mental o administrativa, o por haber sido sentenciados por la comisión de delito doloso o contra la administración pública.

La suspensión o remoción del Administrador o Sub-Administrador se aplicará sin perjuicio de cualquier sanción penal que corresponda.

CAPÍTULO IV  
Dirección General de Marina Mercante

Artículo 30. Son funciones de la Dirección General de Marina Mercante:

1. Ejecutar de manera privativa todos los actos administrativos relativos al registro y matriculación de buques en la Marina Mercante Nacional.
2. Autorizar y asignar a otros funcionarios de la administración pública panameña designados por la Autoridad al efecto, la ejecución de actos relativos al registro provisional de buques e inscripción preliminar de títulos de propiedad y demás derechos reales a otorgarse sobre los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.
3. Fijar el concepto correspondiente para el pago de impuestos, tasas y otros cobros que deban pagar los buques matriculados en la Marina Mercante Nacional.
4. Ingresar todos los recaudos y remesas relativos a la Marina Mercante Nacional efectuados por los funcionarios adscritos a la Autoridad en el exterior, así como imponer sanciones a dichos funcionarios cuando incumplan sus obligaciones legales y disciplinarias.
5. Hacer cumplir, sobre los buques de registro panameño, las normas legales nacionales y aquéllas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes a la seguridad de la navegación, la seguridad marítima, y la prevención y el control de la contaminación del mar.
6. Llevar a cabo, por sí misma o por medio de terceros, sean éstas entidades oficiales o particulares, nacionales o extranjeras, las investigaciones sobre accidentes marítimos y derrames o contaminación del mar en las que se viere involucrado un buque de registro panameño, o un buque de cualquier nacionalidad en los espacios marítimos y aguas interiores panameños.
7. Hacer cumplir las normas legales nacionales y aquéllas que forman parte de los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, referentes al Control Portuario Estatal.
8. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de la Marina Mercante Nacional.



9. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## **CAPÍTULO V**

### **Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares**

**Artículo 31.** Son funciones de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares:

1. Proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario nacional y, en consecuencia, ejecutar las acciones adecuadas a estos fines.
2. Ejecutar un plan general para el desarrollo del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas emanadas de la oficina del Administrador .
3. Construir, mejorar, ampliar y conservar los puertos e instalaciones portuarias comerciales de uso público, de acuerdo a las políticas dictadas por la oficina del Administrador. La ejecución de las obras podrá realizarla por sí, o por intermedio de otros organismos especiales del Estado, o por particulares.
4. Explotar y operar los servicios portuarios señalados en el ordinal anterior, así como controlar y fiscalizar aquellos puertos e instalaciones que no opere directamente.
5. Operar los puertos e instalaciones portuarias nacionales que no sean dados en concesión a empresas privadas y que no sean puertos e instalaciones portuarias de la Fuerza Pública o de la Autoridad del Canal de Panamá.
6. Tramitar y fiscalizar las concesiones para la explotación de los puertos nacionales existentes y los que en el futuro se construyan.
7. Promover las facilidades de navegación, maniobra y atraque a los buques que recalen en los puertos nacionales y, en general, la provisión de los servicios que éstos requieran para el eficiente manejo de la carga y de los suministros usuales, y reglamentar estas actividades dentro de los recintos portuarios.
8. Embarcar, desembarcar, trasladar, almacenar, custodiar y entregar a los consignatarios o a sus representantes, por sí o por intermedio de

- concesionarios, las mercancías, productos u otros bienes que se embarquen o desembarquen.
9. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos por los servicios portuarios.
  10. Fomentar la adecuación de las empresas marítimas auxiliares a las demandas del tráfico del Canal de Panamá y del sistema portuario.
  11. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración portuaria y de las industrias marítimas auxiliares.
  12. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## **CAPÍTULO VI**

### **Dirección General de Recursos Marinos y Costeros**

**Artículo 32.** Son funciones de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros:

1. Administrar los recursos marinos y costeros del Estado Panameño.
2. Promover y coordinar con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, los planes que garanticen un uso adecuado de los recursos marinos, costeros y lacustres, de manera que se permita su conservación, recuperación y explotación en forma sostenible.
3. Ejecutar, dirigir, fiscalizar y evaluar los programas de manejo costero integral, de acuerdo a las políticas emanadas de la oficina del Administrador.
4. Velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que tienen por objeto regular la utilización de recursos marinos y costeros y el desarrollo de las actividades que en función de ella se realicen.
5. Proponer la adopción de normas pertinentes a la pesca para buques pesqueros de bandera extranjera en aguas bajo la jurisdicción de la República de Panamá.

6. Tramitar las solicitudes y mantener el registro de las licencias necesarias para la utilización de los recursos marinos y costeros del país, así como establecer las limitaciones y supervisar el desempeño adecuado de tales actividades.
7. Promover la participación coordinada de los sectores productivos como aliados estratégicos en la ordenación y desarrollo de la zona costera.
8. Establecer los mecanismos para el mejoramiento científico y tecnológico del personal involucrado en las actividades de administración de los recursos marinos y costeros.
9. Fomentar la investigación científica como elemento fundamental para el buen manejo de los recursos marinos y costeros.
10. Coordinar y acordar con las direcciones generales de la Autoridad y con el Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables, o su equivalente, y proponerle al Administrador, las medidas necesarias para la protección y conservación del medio ambiente marino.
11. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a la explotación y uso de los recursos marinos y costeros.
12. Imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las normas legales y reglamentarias referentes a la administración de los recursos marinos y costeros.
13. Velar por el cumplimiento de las disposiciones vigentes en materia ambiental y relativas al manejo, conservación, recuperación y explotación del medio ambiente marino.
14. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## **CAPÍTULO VII**

### **Dirección General de la Gente de Mar**

**Artículo 33.** Son funciones de la Dirección General de la Gente de Mar:

1. Hacer cumplir las normas legales vigentes sobre educación, formación, titulación, y guardia de la gente de mar, de conformidad con lo establecido en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá.

2. Velar por el estricto cumplimiento de las normas mínimas de dotación para buques de registro panameño, en función de la seguridad de la navegación.
3. Administrar la Escuela Náutica de Panamá.
4. Autorizar, fiscalizar y supervisar el cumplimiento de los programas de educación y formación de cualesquiera otras instituciones en las cuales se impartan conocimientos sobre educación náutica o marítima en general.
5. Realizar las inspecciones sobre las condiciones de trabajo, vida y alojamiento de los tripulantes en los buques de bandera panameña, para asegurar la estricta aplicación de las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por la República de Panamá referentes al trabajo en el mar y en las vías navegables.
6. Rendir un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones contempladas en el numeral 5 del presente artículo, y recomendar la imposición de las sanciones que correspondan.
7. Fijar el concepto correspondiente para el pago de las tasas y derechos relativos a los servicios que preste.
8. Dar cumplimiento a las demás funciones que le señalen el Administrador y la Junta Directiva de la Autoridad.

## **CAPÍTULO VIII**

### **Instituto Panameño de Investigación Marítima**

**Artículo 34.** Créase el Instituto Panameño de Investigación Marítima como ente dirigente de investigación aplicada para el Sector Marítimo, al cual se integrarán los usuarios de todos los servicios brindados por la Autoridad.

**Artículo 35.** Son funciones del Instituto:

1. Realizar, fomentar y dirigir investigaciones aplicadas, con el propósito de impulsar el desarrollo ordenado y sustentable del Sector Marítimo.
2. Elaborar y presentar recomendaciones a la Junta Directiva de la Autoridad.

**Párrafo transitorio.** La Junta Directiva de la Autoridad nombrará a cinco (5) funcionarios para que integren la primera Secretaría Ejecutiva del Instituto, cuya función será promover la membresía del sector privado y proponer el reglamento interno de dicha institución. Una vez conformado, el Instituto establecerá su organización y funcionamiento.

## **CAPÍTULO IX**

### **Disposiciones Transitorias**

**Artículo 36.** A partir de la promulgación del presente Decreto Ley, cesarán en sus funciones y pasarán a integrar la Autoridad las siguientes entidades y departamentos de la administración:

1. la Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro
2. la Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias
3. la Autoridad Portuaria Nacional
4. cualquiera otra dependencia que sea integrada a la Autoridad por el Órgano Ejecutivo.

**Artículo 37.** Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a las dependencias mencionadas en el Artículo 36. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dichas dependencias, al momento de entrar en vigencia este Decreto Ley.

El Órgano Ejecutivo adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las transferencias a las que se refiere este artículo, respetando en todo caso los derechos adquiridos y las concesiones vigentes.

**Artículo 38.** Se transfieren a la Autoridad todos los bienes, los derechos, el presupuesto y el personal pertenecientes a la Escuela Náutica de Panamá. Asimismo, la Autoridad asumirá las obligaciones de dicha dependencia, al momento de entrar en vigencia este decreto ley.

**Artículo 39.** El Órgano Ejecutivo podrá delegar en la Autoridad algunas de las atribuciones que cumple el Registro Público en materia de constitución,

modificación, cancelación o extinción de títulos de propiedad o hipotecas sobre naves; y de registro de medidas cautelares o conservatorias sobre las mismas.

Igualmente, el Órgano Ejecutivo podrá asignar a la Autoridad algunas de las funciones que actualmente cumple el Servicio Marítimo Nacional, a fin de lograr el fiel y cabal cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que regulan los espacios marítimos de la República de Panamá.

**Artículo 40.** La Comisión Marítima Nacional estará encargada de llevar a cabo la transición de las entidades y dependencias que pasarán a integrar la Autoridad Marítima Nacional creada por el presente Decreto Ley, de conformidad con un decreto ejecutivo que será expedido a tal efecto.

## **CAPÍTULO XI**

### **Disposiciones Finales**

**Artículo 41.** A partir de la entrada en funcionamiento de la Autoridad, quedarán expresamente derogadas aquellas disposiciones legales que conforman las leyes y decretos que se indican a continuación, solamente en lo que concierne al establecimiento de la existencia de los entes, direcciones y departamentos que, en virtud del Artículo 36 del presente decreto ley, pasan a integrar la Autoridad: Ley No.2 de 17 de enero de 1980, Decreto-Ley No. 17 de 26 de octubre de 1989, Decreto de Gabinete No. 33 de 9 de febrero de 1990, Ley No. 36 de 6 de julio de 1995, Ley No. 42 de 2 de mayo de 1974, Ley No. 2 de 11 de febrero de 1982, Decreto de Gabinete No. 225 de 16 de julio de 1969, Decreto No. 16 de 11 de mayo de 1979, Decreto No. 755 de 5 de octubre de 1971.

