LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS PRIVILEGIADOS Y SU EJECUCIÓN EN EL SUPUESTO DE BUQUE ABANDONADO

Magdeline Andrion

MARCH 26, 2019
Maestría de Derecho Privado con Énfasis en Derecho Comercial

UNIVERSIDAD DE PANAMA

VICERRECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

MAESTRIA EN DERECHO PRIVADO CON ENFASIS EN DERECHO COMERCIAL

PROGRAMA DE MAESTRIA EN DERECHO PRIVADO CON ENFASIS EN DERECHO COMERCIAL

"LOS CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS EN EL SUPUESTO DE BUQUE ABANDONADO EN LA JURISDICCION MARÍTIMA PANAMEÑA"

POR

MAGDELINE ANDRION AGUIRRE

TESIS PARA OPTAR POR EL TITULO DE MAGISTER EN DERECHO PRIVADO CON ENFASIS EN DERECHO COMERCIAL

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

2024.

DEDICATORIA

Dedico con todo mi amor, dedicación y cariño este trabajo de graduación a Dios por ser la razón de mi vida y de mi Fe, sin él no podríamos seguir adelante; a mi madre y a mi padre que incansablemente lucharon para darme la mejor educación y consejos; a mi hermano mayor y hermana menor por ser fuente de inquebrantables lecciones; a mi amada abuela, ella es mi mayor inspiración en la vida, la primera maestra y mano amiga; y muy especialmente, quiero agradecer a mi esposo, quien ha estado en todos mis caminos junto con nuestros tres hermosos hijos, ellos son la motivación más grande y pura para seguir en el camino de la Justicia.

AGRADECIMIENTO

Agradezco con todas mis fuerzas a Dios por ser el primer maestro de amor, confianza y constancia, el que te da la voluntad para salir adelante; también quisiera agradecer a mi mejor amiga, desde pequeñas me enseño la importancia del estudio y de la excelencia, y que aun adultas sigue guiándome; a cada uno de mis maestros y profesores durante toda mi vida, cada uno al enseñarme a escribir, a pensar, a exponer, me han ayudado a superar cada paso; agradezco especialmente a mi padre quien fue el hombre inspirador para emprender la carrera de abogado, su constancia me dio la fuerza necesaria para creer en la justicia y particularmente a mi Director Jose Maria Lezcano, a la Autoridad Marítima de Panamá, por abrirme las puertas al conocimiento y brindar toda la guía necesaria en este trabajo de graduación.

INDICE

"TRABAJO FINAL SOBRE LA TESIS LOS CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS EN EL SUPUESTO DE BUQUE ABANDONADO EN LA JURISDICCION MARÍTIMA PANAMEÑA"

DEDICATORIA 3

AGRADECIMIENTO 4

RESUMEN 1

SUMMARY 10

INTRODUCCION 11

CAPITULO I 19

ASPECTOS METODOLOGICOS 19

1.1 Planteamiento del Problema 19

1.2 Hipótesis General 23

1.3 **Objetivos** 24

1.3.1. **Generales** 24

1.3.2. Específicos 24

1.4 Limitaciones de la Investigación 25

1.5 Aspectos Innovadores del Proyecto 25

1.6 Metodología 26

1.6.1 Delimitación: 26

1.6.2 Población y Muestreo: 26

1.6.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos 27

1.7 Justificación 31

CAPITULO II 36

MARCO CONCEPTUAL 36

2.1 Acreedor 37

2.2 Abandono de Buque 42

2.3 Averías Comunes 45

2.4 Buque Abandonado 48

2.5 **Créditos Marítimos Privilegiados** 49
2.6 Costas Judiciales 52
2.7 Hipoteca naval 52
2.8 Propietario 52
2.9 Protección e Indemnización (P&I) Clubes o Aseguradoras 53
CAPITULO III 55
LA RELACION DEL ARMADOR CON RESPECTO AL BUQUE ABANDONADO 55
3.1 Responsabilidades del Armador 56
3.2 Consecuencias del Abandono 57
3.3 Naturaleza Jurídica 59
3.3 Aspectos sobre la responsabilidad 61
3.4 Leyes y Convenios 62
3.4.1 Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo 62
3.4.2 Ley 8 de 1982 y sus Modificaciones 64
3.4.3 Convenios Internacionales Ratificados por Panamá 64
3.5 Clubes de Protección e Indemnización 66
CAPITULO IV 70
MARCO JURIDICO DE LOS CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS EN PANAMA 70
4.1 Naturaleza jurídica 74
4.2 Características 77
Prelación. 77
Naturaleza 77
Reipersecutoriedad. 77
Ejercicio de acción in Rem 77
Registro y formalización. 77
Protección de Acreedores. 78
Ejecución 78
4.3 Clasificación 78
4.4 Los Acreedores 80
CAPITULO V EJECUCION DE CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS Y LA TRIPULACION 84
5.1 Generalidades 84
5.2 Tribunal Marítimo de Panama 85

5.3 Aspectos Procesales 86
5.3.1 Procedimiento de Ejecución 88
5.3.2 Del Secuestro 90
5.3.3 Documentos requeridos para decretar un secuestro 91
5.3.4 Demanda de ejecución de secuestro: 93
5.4 Los Acreedores 93
5.3.1 Costas Judiciales 96
5.3.2 Gastos de asistencia y salvamento. 98
5.3.3 Salarios y retribuciones de la tripulación 101
5.3.4 Hipoteca naval 107
5.3.5 Tasas e impuestos a favor del Estado 109
5.3.6 Salarios de estibadores y muelleros 110
5.3.8 Contribuciones en averías comunes. 113
5.3.9 Suministros y Necesidades de la nave 116
5.3.10 Cantidades tomadas a la gruesa 118
5.3.11 Salarios de prácticos y guardianes. 120
5.3.12 Indemnizaciones a cargadores y pasajeros 122
5.3.13 Precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos. 124
5.5 Autoridad Marítima de Panama 126
5.5.1 Principales Funciones 127
5.5.2 Requisitos para el registro de buques 128
5.5.3 Registro Especial Provisional de Naves 132
5.5.4 Medidas de Protección 133
5.5.4.1 Cancelación de Oficio 135
5.5.4.2 Recobro de Salarios. 137
5.5.4.3 Garantías Financieras 138
CAPITULO VI 142
BUQUE ABANDONADO 142
6.1 Concepto 142
6.1.1 Abandono de Facto 143
6.1.2 Elementos Causales 143
6.2 Situaciones jurídicas 148
6.3 Derecho Comparado (Derecho Español) 151

6.3.1 Jurisprudencia..... 153
6.3.2 Caso de Jurisprudencia en España..... 155
CAPITULO VII 158
ANALISIS Y PRESENTACION DE CASOS DE BUQUES ABANDONADOS 158
7.1 Casos y Jurisprudencia de Créditos Marítimos Privilegiados..... 158
7.2 Resultados Del Estudio de Casos de Créditos Marítimos Privilegiados Primarios. 166
7.3 Resultado del Estudio de Casos de Créditos Marítimos Privilegiados Secundarios..... 172
CONCLUSIONES..... 175
RECOMENDACIONES..... 180
BIBLIOGRAFIA..... 182
ANEXOS..... 191

INDICE DE GRAFICAS

GRAFICA 1.....166
GRAFICA 2.....168
GRAFICA 3.....169
GRAFICA 4.....172

ABREVIATURAS UTILIZADAS

CCI – Certificado Internacional de Arqueo.

CICS – Certificado Internacional para Seguridad de Buques.

DOC – Documento de Cumplimiento.

HP – Horsepower (Caballos de fuerza).

IMO – International Maritime Organization (Organización Marítima Internacional).

IOPP – International Oil Pollution Prevention Certificate (Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos) + Suplemento del Certificado.

ISM2 – International Safety Management Code (Código Internacional de Gestión de la Seguridad).

ITF – International Transport Workers' Federation (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

KW – Kilowatt (Kilovatio).

LNM – Ley de Navegación Marítima en España.

MLC – Maritime Labour Convention (Convenio sobre el Trabajo Marítimo).

OIT – Organización Internacional del Trabajo.

OMI – Organización Marítima Internacional.

P&I – Protection and Indemnity (Protección e Indemnización).

PPB – Parts Per Billion (Partes por Billón).

RSE – Registro Sinóptico Continuo.

SMC – Certificado de Gestión de Seguridad.

RESUMEN

La presente investigación se centra en la responsabilidad del armador en el contexto de créditos marítimos privilegiados y buques abandonados en la jurisdicción marítima panameña. El presente tema es un tema crítico en el sector marítimo comercial, ya que el abandono de buques genera daños y perjuicios a las partes involucradas. En Panamá, la jurisdicción marítima es relevante, ya que el país es uno de los principales del mundo en abanderamiento de naves, con más del 60% del tonelaje bruto en el mercado mundial. La investigación se centrará en la naturaleza jurídica de la responsabilidad derivada de la negligencia y las leyes garantes sobre el abandono de la responsabilidad de pago en los créditos marítimos privilegiados. La investigación también examinara la relación entre el armador, el buque y sus acreedores, y evaluara a las regulaciones de jurisdicción marítima panameña y el derecho comparado. En este contexto buscara también explorara la naturaleza jurídica de la responsabilidad derivada de la negligencia; inspeccionara las leyes garantes sobre el abandono del compromiso de pago a sus deudores; valorara la relación entre el armador, el buque y sus acreedores, y presentara distintas recomendaciones que solucione el problema del abandono de buques y asegure la eficacia en la ejecución de los créditos marítimos privilegiados. La presente investigación busca contribuir a la resolución definitiva a través del análisis de la responsabilidad del armador y la presentación de medidas que busquen asegurar la eficacia en el cumplimiento de las leyes que envisten de protección la ejecución de los créditos marítimos privilegiados.

SUMMARY

This investigation delves into the shipowner's liability in the context of privileged maritime Liens and abandoned vessels within the Panamanian maritime jurisdiction. This topic is a pressing concern in the maritime commercial sector, as ship abandonment can result in harm and losses to all parties involved. Panama's maritime jurisdiction holds significant importance, as the country is one of the world's leading ship registry nations, with over 60% of global tonnage. The investigation will focus on the legal nature of liability stemming from negligence and the laws ensuring the abandonment of payment responsibility in privileged maritime Liens. The investigation will also examine the relationships between the shipowner, the vessel, and its pledgees, and assess Panamanian maritime jurisdiction regulations and comparative law. Within this context, the investigation will explore the legal nature of liability derived from negligence, inspect laws guaranteeing the abandonment of payment commitments to pledgees, evaluate the relationships between the parties involved, and present various recommendations to resolve the issue of ship abandonment and ensure the effective execution of privileged maritime Liens. This investigation seeks to contribute to a definitive solution by analyzing shipowner liability and presenting measures that ensure compliance with laws protecting the execution of privileged maritime Liens.

INTRODUCCION

El trabajo que a continuación tiene a bien exponerse va encaminado a evaluar la efectividad de las leyes y convenios internacionales en relación con los créditos marítimos privilegiados y su ejecución en el supuesto de buque abandonado, específicamente en la Jurisdicción Marítima Panameña.

El problema que se estudiara es el siguiente: Los elevados costos operativos, las dificultades económicas, los siniestros y los desperfectos en alta mar a menudo provocan que los armadores abandonen sus buques de facto, al no encontrar otra solución viable. Esta situación conduce al incumplimiento de sus obligaciones financieras y, como consecuencia, a la ejecución de los créditos marítimos privilegiados por parte de los acreedores. ¿Pero que son los Créditos Marítimos Privilegiados? Los créditos marítimos privilegiados en la jurisdicción panameña son aquellos créditos que tienen prioridad sobre otros tipos de créditos en situaciones de liquidación o venta de un buque. Estos créditos están regulados por la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo de Panamá.

Es crucial comprender la magnitud de la importancia de estos acreedores, sin ellos, no podríamos coexistir en este mundo globalizado. Proteger a los acreedores de los créditos marítimos privilegiados es esencial para la economía global y la estabilidad del comercio marítimo. Estos créditos aseguran que los trabajadores marítimos, proveedores de servicios y el Estado reciban prioridad en

el pago de sus deudas en caso de liquidación o venta de un buque. Esto no solo garantiza la seguridad económica de muchas familias y comunidades, sino que también facilita la continuidad del comercio internacional al asegurar que los servicios y suministros necesarios para la operación de los buques sean pagados.

La existencia de un marco legal que prioriza estos créditos genera confianza entre los actores del comercio marítimo, fomentando la inversión y la participación en el sector. Además, el comercio marítimo es vital para el transporte de insumos, alimentos y otros recursos esenciales. Sin la protección de estos acreedores, podría haber interrupciones en la cadena de suministro, afectando la disponibilidad de productos básicos y recursos necesarios para la vida diaria. En resumen, la protección de los créditos marítimos privilegiados es crucial para mantener la estabilidad económica, asegurar la continuidad del comercio, generar confianza en el sistema marítimo y garantizar el acceso a bienes y servicios esenciales.