El presente Decreto Ley deroga todas aquellas disposiciones legales y reglamentarias que le sean contrarias.

**Artículo 42.** Este decreto ley tendrá efectos inmediatos y entrará a regir a partir de su promulgación.

**ORGANO EJECUTIVO NACIONAL  
DECRETO LEY N°8  
(De 26 de febrero de 1998)**

**“POR LA CUAL SE REGLAMENTA EL TRABAJO EN EL MAR Y LAS VIAS NAVEGABLES Y  
SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA**

**En uso de sus facultades constitucionales y especialmente de la que le confiere el Ordinal 8 del Artículo 1 de la Ley N°1 de 2 de enero de 1998, oído el concepto favorable del Consejo de Gabinete.**

**DECRETA:**

**CAPITULO PRIMERO**

**Disposiciones Generales**

**ARTICULO 1.** El presente Decreto Ley se considera de orden público y regula en su totalidad las relaciones entre el capital y el trabajo que se dan a bordo de naves de registro panameño. Las relaciones entre empleadores y trabajadores en naves que se dediquen, ya sea al servicio internacional, al servicio interior, a la explotación de recursos vivos y no vivos y otras actividades en las vías navegables, se rigen por las disposiciones generales del presente Decreto Ley, y en particular, por disposiciones de cada sección reglamentaria de la actividad correspondiente.

El presente Decreto Ley no se aplicará a los siguientes casos:

- a) Cuando el servicio prestado a bordo no tiene relación directa con la operación, funcionamiento y explotación de la nave, tal cual es el caso del servicio de estiba y otros, que únicamente se prestan por razón de la permanencia temporal de la nave en puerto o en tránsito por canales, ríos o vías navegables.
- b) Cuando la prestación del servicio no exige del trabajador su permanencia a bordo por razón de la naturaleza del servicio para la cual está destinada la nave, de manera tal que dicho trabajador no queda separado, regular y ordinariamente, de su domicilio en tierra firme por lapsos prolongados y por no tener por centro de trabajo un establecimiento distinto y separado a su hogar o lugar de residencia habitual.
- c) En las relaciones laborales sujetas al régimen laboral especial de la autoridad del Canal de Panamá, conforme el artículo No.316 de la Constitución Política.

- d) Cuando el servicio prestado es realizado por alumnos que efectúan prácticas a bordo, requeridas para su formación profesional, de modo que éstas sigan un orden metódico y se realicen bajo la supervisión de la Escuela Náutica de Panamá o de cualquier institución facultada para tales efectos por la Autoridad Marítima de Panamá, y de conformidad con los requisitos y condiciones exigidos por los convenios internacionales pertinentes ratificados por la República de Panamá.

**ARTICULO 2.** Los hechos o supuestos no previstos en este Decreto Ley, en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá, o en las disposiciones legales complementarias, se resolverán de acuerdo con las normas, usos y costumbres generalmente aceptados en el comercio y transporte marítimo.

**ARTICULO 3.** A los efectos del presente Decreto Ley, los términos que aparecen a continuación tendrán el siguiente significado:

- a) Armador o Naviero: Es toda persona natural o jurídica que recibe del trabajador o tripulante la prestación de servicios o la ejecución de la obra.
- b) Tripulante: Es toda persona al servicio del armador o naviero que labore a bordo de una nave y que compartan los riesgos de la aventura de mar y que sus funciones estén dirigidas a la navegación, operación, servicios y explotación económica del buque.

No tiene la condición de tripulantes de una determinada nave, aquellas personas que sean trabajadores de empresas con organización económica propia, que se dediquen habitualmente a prestar servicios auxiliares o accesorios a armadores o navieros, distintos a la explotación de la nave.

- c) Nave: Es toda embarcación, destinada al transporte de carga y pasajeros. Lo son los pontones, dragas, diques flotantes o cualquiera otro casco de madera, cemento, hierro, acero o mixto u otra materia que se destine o pueda destinarse al servicio del comercio marítimo.
- d) Nave de Servicio Interior: Es la que efectúa navegación costera entre puertos panameños;
- e) Nave de Servicio Internacional: Es aquella considerada como tal en atención a su patente de navegación, expedida de acuerdo a lo establecido en la Ley 8, de 12 de enero de 1925 y la Ley 2, de 17 de enero de 1980.
- f) Nave de Pesca: Es toda embarcación utilizada para pescar, procesar, almacenar o transportar los recursos pesqueros.

Sin embargo, el buque mercante que transporta dichos recursos como mercancía que forma parte de la carga no se encuentra comprendido bajo el concepto de embarcación pesquera.



- g) Nave de Servicio Internacional en navegación de cabotaje: Es la que efectúa travesías que traspasen las fronteras de Panamá, y puertos cercanos de países vecinos, dentro de los límites geográficos que estén claramente definidos por la legislación panameña.
- h) Dotación de una Nave: la compone el personal enrolado para el servicio, a quienes se le reconoce la condición de tripulantes.
- i) Capitán: es la persona que ejerce el mando de la nave, designado por el armador y en posesión del título correspondiente, de conformidad con las disposiciones aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá, y a quien como representante del Armador le corresponden los derechos y obligaciones en el orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario y legal contenidos en las legislaciones aplicables vigentes.
- j) Oficiales: son las personas que ejercen un cargo, para lo cual precisan poseer título facultativo de idoneidad profesional de categoría superior en la Marina Mercante y acorde con las reglamentaciones aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá, en desarrollo de las disposiciones legales pertinentes.
- k) Maestranza: es el personal suboficial subordinado a la oficialidad del buque con rango superior a los subaltemos y que ejercen funciones o realizan trabajos de acusada competencia y especialización en los departamentos respectivos de cubiertas, máquinas o cámara.
- l) Subaltemos: es todo aquel personal, diferente del capitán u oficiales, que desempeñan a bordo cometidos que requieren conocimientos y habilidad práctica particular, sin llegar a las exigencias para el personal de maestranza.

**ARTICULO 4.** Todo armador o naviero de nave panameña dedicada al servicio internacional procurará, en igualdad de condiciones y capacidad, dar preferencia a la tripulación de nacionalidad panameña y a los extranjeros casados con panameña o con hijos panameños residentes en Panamá.

Las asociaciones de armadores o navieros con bandera panameña otorgarán becas y facilidades de cursos de entrenamiento, capacitación o adiestramiento a tripulante o aspirante tripulante panameño o extranjeros casados con nacionales o con hijos panameños.

Las autoridades competentes tanto en Panamá como en el extranjero, velarán por el fiel cumplimiento de lo preceptuado en este artículo.

**ARTICULO 5.** Por medio del presente Decreto Ley se garantiza el principio de igualdad de salario. A igual trabajo, al servicio del mismo armador, desempeñado en igualdad de condiciones de eficiencia e idoneidad, tiempo de servicio iguales en la misma nave, corresponde igual salario.

Se permitirán los bonos e incentivos por servicios o actos especiales, por años de servicios o productividad de carácter individual.

## CAPITULO SEGUNDO

### TRIPULACION DE LAS NAVES

**ARTICULO 6.** La Autoridad Marítima de Panamá es la entidad competente para ejercer las funciones de velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas de formación, titulación y guardia de la gente de mar consagradas en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá; reglamentar las normas relativas a la adopción e idoneidad de la gente de mar; expedir los Certificados de Competencia, Carnet de Marino e Identificación necesaria para el trabajo a bordo de las naves del Registro Panameño; y sancionar las violaciones o incumplimiento de dichas normas.

Así mismo, corresponde a dicha Autoridad Marítima velar por el estricto cumplimiento y eficaz aplicación de las normas contenidas en el presente Decreto Ley, y en los convenios internacionales en materia laboral marítima en las naves registradas en la Marina Mercante Nacional, donde quiera que se encuentren, y recomendar las sanciones a las violaciones o incumplimiento de dichas normas.

**ARTICULO 7.** Todo tripulante que trabaje a bordo de una nave panameña deberá poseer un certificado de competencia expedido por la Autoridad Marítima de Panamá, conforme las leyes nacionales y convenios internacionales ratificados por Panamá, que autorice al titular del mismo a ejecutar las funciones del cargo descrito en el mencionado certificado.

**ARTICULO 8.** Todo buque al cual se le aplique el presente Decreto Ley, deberá disponer a bordo de una dotación eficiente y suficiente, a fin de:

- a) Garantizar la seguridad de la vida humana en el mar;
- b) Evitar la fatiga excesiva de la tripulación, limitando en lo posible las jornadas, de manera que el número máximo de horas de trabajo no exceda los límites establecidos en los convenios internacionales ratificados por Panamá.

**ARTICULO 9.** El personal vinculado con el presente Decreto Ley, queda clasificado en los siguientes grupos: Capitán, Oficiales, Maestranzas y Subaltemos, en los respectivos departamentos de cubierta, máquinas, radiocomunicaciones y cámara.

**ARTICULO 10.** Corresponde a la Autoridad Marítima de Panamá, la determinación de las subclasificaciones del personal que forma parte de la oficialidad, maestranza y subaltemos, en función de los requisitos específicos de experiencia, capacitación al tipo de nave, tipo de navegación y propulsión, conforme a las leyes nacionales y a los convenios internacionales ratificados por Panamá.

**ARTICULO 11.** Nadie podrá ser empleado a bordo de una nave panameña, si no posee un Certificado Médico reconocido por la Autoridad Marítima de Panamá, expedido conforme las leyes nacionales y los convenios internacionales ratificados por Panamá, que demuestre que se encuentra en las condiciones de óptima salud para el trabajo marítimo que se vaya a realizar.

**ARTICULO 12.** La Autoridad Marítima de Panamá regulará el tratamiento a los Oficiales de Marina que se hayan alejado de sus actividades profesionales a bordo.

### **CAPITULO TERCERO**

#### **COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR**

**ARTICULO 13.** A partir de la vigencia del presente Decreto Ley, los particulares que desde el territorio nacional se dediquen o deseen realizar gestiones de intermediación para la colocación de tripulantes, serán autorizados y sometidos a la fiscalización, supervisión y reglamentación del Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, conforme a las disposiciones del presente capítulo.