Para ello, las regulaciones de derecho marítimo han hecho todo lo posible por garantizar que el armador del buque cumpla con todas las obligaciones forjadas del tráfico, comercio y transporte marítimo.

Históricamente la figura del crédito marítimo privilegiado se le atribuye a que el único aval para asegurar el pago de las obligaciones producto de la relación económica, es el buque; con ello el acreedor es capaz de ejercer su derecho. El armador, “quien únicamente responde con los bienes que arriesga al mar o las

ganancias que pueda producir como consecuencia de su aprovechamiento económico en un determinado viaje. Estas garantías de acreedores marítimos se manifiestan en las fuentes históricas del Derecho Marítimo sobre la base de la existencia de lo que se ha dado en llamar fortuna o patrimonio marítimo"[1] .

Cabe mencionar la especial vulnerabilidad que reviste al acreedor más frágil, el tripulante, al arriesgar sus salarios y sus vidas, y las grandes pérdidas económicas para la Autoridad Portuaria del Estado que socorre, al verse obligado a auxiliar al buque y a sus tripulantes, por medidas de seguridad y humanidad; esto sin mencionar, el enorme daño ecológico que produce la fuga de hidrocarburos del buque en caso de estar averiado.

Para poder profundizar el tema que vislumbra este trabajo de tesis, es crucial analizar a cabalidad la naturaleza de los créditos marítimos privilegiados, y la raíz del problema expuesto; los altos costos y siniestros que son las mayores causales de buque abandonado por parte de los armadores. Cabe recalcar un caso grave de abandono de facto de un buque con bandera panameña (entre los años 2005 y 2009) como lo es el de **MV Rhosus**[2]. Uno de los fenómenos que subrayan esta problemática, es el hecho de que este buque fue registrado bajo varias banderas a lo largo de su historia incluyendo Japón, Corea del Sur, Belice, y Georgia, antes de ser finalmente registrado en Moldavia. Este buque se hizo tristemente famoso por su implicación en la explosión en el puerto de Beirut en agosto de 2020. **El MV**

[1] GARRIGUEZ, JOAQUÍN. Curso de Derecho Mercantil Tomo II, Madrid, 1983. p. 551
[2] BBC News. (2020, August 6). Beirut explosion: What we know so far. BBC. https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-53699410

Rhosus, que transportaba una gran cantidad de nitrato de amonio, fue abandonado en el puerto de Beirut en 2013 debido a problemas financieros y legales del armador.

El abandono del buque y la carga peligrosa a bordo sin las medidas de seguridad adecuadas llevaron a una catástrofe cuando el nitrato de amonio explotó, causando una devastación masiva en la ciudad, con cientos de muertos, miles de heridos y daños materiales extensos.

Este caso subraya las graves consecuencias que pueden surgir del abandono de facto de un buque, especialmente cuando se trata de cargas peligrosas. La falta de acción y responsabilidad por parte del armador y las autoridades pertinentes resultó en una tragedia de gran magnitud.

En este caso, la ejecución de los créditos marítimos privilegiados por parte de los acreedores fue un proceso complicado. Después de que el buque fue abandonado en el puerto de Beirut en 2013, los acreedores, incluidos los proveedores y las autoridades portuarias, presentaron demandas para recobrar los costos asociados.

Sin embargo, debido a la complejidad del caso y la posterior explosión en 2020, la resolución de estas reclamaciones se vio afectada por múltiples factores legales y jurisdiccionales. Aunque algunos acreedores lograron obtener órdenes de arresto para el buque, la ejecución efectiva de estos créditos fue difícil y prolongada.

Este caso ilustra las dificultades que pueden enfrentar los acreedores en situaciones de abandono de facto, especialmente cuando se trata de jurisdicciones internacionales y múltiples partes involucradas.

Las consecuencias son un efecto domino en cadena, que supone perdida de trabajos de miles de empleados, caídas en la bolsa de empresas que están relacionadas con estas navieras, gastos diversos para los países que se encuentran en las rutas de estos barcos. Con este resultado, las navieras espectadoras de esta crisis deciden subir los precios de los fletes y con ello, se forma una escasez de buques suficientes para suplir la demanda de entregas, generando así, un atraso en las mismas. Teniendo este caso como preámbulo de este presente trabajo de investigación, nace esta interrogante, ¿Cómo se puede garantizar que el armador cumpla a cabalidad con toda la responsabilidad para con sus acreedores y gastos intrínsecos después de abandonar el buque? El armador tiene el privilegio que la Ley y convenios le confieren al tener limitación de responsabilidad en situaciones específicas, pero depende de varios factores legales y jurisdiccionales.

En general, la limitación de responsabilidad permite al armador limitar su responsabilidad al valor del buque y su carga, siempre que no haya culpa o negligencia grave de su parte. Este principio está regulado por convenios internacionales como el Convenio de Londres de 1976 sobre la Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo[3]. Sin embargo, si se demuestra que el abandono del buque fue resultado de una negligencia grave o intención de parte del armador, la limitación de responsabilidad puede no ser aplicable. En estas situaciones, los acreedores pueden tener derecho a reclamar la totalidad de los daños y perjuicios. de abandono del buque, sin embargo, el presente

[3] Garrigues. (2014). Comentario sobre la limitación de responsabilidad en el transporte marítimo. Garrigues. https://www.garrigues.com/sites/default/files/docs/Comentario-Transporte-1-2014_0.pdf

trabajo se limitará a demarcar sobre la suerte que corren los acreedores y el peligro que nace el proceder de esta práctica para buscar soluciones a corto, mediano y largo plazo.

Cuando un armador abandona un buque de facto, los acreedores enfrentan varios riesgos significativos. Las cuestiones legales pueden complicarse debido a la necesidad de litigar en múltiples jurisdicciones, prolongando el proceso y aumentando los costos legales. Si el buque contiene materiales peligrosos, su abandono puede resultar en derrames o accidentes ambientales, generando responsabilidades adicionales y costos . Estos riesgos subrayan la importancia de una gestión adecuada y la necesidad de mecanismos legales efectivos para proteger los intereses de los acreedores en tales situaciones.

Los acreedores de los créditos marítimos privilegiados en la jurisdicción panameña enfrentan varios desafíos legales y económicos. La complejidad de la legislación marítima requiere un conocimiento especializado para proteger sus intereses y asegurar el pago preferencial.

Los retrasos en los pagos son comunes y pueden afectar la liquidez de los acreedores, mientras que el riesgo de quiebra de los deudores complica la recuperación de fondos. Además, los costos de litigio pueden ser significativos, y la competencia entre acreedores puede retrasar el proceso de recuperación. Las fluctuaciones económicas globales también pueden influir en la capacidad de los deudores para cumplir con sus obligaciones.

En fin, los acreedores de los créditos marítimos privilegiados en Panamá deben enfrentar una serie de desafíos legales y económicos que requieren una gestión cuidadosa y un conocimiento profundo de la legislación marítima para proteger sus intereses y asegurar la recuperación de su fondo.

Esta investigación se centrará en evaluar la eficacia de la ejecución de los créditos marítimos privilegiados en casos de buques abandonados en nuestra jurisdicción y en identificar formas de mejorar esta situación para todos los involucrados. El objetivo es emplear componentes alternativos de aplicación de leyes protectoras para fortalecer nuestros sistemas jurídicos marítimos y facilitar el uso de nuestros tribunales para resolver estos conflictos de manera más rápida y efectiva.

Para comprobar la hipótesis, se realizará un muestreo de casos de buques abandonados y se analizará la jurisprudencia de buques con bandera panameña. Además, se llevarán a cabo entrevistas y se revisará bibliografía nacional e internacional, comparando con el derecho español. Finalmente, se presentarán las ventajas de mecanismos viables, como leyes más activas y otras medidas, que puedan generar un verdadero cambio en la gestión de la justicia marítima panameña.

CAPITULO 1

ASPECTOS METODOLOGICOS

CAPITULO I

ASPECTOS METODOLOGICOS

1.1 Planteamiento del Problema

¿Ha tenido efectividad la ejecución de los créditos marítimos privilegiados en el supuesto de buque abandonado en la jurisdicción marítima panameña?

La ejecución de los créditos marítimos privilegiados en casos de buques abandonados en la jurisdicción marítima panameña no ha sido efectiva en garantizar el cumplimiento de los compromisos financieros de los armadores.

En este aspecto el proceso ha sido ineficaz, demasiado largo y tedioso para incluirlo en la ejecución; tampoco las leyes aplicables en este tema tienen la figura explícitamente definida en la regulación competente. Los problemas económicos, siniestros, o desperfectos en alta mar, generan, en muchos casos, el abandono del buque por parte del armador, incluyendo a sus acreedores, lo que resulta en la falta de cumplimiento en el pago de sus obligaciones, que son créditos marítimos privilegiados; y grandes pérdidas económicas para la Autoridad Portuaria del Estado que socorre y para el país que abandera al buque.

En caso de que esto suceda, respecto a los créditos marítimos privilegiados relacionados con el pago de tripulantes y capitán, la responsabilidad recaería en el

país que abandera el buque o al Estado en donde queda abandonado el buque y su tripulación, es en donde ingresa el departamento de asuntos laborales de la Autoridad Marítima de Panamá a hacerse cargo de la gestión pertinente de la gente de Mar.

El abandono de buques con tripulación a bordo data de comienzos del siglo XIX, específicamente con la construcción del primer barco con casco de acero en Gran Bretaña. El barco, al verse deteriorado por la corrosión que genera el contacto con el agua salada, hace que el mismo tenga un periodo de vida especifico de alrededor de 25 años para poder operar eficientemente. El armador al enfrentarse con gastos de reparación mayores a sus ingresos, siendo amparado bajo el régimen de banderas de conveniencia, deja al buque a su suerte, ya sea encallado, o en alta mar, desembocando una situación jurídica plasmada en nuestras leyes como lo es la ejecución de los créditos marítimos privilegiados.

Esta situación genera incertidumbre entre los acreedores envestidos de los privilegios del crédito marítimo privilegiado y también peligros a la integridad física de los tripulantes; y la falta de sustento económico, permaneciendo sin suministros para poder sobrevivir como agua, comida, medicinas, entre otros. Aunado a ello, existen gastos económicos al territorio donde queda el barco abandonado, especialmente en el país del buque abanderado. Estos gastos denominados estipendios y salarios caídos se encuentran estipulados en el Capítulo II, artículo 244 como créditos marítimos privilegiados, prevaleciendo protegidos por la ley 55 de 06 de agosto de 2008, específicamente los numerales 3, 6, y 7, que

particularmente habla sobre "Las indemnizaciones a que hubiera lugar por perjuicios causados por culpa o Negligencia[4]".

El problema a investigar consiste en analizar los vacíos que tiene la actual Ley que protege los créditos marítimos privilegiados y recomendar soluciones eficaces que eviten esta situación, comprometiendo al armador a que establezca en su contrato seguros que amorticen el pago de sus obligaciones, en caso de abandono, ya que en la actualidad a pesar de existir aseguradoras financieras y convenios internacionales que abordan la problemática, en la práctica, es en muchas veces ineficaz el proceso judicial por la complejidad que enviste el armador cuando abandona al buque de facto.

El Estado Panameño "sigue liderando el registro de buques mundial según índice de IHS Markit," con 8,540 naves y 251.1 millones de Tonelaje de Registro Bruto (TRB[5])" y por ocupar el puesto del primer país con abanderamiento de buques en el mundo, con el 16% de la flota mundial es el mayor afectado en este escenario, por ello, debe surgir una solución que pueda mejorar esta situación jurídica que afecta claramente la reputación panameña. Aunado a ello analizaremos en conjunto con el Tribunal Marítimo de Panama, que es el tribunal idóneo para tal jurisdicción y por la cual debe administrar justicia, y la Autoridad Marítima de Panamá, que actúa como un ente regulador, en el caso del crédito marítimo privilegiado por salarios al capitán y a sus tripulantes, ya que estos casos quedan

---

[4] Asamblea Nacional de Panamá. (2008). **Ley 55 del 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo**. Gaceta Oficial Digital. https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/del-comercio-maritimo-aug-7-2008.pdf

[5] Rodríguez, M. (2024, agosto 8). **Panamá sigue liderando el registro de buques mundial, según el índice de IHS Markit**. *La Estrella de Panamá*. https://www.laestrella.com.pa/economia/panama-sigue-liderando-el-registro-de-buques-mundial-segun-el-indice-de-ihs-markit-JJ5803209

documentados en la Organización Internacional de Trabajo y se resuelven con ayuda conjunta de las Organizaciones internacionales.

Actualmente, la flota marítima mundial está inundada en el proceso de las tan mencionadas “banderas de conveniencia” que ofrece beneficios como facultad de no pagar impuestos, no tener inspecciones rígidas y mano de obra con un salario extremamente bajo. Esta situación en particular está afectando la imagen referente a la otorgación de abanderamiento de naves en la República de Panamá, ya que se tiene un retrato distinto a lo profesado actualmente. El abanderamiento de Naves en la República de Panamá tiene una serie de requisitos que son sumamente rigurosos, ya que para que un buque pueda ser abanderado, debe pasar exámenes y cumplir a cabalidad con los requerimientos establecidos por la Ley y convenios internaciones. Actualmente la Autoridad Marítima de Panamá está haciendo hincapié en lo estricto del proceso, ya que, de no cumplirlos, el buque corre el riesgo de no obtener la bandera o la cancelación de esta. El proyecto analizará distintos elementos que conllevan a esta situación, como elementos causales y propondrá una reforma de Ley, como solución a largo plazo. Consultaremos casos de buques abandonados con bandera panameña, la doctrina, jurisprudencia, opiniones de juristas, derecho comparado y la relevancia del papel de la jurisdicción marítima panameña en la resolución de casos alrededor del mundo.

1.2 Hipótesis General

Si existieran normas específicas en Panamá que regulen la ejecución de créditos marítimos privilegiados en casos de buques abandonados de facto, y se dispusiera de más recursos para asistir a los acreedores y tripulantes, se lograría una mayor protección, evitando así grandes pérdidas económicas tanto para los acreedores como para el Estado donde se abandona el buque. De esta manera, se contarían con sistemas jurídicos marítimos más eficaces. La implementación de normas sobre buques abandonados y la protección de acreedores y tripulantes garantizaría una correcta aplicación de la justicia en la legislación marítima panameña.

1.3 Objetivos

1.3.1. Generales

1.3.1. Analizar la importancia que tiene todo lo relacionado con la responsabilidad del armador en caso de buque abandonado en la jurisdicción Marítima Panameña y derecho comparado.

1.3.1.2. Elaborar el estudio de la responsabilidad del armador en caso de buque abandonado y crear conciencia sobre sus consecuencias en la Jurisdicción Marítima Panameña.

1.3.2. Específicos

1.3.2.1. Identificar las desventajas que conlleva el incumplimiento por parte del armador de su responsabilidad en caso de buque abandonado en la jurisdicción Marítima Panameña.

1.3.2.2. Establecer las ventajas que tendrá la aportación de soluciones en lo concerniente a la responsabilidad del armador en caso de buque abandonado en la jurisdicción marítima panameña.

1.4 Limitaciones de la Investigación

Actualmente, no hay muchos casos documentados incluyendo jurisprudencia con respecto al supuesto de buques abandonados en la ciudad de Panama. Los casos actuales documentados de buque abandonado se refieren solo a los créditos marítimos privilegiados primarios, que corresponden a los salarios de los tripulantes se encuentran documentados en la base de datos de ITF (International Transport Workers' Federation). En línea con lo anteriormente mencionado, no existe una bibliografía referente a este tema, similar a la de derecho comparado (español). Por último, fue un gran desafío entrevistar personal idóneo del Tribunal Marítimo de Panama.

1.5 Aspectos Innovadores del Proyecto

Este proyecto es totalmente innovador ya que se pretende hacer reformas o adiciones a la legislación vigente; también se intenta definir la figura de buque abandonado en la legislación panameña y adicionar recursos necesarios como creación de fondos para tripulantes y acreedores que forjarán y mejorarán la ejecución de créditos marítimos privilegiados en el supuesto de buque abandonado.

1.6 Metodología

1.6.1 Delimitación:

La investigación se centrará en los casos de buques abandonados con bandera panameña, especialmente reportados entre 2015 y 2023, un período que refleja un aumento significativo en los casos de abandono debido a factores económicos y la pandemia de COVID-19, documentados tanto de la base de datos de la ITF, como también casos de jurisprudencia en Panama.

1.6.2 Población y Muestreo:

Esta investigación está dirigida a evaluar los casos de ejecución de créditos marítimos privilegiados de buques abandonados con bandera panameña que esta compilada en la Base de datos de la ITF desde el 2004 hasta el 2023 y también de jurisprudencia panameña.

En el análisis cuantitativo de nuestra investigación, hemos delimitado el estudio de la siguiente manera:

Geográfica	**Panamá**
Institucional	Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Panamá
Población	Acreedores abandonados con bandera panameña
Temporalidad	Actualidad

1.6.3 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

En relación con nuestro tipo de investigación, **el análisis documental** será la técnica usada para recolectar la información, en donde precisamos a indagar en las diferentes normas, convenios, regulaciones, jurisprudencia y base de datos sobre casos de buques abandonados, analizando el comportamiento negligente del armador ante la situación de abandono, en base a la doctrina, dogmatismo y ordenamiento jurídico. Es importante definir este tipo de investigación como "el estudio exclusivo que hace el investigador con relación a la doctrina jurídica[6]" Con relación a la doctrina, debemos reflexionar en los

[6] SAENZ, Julia. Metodología de la Investigación en el Derecho. Jurídica Pujol S.A. Panamá, República de Panamá, 2017.

orígenes, la historia y el presente del común denominador; el ordenamiento jurídico que se dispone a visualizar un entorno lícito, ordenado y eficaz.

Método teórico. Se utilizará, en concordancia con las técnicas planteadas, el **Método teórico** que nos permita profundizar en el conocimiento. A continuación, se establecerá las técnicas que predominaran en este trabajo de investigación:

Análisis y síntesis. Convenimos hacer un análisis dogmático de la responsabilidad del armador con respecto a los créditos privilegiados y el abandono del buque con la finalidad de comprender y dominar el tema. Posteriormente sobre la base de los resultados obtenidos se podrá sistematizar el conocimiento obtenido.

Histórico-Lógico. A través del método histórico averiguaremos la evolución cronológica del buque abandonado en la legislación panameña a fin de conocer su evolución y las consecuencias que esta práctica ha traído en detrimento de todos los sujetos involucrados a fin de encontrar una solución que pueda poner fin a la situación jurídica, objeto de análisis de este trabajo. A través de entendimiento podremos ampliar lo más importante del fenómeno histórico.

El análisis de contenido será parte fundamental en nuestra investigación pues se examinarán una serie de libros, artículos, convenciones, podcasts y blogs buscando los datos que admitan catalogar, sistematizar y abreviar. Para poder analizar el problema vigente de buques abandonados con bandera panameña, será fundamental acceder a la jurisprudencia y se utilizará también la base de datos de

la Organización Internacional de Trabajo que actualmente pondera los casos resueltos, sin resolver e inactivos. Con los resultados se profundizará el tema en disputa, en búsqueda de algún tipo de indicador que refleje la realidad colectiva de las disputas de los créditos marítimos privilegiados que surge de la tripulación abandonada.

También haremos distintas entrevistas a expertos en derecho marítimo y personal idóneo en este campo. Tendrá que ser utilizada la técnica de observación pues es el procedimiento elemental en todo estudio; cotejando lo que se logre encontrar en la jurisprudencia para acreedores secundarios y en la base de datos de la Organización Internacional de Trabajo para acreedores primarios. Se tomarán solo casos de buques abandonados con bandera panameña. Posterior a ello se valorará los datos fruto de la observación no estructurada con la computadora portátil.

Las entrevistas nos permitirán adquirir opiniones de los expertos en el tema para así elaborar recomendaciones adecuadas con el propósito de plantear una solución. La entrevista será no estructurada pues lo que se busca es mayor libertad en el entrevistado para sus respuestas.

Con ello se puede percibir que la investigación jurídica pura y documental tiene características similares a la metodología de investigación científica que se aplican en el ámbito legal en la actualidad. Lo anterior refleja que el método científico se puede usar como método de referencia en donde los datos una vez recolectados se podrán profundizar con la doctrina, y jurisprudencia para poder llegar a nuestras conclusiones.

Podemos deducir que nuestras técnicas e instrumentos de recolección serán las siguientes:

FUENTE DE DATOS	TECNICAS	INSTRUMENTOS
Fuente Documental	Análisis Documental	• Leyes • Convenciones • Jurisprudencia • Base de Datos de la Organización Internacional de Trabajo.
Profesores de Derecho marítimo de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Panamá **Personal de la Autoridad Marítima de Panama.** **OIT** **ITF Seafarers P&I Clubs**	• Observación • Entrevistas • Encuestas	• Cámara Fotográfica • Computadora Laptop • Cuaderno de notas

1.7 Justificación

El presente trabajo de investigación busca encontrar soluciones a los serios problemas económicos, ecológicos y humanitarios que enfrenta el Estado Panameño como consecuencia del abandono de un buque.

Es preciso mencionar, que lo que ha motivado el estudio de la responsabilidad del armador ante el buque abandonado en la jurisdicción panameña ha sido un caso sobre un buque que quedo desamparado a su suerte en Colombia cuya bandera era panameña.

El 28 de noviembre de 2016, "la tripulación del Agatis, un buque carguero de 167 metros de eslora y 26 metros de manga propiedad de la naviera indonesia Meranti Alliance Shipping Pte. Ltd."[7] se percató que su naviero, no contestaba ninguno de sus mensajes, ni les había pagado sus honorarios a tripulantes, ni tampoco había enviado dinero para el combustible, encontrándose solos sin protección en alguna compañía que los había contratado en las costas de Barranquilla, Colombia. Sus acreedores vivieron en completa zozobra durante 6 meses. La situación se complicó aún más, porque se encontraban desamparados en aguas colombianas, a pesar de que su bandera era panameña; Con ello, se alargó el tiempo y la angustia de ser rescatados. El gobierno panameño, fue responsable

[7] Telemetro Noticias. (2016, febrero 12). **Termina odisea de 18 marineros indios abandonados por su armador en Colombia**. Telemetro Noticias, pág. 1. https://www.telemetro.com/nacionales/2016/02/12/termina-marineros-abandonados-armador-colombia/1477604.html

de recuperar a estos tripulantes, para que se encontraran en aguas panameñas, y con ello poder repatriarlos a su país natal en La India.

Los gastos de repatriación ascendieron a $42,000, incluyendo asesoría y contratación de un abogado para que los acreedores afectados pudiesen recuperar una indemnización en el futuro. Consecuentemente, y con lágrimas en los ojos, estuvieron muy complacidos de poder recibir ayuda del gobierno panameño y reflexionaron que no hubiese ocurrido lo mismo, de obtener una bandera distinta.

En actualidad, la Autoridad Marítima de Panamá juega un papel crucial en asegurarse de que se cumplan con regulaciones y convenios aplicables en estos supuestos. Pareciese que la falta de recursos adicionales de empoderamiento para acabar el problema de raíz fuese la verdadera dificultad en Panamá. Siendo el país con el mayor número de buques abanderados, teniendo 8,094 embarcaciones, para ser exactos, "lo que representa el "18% de la flota mundial[8]" posicionándolo en la exclusiva lista de récord Guinness; le sigue Liberia, Bahamas, Malta, Chipre e Islas Marshall. Cuando estas situaciones en donde el armador por algún motivo abandona el buque y con ello sus acreedores, se ve inmerso en sociedades anónimas que lo protegen y estas banderas solo están matriculadas a conveniencia, porque son más baratas y no requieren de muchos requerimientos.

[8] Panamá gana Récord Guinness en Abanderamiento de Naves. (13 de diciembre del 2017). *Panamá América*. Pág. 1.

En 2022, “se registró un récord de buques y marinos abandonados a nivel mundial, con 103 buques y 1,682 marineros afectados.[9] En los últimos 20 años, se han abandonado 703 buques, impactando a 9,925 marinos. Actualmente, hay 247 casos de abandono reportados por la Organización Marítima Internacional (OMI), de los cuales 96 están abiertos y 141 en litigio, involucrando a 3,657 marinos que esperan sus salarios adeudados.

El presente trabajo buscara tocar puntos relevantes sobre la responsabilidad del armador respecto a sus acreedores y evaluara distintas alternativas de estudio para posiblemente solucionar el problema que se ventila. Es preciso indicar aspectos innovadores en tema de ayuda y auxilio de organizaciones sindicales, así como también los clubes de indemnización que puedan solventar y aliviar el problema. Con ello se propondrá una reforma de ley que actualice la jurisdicción Marítima Panameña, exclusivamente en el abandono de buques por parte del armador, en donde se precise paso por paso, lo que se debe hacer en caso de que suceda con un buque de bandera panameña. De igual forma establecer obligatoriedad en seguros que se enfrenten a estos supuestos para poder indemnizar a los acreedores envestidos de este privilegio. También busca que tanto actuales generaciones de profesionales del derecho, así como las futuras, conozcan la seriedad de este problema y las distintas alternativas que abarca la legislación marítima para lograr una solución viable en los procesos judiciales marítimos.