**ARTICULO 14.** Se entiende por colocación de la gente de mar o alistamiento de tripulantes, a los efectos del presente Decreto Ley, cualesquiera actos o gestiones que se realicen directa o indirectamente en la República de Panamá, con la finalidad de procurar la contratación o enganche de tripulantes en nave marítima.

**ARTICULO 15.** Las agencias de colocación que se establezcan de acuerdo con el presente Decreto Ley deberán contratar preferentemente tripulantes de nacionalidad panameña, o extranjeros casados con nacionales, o con hijos panameños con residencia legal y domicilio habitual en el territorio nacional.

El porcentaje de marinos extranjeros que estas agencias enganchen o puedan enganchar, se establecerá en los reglamentos que a tal efecto apruebe el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, en coordinación con la Autoridad Marítima de Panamá, a fin de que en ningún caso la proporción sea desfavorable al nacional.

**ARTICULO 16.** Sólo las personas naturales o jurídicas que estén debidamente autorizadas por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, en coordinación con la Autoridad Marítima de Panamá para la realización de gestiones de intermediación para la colocación de la gente de mar podrán, según el caso, emplear las palabras "agencia de colocación de la Gente de Mar" o "agencia de alistamiento" o cualesquiera expresión similar, en cualquier idioma, en su nombre, pacto social, razón social, descripción de actividades.

Quedan excluidas de la aplicación del presente artículo las organizaciones sociales de trabajadores de mar, debidamente constituidas y registradas en el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

**ARTICULO 17.** La licencia definitiva que otorgue el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral para el ejercicio de actividades de intermediación en la colocación de tripulantes, será por tiempo indefinido, a menos que el plan o planes del solicitante estén limitados a una duración fija.

**ARTICULO 18.** Las agencias de colocación de tripulantes deberán notificar inmediatamente al Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral cualquier cambio que efectúe en la persona de su Representante Legal o Apoderado General en la República de Panamá, su pacto

social, sus directores y dignatarios, y sus accionistas, sus domicilios, números telefónicos, de telefax y de apartado postal de la empresa.

Las agencias de colocación extranjeras que operan o que desean operar en Panamá, deberán designar, por lo menos un apoderado general de nacionalidad panameña, residente en territorio nacional, con mandato inscrito en Registro Mercantil y con poderes suficientes para representar a la empresa en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos que puedan surgir, así como la descripción del domicilio, teléfono, telefax y apartado postal del apoderado general en Panamá.

**ARTICULO 19.** Las agencias de colocación o enganche, deberán presentar para operar o seguir operando en el país, una garantía a favor del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, por una suma no menor de cincuenta mil balboas (B/.50,000.00) ni mayor de cien mil balboas (B/.100,000.00), según determine el Ministerio en cada caso particular.

El depósito o garantía exigido a las agencias de colocación puede ser hecho en dinero en efectivo depositado en el Banco Nacional de Panamá, o mediante fianza otorgada por una compañía de seguro o Institución Bancaria debidamente autorizada de conformidad con las leyes de la República de Panamá.

**ARTICULO 20.** El depósito o consignación de las garantías de que trata el artículo anterior no podrá ser retirado mientras la agencia depositante no compruebe ante el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, que ha suspendido sus operaciones, disuelta la sociedad y comprobado que ha liquidado sus obligaciones de carácter marítimo en el territorio nacional.

**ARTICULO 21.** Los depósitos de garantía serán inembargables y estarán a disposición para casos de repatriación, hospedaje y alimentación del tripulante que correspondan a la agencia de colocación en la República de Panamá, o para garantizar el pago de multas en que incurriere la agencia depositante, de acuerdo con las disposiciones del presente Decreto Ley.

**ARTICULO 22.** Cuando el depósito o garantía fuese reducido o agotado, la agencia depositante deberá reponerlos o complementarlos, según el caso, dentro del plazo que señale a tal efecto el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

**ARTICULO 23.** Las agencias de colocación de tripulantes deberán conservar en sus archivos, copia autenticada de los contratos de enrolamiento, así como cualesquiera otros documentos referentes a las condiciones en que se efectuó al alistamiento correspondiente que le sea requerido por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

**ARTICULO 24.** Las agencias dedicadas a la colocación de tripulantes deberán solicitar ante el Ministerio de Comercio e Industrias la respectiva Licencia Comercial Tipo "A", previa autorización del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

**ARTICULO 25.** Las gestiones de intermediación para la colocación o alistamiento de la gente de mar, no deberá dar lugar al pago de remuneración alguna por parte del tripulante. Para tales efectos deberá acompañarse declaración jurada del representante legal y el secretario de la persona jurídica o de la persona natural directamente, mediante la cual la empresa se compromete a no aplicar cargos o cobrar al tripulante o persona objeto del enganche,

emolumentos, comisiones, costos administrativos, de papeleos ni de investigación o verificación de documentos, ni por ningún otro concepto.

**ARTICULO 26.** Conforme al ordenamiento jurídico nacional y a los convenios internacionales ratificados por Panamá, queda terminantemente prohibido a las agencias de colocación, así como a la gente de mar o armadores, discriminar en la contratación o reclutamiento de tripulantes por razón de que éstos tengan o no afiliación sindical. Tampoco habrá discriminación por razón de credo, raza o filiación política.

**ARTICULO 27.** Las organizaciones de trabajadores y de empleadores del mar deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de injerencia de unas respecto de las otras, en relación a su constitución, funcionamiento o administración; ya sea que se realice directamente o por medio de sus agentes o miembros.

**ARTICULO 28.** Las agencias de colocación podrán efectuar las gestiones de enganche de tripulantes según las modalidades vigentes, de conformidad con los usos y costumbres del comercio marítimo internacional.

Tales agencias podrán exigir a los armadores el pago de honorarios por la prestación del servicio y tendrán facultad para firmar directamente con el tripulante los contratos de trabajo respectivos, siempre y cuando estén debidamente autorizados por un armador o naviero para este acto.

**ARTICULO 29.** El Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral cancelará la autorización o permiso de operación otorgada para el ejercicio de actividades referentes a la intermediación para la colocación de la gente de mar, cuando se incurran en algunas de las causales establecidas en la correspondiente reglamentación.

**ARTICULO 30.** Las agencias a las que se les cancele, por causa de inmoralidad, fraude, falsedad o quiebra, la autorización o permiso de operación y la licencia comercial para ejercer las actividades propias de las agencias de colocación no podrán obtener una nueva licencia.

En casos de quiebra fraudulenta se aplicará lo dispuesto en el artículo 1633 del Código de Comercio.

## **CAPITULO CUARTO**

### **CONTRATO DE ENROLAMIENTO**

**ARTICULO 31.** Todo buque panameño deberá llevar a bordo el documento que se denomina "Rol de Tripulación", que contendrá los siguientes datos:

1. Nombre del buque e indicativo de llamada.
2. Nombre del armador o naviero y su domicilio.
3. Lugar y fecha de apertura del citado Rol de Tripulación.

4. El nombre del capitán, oficiales suboficiales y tripulantes, con indicación de su edad, nacionalidad, domicilio, nombre y dirección del pariente más cercano.
5. Cargo a bordo.
6. Número del documento de identidad, carnet de marino o certificado de competencia de cada tripulante.
7. Salario básico o ingreso adicional, si lo hubiese.
8. Lugar y fecha de contratación.
9. Lugar y fecha de enrolamiento.
10. Tiempo y duración del contrato.
11. Firma del capitán al momento del embarque o enrolamiento.
12. Lugar y fecha del desenrolamiento.
13. Firma del oficial de marina o tripulante respectivo.
14. Suma pagada al momento del desembarco.
15. Firma del capitán al momento del desembarco o desenrolamiento.

**ARTICULO 32.** El Contrato de Trabajo o de Enrolamiento del tripulante podrá celebrarse por tiempo indefinido, tiempo definido o por viaje.

**ARTICULO 33.** El Contrato de Enrolamiento, que podrá ser individual o colectivo, deberá transcribirse o anexarse al Rol de Tripulación, a fin de que todo tripulante aparezca debidamente registrado como miembro de la tripulación. A solicitud de la autoridad competente, el armador suministrará copia del mismo.

**ARTICULO 34.** El Contrato de Enrolamiento será firmado por el armador o su representante y el tripulante. Deberán darse facilidades al tripulante y a sus consejeros para que examinen el Contrato de Enrolamiento antes de ser firmado.

**ARTICULO 35.** El Contrato de Enrolamiento deberá contener los siguientes datos:

- a) El nombre y apellido del tripulante, la fecha y el lugar de nacimiento, su nacionalidad, y el número de su documento de identificación, carnet de marino o certificado de competencia y pasaporte.
- b) El nombre y domicilio legal del armador o naviero;
- c) El lugar y fecha de celebración del contrato;

- d) La designación de la nave a bordo de la cual se compromete a trabajar el tripulante.
- e) El viaje o viajes que va a emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el contrato;
- f) La posición que va a desempeñar el tripulante a bordo;
- g) Si es posible, el lugar y la fecha en que el tripulante está obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h) Alojamiento y alimentación a bordo.
- i) El importe de los salarios, la moneda en que se pagará, el modo y el lugar de su retribución;
- j) La fecha de terminación del contrato será:
  - 1. Si el contrato se ha celebrado por el tiempo definido, la fecha fijada para la expiración del mismo;
  - 2. Si se ha celebrado el contrato por viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser licenciado;
  - 3. Si se ha celebrado el contrato por tiempo indefinido, las condiciones que permitirán a cada parte terminarlo, así como el plazo de aviso;
- k) Las vacaciones anuales que se concedan al tripulante;
- l) Las obligaciones del armador en lo que refiere a los accidentes, enfermedades y muerte del tripulante. Además, el nombre y domicilio de la aseguradora o afianzadora que cubre los riesgos profesionales de la tripulación y los límites de tal cobertura en el puerto en que el armador o naviero hubiere contratado póliza para tal efecto; también los beneficiarios designados por el tripulante en la póliza que le ampare.

**ARTICULO 36.** Es siempre obligación del naviero o armadores, antes de dar por concluida su relación de trabajo, cualquiera que sea la modalidad del contrato, repatriar al marino, a elección de éste, al lugar o puerto de contratación o al puerto de embarque.