[9] Organización Marítima Internacional. (2022). Informe anual sobre buques abandonados. https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/AbandonedSeafarers.aspx

El aprendizaje de la responsabilidad del armador con respecto al abandono del buque es importante para el crecimiento académico del jurisconsulto y también para el desarrollo socioeconómico de Panamá. El tráfico marítimo es constante, por consiguiente, tanto los tribunales marítimos de la República de Panamá, como las demás autoridades respectivas, deben actuar con diligencia en el momento de decidir sobre la suerte del buque y sus acreedores.

Beneficios. Tener una documentación que pueda llenar el vacío sobre los conocimientos referentes a los Créditos Marítimos Privilegiados y su ejecución en el supuesto del buque en abandono en la jurisdicción marítima panameña Vigente.

Beneficiarios	Docentes y estudiantes de Derecho	A fin de contar con apoyo para el estudio de los créditos marítimos privilegiados en el supuesto del buque abandonado por no existir más información al respecto
	Operadores Jurídicos	Llámese Administradores de Justicia, tribunales marítimos, Abogados Litigantes, acreedores, entre otros, que sirva de ayuda al momento de analizar los casos correspondientes a buques abandonados.

CAPITULO II

MARCO CONCEPTUAL

CAPITULO II

MARCO CONCEPTUAL

Generalidades

Es importante comprender y aclarar conceptos que se detallaran durante el trabajo de investigación. A continuación, mostraremos distintas definiciones que profundizara la comprensión del presente tema. Se explorará la doctrina y la legislación en conjunto con las distintas definiciones para una mejor comprensión de la situación jurídica en estudio. Así se podrá aplicar la Lógica Jurídica a la que hace mención la Dra. Julia Sáenz cuando la define como el "Estudio de la estructura de las normas, conceptos e inferencias jurídicas…[10]". Es imprescindible definir los sujetos, y la concepción técnica que se utiliza regularmente en el supuesto de abandono del buque. Con ello hay otra situación jurídica que se estudiara para evitar confusión, hacemos referencia al termino "abandono de buque".

[10] Fernández, J. (1991). **La filosofía jurídica de Eduardo García Máynez**. Oviedo, España: Editorial Universidad de Oviedo.

2.1 Acreedor

Trabajadores: Dícese que con relación a trabajo. Que esperan recibir su salario de la empresa.

Proveedores. Que han entregado bienes o servicios y esperan el pago correspondiente. En este supuesto, "La Corte Suprema de Justicia de Panamá define los créditos marítimos privilegiados como "un tipo de crédito que la ley de cada país estipula de una manera jerárquica, para darle un tratamiento especial a las acreencias originadas fundamentalmente en las relaciones jurídicas que sean esenciales para posibilitar la navegación[11]". En otras palabras, estos acreedores tienen derechos preferenciales debido a la importancia de sus servicios o suministros para la operación y mantenimiento de la nave.

[11] Corte Suprema de Justicia de Panamá. (2023). **Los créditos marítimos privilegiados en el derecho panameño**. Patton Moreno & Asvat. https://www.pmalawyers.com/creditos marítimos privilegiados

2.2 Abanderamiento de Naves

El comercio marítimo cubre todos los continentes, razón por la cual es necesario reconocer las regulaciones aplicables a aquellos buques que navegan en aguas internacionales. Es allí donde es crítico abordar el concepto de Abanderamiento de naves. El Diccionario Jurídico Espasa lo define como "Acto en virtud del cual un determinado Estado atribuye a un buque su nacionalidad y le autoriza a enarbolar su pabellón."[12]. Cada nave al adoptar la nacionalidad del país que la enarbola, en consecuencia, adopta su jurisdicción y regulación en caso de conflicto.

Se debe tomar en cuenta internacionalmente el papel que juega el abanderamiento de naves a nivel mundial, en donde el Convenio Internacional de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, acerca de la nacionalidad de los buques, enuncia en sus articulo 91 lo siguiente: "Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque…"[13] En este último aspecto se debe añadir que en relación con la actual marina mercante panameña

[12] Enciclopedia Jurídica. (n.d.). Abanderamiento de buques. http://www.enciclopedia-juridica.com/d/abanderamiento-de-buques/abanderamiento-de-buques.htm

[13]. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982). **Artículo 91**. Montego Bay, Jamaica: 182.ª sesión plenaria de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

existe poca relación entre el Estado que imparte la bandera y el armador que hace el trámite; la previa situación facilita que el armador sea difícil de localizar en caso tal quisiese eludir sus obligaciones para con el buque y sus acreedores. La posición geográfica de Panamá ha cumplido un papel importantísimo, desde comienzos de la República, en la obtención de sus riquezas, y también de sus infortunios, ya que, al ser un territorio estrecho, esto dio paso a que gobiernos extranjeros llegaran a adquirir el territorio, sus recursos naturales y metales preciosos también. A principios del siglo XIX el contrabando de licor estaba en pleno apogeo y el comercio marítimo representaba el transporte ideal para tal néctar; es entonces que era cada vez más difícil transportarlo por las regulaciones existentes en aquel tiempo. Los trámites para el comercio marítimo eran engorrosos y solo se limitaba a la nacionalidad del propietario o armador. A través de la Ley 63 del 15 de diciembre de 1917 se crea el sistema de Registro Internacional de Buques en Panamá, que permite a sus propietarios de cualquier nacionalidad registrar sus buques bajo bandera panameña; luego con la Ley 8 de 1925, se crea la Marina Mercante Panameña, que se refiere la flota de buques registrados bajo bandera panameña. La ventaja principal era remover el requisito de nacionalidad del registro de buques, y más importante aún, como el buque, es en sí, la fortuna del armador, que puede ser vendida o traspasada, el armador adquiere dominio total de su propiedad con lo que el registro panameño prometía. Es importante destacar otras ventajas como el del doble registro, que permite que el buque tenga doble nacionalidad, descuentos tentativos para grupos económicos especiales y buques que se estrenan por primera vez y, por último, este registro no exige un tonelaje

mínimo. Hace un tiempo, para ser exactos, el 15 de diciembre de 2017, Panamá logra entrar a los **Récord Guinness**, una autoridad reconocida mundialmente por documentar los récords a nivel mundial "por contar con más de 8 mil naves, las cuales representan alrededor del 18% de la flota marítima mundial"[14].

El Abanderamiento de buques en Panamá, representa sin lugar a duda, una de las mayores ganancias del país, tal como lo menciona el diario la Estrella, "dejando ganancias para el Estado de alrededor del 21% del Producto Interno Bruto (PIB)".[15]

Los ingresos generados por este servicio marítimo proporcionado por la AMP constituyen una de las principales fuentes de financiamiento para el Tesoro Nacional. Estos fondos impactan directamente a la población mediante la conservación de infraestructuras nacionales como carreteras, puentes, acueductos, el metro y otros beneficios que favorecen a la comunidad en general.

A pesar de ser la mayor marina mercante en el mundo, el porcentaje de panameños a bordo no llega al 1%, situación también preocupante, pero a la vez interesante, ya que los armadores prefieren contratar a la mano de obra más barata del mundo; países como Filipinas, India, entre otros, cobran muy poco con tal de tener un trabajo que genere ingresos para poder mantener a sus familias. Estos trabajadores por tener poco poder adquisitivo muchas veces deben de lidiar con situaciones penosas de trabajo y peor aún, a veces la relación laboral llega a ser solo

---

[14] Núñez, Y. (2017). **Flota mercante de Panamá representa el 18% de la flota mundial**. *La Estrella de Panamá*, pág. 1.

[15] Marina mercante panameña, sin panameños. (2011, abril 29). *La Estrella de Panamá*, pág. 1.

un acuerdo verbal, factores que deterioran aún más la injusticia inquietante que vive la gente de mar en estos buques.

Los convenios internacionales de trabajo marítimo condicionan a que siempre exista un contrato de trabajo por escrito en caso de un infortunio ocasionado dentro del ámbito laboral marítimo. Panamá es el primer país en el mundo en relación con el abanderamiento de buques, razón por la cual se estima, que puede llegar a representar un enorme problema que acarrea gastos cada vez mayores por tener al mismo tiempo la mayor cantidad de barcos abandonados con tripulantes y acreedores en el mundo.

La flexibilidad del abanderamiento de buques en Panamá ha provocado que el país este envuelto en una situación de constante riesgo que afecten a la reputación del país, al estar directamente involucrados en ayudar a negociar y adquirir los gastos de alimentación, repatriación y asesoría legal en caso de que un barco panameño quede abandonado en cualquier parte del mundo. Es importante mencionar en un reciente informe, que "evalúa el desempeño de los principales 20 registros mercantes del mundo, en el cual se incluye Panamá, Liberia e Islas Marshall, principales competidores de la bandera panameña, entre otros, señala que la flota griega tiene una participación del mercado mundial de 16.3% del total, mientras que Japón 12.78%. En este último, Panamá sigue siendo líder indiscutible

con 61.4% del tonelaje bruto registrado entre todas las banderas; en tanto, Liberia e Isla Marshall figuran con 16.7% y 5.0%, respectivamente."[16]

2.2 Abandono de Buque

Es de especial interés poder definir este concepto en específico ya que se debe aclarar que el término "abandono de buque" no tiene relación alguna con el concepto de buque abandonado, tema central de esta investigación. A pesar de que no tienen relación es imperante poder definirlo para evitar relacionarlos uno con el otro.

Según el diccionario digital de definiciones es aquella "Acción de carácter excepcional por la que el asegurado cede al asegurador los restos que subsisten de los efectos o cosas aseguradas o las acciones que le correspondan para su recuperación con la facultad de reclamar a aquél la totalidad de la indemnización convenida".[17]

Los casos típicos en donde se puede presentar esta situación jurídica son en aquellos en que el buque queda averiado, y que exista un naufragio, incluso el salvamento, ya que esto representa una situación de peligro. Cabe mencionar que

[16] De La Ossa, M. (2018). Panamá mantiene su liderazgo en Abanderamiento de Naves en Asia. *El Capital Financiero*. Pág. 1.
[17] Definiciones-de.com (2014). Definición de Abandono De Buque – ALEGSA.

en aquellos actos en donde sea responsable el capitán, el armador a su vez puede abandonar el buque, para que así sus acreedores puedan liquidarlo. Con respecto al Código Marítimo Español, cabe mencionar las siguientes definiciones: "El abandono a los acreedores o declaración mediante la cual el armador o propietario del buque se libera de su responsabilidad por los actos debidos a la falta de diligencia del capitán, mediante el abandono del buque y de los fletes a favor de sus acreedores. El abandono a los aseguradores o declaración mediante la cual el asegurado, propietario del buque, cede al asegurador sus derechos sobre el buque a cambio de recibir de este, en caso de siniestro, la totalidad de la suma asegurada".[18] Para que lo anterior suceda, la declaración de abandono por parte del armador debe ser recibida por escrito al asegurador, que en todo caso deberá aceptar cancelar el monto asegurado.

La premisa del abandono del buque es que el capitán, haga todo lo necesario para no perder vidas humanas en una situación de peligro y que el armador pueda pagarles a sus acreedores sus respectivas obligaciones con el dinero que la aseguradora le pague, solo en las situaciones expresamente citadas en la Ley. Es preciso destacar que existen convenios que promueven el abandono del buque en caso de peligro, como podemos mencionar el convenio de SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) acrónimo "Safety of Life at Sea" en donde los tripulantes deben seguir normas de mandatario cumplimiento para preservar la vida.

[18]Código de Derecho de la Navegación Marítima y Área. (2019). *Artículo 436*. Madrid, España.

El Armador sin lugar a duda es uno de los sujetos principales en el supuesto de buque abandonado ya que es la persona natural o jurídica, responsable del buque y a su vez de sus acreedores. Según la Real Academia Española Armador es "aquella persona que arma o dota un barco para su explotación comercial"[19]. A menudo se confunde el concepto entre armador, naviero y propietario, por ello es importante aclarar el papel que opera cada uno dentro de la investigación. Es importante establecer que la ley 55 de 2008 de comercio Marítimo de Panamá no menciona el concepto de armador sino de naviero o propietario. En el artículo 2 de la Ley 55 de 2008 sobre Comercio Marítimo Panameño alude la siguiente definición en su **artículo 2**:

1. "Propietario. Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave y, por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida."[20]
2. Este sujeto se dedica al comercio marítimo en toda su cabalidad, otorgándole al buque todos los implementos necesarios para que pueda navegar y que su actividad comercial prospere exitosamente. El armador está acreditado para contratar al capitán y a todos los tripulantes que ejercerán un servicio de carácter laboral dentro de la nave.

[19] Real Academia Española. (2001). Diccionario de la lengua española (22.a ed.). Madrid, España.
[20] Ley 55/2008, de 6 de agosto, de Comercio Marítimo Panameño. (2008). Artículo 2: Concepto de propietario. Panamá, República de Panamá.

3. La responsabilidad del armador esta exclusivamente relacionada con todas las obligaciones adquiridas producto de la actividad comercial de la nave y al pago de las deudas comunes y privilegiadas, y tal como lo menciona el artículo 4 de la Ley de Comercio Marítimo, los acreedores podrán hacer uso del derecho de obtener el pago de estos compromisos.
4. En el ámbito internacional se utiliza mayormente el concepto de armador, "ship- owner" en inglés, que originalmente se concibió en la Declaración de Paris de 1856 en donde aquellos emprendedores del comercio marítimo pedían alquilar al Estado los buques o naves que se utilizaban en la guerra. Estas personas, armaban y equipaban estas naves de guerra convirtiéndolas en naves para uso comercial marítimo.

   Sin embargo, la definición de "armador" está contemplada en el Decreto Ley No. 8 de 26 de febrero de 1998, que menciona que el armador es la persona o entidad que, siendo o no el propietario del buque, lo equipa y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2.3 Averías Comunes

En el contexto marítimo, las averías comunes (también conocidas como averías gruesas) son un principio del derecho marítimo que se refiere a los sacrificios o gastos extraordinarios realizados intencionalmente para salvar una embarcación y su carga de un peligro común. Este concepto implica que todos los interesados en la carga y el buque comparten proporcionalmente los costos de las pérdidas o gastos incurridos.

2.5 Buque

El buque es el objetivo principal y base de este proyecto, se precisa definirlo de manera clara y concisa para la comprensión del tema. El mayor tonelaje del mundo se transporta por vía marítima así que por tal razón, nos regiremos a derecho español, lo que menciona en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima que regulariza el buque en sus arts. 56, que menciona los vehículos de la navegación. Es preciso mencionar que el art. 56 lo define "como todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora por igual o superior a veinticuatro metros".[21]

En la legislación marítima panameña se puede destacar, que se puede demandar "**ad-rem**", es decir, a la cosa en sí, ya que el buque tiene la responsabilidad de cumplir con sus obligaciones. Se hace referencia a tal figura jurídica ya que el derecho marítimo es profundamente especial comparado al resto de los derechos. El buque, por estar en constante movimiento debe obtener un domicilio que crea un vínculo jurídico entre el país que la enarbola.

En la jurisdicción panameña, la definición de "buque" está establecida en la Ley 57 de 2008, conocida como la Ley General de Marina Mercante. Según

[21]Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (2014). Artículo 56. España.

esta ley, un buque es cualquier embarcación destinada a la navegación marítima, independientemente de su tamaño, tipo o propósito.

Características Clave de un Buque. Destinación a la Navegación Marítima: La embarcación debe estar diseñada o utilizada para navegar en el mar.

Registro y Abanderamiento. Los buques deben estar registrados y abanderados bajo la bandera panameña para ser reconocidos oficialmente como parte de la Marina Mercante Nacional.

Categorías de Servicio. Los buques pueden ser clasificados para servicio internacional o servicio interior, dependiendo de su uso y operación.

Tipos de Buques

Buques Comerciales. Utilizados para el transporte de mercancías y pasajeros.

Buques de Pesca. Destinados a la caza de recursos marinos.

Buques de Recreo. Embarcaciones utilizadas para actividades recreativas y deportivas.

Buques Especiales. Incluyen dragas, remolcadores y otros tipos de embarcaciones con funciones específicas.

Esta definición y clasificación aseguran que todas las embarcaciones que operan bajo la bandera panameña cumplan con los estándares y regulaciones establecidos por la Autoridad Marítima de Panamá.

2.4 Buque Abandonado

El buque abandonado o abandono de facto es el supuesto jurídico más importante de esta investigación. Domingo Gonzalez Joyanes en su libro Abandono de Buques y sus Tripulaciones lo ha definido como la "situación caracterizada por la ruptura de vínculos entre el propietario del buque, el armador y la tripulación de este, la gente de mar, con incumplimiento por parte del primero de las obligaciones inherentes a la relación jurídica que los une."[22]

Ahora bien, en este sentido, observamos que este fenómeno está actualmente intensificándose, ya que actualmente se cuenta con herramientas auxiliadoras de estas embarcaciones. Una de ellas es la página web de la ITF Seaferers, que, en sus siglas en inglés, significan International Transport Worker Federation, reconocida globalmente como la primera autoridad mundial en materia de transporte. Como se mencionó anteriormente, en la jurisdicción panameña, la definición de "buque" está establecida en la Ley 57 de 2008, conocida como la Ley General de Marina Mercante. Según esta ley, un buque es cualquier embarcación destinada a la navegación marítima, independientemente de su tamaño, tipo o propósito.

[22] González Joyanes, D. (2009). Abandono de buques y tripulaciones. Editorial Marge Books.

2.5 Créditos Marítimos Privilegiados

Los Créditos Marítimos Privilegiados son aquellas obligaciones que nacen de la relación jurídica comercial marítima. “Los privilegios marítimos gravan al buque sin necesidad de publicidad registral, por eso se dice que son una suerte de garantías marítimas ocultas, pues además siguen al buque -acciones in rem persecutorias- aunque éste cambie de propietario, registro o pabellón, excepto en el caso de ejecución forzosa del buque[23]”, observa el abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo, José Antonio Pejovés.

Se crea por privilegio el derecho concedido por la ley a algunos acreedores para que recauden la deuda que les tiene alguna persona natural o jurídica, con predilección a otros acreedores.

Este proyecto se concentra en una serie de créditos marítimos privilegiados que, por Ley, específicamente en la Ley de Comercio marítimo panameño, están amparados y protegidos y que lamentablemente en la práctica no se llegan a resguardar . A continuación, se mencionará los créditos marítimos privilegiados que están amprados como lo son:

[23] Pejovés, J. A. (2018). Los privilegios marítimos y su impacto en el derecho marítimo. *Revista de Derecho Marítimo*, 12(3), 45-67.

"*Artículo 244*. Tendrán privilegio sobre la nave y concurrirán sobre su precio en el orden que expresa el presente artículo, los créditos siguientes:

1. Las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos.

2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje.

3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación por el último viaje.

4. La hipoteca naval.

5. Los créditos a favor del Estado panameño en concepto de tasas e impuestos.

6. Los salarios y estipendios debidos a los estibadores y muelleros contratados directamente por el propietario, operador o capitán de la nave para la carga o descarga de esta en su último arribo.

7. Las indemnizaciones a que hubiera lugar por perjuicios causados por culpa o negligencia.

8. Las cantidades debidas a título de contribución en las averías comunes.

9. Las sumas debidas en virtud de obligaciones contraídas para las necesidades y aprovisionamiento de la nave.

10. Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la nave y aparejos para los pertrechos, armamento y aprestos, si el contrato hubiera sido celebrado y firmado antes de que la nave salga del puerto donde tales obligaciones se contrajeron, y las primas del seguro por los últimos seis meses.

11. Los salarios de prácticos y de guardianes y los gastos de conservación y custodia de la nave, sus aparejos y pertrechos después del último viaje y entrada al puerto.

12. Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por avería de estas, imputables al capitán o a la tripulación en el último viaje.

13. El precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos desde los últimos dos años. ''[24]

En este sentido, la esencia más importante de los créditos marítimos privilegiados radica en su capacidad para proporcionar una garantía especial a ciertos acreedores, asegurando que sus créditos sean satisfechos con prioridad sobre otros. Creando una analogía, imaginemos que tenemos una casa y debemos dinero por reparaciones urgentes que se hicieron para evitar daños mayores. Aunque vendamos la casa , la deuda por esas reparaciones sigue asociada a la casa misma, no a ti como propietario. El nuevo dueño tendría que pagar esa deuda antes de cualquier otra. Esto asegura que quienes hicieron las reparaciones reciban su pago, sin importar quién sea el dueño actual de la casa.

[24] Ley 55/2008, de 6 de agosto, de Comercio Marítimo Panameño. (2008). Artículo 244. Panamá, República de Panamá.

2.6 Costas Judiciales

Los costos judiciales son los gastos necesarios durante un juicio. También se les llama costos procesales e incluyen honorarios de abogados, costos de copias y trámites administrativos, entre otros.

2.7 Hipoteca naval

La hipoteca naval es una especie de garantía real que se instaura sobre una nave para garantizar el cumplimiento de una obligación, generalmente un préstamo. Similar a una hipoteca sobre bienes inmuebles, la hipoteca naval permite al prestamista (acreedor hipotecario) tener un derecho de garantía sobre el buque. Si el que debe la deuda incumple con el pago de la pignoración, el que financia tiene el derecho de ejecutar la hipoteca y tomar posesión de la nave.

2.8 Propietario

El dueño de un buque es la entidad, ya sea una persona o una empresa, que tiene la propiedad legal del buque. Este dueño puede encargarse de la administración y operación del buque, aunque a veces estas tareas se delegan a un armador o naviero.

2.9 Protección e Indemnización (P&I) Clubes o Aseguradoras

Los clubes son organizaciones de propietarios de buques que se asocian de manera mutua y sin fines de lucro para cubrir conjuntamente las reclamaciones y obligaciones que puedan surgir de la actividad marítima. Funcionan como un seguro civil de reembolso, donde el propietario del buque debe primero indemnizar al tercero afectado y luego buscar el reembolso de su club a través de la cláusula de pago previo. Estos clubes protegen contra riesgos como la pérdida o daño de la carga, muerte o lesiones de la tripulación y pasajeros, colisiones, abordajes y contaminación marítima, entre otros, que no serían cubiertos por aseguradoras independientes.

CAPITULO III

LA RELACION DEL ARMADOR CON RESPECTO AL BUQUE ABANDONADO

CAPITULO III

LA RELACION DEL ARMADOR CON RESPECTO AL BUQUE ABANDONADO

Generalidades

La nave y su relación con el armador es intrínseca en todo el sentido de la palabra, ya que tanto la nave como el armador desarrollan una relación comercial que enmarca la causalidad de ambos para afrontar las obligaciones que nacen como consecuencia de la práctica del comercio marítimo. Ahora es importante señalar que hay una situación jurídica extraordinaria con respecto al buque, como lo es la acción In Rem; esta acción nace de las regulaciones procesales del Reino Unido y es una acción directa contra la res (o “la cosa” en Latin) generalmente la nave o el buque.

La acción in rem es concretamente instituida para prevenir que el buque escape de la jurisdicción. Al lograr la garantía se consigue confeccionar la orden del tribunal a través de esta garantía; sin embargo, se profundizará este tema en los aspectos procesales. Es importante estar claros en cuanto a las funciones que tiene el armador ya que es clave para comprender su responsabilidad tanto civil, como penal. A continuación, se establecerán las funciones del armador:

3.1 Responsabilidades del Armador

Uno de los roles más significativos en el mundo marítimo es la del armador de barcos. El armador es aquel individuo o entidad que está a cargo de que la nave esté en óptimas condiciones para navegar, con todos los componentes idóneos, incluyendo insumos, para su adecuado desempeño en la travesía del mar, por lo que no se debe confundir con el rol del propietario, aunque coincidan algunas veces.

Es imperante poder definir este concepto, tal como se menciona los autores del libro de Lecciones de Derecho Mercantil lo menciona de la siguiente manera: "se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de estos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales"[25] .

El Armador propiamente instituido, tal como su nombre lo indica puede tener varias funciones dependiendo del rol que está ejerciendo con respecto al buque. A continuación, las responsabilidades más significativas:

[25]Jiménez Sánchez, G., & Moreno, A. (2019). *Lecciones de derecho mercantil*. Tecnos.

Mantenimiento y Operación: El armador es responsable de mantener el buque en condiciones operativas adecuadas, incluyendo el aprovisionamiento de víveres, combustible y otros suministros esenciales.

Pago de Salarios y obligaciones a sus proveedores: Debe pagar los salarios de la tripulación y garantizar su situación laboral y habitacional en el barco.

Seguridad y Protección: Es responsable de la seguridad del buque y su tripulación, cumpliendo con las normativas de seguridad marítima.

3.2 Consecuencias del Abandono

Cuando un armador abandona un buque, se desentiende de estas responsabilidades, lo que puede llevar a situaciones graves como:

Falta de Mantenimiento. El buque puede deteriorarse rápidamente sin el mantenimiento adecuado.

Desprotección de la Tripulación. Los marineros pueden quedar sin víveres, combustible y salarios, enfrentando condiciones de vida precarias.

Riesgos Legales y Financieros: El abandono puede resultar en acciones legales y la venta forzosa del buque para cubrir deudas y salarios impagos.

3.3 Relación con los Acreedores

La relación entre los acreedores y el armador de un buque es fundamental en el derecho marítimo. El armador es responsable de las deudas y obligaciones relacionadas con la operación del buque, incluyendo salarios de la tripulación y costos de mantenimiento.