**ARTICULO 37.** Además de lo dispuesto en el artículo anterior, los gastos de repatriación correrán por cuenta del armador si la relación de trabajo concluye por cualquiera de las siguientes razones:

- a) naufragio
- b) despido sin causa justificada

Los gastos de repatriación también correrán por cuenta del armador si la relación de trabajo hubiese sido suspendida por accidente ocurrido al servicio de la nave, o por enfermedad que no pueda imputarse a falta o accidente voluntario del tripulante.

Los gastos de repatriación del marino desembarcado serán sufragados por ambas partes en partes iguales, entre sí, cuando la relación laboral hubiese concluido por mutuo acuerdo.

Correrán a cargo del tripulante los gastos de repatriación cuando dé por terminada la relación laboral sin consentimiento del armador o su representante.

**ARTICULO 38.** Los gastos de repatriación deberán comprender todo lo relacionado con el transporte, alojamiento, salario y manutención del tripulante durante el viaje hasta el lugar de contratación o puerto de embarque. También están comprendidos los gastos de manutención del tripulante hasta el momento fijado para su salida.

**ARTICULO 39.** El salario será pagado desde el día en que el tripulante inicie su servicio a bordo. No obstante ello, si el tripulante tuviera que emprender un viaje desde el lugar de contratación para incorporarse al buque, el salario correrá desde el inicio de dicho viaje o desde la fecha que se indique en el contrato.

**ARTICULO 40.** El salario se pagará en la moneda que sea pactada en el contrato de trabajo.

**ARTICULO 41.** Se presume o se entiende, salvo prueba en contrario, que el salario devengado por el tripulante convenido en base a cualesquiera de las modalidades contractuales establecidas en el presente Decreto Ley, cubre todos y cada uno de los recargos generados por trabajos efectuados en jornadas extraordinarias.

Para los efectos de este artículo, las horas extras se limitarán al número de horas al mes pactadas en el Contrato de Enrolamiento de acuerdo a la especialidad y tipo del servicio de la nave.

**ARTICULO 42.** Los salarios, prestaciones y derechos derivados del contrato de trabajo adeudados a los tripulantes que prestan servicios en naves de registro panameño, gozarán de la prelación y privilegios que les confiere el derecho de la navegación.

**ARTICULO 43.** Los tripulantes contratados por viaje tendrán derecho a un pago adicional proporcional de sus salarios, en caso de prolongación o retraso del viaje. No se hará reducción de salarios si el viaje se recorta por cualquier causa.

**ARTICULO 44.** Cuando se trata de los contratos a que se refiere al artículo anterior, si por acto de los armadores, del capitán o de los fletadores, no se efectúa el viaje convenido, la tripulación tendrá derecho a retener los anticipos, cualquiera que sea la suma recibida, más los salarios vencidos.

En caso de la cancelación definitiva del viaje contratado, el armador o naviero pagará al tripulante, una suma adicional equivalente a una tercera parte del monto total del contrato.



**ARTICULO 45.** Si el viaje se suspendiese antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, la tripulación sólo tendrá derecho a los salarios y a los anticipos recibidos.

**ARTICULO 46.** Si la interrupción del viaje tiene lugar después de haber salido el buque del puerto de inicio del viaje, la tripulación contratada por viaje recibirá los salarios que hubieren devengado si se hubiese realizado el viaje, o sea, el valor total del contrato por el viaje convenido.

**ARTICULO 47.** Del salario del tripulante solamente podrán realizarse las siguientes retenciones y descuentos:

- a) La cuota del Seguro Social, cuando el tripulante esté incorporado el régimen de seguro social panameño;
- b) El pago de las deudas que el tripulante contraiga con el armador en concepto de anticipos de salarios a pagos hechos en exceso, pero en ningún caso los descuentos por este concepto podrán ser superiores al quince por ciento (15%) del salario devengado en el respectivo período de pago;
- c) El pago de las cuotas mensuales por la compra de vivienda en la entidad vendedora o una institución crediticia, o la suma que debe pagar en concepto de arrendamiento de su vivienda hasta el treinta por ciento (30%) del salario;
- d) Las asignaciones familiares;
- e) Las cuotas sindicales ordinarias y extraordinarias de las Organizaciones de la Gente de Mar;
- f) El secuestro o embargo sobre el 15% del excedente de la cuantía inembargable del salario.
- g) Las que se establezcan por la Ley.

El total de las deducciones y retenciones que se autorizan en este artículo, en ningún caso excederán del cincuenta por ciento (50%) del salario básico del tripulante, salvo lo referente al acápite ch), del presente artículo.

**ARTICULO 48.** El Contrato de Enrolamiento que se celebre por viaje, por tiempo definido o indefinido, quedará rescindido en los siguientes casos:

- a) Mutuo consentimiento de las partes;
- b) Decisión unilateral del armador o su representante, conforme a lo establecido en el presente Decreto Ley;
- c) Renuncia del tripulante, siempre que no implique renuncia de derechos y que conste por escrito ante la autoridad laboral o consular, o en su defecto, ante dos testigos miembros de la tripulación del buque;

- d) Fallecimiento del tripulante;
- e) Pérdida del buque o su inhabilitación para la navegación, ya sea ésta real o presunta, según lo establezcan los contratos de seguro o fletamento existentes;
- f) Suspensión del servicio del buque a falta de utilización del mismo, siempre que dicha suspensión no sea menor de 90 días.
- g) Desembarco del tripulante a causa de enfermedad o lesión. La terminación de la relación de trabajo por razón de la ocurrencia de la presente causal, no surtirá efecto sino al final del período de incapacidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que correspondan por riesgos profesionales. Tratándose de naves de transporte de pasajeros al servicio internacional, la terminación surtirá efectos a más tardar treinta (30) días a partir del comienzo de la enfermedad o lesión;
- h) Transferencia de registros del buque;
- i) Cambio del propietario del buque;
- j) Expiración del término del contrato o por la realización del viaje contratado.

**ARTICULO 49.** En caso de pérdida por naufragio de un buque cualquiera, el armador o su representante deberá pagar a cada uno de los tripulantes empleados en dicho buque, una indemnización que les permita hacer frente al desempleo resultante de la pérdida del buque.

Dicha indemnización se pagará por todos los días del período efectivo de desempleo de la tripulación, con arreglo a la tasa de salario pagadero en virtud del contrato. Sin embargo, el armador podrá limitar el importe total de la indemnización que tendrá que pagar a cada tripulante en virtud del presente artículo, a una suma no menor de tres meses de salario base o su equivalente.

El armador o naviero tendrá la obligación de pagar al tripulante en efectivo, el valor de sus efectos personales perdidos o deteriorados en el naufragio.

El capitán o el armador deberá obtener, de parte de la tripulación, una declaración escrita de los efectos personales que llevan a bordo y el valor correspondiente.

**ARTICULO 50.** Son causas justificadas que facultan al armador a dar por terminada la relación de trabajo, sin previo aviso las siguientes:

- a) El haber sufrido engaño de parte de la tripulación, mediante la presentación de certificados falsos que le atribuyan cualidades, aptitudes o facultades de las que carezcan;
- b) Incurrir o participar el tripulante, durante el tiempo en que esté al servicio del armador, en actos de violencia, amenazas o injurias en contra del armador o de los superiores jerárquicos del tripulante o de otros miembros de la tripulación, excepto que hubiese provocación;

- c) La revelación o divulgación por parte del tripulante de secretos técnicos o asuntos administrativos reservados que puedan causar perjuicios al armador;
- d) Incurrir el tripulante en faltas graves de probidad u honradez, o en la comisión de delitos contra la propiedad en perjuicio del armador, de la nave, o de cualquiera persona a bordo del embarcador o del consignatario;
- e) Ocasionar el tripulante, de modo intencional, durante el desempeño de sus funciones o con motivo de ellas, un daño grave en las máquinas, instalaciones, equipo, estructura u operación del buque o a la carga que se transporte;
- f) Comprometer el tripulante con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad del buque, la carga o de las personas que allí se encuentran.

Esta causal podrá invocarse en caso de que la imprudencia o descuido del tripulante conlleve la infracción de cualesquiera normas de operaciones o requerimiento sobre la seguridad de la navegación, contemplados en los convenios generalmente aceptados en el tráfico marítimo;

- g) Negarse el tripulante, manifiesta y reiteradamente, a adoptar las medidas preventivas y los procedimientos indicados para evitar riesgos profesionales o daños materiales;
- h) Desobedecer el tripulante, sin causa justificada y en perjuicio del armador las órdenes emitidas por sus superiores;
- i) Encontrarse al tripulante en posesión de drogas prohibidas por la ley, o presentarse al trabajo bajo la influencia de ellas, o presentarse al turno de guardia en estado de embriaguez;
- j) La conducta inmoral o delictiva del tripulante durante la vigencia del contrato, incluyendo la participación, complicidad y encubrimiento de drogas prohibidas por la ley, estupefacientes y contrabando, el ayudar en la introducción de polizonte, o el permitir otra persona no autorizada a embarcar o desembarcar del buque;
- k) El abandono del trabajo por parte del tripulante, que comprende el abandono del buque sin autorización o la negativa a trabajar sin causa justificada;
- l) El no encontrarse oportunamente a bordo antes de la partida del buque, previo aviso visible a bordo del mismo;
- m) El no auxiliar al capitán en caso de ataque o desastre que sobreviniera al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza;
- n) La inhabilidad ordinaria o la ineficiencia manifiesta para desempeñar las funciones y cumplir los deberes de su respectivo empleo.

**ARTICULO 51.** El derecho que asiste al armador de terminar el contrato de trabajo con el tripulante por las causas señaladas en el artículo 50, caduca en un plazo de tres meses, contados a partir de la fecha en que tuvo conocimiento del hecho que originó la causal.

**ARTICULO 52.** Si un tripulante es despedido en virtud del artículo 50, sólo tendrá derecho al salario por el servicio cumplido, al pago de vacaciones proporcionales y a su repatriación.

**ARTICULO 53.** El tripulante podrá dar por terminada la relación de trabajo, con derecho a las indemnizaciones prescritas en este Decreto Ley:

- a) Cuando la nave no estuviere en condición de navegabilidad, según lo determinen las autoridades locales, nacionales o internacionales pertinentes, o cuando el alojamiento, alimentación y agua de la tripulación fuere insalubre o deficiente y el capitán omitiere adoptar en un plazo razonable las medidas necesarias para remediar las deficiencias;
- b) Por maltrato o abuso del capitán, debidamente comprobado;
- c) Por el incumplimiento por parte del armador de las medidas de seguridad, salud e higiene prescritas por las leyes y reglamentos vigentes, siempre y cuando las deficiencias sean conocidas o hayan sido advertidas al capitán y éste omitiese adoptar en un plazo razonable las medidas necesarias para remediar las deficiencias;
- d) Cuando los salarios no se paguen en la forma prevista por la Ley o por el contrato;
- e) Por la imprudencia o descuido grave del armador que compromete la seguridad del buque o de las personas que se encuentren a bordo;
- f) Por cualquier acción del armador o de su representante que tenga por objeto inducir al tripulante a cometer un acto ilícito;
- g) Si el tripulante hubiese sido contratado por un viaje determinado que hubiese sido substancialmente modificado.

**ARTICULO 54.** El derecho del tripulante a terminar el contrato por las causas señaladas en el artículo anterior, caduca dentro de los tres meses contados a partir de la fecha en que tenga conocimiento del hecho.

**ARTICULO 55.** El armador podrá dar por terminada la relación de trabajo por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada prevista por la Ley, notificando el despido injustificado al tripulante con treinta días de anticipación, pagando el salario por el servicio cumplido, sus vacaciones proporcionales, la repatriación y la indemnización prevista por la Ley. El plazo de preaviso se contará a partir del primer día siguiente a la notificación del despido, y cuando el armador no notifique el despido injustificado con los treinta días de anticipación, deberá abonarle la suma correspondiente al preaviso de la tripulación.

**ARTICULO 56.** En el caso de un contrato de Enrolamiento por tiempo indefinido cuya terminación se dé por despido sin causa justificada, el tripulante tendrá derecho a una indemnización según la escala siguiente, no combinada:

- a) Por el tiempo de servicio de uno (1) hasta cinco (5) meses, el 20% del salario mensual.
- b) Por el tiempo de servicio de más de cinco (5) hasta once (11) meses, el 30% del salario mensual.
- c) Por el tiempo de servicio de más de once (11) hasta veintitrés (23) meses, el 100% del salario mensual.
- d) Por el tiempo de servicio de más de veintitrés (23) hasta treinta y cinco (35) meses, el 300% del salario mensual.
- e) Por el tiempo de servicio de más de treinta y cinco (35) y hasta sesenta (60), el 400% del salario mensual.
- f) Por el tiempo de servicio de más de sesenta (60) meses, el 600% del salario mensual.

Para los efectos de este artículo el salario mensual se entenderá como la suma más favorable al tripulante entre el promedio de los salarios devengados entre los últimos seis (6) meses y el último salario mensual devengado.

**ARTICULO 57.** Cuando el Contrato de Enrolamiento fuere por tiempo definido, el armador que lo termine sin causa justificada antes del vencimiento del plazo, quedará obligado a pagarle al tripulante los salarios base que éste hubiere de percibir, durante el tiempo restante del contrato en concepto de indemnización.

**ARTICULO 58.** La prescripción se regirá por las siguientes reglas:

- a) Prescriben en un (1) año todas las acciones que no tengan señalado plazo especial de prescripción en esta Ley;
- b) Prescriben en dos (2) años las acciones derivadas de un riesgo profesional. Sin embargo, éstas prescribirán en tres (3) años cuando el tripulante que no esté amparado por el Seguro Social contra el riesgo profesional continúe prestando servicio a órdenes del mismo armador, sin haber reclamado la indemnización correspondiente; o cuando el armador continúe reconociendo el total o parte del salario a la víctima o a sus causahabientes;
- c) La prescripción corre a partir de la fecha del despido o de la terminación de la relación laboral, salvo cuando se trate de un riesgo profesional, en cuyo caso correrá desde que ocurrió el riesgo.

## CAPITULO QUINTO

### ALOJAMIENTO Y ALIMENTACION

**ARTICULO 59.** El armador proporcionará a la tripulación a bordo del buque medios de alojamiento instalados convenientemente, ventilados e iluminados, en proporción al número de ocupantes y exclusivamente reservados para su uso.

Las condiciones de dichos alojamientos las señalará la Autoridad Marítima de Panamá, de acuerdo a los convenios internacionales ratificados por Panamá o a la legislación nacional sobre la materia.

**ARTICULO 60.** Las inspecciones para garantizar el cumplimiento de las disposiciones mencionadas en el artículo anterior, serán efectuadas de acuerdo con las directrices emanadas de la Autoridad Marítima de Panamá .

**ARTICULO 61.** La alimentación de la tripulación será variada, suficiente, sana, apropiada en cada caso a la navegación que realice el buque, y se ajustará a las normas que se determinarán en el reglamento interno del buque.

**ARTICULO 62.** La Autoridad Marítima de Panamá, establecerá las normas para un sistema de inspección sobre:

- a) Las provisiones de agua y víveres;
- b) Todas las instalaciones y locales utilizados para el almacenaje y manipulación de víveres y agua;
- c) La cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir la comida; y
- d) Los certificados de competencia de los miembros del personal del servicio de fonda conforme la legislación nacional y los convenios internacionales ratificados por Panamá.

**ARTICULO 63.** Cuando cualquier miembro de la tripulación encuentre que no se está cumpliendo a bordo de la nave, con los convenios internacionales o la legislación nacional sobre la materia a que se refiere el presente capítulo, podrán presentar sus quejas por escrito a la Autoridad Marítima de Panamá.

**ARTICULO 64.** El capitán o un oficial de marina especialmente designado por aquél a este efecto, acompañado por un miembro responsable del personal de fonda, efectuará a intervalos determinados durante la travesía, una inspección de :

- a) Las provisiones de agua y de víveres;
- b) Todos los locales e instalaciones utilizadas para el almacenaje y manipulación de víveres y agua, así como de las cocinas y cualquier otra instalación utilizada para

preparar y servir la comida. El resultado de cada inspección deberá registrarse por escrito en el diario de navegación.

**ARTICULO 65.** La Autoridad Marítima de Panamá o su representante debidamente autorizado, efectuarán inspecciones especiales cuando reciban por escrito una protesta formulada por la mayoría de la tripulación o por una organización reconocida de armadores o de tripulantes.

Con el fin de evitar un retraso en la salida del buque, las protestas se deberán formular con la mayor anticipación posible y por lo menos, cuarenta y ocho horas antes de la hora fijada para la salida. De no efectuarse la inspección, no se podrá detener el buque por esta razón.

**ARTICULO 66.** La Autoridad Marítima de Panamá, o su representante debidamente autorizado, está facultada para hacer recomendaciones al armador, al capitán del buque o a cualquiera otra persona responsable, a fin de mejorar las condiciones del servicio de fonda.

**ARTICULO 67.** La Autoridad Marítima de Panamá deberá preparar un informe anual, con base a la información sobre alojamiento y alimentación, la cual estará a la disposición de todos los organismos y personas interesadas.

## **CAPITULO SEXTO**

### **DEL TRABAJO A BORDO**

**ARTICULO 68.** La jornada ordinaria de trabajo a bordo deberá ser pactada en el contrato de enrolamiento.

Las horas de trabajo efectuadas en exceso de los límites diarios prescritos en el contrato se deberán considerar horas extraordinarias y el interesado tendrá derecho a una compensación que será fijada por contratos colectivos o individuales, pero en ningún caso será inferior a la tasa horaria del salario básico aumentada en veinticinco por ciento (25%).

Los contratos colectivos o individuales podrán prever en lugar de un pago en efectivo de las horas extras, una compensación que consistirá en una excepción de servicio y de presencia u otra forma de compensación.

**ARTICULO 69.** Lo dispuesto en el artículo anterior no será aplicado al siguiente personal:

- a) Capitán;
- b) Jefe de Máquinas;
- c) Sobrecargo, Mayordomo;
- d) Cualquier otro oficial que esté a cargo de un servicio y no haga guardias;

- e) Toda persona que trabaje principalmente por su propia cuenta;
- f) Cualquier persona remunerada sólo con una comisión o principalmente con una participación en las utilidades o ganancias.

**ARTICULO 70.** A los efectos de este Decreto Ley, el tiempo empleado en los siguientes trabajos no se incluirá en las horas normales de trabajo ni se considerará como horas extraordinarias de trabajo:

- a) Los trabajos de emergencias cuando peligre la seguridad del buque, de la carga o de las personas a bordo.
- b) Los trabajos exigidos por el capitán para socorrer a otros buques o a otras personas en peligro;
- c) Pasar lista, simulacros de incendio, de salvamento y ejercicios similares análogos a aquellos que están determinados por el convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, que se encuentre en vigor en ese momento;
- d) El trabajo extraordinario exigido por las formalidades aduaneras, la cuarentena u otras formalidades de carácter sanitario;
- e) Los trabajos normales e indispensables que deban realizar los oficiales para determinar la situación de la nave y hacer observaciones astronómicas o meteorológicas;
- f) El tiempo extraordinario exigido por el relevo normal de las guardias.

**ARTICULO 71.** Ninguna disposición del presente Decreto Ley se deberá interpretar en menoscabo del derecho y la obligación del capitán de una nave a exigir los trabajos que crea necesarios para la seguridad y marcha eficiente de la nave, ni en menoscabo de la obligación de un oficial o de un miembro del personal subalterno de realizar tales trabajos.

**ARTICULO 72.** Los trabajos que por su propia naturaleza impliquen un riesgo adicional al trabajo normal, serán remunerados según se acuerde en el contrato de trabajo celebrado entre el trabajador del mar y el empleador, o de acuerdo a lo dispuesto en las convenciones colectivas.

**ARTICULO 73.** Toda tripulación tendrá derecho a vacaciones anuales pagadas de acuerdo a lo pactado en el contrato de enrolamiento y a los convenios internacionales, de conformidad al servicio que presta la nave.

**ARTICULO 74.** La remuneración de los días de vacaciones podrá incluir un pago en concepto de alimentación, respetándose las costumbres y prácticas ya existentes.

**ARTICULO 75.** Los armadores y las organizaciones de la gente del mar podrán celebrar convenciones colectivas.



**ARTICULO 76.** Antes de someter un conflicto colectivo a los Tribunales de Trabajo Marítimo, cualquiera de las partes puede solicitar la intervención de un funcionario conciliador de la Autoridad Marítima de Panamá o su representante autorizado, a fin de intentar una solución por vía de mediación.