Los acreedores con créditos marítimos privilegiados, como salarios y costos de salvamento, tienen prioridad en caso de liquidación o venta del buque. Además, el armador puede limitar su responsabilidad al valor del buque y sus fletes, salvo en casos de culpa grave o dolo. Los acreedores pueden solicitar el embargo y la venta del buque para recuperar sus créditos, y a menudo se negocian acuerdos para evitar procedimientos legales prolongados. Los acreedores pueden solicitar el embargo y la venta del buque para recuperar sus créditos. Este proceso legal permite que los acreedores privilegiados sean pagados antes que otros acreedores. El embargo actúa como una medida cautelar que asegura a los acreedores que sus reclamaciones serán atendidas. En muchos casos, los acreedores y el armador pueden negociar acuerdos para el pago de deudas, evitando así procedimientos legales prolongados y costosos. Estas negociaciones son esenciales para mantener relaciones comerciales saludables y asegurar la continuidad de las operaciones del buque.

La relación entre el armador y sus acreedores también tiene un impacto significativo en la reputación y la estabilidad económica del armador. Un historial de cumplimiento de obligaciones financieras puede mejorar la confianza de los acreedores y facilitar futuras transacciones.

3.3 Naturaleza Jurídica

Generalidades

La naturaleza jurídica de la Responsabilidad del armador radica precisamente en que el armador es empresario a cargo de la actividad marítima del buque en el ámbito comercial y como tal, el vínculo se perfecciona con la legitimidad que enviste su cargo de cooperador permanente de la operación y del uso del buque para la finalidad del comercio marítimo. Esta responsabilidad y el deber que adquiere con el buque, sus acreedores y la tripulación están expresamente ligados con sus deberes. Al respecto, cuando deja de hacerse responsable, nace la necesidad de afrontar estos compromisos y es en donde la naturaleza jurídica de la responsabilidad del armador se traduce a la actividad económica que profesa.

El eje operativo del buque gira en torno a la maniobra del armador, que se encarga de equipar a la embarcación, obtener todos los permisos y certificaciones exigidas por la Ley para la operación marítima que induce al comercio náutico para explotar esta actividad.

Es importante comprender el rol que cada una de las partes afectadas cumple en el transporte de comercio marítimo, ya que el armador precisamente por sus características y funciones queda automáticamente envestido para asumir las obligaciones de este engranaje de la actividad marítima. Como se ha mencionado anteriormente muchas veces en el transporte marítimo se confunde mucho el propietario del buque y a continuación es preciso definir, “esa persona física o jurídica que, por encargo del armador, se encarga de la gestión del buque. Aquí, las obligaciones del armador son dotar al buque de la tripulación y provisiones correspondientes, presentarlo en tiempo y forma en el lugar contratado, recibir la mercancía a bordo y transportar el

cargamento hasta su lugar de destino.” [26] ¿Ahora bien, se debe realizar la siguiente interrogante referente a quien es legítimamente responsable? Es preciso complementar para un mejor entendimiento que “La responsabilidad, en sentido amplio, es una noción en virtud de la cual se atribuye a un sujeto el deber de cargar con las consecuencias de un evento cualquiera.”[27]

En conclusión, la naturaleza jurídica del armador gira en torno a su función y que el buque debe estar inscrito en el registro de buques para que la situación jurídica surja su efecto. En el derecho positivo panameño, el armador es responsable por la indemnización de los créditos marítimos privilegiados, que están reconocidos en la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo, que indica “Quien, para el tráfico marítimo y por venta propia, empleará una nave ajena, sea que lo dirija por sí o por medio de otro, será considerado en sus relaciones con terceros, como su propietario. El verdadero propietario no podrá oponerse a que se hagan efectivos los derechos que terceros adquieran como acreedores de la nave y como consecuencia de su empleo, a no ser que justificará la ilegitimidad de esta y la mala fe del acreedor [28]”.

[26] González, J. A. (2018). *Gestión y operación de buques*. Editorial Marítima.
[27] Gazquez, R. (2017). El régimen de Responsabilidad del Armador o Naviero; Especial Análisis a la Responsabilidad derivada de Actos Ilícitos cometidos por sus dependientes.
[28] Ley 55/2008, de 6 de agosto, de Comercio Marítimo Panameño. (2008). Artículo 244. Panamá, República de Panamá.

3.3 Aspectos sobre la responsabilidad

Responsabilidad Directa. El armador es responsable de los compromisos y obligaciones producto de la actividad comercial de la nave. Esto incluye los salarios de la tripulación, los costos de salvamento, hipoteca naval, tasas e impuestos, indemnizaciones por daños, averías comunes y otros créditos marítimos privilegiados.

La ley establece que el armador, en sus relaciones con las partes involucradas en la actividad marítima, es considerado como el propietario de la nave, incluso si no lo es realmente. Esto asegura que los acreedores puedan reclamar directamente contra el armador.

Orden de Prelación. Los créditos marítimos privilegiados tienen un orden de prelación específico, donde los salarios de la tripulación y los costos de salvamento tienen alta prioridad. El armador debe cumplir con estas obligaciones antes de atender otros créditos.

Este orden de prelación está creado para salvaguardar los derechos de los acreedores y asegurar que las obligaciones más críticas sean satisfechas primero.

Un problema para la analogía de leyes, regulaciones y convenios surge al tratar de localizar el concepto equivalente al de “operator”, que, siendo indiscutible para la jurisprudencia anglosajona, es ajeno a la tradición jurídico-marítima de los países del civil Law, especialmente los que definen los conceptos básicos de armador o de naviero.

3.4 Leyes y Convenios

Generalidades

La Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo en Panamá tiene como propósito principal regular las actividades relacionadas con el comercio marítimo, incluyendo el derecho comercial, las importaciones y exportaciones, las embarcaciones, el derecho marítimo, la marina mercante y los puertos. Esta ley establece un marco legal claro y específico para asegurar que todas las operaciones marítimas se realicen de manera eficiente y segura, protegiendo los intereses de todas las partes involucradas

En la legislación marítima panameña, la responsabilidad del armador y los créditos marítimos privilegiados están regulados principalmente por la Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo. Esta ley instituye explícitamente la protección y ejecución de estos créditos, certificando que ciertos acreedores tengan prioridad en el cobro de sus deudas en caso de ejecución forzosa de una nave.

3.4.1 Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo

La Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo de Panamá establece aspectos fundamentales sobre la responsabilidad del armador y los créditos marítimos privilegiados. En esta ley, el armador es definido y tratado como persona natural o jurídica. El armador es responsable de las deudas y obligaciones relacionadas con la operación del buque, incluyendo salarios de la tripulación y costos de mantenimiento. Puede limitar su responsabilidad al valor del buque y sus fletes, salvo en

casos de culpa grave o dolo. Los acreedores pueden solicitar el embargo y la venta del buque para recuperar sus créditos, con los créditos marítimos privilegiados teniendo prioridad en el pago. Estos créditos incluyen salarios de la tripulación, costos de salvamento, tasas e impuestos a favor del Estado, y otros gastos esenciales. La ley proporciona un marco legal claro que asegura un equilibrio entre los derechos y obligaciones del armador y los acreedores, garantizando que los créditos privilegiados sean pagados antes que otros.

Orden de Prelación de los Créditos Marítimos Privilegiados. La Ley 55 de 2008 establece un orden de prelación específico para los créditos marítimos privilegiados, que incluye:

1. Costas judiciales.
2. Gastos de asistencia y salvamento.
3. Salarios y retribuciones de la tripulación.
4. Hipoteca naval.
5. Tasas e impuestos a favor del Estado.
6. Salarios de estibadores y muelleros.
7. Indemnizaciones por daños.
8. Contribuciones en averías comunes.
9. Suministros y necesidades de la nave.
10. Préstamos y seguros.
11. Salarios de prácticos y guardianes.
12. Indemnizaciones a cargadores y pasajeros.
13. Precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos.

Estas leyes y normativas aseguran que los créditos marítimos privilegiados sean tratados con la prioridad adecuada, protegiendo los bienes de los acreedores y garantizando la estabilidad del comercio marítimo. Esta protección de los créditos es fundamental para mantener la estabilidad y la confianza de la actividad, asegurando que las partes involucradas puedan operar con seguridad y eficiencia.

3.4.2 Ley 8 de 1982 y sus Modificaciones

Crea los Tribunales Marítimos y establece su competencia para conocer de las acciones derivadas de los créditos marítimos privilegiados. Regula aspectos relacionados con los procesos judiciales marítimos y define términos claves con respecto al armador. En esta ley el armador es mencionado como la persona responsable de la operación y explotación del buque. Es relevante dentro del contexto de las reclamaciones y responsabilidades legales derivadas de las operaciones marítimas.

Modificada por la Ley 11 de 1986 y la Ley 12 de 2009, que ajustan y amplían las competencias de los Tribunales Marítimos.

3.4.3 Convenios Internacionales Ratificados por Panamá

Panamá ha ratificado varios convenios internacionales que regulan los créditos marítimos privilegiados, asegurando la armonización de su legislación nacional con las normativas internacionales. Algunos de los convenios más relevantes a continuación.

Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993. Este convenio, adoptado en Ginebra, establece un marco uniforme para el reconocimiento y ejecución de hipotecas y privilegios marítimos. Regula los derechos de los acreedores y afirma que los créditos marítimos privilegiados tengan prioridad en el cobro en caso de ejecución forzosa.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) de 1982. Aunque no se centra exclusivamente en los créditos marítimos privilegiados, este convenio establece principios generales sobre la jurisdicción y las responsabilidades de los Estados en relación con la navegación y el comercio marítimo.

Impacto de los Convenios. Estos convenios complementan la legislación nacional, como la Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo de Panamá, y aseguran que los créditos marítimos privilegiados sean tratados con la prioridad adecuada. Además, proporcionan un marco legal claro para la defensa de los derechos de los acreedores y la ejecución de hipotecas navales.

3.5 Clubes de Protección e Indemnización

Los Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs) en Panamá cubren una variedad de créditos marítimos privilegiados, asegurando que los armadores y operadores de naves puedan consumar sus obligaciones financieras en caso de siniestros.

La relación entre el armador y los Clubes de Protección e Indemnización (P&I Clubs) en Panamá es fundamental para la administración de riesgos y resguardo financiero en la industria marítima. A continuación, como funciona estos clubes de protección e Indemnización (P&I Clubs)

Membresía y Mutualidad

Asociaciones. Los P&I Clubs son asociaciones sin fines de lucro, formadas por armadores, fletadores y otros interesados en la industria marítima. Los miembros contribuyen a un fondo común para cubrir posibles siniestros.

Contribuciones Anuales. Los armadores pagan una tarifa anual basada en el tonelaje de sus naves y el historial de siniestros. Esta contribución ayuda a mantener el fondo común del club.

Cobertura de Riesgos

Cobertura Amplia. Los P&I Clubs ofrecen cobertura para una amplia gama de riesgos de responsabilidad civil que no están cubiertos por las pólizas tradicionales de casco y maquinaria. Esto incluye reclamaciones de carga, daños a terceros, contaminación, y salarios de la tripulación.

Sin Límite de Responsabilidad. A diferencia de las aseguradoras tradicionales, los P&I Clubs no fijan un límite de responsabilidad, lo que significa que pueden cubrir todas las consecuencias patrimoniales de un siniestro.

Proceso de Reembolso

Principio de "Pay to be Paid[29]**.**" El término "*Pay to be Paid*" se refiere a una cláusula común en los contratos de seguros de protección e indemnización (P&I) en el sector marítimo. Esta cláusula establece que el asegurador solo está obligado a pagar una reclamación si el asegurado ha pagado primero al reclamante. En otras palabras, el asegurador no desembolsará fondos hasta que el asegurado haya cumplido con su obligación de pago.

[29] Smith, J. (2023, October 24). Understanding the "Pay to be Paid" clause in maritime insurance. Maritime Law Insights. https://www.maritimelawinsights.com/pay-to-be-paid

Esta cláusula es importante porque asegura que el asegurado tenga un incentivo para resolver las reclamaciones de manera adecuada y oportuna, ya que no puede depender del asegurador para cubrir los costos iniciales En caso de un siniestro, el armador debe pagar primero al reclamante y luego el P&I Club reembolsará los gastos incurridos. Este principio asegura que el armador asuma inicialmente la responsabilidad, pero con la garantía de reembolso por parte del club. Esta correlación es esencial para asegurar que los armadores puedan operar de manera segura y eficiente, protegiendo tanto sus intereses como los de terceros afectados por sus operaciones.

Cumplimiento Legal y Operativo

Regulaciones Internacionales. La membresía en un P&I Club puede ser un requisito para cumplir con las regulaciones internacionales y nacionales, asegurando que las naves operen dentro de los marcos legales establecidos.

Estabilidad Operativa. Los P&I Clubs proporcionan una red de seguridad financiera que ayuda a mantener la estabilidad operativa de las naves, crucial para el comercio marítimo internacional.

Asesoramiento y Apoyo. Los P&I Clubs también ofrecen asesoramiento legal y técnico a sus miembros, ayudándolos a gestionar riesgos y cumplir con las normativas marítimas.

Red de Corresponsales. Los clubes tienen una red global de corresponsales que pueden asistir a los armadores en caso de siniestros en cualquier parte del mundo.

CAPITULO IV

MARCO JURIDICO DE LOS CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS EN LA JURISDICCION MARITIMA PANAMENA

CAPITULO IV

MARCO JURIDICO DE LOS CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS EN PANAMA

Antecedentes

Las actividades propias del comercio marítimo siempre han requerido grandes inversiones, que han aumentado junto con el tráfico y el valor de los buques. Las compañías de navegación necesitan recursos financieros principalmente para la compra de buques. Debido al alto costo de estas inversiones, las empresas deben recurrir al mercado de capitales para adquirir su flota. Por lo tanto, las instituciones de crédito naval no solo buscan financiar una travesía, sino varias, así como el mantenimiento, renovación y modernización de la flota mercante y la realización de grandes reparaciones.

Los créditos marítimos privilegiados son aquellos que surgen de la utilización, disfrute o explotación de una embarcación, y por mando de la ley, ya sea nacional o por convenciones internacionales, se entiende como el derecho que la ley reconoce a un acreedor debido a la calidad y causa de su crédito.

Esto tiene como objetivo otorgar prioridad en el pago frente a otros acreedores. Puede aplicarse a todos los bienes del deudor o solo a algunos de ellos. Los créditos marítimos privilegiados se respaldan con el patrimonio naval (buque y fletes) del naviero, permitiendo a sus titulares ejecutar la deuda y cobrar de manera preferente. Esto se debe a que limitan la responsabilidad del naviero, compensando así a los acreedores marítimos. Este principio de especialidad se ha mantenido en la evolución moderna, incluso con la promulgación de convenios internacionales que regulan los créditos marítimos y su carácter privilegiado.

La regulación de los privilegios marítimos tiene dos aspectos: uno nacional, reflejado en el Código de Comercio y otras leyes especiales, y otro internacional, establecido en los Convenios Internacionales sobre la unificación de reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas de 1926, 1967 y 1993. Estos convenios serán analizados a continuación, especialmente en relación con los créditos marítimos. Los créditos marítimos privilegiados son esenciales para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que una nave pueda contraer en el comercio marítimo. La Corte Suprema de Justicia de Panamá los define como ‘un tipo de crédito que la ley de cada país establece jerárquicamente para dar un tratamiento especial a las deudas originadas en relaciones jurídicas esenciales para la navegación. En el marco jurídico panameño, los créditos marítimos privilegiados están reconocidos en la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo, que establece que ‘quien utilice una nave ajena para el tráfico marítimo será considerado su propietario en sus relaciones con terceros. El verdadero propietario no podrá oponerse a los derechos adquiridos por terceros como acreedores de la nave, a menos que demuestre la ilegitimidad de esta y la mala fe del acreedor.

Es así como se reconoce aquellos créditos que afectan a la nave con motivo de su empleo y navegación, estableciendo en la Ley de Comercio Marítimo un claro orden de prelación en el artículo 244 a continuación[30]:

Las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos.

Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y de salvamento.

Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación.

La hipoteca naval.

Los créditos a favor del Estado panameño en concepto de tasas e impuestos.

Los salarios y estipendios debidos a los estibadores y muelleros contratados directamente por el propietario, operador o capitán de la nave para la carga o descarga de esta.

Las indemnizaciones a que hubiera lugar por perjuicios causados por culpa o negligencia.

Las cantidades debidas a título de contribución en las averías comunes.

Las sumas debidas en virtud de obligaciones contraídas para las necesidades y aprovisionamiento de la nave.

Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la nave y aparejos para los pertrechos, armamento y aprestos, y las primas del seguro.

---

[30] (Ley 55 de 6 de agosto de 2008) que derogó el Libro II del Código de Comercio de Panamá) Gaceta Oficial 26100 del 7 de agosto de 2008. Panama.

Los salarios de prácticos y de guardianes y los gastos de conservación y custodia de la nave, sus aparejos y pertrechos.

Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por avería de estas, imputables al capitán o a la tripulación.

El precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos.

El reconocimiento de estos créditos en nuestra legislación permite que seamos competentes para tal efecto, sin embargo, en la práctica, según lo comentado por la jueza del primer Tribunal Marítimo "Los abogados que no litigan usualmente en esta jurisdicción desconocen muchas veces de las normas especiales y términos distintos a los que establecen otras jurisdicciones como la civil y se encuentran frente a un proceso especial que no es bien llevado, lo que impide la defensa adecuada de los intereses de sus poderdantes[31]. " Respecto a estos comentarios estamos conscientes de que este proyecto será de una ayuda vital para que el Tribunal Marítimo sea más eficaz y pueda ser parte esencial en futuras demandas, con la propuesta que se quiere implementar bajo la hipótesis analizada.

[31] Ciniglio, C. (2021). *El secuestro de naves en la jurisdicción marítima panameña*. Sapientia, 12(3), 36–53. https://doi.org/10.54138/27107566.228

4.1 Naturaleza jurídica

Generalidades

Es preciso profundizar sobre el origen del crédito marítimo privilegiado, para llegar a comprender en el tema que ahondamos, "el privilegio más antiguo conocido en las fuentes, la prenda (pignus, de puño, como nuestro «peño» medieval) es inicialmente un derecho de apropiación directa y anteprocesal (sin necesidad de juicio) de determinados acreedores frente a determinados deudores"[32]. Como antecedente nos remontamos a las bases de Derecho marítimo de los países que auténticamente se consagraron al comercio marítimo como genoveses, romanos, españoles, etc.

Estas normas eran extraordinarias por los siniestros propios de la actividad marítima y por esta misma razón se limita la responsabilidad del naviero que a su vez coloca el buque como garantía. Panamá como puente del mundo y corazón del universo, debido a su posición geográfica y ruta logística, es el epicentro del Canal de Panamá desde principios de siglo; es por ello, que el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos fue el único tribunal competente para manejar disputas del Canal de Panamá y con el cumplimiento de privilegios marítimos, ya que estuvimos amparados bajo las Reglas Federales de Procedimiento Civil de los Estados Unidos. Esta fue la gran antesala de Ley N ° 8 de 30 de marzo de 1982, mediante la cual se crean los Tribunales Marítimos en Panama.

[32] Casas, J. (Año). Los privilegios marítimos en España. En *Título del libro* (pp. 91-108). Editorial. https://vlex.es/vid/privilegios-maritimos-638165173

Los Créditos Marítimos Privilegiados surgen debido a una necesidad intrínseca por parte del Estado de ofrecer garantías viables a los proveedores de goce de sus derechos a recuperar deudas surgidas por medio un acuerdo entre partes. Según Alonso Ledesma (1995) los privilegios marítimos son derechos de garantía real[33] porque el buque y el flete tienen carácter de aval.

Los créditos marítimos privilegiados en Panamá tienen una naturaleza jurídica especial que los distingue de otros tipos de créditos. Estos créditos están regulados por la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo, y se consideran prioritarios debido a su importancia en el ámbito marítimo.

En general, los créditos marítimos privilegiados se originan a partir del uso, disfrute o explotación de una embarcación. La legislación panameña establece un orden de prioridad para estos créditos, dándoles preferencia sobre otros tipos de deudas en caso de liquidación o venta del barco.

Este orden incluye, entre otros, los costos judiciales, los salarios de la tripulación, las hipotecas navales y las indemnizaciones por daños.

La Corte Suprema de Justicia de Panamá ha definido estos créditos como esenciales para posibilitar la navegación y asegurar la obediencia de las obligaciones recibidas en el curso de un negocio marítimo. Además, la Ley de Procedimiento Marítimo permite el secuestro de bienes para hacer efectivos estos créditos con una caución relativamente baja, lo que facilita su ejecución.

Es necesario identificar fundamentos esenciales como parte de los créditos marítimos privilegiados. Tanto la Acción "*In Rem*" como el privilegio marítimo mantienen una correlación

[33]Alonso Ledesma, C. (1995). *Los privilegios marítimos*. Editorial Civitas.

existente ya que son elementos que siempre irán vinculados entre sí. Este término remonta en el derecho romano, ya que, en latín, in rem significa "contra o acerca de una cosa". Se deriva de la palabra "res", que significa "la cosa"[34]. Es en la nave que ocurre la operación de la transacción marítima, y por consecuencia, el tesoro que mantiene el dueño del barco y que sobrelleva la responsabilidad derivada del pago de obligaciones.

Esta arma es la más útil y eficaz cuando se tiene un reclamo contra el barco, o por leyes aplicables y fundamentadas para tal efecto. Este es el fundamento para un procedimiento "in rem", un derecho que nace en el momento en el cual el privilegio se vincula.

En otras palabras, el privilegio marítimo es un reclamo sobre la cosa (res) que se realiza por el proceso jurídico. En estos casos en los que un buque puede incurrir en deudas o responsabilidades en que los acreedores se vean afectados, es una herramienta esencial para ejercer el derecho de resarcimiento de las deudas. Cabe mencionar que es importante que los acreedores actúen de manera rápida que ya la mayoría de los créditos prescriben en un año. Estos créditos marítimos tienen un orden jerárquico de importancia a la hora de ejecución de los pagos. En la siguiente sección detallaremos este orden de prelación.

[34] De Man, M. (2015). *La Acción In Rem*. De Man Pillet. https://demanpillet.com/la-accion-in-rem/

4.2 Características

Los Créditos Marítimos Privilegiados gozan de características extraordinarias, distintas a otros créditos regulados para la garantía de pago de las obligaciones contraída con los acreedores. Entre las características más importantes a mencionar tenemos las siguientes[35]:

Prelación. Los créditos marítimos privilegiados tienen predilección de cobranza frente a otros acreedores, ningún otro crédito puede anteponerse a ellos, lo que ratifica el cobro preferente por encima de otros acreedores.

Naturaleza. Se derivan de obligaciones relacionadas intrínsicamente con la explotación del buque como salarios, costos de mantenimiento, suministros, reparaciones, etc.

Reipersecutoriedad. los privilegios marítimos persiguen a la nave, ante cualquier cambio de propiedad, matrícula o bandera, siempre y cuando lo haga dentro del tiempo establecido antes de la prescripción.

Ejercicio de acción in Rem. Los acreedores pueden ejercer acción in rem sobre el buque, lo que permite reclamar sus deudas sobre el bien en cuestión.

Registro y formalización. Para que un crédito sea considerado privilegiado, se deben cumplir requisitos formales y en algunos casos deben estar registrados.

[35] Bilbao E. Privilegios marítimos en la compraventa de buques y embarcaciones. Características de los créditos marítimos privilegiados.

Protección de Acreedores. Se busca proteger a los acreedores, especialmente a aquellos cuya actividad está directamente relacionada con el funcionamiento del buque como tripulantes y proveedores.

Ejecución El acreedor puede, recurrir directamente al procedimiento conveniente, es decir, solicitar una venta forzosa del buque. La venta forzosa de un buque por impago de un crédito marítimo privilegiado es excepcionalmente expedita.

Estas características ayudan a garantizar que los acreedores tengan una protección adecuada en el contexto del comercio marítimo facilitando la recuperación de deudas y promoviendo la estabilidad en el sector. En Panamá, los créditos marítimos privilegiados están clasificados y ordenados según su prioridad en la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo. A continuación, se mencionan en orden de prelación. Esta clasificación afirma que ciertos créditos tengan preferencia sobre otros en caso de liquidación o venta de la nave, protegiendo así los intereses de los acreedores marítimos.

4.3 Clasificación

Los créditos marítimos privilegiados se clasifican en:

4.3.1 **Primarios**: Relacionados directamente con la explotación del buque (salarios, combustible, etc.)

Costas judiciales: Gastos judiciales causados en el interés común de los acreedores marítimos.

Gastos de asistencia y salvamento: Indemnizaciones y salarios relacionados con la asistencia y el salvamento de la nave.

Salarios y retribuciones: Pagos debidos al capitán y a la tripulación.

4.3.2 **Secundarios**: Deudas no relacionadas directamente con la operación.

Hipoteca naval. Créditos garantizados por una hipoteca sobre la nave.

Créditos fiscales. Tasas e impuestos adeudados al Estado panameño.

Salarios de estibadores y muelleros: Pagos a los trabajadores contratados para la carga y descarga de la nave.

Indemnizaciones por daños. Compensaciones por perjuicios causados por culpa o negligencia.

Contribuciones en averías comunes. Cantidades debidas por contribuciones en averías comunes.

Obligaciones para necesidades de la nave. Créditos por suministros y aprovisionamiento de la nave.

Préstamos a la gruesa: Cantidades tomadas sobre el casco de la nave y primas de seguro.

Salarios de prácticos y guardianes. Pagos a los prácticos y guardianes, y gastos de conservación de la nave.

Indemnizaciones a cargadores y pasajeros. Compensaciones por falta de entrega o daños a las mercancías.

Precio de adquisición de la nave: Precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos.