**ARTICULO 77.** Las organizaciones de la gente de mar deben presentar las peticiones, aspiraciones y quejas que estimen convenientes.

En ausencia de dicha organización, cualquier miembro de la tripulación a bordo puede presentar sus peticiones, aspiraciones y quejas por escrito ante el armador o su representante.

**ARTICULO 78.** Para la solución de los conflictos colectivos, de orden tanto jurídico como económico, las partes se ajustarán a lo dispuesto en el artículo 2 del presente Decreto Ley.

**ARTICULO 79.** Regirá para los efectos de la contratación de menores de edad en el trabajo a bordo en barcos de bandera panameña, lo dispuesto en la Constitución Nacional y los convenios internacionales ratificados por Panamá.

## **CAPITULO SEPTIMO**

### **OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE**

#### **TITULO I**

#### **RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE ACCIDENTE**

**ARTICULO 80.** Se entiende por riesgos profesionales los accidentes a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta de un armador.

**ARTICULO 81.** Para los efectos de este Decreto Ley, accidente de trabajo es toda lesión corporal o perturbación funcional que el trabajador sufra, sea en la ejecución con ocasión o por consecuencia del trabajo y que sea producida por la acción repentina o violenta de una causa exterior o del esfuerzo realizado.

**ARTICULO 82.** La Autoridad Marítima de Panamá deberá aprobar una tabla de compensación mínima por riesgos profesionales por accidentes a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador.

**ARTICULO 83.** No se considerará accidente de trabajo para los efectos de aplicación de la Tabla de Compensación por Riesgos Profesionales por accidente a que están expuestos la gente de mar a causa de las labores que ejecutan por cuenta del armador.

- 1) El que fuera provocado intencionalmente por el trabajador; y

- 2) El que fuera producido por culpa grave del trabajador, considerándose como tal la desobediencia comprobada de órdenes expresas, el incumplimiento culposo o manifiesto de disposición del Reglamento de Prevención de Riesgos Profesionales y de Seguridad e Higiene Industrial y la embriaguez voluntaria, a no ser que en este caso el empleador o su representante le hayan permitido al trabajador el ejercicio de sus funciones en tal estado o estar en cualquier otra forma, bajo los efectos de drogas prohibidas por la ley.

## TITULO II

### RIESGOS PROFESIONALES EN CASO DE ENFERMEDAD

**ARTICULO 84.** El armador deberá proveer cobertura de seguros de riesgos de enfermedad, que resulten de cualquier enfermedad, durante el período que transcurra entre la fecha estipulada en el Contrato de Enrolamiento para el comienzo del servicio y la fecha de terminación del contrato.

**ARTICULO 85.** El armador está exento de toda responsabilidad con respecto a la enfermedad cuando quede establecido fehacientemente que el tripulante se hubiese negado a efectuarse un examen médico y se compruebe así por las autoridades respectivas de la Autoridad Marítima de Panamá.

**ARTICULO 86.** La asistencia que se prestará al tripulante por cuenta del armador comprenderá:

- a) Los costos necesarios para el tratamiento médico, quirúrgico y hospitalario y el suministro de medicamentos y otros medios terapéuticos de buena calidad y en la cantidad que requiera el estado del tripulante.
- b) Los costos necesarios para la alimentación y el alojamiento mientras dure el tratamiento arriba señalado.

**ARTICULO 87.** La asistencia al tripulante correrá a cargo del armador hasta la curación del enfermo o herido o hasta que se compruebe el carácter permanente o la incapacidad del mismo.

**ARTICULO 88.** En lo relativo a los trabajadores cubiertos por el régimen del Seguro Social, se estará a lo que disponen al respecto las leyes especiales que sobre esta materia rige a la Caja del Seguro Social y a la legislación sobre riesgos profesionales.

**ARTICULO 89.** Cuando la enfermedad ocasione al tripulante una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar la totalidad del salario mientras el tripulante enfermo permanezca a bordo, o en tierra hasta la curación o hasta la comprobación del carácter permanente de la enfermedad o hasta la terminación del contrato respectivo.

Sin embargo, la responsabilidad del armador estará limitada, en cuanto al pago del salario de una persona desembarcada, a un período de hasta doce meses contados a partir del comienzo de la enfermedad del tripulante. Tratándose de naves de transporte de pasajeros al servicio internacional, este período no será mayor de treinta (30) días.

**ARTICULO 90.** El armador deberá sufragar los costos usuales del funeral en caso de muerte del tripulante .sobvenida en tierra, si al momento de su fallecimiento el tripulante estuviese recibiendo la asistencia del armador motivada por una enfermedad.

**ARTICULO 91.** El armador o su representante deberá adoptar las medidas necesarias para proteger los bienes dejados a bordo por el tripulante enfermo, herido o muerto.

**ARTICULO 92.** Los litigios en relación a las obligaciones del armador en virtud del presente capítulo, deberán solucionarse de manera rápida y poco costosa, usándose el proceso abreviado u otro similar ante los respectivos Tnbunales Marítimos de Trabajo de la República de Panamá, a exclusión de cualquier otro tribunal, salvo que sea acordado por escrito entre el armador y el tripulante como parte del Contrato de Enrolamiento.

## **CAPITULO OCTAVO**

### **NAVES DE PESCA Y DE SERVICIO INTERIOR**

**ARTICULO 93.** Son relaciones de trabajo las existentes entre el armador y los tripulantes de las naves de Servicio Interior y de pesca comercial, las cuales se regirán por las normas especiales contenidas en el presente capítulo y por las disposiciones generales de este Decreto Ley que no sean contrarias.

Las normas especiales contenidas en este capítulo no serán aplicables a las naves de pesca de servicio internacional.

**ARTICULO 94.** Los marinos pescadores solamente podrán ser remunerados de la siguiente manera:

- a) Mediante la fijación de un salario garantizado, compuesto por un salario base no inferior al mínimo legal más un porcentaje de producto por viaje, que no será inferior al tres por ciento (3%) de dicho producto, prorrateado entre los miembros de la tripulación, deduciendo únicamente los gastos directos causados por el viaje en la nave donde preste servicios.
- b) Mediante la fijación de un salario por producción representado por un porcentaje del producto de la pesca de cada viaje deduciendo exclusivamente los gastos directos del viaje. El porcentaje del producto será distribuido entre todos los miembros de la tripulación, y sólo podrá ser pactado cuando el armador garantice a cada miembro de la tripulación que el salario que corresponda por razón de

dicho porcentaje en ningún caso será inferior al salario garantizado a que se refiere el literal a) del presente artículo.

Sólo se consideran como gastos directos del viaje los realizados en concepto de combustible, lubricantes, víveres, refrigeración y camada.

El salario base que corresponda al salario garantizado, deberá incluir:

1. La remuneración de los días de descanso semanal, y la remuneración de los días de fiesta o duelo nacional laborados a bordo con un cincuenta por ciento (50%) de recargo sobre el salario de la jornada ordinaria diaria.
2. La remuneración de un (1) día de descanso adicional por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo de la nave, en compensación por las horas extraordinarias servidas durante el viaje.

**PARÁGRAFO:** Lo dispuesto en el artículo 45 de este Decreto Ley se aplicará a las naves de pesca y de Servicio Interior.

**ARTICULO 95.** Se entiende que con el salario por producción de que trata el literal b. del artículo anterior se remunerarán los días de descanso semanal, los días de fiesta o duelo nacional servidos durante el viaje, así como el día de descanso adicional a que tiene derecho el tripulante por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo de la nave, en compensación por las horas extraordinarias laboradas durante el viaje.

**ARTÍCULO 96.** El salario del tripulante deberá liquidarse tan pronto se haya procesado el producto de la pesca, pero en todo caso dicha liquidación deberá hacerse dentro de los tres (3) días hábiles inmediatamente siguientes a la terminación del viaje.

**ARTICULO 97.** El alojamiento y la alimentación que reciba la tripulación durante el viaje serán suplidos por el armador y no se considerarán como parte del salario. Tampoco se considerará como parte del salario el producto de la pesca de acompañamiento que el armador obsequie a sus tripulantes.

Los alojamientos serán instalados convenientemente ventilados e iluminados, protegidos de las inclemencias del tiempo.

La alimentación será variada, suficiente y sana y se tendrá agua potable libre de toda contaminación final.

**ARTICULO 98.** Tratándose de naves de pesca, es permitido al empleador de acuerdo con la costumbre marítima, hacer anticipos de salarios al trabajador, antes de cada viaje. Las sumas así anticipadas podrán ser descontadas del salario del tripulante al hacerse la liquidación del salario por viaje, siempre y cuando el empleador efectúe los primeros descuentos de forzoso cumplimiento que recaigan sobre dicho salario.

**ARTICULO 99.** Por cada día de descanso semanal y de fiesta nacional laborado durante el viaje, el trabajador tendrá el derecho como compensación, al disfrute de un (1) día de descanso en tierra. Dicho descanso se concederá a más tardar antes de que se inicie el tercer viaje.

Cada miembro de la tripulación gozará, además, de un (1) día de descanso adicional en tierra por cada ocho (8) días de servicios prestados a bordo, en compensación del total de las horas extraordinarias servidas durante el mismo. Dicho descanso se concederá a más tardar antes de que inicie el tercer viaje.

**ARTICULO 100.** La contratación de la tripulación de las naves de pesca y de Servicio Interior se hará mediante contrato de enrolamiento, que además de las generales y clasificaciones del tripulante deberá contener todo lo relativo a los detalles de tiempo, ruta, condición de trabajo, salarios y lo referente a la terminación de los contratos, tal como aparecen reglamentados en los artículos subsiguientes.

**ARTICULO 101.** Se permite la celebración de contratos de trabajo por viaje o por temporada, siempre que la estipulación conste expresamente en el contrato escrito.

A estos efectos, se entiende como temporada, el tiempo comprendido entre la terminación de un período de veda y el inicio del siguiente período de veda, decretados por el Organó Ejecutivo.

Cuando se celebren en forma sucesiva, cuatro (4) o más contratos por viaje en una nave de pesca, la relación de trabajo se prolongará por el resto de la temporada. El trabajo en una nave de pesca por tres (3) o más temporadas sucesivas, transformará en indefinida la relación de trabajo.

**ARTICULO 102.** En las relaciones de trabajo en naves de pesca y de Servicio Interior, el armador podrá dar por terminada la relación de trabajo por temporada o por tiempo definido, antes de su expiración natural o la relación de trabajo por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada prevista por la Ley y sin necesidad de preaviso, pagando al tripulante la indemnización señalada en el artículo 56 del presente Decreto Ley.

Para la determinación del monto de la indemnización, se entenderá por salario mensual el promedio percibido durante los últimos seis (6) viajes o de los que hubiese realizado si fueran menos.

Si el tripulante hubiere sido contratado por viaje, y el viaje de la nave se cancelase antes de empezar, a causa de fuerza mayor o caso fortuito, el armador podrá dar por terminada la relación de trabajo, sin responsabilidad alguna de su parte.

**ARTICULO 103.** En adición a las causales generales previstas en el artículo 50 de este Decreto Ley, son causales especiales de despido justificado de los tripulantes de nave de pesca, las siguientes:

- a) El retraso grave o la inasistencia del trabajador a la hora de salida de la nave, o que presentándose no haga el viaje sin que medie causa justificada, siempre y cuando se le haya notificado al trabajador por escrito al hacerse el pago del viaje anterior, la fecha y hora de la próxima salida del barco.

- b) La aprobación o entrega no autorizada a terceros, a cualquier título, de los productos de la pesca, o de la carga o equipos de la nave.
- c) Ocasionar el tripulante, de modo intencional, un daño material en las máquinas, instalaciones, equipo o estructura de la nave.
- d) Comprometer el tripulante, con su imprudencia o descuido inexcusable, la seguridad de los equipos de la nave o la calidad e integridad del producto de la pesca.
- e) El naufragio o pérdida de la nave, siempre que medie negligencia del tripulante.

**ARTICULO 104.** El tripulante podrá dar por terminado el contrato de enrolamiento por tiempo indefinido, sin que medie causa justificada, a condición de que lo haga en puerto y dé al armador un aviso previo no inferior al término de duración de la última travesía.

**ARTICULO 105.** Son causas de suspensión temporal de las relaciones de trabajo, las siguientes:

- a) Los períodos de veda de especies particulares voluntariamente establecidas, de conformidad con las prácticas generalmente aceptadas por las respectivas industrias pesqueras.
- b) Los períodos de veda de especies particulares decretadas por la autoridad competente; en este caso la suspensión operará de pleno derecho, es decir, sin necesidad de declaración de la autoridad administrativa de trabajo.
- c) El daño material o mecánico que imposibilite la actividad comercial de la nave.
- d) La enfermedad o accidente de carácter no profesional que conlleve incapacidad temporal del trabajador, cuando exceda del fondo de licencia por enfermedad y hasta por un período de duración que no excederá de seis (6) meses. Esta suspensión surtirá sus efectos, a partir de la fecha en que se produjo la incapacidad, según conste en la certificación expedida por un médico al servicio del Estado o de la Caja de Seguro Social.
- e) La incapacidad del trabajador motivada por un accidente o enfermedad profesional, siempre que no fuere de carácter absoluta permanente.
- f) La licencia o permiso temporal concedida al trabajador por su empleador, a solicitud del primero.
- g) La fuerza mayor o caso fortuito, cuando tenga como consecuencia necesaria, inmediata y directa, la prolongación temporal de las actividades de la nave.

La causal de suspensión deberá ser comprobada por el empleador ante la Dirección General o Regional de Trabajo, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de suspensión, salvo en el caso previsto en el literal b).

**ARTICULO 106.** Es siempre obligación del naviero o armador desembarcar al marino pescador en el puerto de zarpe, o en cualquier otro en territorio nacional, antes de dar por concluida la relación de trabajo, cualquiera que sea la modalidad del contrato.

En el caso de que el marino fuese desembarcado en puerto distinto al del zarpe, el naviero o armador estará obligado a pagarle el costo del transporte acostumbrado del lugar de desembarque al del zarpe. Esta obligación quedará sin efecto si el marino optare en el lugar que desembarque, por engancharse en otra nave. Esta disposición no será aplicable en los casos de renuncia del trabajador, salvo los fundados en causas justificadas o de abandono por parte de éste de sus labores.

**ARTÍCULO 107.** Se prohíbe la celebración de contratos de arrendamiento, o de otra índole, con miembros de la tripulación, con el propósito de eludir la responsabilidad por las prestaciones laborales.

**ARTICULO 108.** Las infracciones de los armadores de naves de pesca y de Servicio Interior y de servicio nacional a las disposiciones del presente Decreto Ley serán sancionadas con multa por el Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral.

La multa no podrá ser menor de cincuenta Balboas (B/.50.00) ni excederá de doscientos cincuenta Balboas (B/.250.00).

En los casos de desacato o reincidencia la multa será de doscientos cincuenta Balboas (B/.250.00) a mil quinientos Balboas(B/.1,500.00).

Estas sanciones se impondrán tomando en consideración la gravedad de la falta cometida y la condición económica del infractor.

**ARTICULO 109.** El Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral podrá autorizar la contratación de tripulantes extranjeros para que presten servicios en el territorio nacional, previa certificación de la Autoridad Marítima de Panamá de que no existe el profesional idóneo disponible para el tipo de trabajo requerido. En cuyo caso el armador o representante contará con un periodo de tres (3) meses para iniciar el entrenamiento de un nacional.

**PARAGRAFO:** El salario que devengue el titular en entrenamiento no será inferior al que recibe el asistente del cargo para el cual está entrenando.

## **CAPITULO NOVENO**

### **PREVENCION DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR**

**ARTICULO 110.** Corresponderá a la Autoridad Marítima de Panamá, reglamentar las disposiciones relativas a la seguridad del trabajo y a la prevención de accidentes a bordo de buques.

**ARTICULO 111.** Las disposiciones referidas en el artículo anterior, reglamentarán lo referente a la prevención de riesgos profesionales y se referirán a toda norma general de prevención de accidente y protección a la salud en el empleo que sea aplicable al trabajo de la tripulación, y deberán señalar medidas para la prevención de accidentes propios del empleo marítimo.

**ARTICULO 112.** Estas disposiciones comprenderán normas relativas a la seguridad industrial que incidan sobre la ejecución del trabajo a bordo de los buques.

**ARTICULO 113.** Tanto el armador como el capitán y su tripulación velarán por la prevención de accidentes, de conformidad con las normas internacionales y nacionales pertinentes.

## **CAPITULO DECIMO**

### **INSPECCIONES**

**ARTICULO 114.** La Autoridad Marítima de Panamá, o su representante, tienen como misión esencial la de asegurar la aplicación del presente Decreto Ley, de las otras leyes y reglamentos relativos a las condiciones de trabajo de la tripulación en las naves pertenecientes a la Marina Mercante Nacional.

**ARTICULO 115.** La Autoridad Marítima de Panamá, o la persona que ésta designe, en coordinación con las autoridades portuarias correspondientes, o sus representantes que se encuentren provistos de documentos que acreditan su condición, de conformidad con los convenios internacionales aplicables, estarán facultados para :

- a) Inspeccionar todo buque de bandera panameña. Queda entendido que el momento y las circunstancias de estas visitas deberán fijarse de suerte que evite, en todo lo posible, serias molestias a la explotación del buque;
- b) Realizar las investigaciones necesarias e interrogar al personal del buque, así como cualquier otra persona cuyo testimonio pudiera ser útil; y solicitar la presentación de todos los documentos del buque exigidos por la legislación panameña y los convenios internacionales relacionados con el objeto de la inspección;
- c) Rendir un informe por escrito señalando las anomalías o las infracciones que el buque esté cometiendo o si bien cumple con ellas, de acuerdo a las normas vigentes y convenios internacionales ratificados por Panamá.



**ARTICULO 116.** La Autoridad Marítima de Panamá o sus representantes debidamente autorizados, están obligados, so pena de sanciones penales y/o administrativas establecidas en la Ley, a no revelar el secreto de los asuntos comerciales que pudieran conocer durante el ejercicio de sus funciones.

**ARTICULO 117.** En casos de infracción a las normas vigentes y convenios internacionales ratificados por Panamá sobre salud y condiciones de trabajo a bordo, la Autoridad Marítima de Panamá adoptará las medidas que estime necesarias para corregir las deficiencias, incluyendo hasta la detención del buque respectivo.

**ARTICULO 118.** Tanto las inspecciones de trabajo como las de seguridad marítima, se realizarán coordinadamente de manera que coincidan en lo posible, a fin de evitar perjuicios indebidos a la navegación y al transporte marítimo.

**ARTICULO 119.** La Autoridad Marítima de Panamá, en base a sus propias investigaciones o en base a las investigaciones de la entidad que designe, rendirá un informe escrito a las autoridades correspondientes, señalando las anomalías o las infracciones descubiertas durante las inspecciones, y recomendará la imposición de las sanciones que correspondan.

**ARTICULO 120.** El Organismo Ejecutivo, deberá destinar adicionalmente, una suma equivalente al monto recaudado, producto de las multas impuestas en base a las sanciones del presente Decreto Ley, para los fines de inspección laboral a los buques y programas de educación sindical laboral.

## **CAPITULO DECIMO PRIMERO**

### **NORMAS PROCESALES SECCION I DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTICULO 121.** Créase dentro de la jurisdicción especial del trabajo dos (2) Juzgados Laborales Marítimos que tendrán competencia privativa para conocer de las controversias que se originen por razón del trabajo en el mar y en las vías navegables, así:

Un Juzgado Laboral Marítimo del Litoral Pacífico, con sede en el Distrito de Panamá, que tendrá jurisdicción dentro de las circunscripciones que comprenden la Primera, Tercera, Cuarta y Sexta Sección de Trabajo, según se encuentra reglamentado en la legislación laboral vigente.

Un Juzgado Laboral Marítimo del Litoral Atlántico, con sede en el Distrito de Colón, que tendrá jurisdicción dentro de las circunscripciones que comprenden la Segunda y Quinta Sección de Trabajo, según se encuentra reglamentado en la legislación laboral vigente.

**ARTICULO 122.** Los Jueces Laborales Marítimos y sus suplentes serán nombrados por el pleno del Tribunal Superior de Trabajo, de acuerdo a las normas de la Carrera Judicial.

**ARTÍCULO 123.** Para desempeñar el cargo de Juez Laboral Marítimo se requiere:

1. Ser ciudadano panameño;
2. Haber cumplido 30 años de edad;
3. Poseer título universitario en Derecho y demostrar haber tenido experiencia durante un período no menor de cinco (5) años en asuntos relacionados con el trabajo en el mar y las vías navegables;
4. Poseer certificado de idoneidad profesional expedido por la Corte Suprema de Justicia;
5. No haber sido condenado por falta o delito alguno que implique deshonestidad, falta de probidad, perjurio o violación de ética profesional.

**ARTICULO 124.** Los Jueces Laborales Marítimos tendrán los mismos deberes, derechos y prerrogativas que los Jueces Seccionales de Trabajo.

El personal subalterno de dichos juzgados será nombrado por el respectivo Juez de acuerdo a las normas de la Carrera Judicial.

Los sueldos del personal de los Juzgados Laborales Marítimos, así como los gastos que demande la administración de justicia en esos juzgados, serán pagados por el Estado.

**ARTICULO 125.** Las normas contenidas en el artículo 991 del Decreto de Gabinete No. 252 de 30 de diciembre de 1971, regularán el modo como deben tramitarse y resolverse las controversias que se originen por razón de la aplicación del presente Decreto Ley, salvo el traslado de la demanda que se hará por un término de diez (10) días.

Cualquier vacío de las disposiciones procesales aplicables de conformidad con lo establecido en el párrafo anterior, se resolverá de acuerdo a lo dispuesto en el Libro IV del Código de Trabajo vigente.

**ARTICULO 126.** Procede el recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Trabajo, contra las resoluciones dictadas en primera instancia por los Juzgados Laborales Marítimos que pongan fin al proceso o imposibiliten su continuación, en aquellos casos en que la cuantía exceda de quinientos balboas (B/.500.00).

**ARTICULO 127.** Procede el recurso de casación laboral en contra de las resoluciones dictadas en segunda instancia por el Tribunal Superior de Trabajo que resuelva las controversias que se originen por razón de la aplicación del presente Decreto Ley, bajo los límites establecidos en el artículo 925 del Código de Trabajo.

**ARTICULO 128.** Lo enunciado en el presente capítulo es sin perjuicio del derecho del tripulante a recurrir por la jurisdicción marítima ordinaria para obtener el resarcimiento de los daños y perjuicios que pudiera haber sufrido como consecuencia de la enfermedad o accidente profesional.

**SECCION II**  
**NORMAS DE DERECHO INTERNACIONAL**  
**PRIVADO MARITIMO LABORAL**

**ARTICULO 129.** La relación de trabajo se regirá por la Ley del pabellón de la nave donde se preste el servicio.

A falta de tratados internacionales, la admisibilidad de las pruebas se somete a la Ley de los Tribunales panameños. La Ley extranjera en esta materia se aplicará siempre que no viole el orden público panameño.

Las relaciones colectivas de trabajo y sus derechos conexos se rigen por la Ley del Pabellón.

**ARTICULO 130.** El Tribunal competente para conocer privativamente de las acciones derivadas del contrato de trabajo o de la relación de trabajo será:

1. El del Pabellón de la Nave en donde presta servicio el trabajador.
2. El Tribunal también retendrá la competencia cuando el trabajador practique secuestro sobre la nave cumpliendo con los requisitos procesales que exija la Ley panameña.
3. El Tribunal Marítimo de Panamá será competente para conocer las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generada de la relación laboral.

Podrá practicarse la Cooperación Judicial en materia de obtención de pruebas solicitadas por Tribunal extranjero; sin embargo, la anuencia en esta cooperación judicial no conlleva el reconocimiento de la competencia del Tribunal Extranjero ni mucho menos la obligatoriedad de ejecutar la sentencia extranjera.

**PARAGRAFO:** Los problemas laborales que surjan con naves de pabellón extranjero serán de competencia del Tribunal Marítimo de Panamá, así como las reclamaciones derivadas de la responsabilidad civil extracontractual generadas de relaciones laborales.

**ARTICULO 131.** Toda sentencia proveniente de un Tribunal extranjero que envuelva una pretensión de Derecho Marítimo Laboral, calificada así por el Juez panameño, podrá ser ejecutada si reúne los siguientes requisitos:

1. Que el Tribunal sea competente para pronunciar dicha sentencia y que la misma no viole reglas de competencia judicial de nuestro sistema Procesal Marítimo Laboral;
2. Que la sentencia no conculque Normas de Orden Público;
3. Que las partes hayan sido personalmente notificadas, es decir, que no se haya dictado la sentencia en rebeldía;

4. Que la sentencia haga tránsito de cosa juzgada, y
5. Que la sentencia esté debidamente autenticada y traducida al idioma español, si así fuese el caso.

**ARTICULO 132.** El Proceso de Exequátur, se formaliza ante la Sala IV de Negocios Generales de la Corte Suprema de Justicia. En esa instancia de conformidad a la naturaleza de la pretensión se abrirá etapa de pruebas, contrapruebas y alegatos hasta poner el proceso en estado de decidir si se ejecuta o no la sentencia extranjera.

La sentencia extranjera podrá invocarse dentro de un proceso cuando la misma se invoque como excepción, o como un simple hecho sin que deba someterse al proceso de exequátur para su homologación.

**ARTICULO 133.** El derecho extranjero se podrá probar mediante copia autenticada de las normas pertinentes, decisiones de los Tribunales, estudios doctrinales y dictámenes rendidos por abogados idóneos, sin perjuicio de la facultad del Juez para investigar y aportar de oficio al proceso, prueba de la Ley extranjera vigente.

## **CAPITULO DECIMO SEGUNDO**

### **PATRONATO NACIONAL PARA LA EDUCACION NAUTICA**

**ARTICULO 134.** Créase el Patronato Nacional para la Educación Náutica, como un organismo técnico adscrito a la Autoridad Marítima de Panamá y cuyo objetivo es la educación náutica en el país, proveer de los recursos económicos necesarios para el otorgamiento de préstamos o becas a favor de los nacionales que deseen recibir instrucción que les capacite en el ejercicio de los oficios y profesiones relativas al trabajo en el mar y las vías de navegación; y en general, sufragar los costos y erogaciones destinados a fomentar la educación náutica a todos los niveles. Este Patronato tendrá la administración y ejecución de los fondos para la asistencia de la educación náutica.

**ARTICULO 135.** El Patronato Nacional para la Educación Náutica quedará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director General de la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá, o el funcionario que él designe, quien lo presidirá.
- b) El Director de la Escuela Náutica de Panamá, quien servirá como Secretario General del Patronato.
- c) Un representante de las organizaciones sociales de trabajadores del mar debidamente inscritas en el Ministerio Trabajo y Desarrollo Laboral, escogido de temas enviadas por dichas organizaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.

- d) Un representante de las Asociaciones o Gremios de Oficiales de Marina Mercante, escogidos de temas enviadas por dichas asociaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.
- e) Un representante de los armadores escogidos de temas que envíen tales asociaciones a la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá.
- f) El Administrador Ejecutivo, con derecho a voz, pero no a voto.

**ARTICULO 136.** Créase el Fondo de Asistencia para la Educación Náutica con el propósito de llevar a cabo la ejecución de los objetivos principales del Patronato Nacional para la Educación Náutica, el cual estará constituido por los siguientes aportes:

- a) El tres por ciento (3%) del monto del Seguro Educativo.
- b) El cincuenta por ciento (50%) del producto de las multas que se impongan conforme a esta Ley.
- c) Las asignaciones presupuestarias que para estos efectos establezca el Estado, que en todo caso no serán inferiores a los gastos de Administración de personal, mobiliario y local requerido para el funcionamiento de este patronato; y,
- d) Cualesquiera otros aportes provenientes de otras instituciones públicas o fuentes privadas.

Este Fondo se manejará a través de una cuenta especial que se abrirá en el Banco Nacional de Panamá.

**ARTICULO 137.** El Fondo de Asistencia para la Educación Náutica será administrado por un Comité Técnico, que estará conformado de la siguiente manera:

- a) El Director General de la Dirección General de la Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá o la persona que él designe, quien lo presidirá;
- b) El Director de la Escuela Náutica de Panamá o la persona que él designe;
- c) El Administrador Ejecutivo del Patronato Nacional para la Educación Náutica.

**ARTICULO 138.** Los miembros del Comité Técnico se encuentran autorizados para girar hasta la suma de TRES MIL BALBOAS (B/ 3,000.00) contra la cuenta especial de que trata el artículo 136 de la presente Ley.

**ARTICULO 139.** Cuando se trate de erogaciones mayores de TRES MIL BALBOAS (B/ 3,000.00), se requerirá la aprobación de la mayoría absoluta de los miembros del Patronato Nacional para la Educación Náutica, todo lo cual se autorizará de conformidad con las disposiciones reglamentarias que para tal efecto adopte el Patronato.

**ARTICULO 140.** La Contraloría General de la República, fiscalizará el manejo del Fondo de conformidad con la disposiciones legales pertinentes.

**ARTICULO 141.** El Organo Ejecutivo reglamentará el funcionamiento, estructura interna y demás aspectos del Fondo de Asistencia para la Educación Náutica.

**ARTICULO 142.** Los préstamos y becas otorgados por el Patronato Nacional para la Educación Náutica deberán ser aprobados por la mayoría absoluta de los miembros del Patronato y según los reglamentos que se adopten a tales efectos. Los préstamos así aprobados deberán suscribirse de conformidad con los términos y condiciones que usualmente son exigidos por el Instituto para la Formación y Aprovechamiento de los Recursos Humanos (I.F.A.R.H.U.) a sus prestatarios, excepto en lo relacionado con la cuantía.

Los intereses devengados por los préstamos otorgados por el Patronato gozarán de los mismos privilegios fiscales que gozan aquellos otorgados por el I.F.A.R.H.U., por lo tanto, podrán ser deducible del impuesto sobre la renta del prestatario.

Los cobros de la morosidad de estos préstamos se realizarán a través del Patronato Nacional para la Educación Náutica.

**ARTICULO 143.** El presente Decreto Ley deroga los artículos 251 a 278 del Decreto de Gabinete No.252 del 30 de diciembre de 1971 y cualesquier otra norma que le sea contraria.

**ARTICULO 144.** Este Decreto Ley entrará en vigencia sesenta (60) días a partir de su promulgación en la Gaceta Oficial.