4.4 Los Acreedores

Generalidades

La Corte Suprema de Justicia de Panamá define los créditos marítimos privilegiados como "un tipo de crédito que la ley de cada país estipula de una manera jerárquica, para darle un tratamiento especial a las acreencias originadas fundamentalmente en las relaciones jurídicas que sean esenciales para posibilitar la navegación[36]". En otras palabras, estos acreedores tienen derechos preferenciales debido a la importancia de sus servicios o suministros para la operación y mantenimiento de la nave.

[36] The Industry Reviews Group. (2023, April). *The Legal Industry Reviews, Panama* (Vol. 3). Flipsnack. https://www.flipsnack.com/cejchile/the-legal-industry-reviews-panama-vol-3-april-2023.html

Tipos de Acreedores Marítimos Privilegiados:

Costas Judiciales. Gastos legales que benefician a los acreedores marítimos.

Gastos de Asistencia y Salvamento. Compensaciones y salarios relacionados con la asistencia y salvamento de la embarcación.

Salarios y Retribuciones. Pagos adeudados al capitán y a la tripulación.

Hipoteca Naval. Créditos respaldados por una hipoteca sobre la embarcación.

Tasas e Impuestos. Créditos a favor del Estado panameño por tasas e impuestos.

Salarios de Estibadores y Muelleros. Pagos a estibadores y muelleros contratados para la carga o descarga de la embarcación.

Indemnizaciones por Daños: Compensaciones por daños causados por culpa o negligencia.

Averías Comunes: Contribuciones en situaciones de emergencia compartidas.

Suministros y Necesidades de la Nave: Créditos por provisiones y mantenimiento de la embarcación.

Préstamos y Seguros. Cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la embarcación y primas del seguro.

Salarios de Prácticos y Guardianes. Pagos a prácticos y guardianes, y gastos de conservación y custodia de la embarcación.

Indemnizaciones a Cargadores y Pasajeros. Compensaciones a cargadores y pasajeros por falta de entrega o daños a las mercancías.

Precio de la Nave. Créditos por el precio de la última adquisición de la embarcación y los intereses correspondientes.

Estos acreedores tienen un orden de prioridad específico, lo que significa que se les paga en un orden determinado en caso de ejecución forzosa. Con respecto a lo anterior señalado, la seguridad jurídica en el contexto de los créditos marítimos privilegiados es fundamental para garantizar la confianza y estabilidad en las transacciones marítimas.

Proteger a los acreedores de los créditos marítimos privilegiados es crucial para la facilitación del comercio marítimo en todo el sentido de la palabra, ya que se facilita la financiación y operación de las naves, lo que es esencial para el comercio marítimo mundial.

Estos mecanismos están diseñados para mantener la estabilidad y eficiencia del comercio marítimo, protegiendo tanto a los inversores como a los trabajadores involucrados; con ello, se fomenta un entorno de confianza y estabilidad, esencial para el funcionamiento eficiente del comercio en general.

Al garantizar que ciertos créditos tienen prioridad, se crea un entorno más seguro y predecible para las operaciones marítimas. Esto fomenta la inversión y el crecimiento en el sector marítimo, ya que los proveedores y trabajadores saben que sus derechos están protegidos.

Algunos créditos marítimos privilegiados como los gastos de salvamento y asistencia también incluyen operaciones que pueden prevenir desastres ambientales. Priorizar estos créditos asegura que las acciones necesarias para proteger el medio ambiente se realicen sin demora.

CAPITULO V EJECUCION DE CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS Y LA TRIPULACION

CAPITULO V EJECUCION DE CREDITOS MARITIMOS PRIVILEGIADOS Y LA TRIPULACION

5.1 Generalidades

La Ley No. 8 del 30 de marzo de 1982 establece la creación de los Tribunales Marítimos, los cuales fueron posteriormente modificados por las Leyes 11 del 23 de mayo de 1986 y 12 del 23 de enero de 2009. Esta legislación determina que la justicia marítima será administrada en primera instancia por los Tribunales Marítimos y en segunda instancia por el Tribunal de Apelaciones Marítimas, ambos con jurisdicción en el territorio de la República de Panamá. Sin embargo, las disputas marítimas pueden ser llevadas a arbitraje si ambas partes así lo deciden.

Según el artículo 19 de esta ley, los Tribunales Marítimos tienen competencia exclusiva sobre los casos relacionados con el comercio, transporte y tráfico marítimos que ocurran dentro del territorio panameño, incluyendo su mar territorial, aguas navegables de ríos y lagos, y el Canal de Panamá. Además, la ley específica situaciones en las que los Tribunales Marítimos tienen competencia exclusiva. A continuación, se explorarán las instituciones de justicia y organismos reguladores que son herramientas clave para hacer valer los derechos derivados de los créditos marítimos privilegiados en casos de buques abandonados.

5.2 Tribunal Marítimo de Panama

Antecedentes

Como se mencionó anteriormente en el contexto legal de los Créditos Marítimos privilegiados, es esencial destacar que estos tribunales son los encargados de estos asuntos debido a la necesidad específica y urgente de resolver los conflictos derivados del comercio marítimo. La Ley 8 del 30 de marzo de 1982 establece la creación de los Tribunales Marítimos y dicta normas de procedimiento.

Esta ley fue reformada por primera vez con la Ley 11 del 23 de mayo de 1986. Posteriormente, la Ley 23 del 1 de junio de 2001 modificó los artículos 3 y 5, creando el Segundo Tribunal Marítimo de Panamá. La última reforma se realizó mediante la Ley 12 del 23 de enero de 2009, publicada en la Gaceta Oficial N.°26322 del 13 de julio de 2009, que presentó el Texto Único de la Ley 8 de 1982 reformada. Esta modificación incluye en su primer artículo la creación del Tribunal de Apelaciones Marítimas para conocer los procesos marítimos en segunda instancia.

En resumen, la jurisdicción marítima panameña se establece con la Ley 8 de 1982, coincidiendo con la entrega de la franja canalera a Panamá tras los Tratados Torrijos-Carter de 1977. El Tribunal Marítimo de Panamá opera las 24 horas del día, los 365 días del año, para el comercio marítimo global.

5.3 Aspectos Procesales

.

El Tribunal Marítimo de Panamá tiene jurisdicción sobre los casos legales relacionados con buques abandonados cuando uno de los buques involucrados lleva bandera panameña, cuando la ley panameña es aplicable según el contrato o la propia legislación panameña, o cuando las partes aceptan explícita o implícitamente la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de Panamá.

Esta acción debe dirigirse específicamente contra el buque, la carga, el flete o una combinación de estos, de acuerdo con lo estipulado en "el artículo 530 de la normativa mencionada. La demanda convendrá contener conjuntamente de lo dispuesto en el Artículo 58 de la Ley 8, 1982 lo siguiente:

1. El libelo de la demanda se debe señalar que se trata de una acción para la ejecución de créditos marítimos privilegiados;

2. Se deberá indicar la descripción de la nave, carga o flete sujeto a las obligaciones, y monto del crédito, indicando si están, o estarán pronto, dentro de la jurisdicción del Tribunal;

3. La petición de secuestro de los bienes objeto del crédito marítimo privilegiado[37]".

[37] Quijano & Associates. (2024). *Ejecución de créditos marítimos privilegiados*. Recuperado de https://quijano.com/ejecucion-de-creditos-maritimos-privilegiados/?lang=es

Una vez que se presenta y admite la demanda, y se ha efectuado el secuestro sobre los bienes relacionados con el crédito marítimo en cuestión, el proceso continuará según las normas del procedimiento ordinario establecidas en la ley. En el caso de la ejecución de un crédito marítimo privilegiado, se notificará personalmente al demandado, quien tendrá un plazo de treinta días para responder, reconvenir y/o presentar excepciones.

Transcurrido este plazo y resueltas las pretensiones preliminares, se llevará a cabo una audiencia preliminar con varios objetivos: instar a las partes a admitir hechos y documentos que requieran la práctica de determinadas pruebas, determinar los puntos controvertidos basándose en los hechos de la demanda, la contestación, las pruebas y la ley aplicable, así como en los hechos y documentos aceptados durante la audiencia preliminar, decidir la ley sustantiva aplicable si es controvertida por el demandado, limitar el número de peritos y los puntos sobre los cuales versarán sus dictámenes, fijar la fecha y hora para que las partes, junto con sus testigos y peritos, comparezcan en la audiencia ordinaria, y resolver otros asuntos que puedan agilizar el proceso, como las peticiones relacionadas con pruebas.

Al concluir la recepción de las pruebas, que deben presentarse veinte días antes de la audiencia ordinaria, y de las contrapruebas, que pueden presentarse cinco días antes de dicha audiencia, el juez solicitará a las partes la presentación de sus alegatos. Finalizada esta etapa, el tribunal dictará sentencia al término de la presentación de los alegatos o dentro de los sesenta días siguientes.

5.3.1 Procedimiento de Ejecución

Secuestro de Bienes

La ley autoriza el secuestro de bienes para garantizar el cumplimiento de los créditos marítimos privilegiados. Este secuestro puede llevarse a cabo con una caución relativamente baja, usualmente de US$1,000, para cubrir posibles daños y perjuicios. El secuestro puede aplicarse a la nave, la carga, el flete o una combinación de estos.

Demanda de Ejecución

La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para ejecutar créditos marítimos privilegiados. Debe contener una descripción detallada de la nave, carga o flete sujeto a las obligaciones, así como el monto del crédito. Además, se debe solicitar el secuestro de los bienes relacionados con el crédito marítimo privilegiado.

Además de los elementos básicos, la demanda para la ejecución de créditos marítimos privilegiados puede incluir información adicional para fortalecer el caso. Esto incluye detalles completos del acreedor, una explicación del fundamento legal del crédito, un historial de la deuda, y documentación de soporte como contratos y facturas. También debe proporcionar una descripción detallada y valoración de los bienes a secuestrar, información sobre medidas cautelares previas, y cualquier solicitud de medidas adicionales necesarias para asegurar el cumplimiento del crédito. Incluir esta información ayuda a proporcionar al tribunal una visión más completa del caso, facilitando una resolución más eficiente y justa.

Orden de Prelación

La ley instaura un orden de prioridad para los créditos marítimos privilegiados, asegurando que ciertos créditos, como los salarios de la tripulación y los costos de salvamento, tengan prioridad sobre otros.

Tribunales Competentes

Tribunales Marítimos. Los Tribunales Marítimos de primera instancia y el Tribunal de Apelaciones Marítimas son los encargados de conocer y resolver las controversias relacionadas con la ejecución de estos créditos.

Jurisdicción Arbitral. Las disputas marítimas también pueden ser llevadas a arbitraje, de acuerdo con la ley y los reglamentos establecidos por los centros de arbitraje. Cabe destacar que el arbitraje marítimo ofrece ventajas significativas en comparación con los procedimientos tradicionales, ya que son más rápidos, económicos, en todo caso ya que los procedimientos tradicionales pueden ser prolongados y así repercute en altos costos; también hay expertos en la materia lo que salvaguarda que las reclamaciones sean resueltas por profesionales, en conjunto con la flexibilidad y confidencialidad que enviste el proceso.

Facilidades de Ejecución

Rapidez y Eficiencia. La ley proporciona mecanismos para la rápida ejecución de los créditos, incluyendo la posibilidad de arrestar la nave y otros bienes relacionados.

Protección de Acreedores. Estas disposiciones aseguran que los acreedores marítimos puedan recuperar sus créditos de manera eficiente y con la menor demora posible.

5.3.2 Del Secuestro

El secuestro de naves en Panamá tiene varias finalidades y se rige por la Ley 12 de 2009, que reforma la Ley 8 de 1982. Según el Capítulo VI sobre Medidas Precautorias, el secuestro busca evitar que el demandado transfiera, venda, deteriore o disperse bienes, atribuir competencia a los Tribunales Marítimos de Panamá para casos relacionados con la navegación, y aprehender bienes para hacer efectivo el crédito marítimo privilegiado. Para solicitar el secuestro, se debe presentar una fianza de US$1,000 y un anticipo inicial de hasta US$2,500 para el mantenimiento y custodia de la propiedad secuestrada.

Las modalidades de secuestro incluyen el secuestro preventivo, para evitar la dispersión de bienes; el secuestro para atribuir competencia, permitiendo que los tribunales panameños conozcan casos incluso si el demandado está fuera de su jurisdicción; y el secuestro para aprehender bienes, enfocado en asegurar bienes susceptibles de secuestro para hacer efectivo un crédito marítimo privilegiado.

El proceso de secuestro sigue varios pasos: la solicitud de secuestro, la presentación de caución, la emisión de la orden de secuestro, la ejecución del secuestro, la custodia de los bienes y la determinación de la fianza. Este proceso asegura que los bienes involucrados en el litigio estén protegidos y disponibles para satisfacer cualquier resolución judicial.

5.3.3 Documentos requeridos para decretar un secuestro

A continuación, se detalla los documentos necesarios que un demandante debe tener en posesión para poder interponer la demanda de secuestro, tales como:

Un poder otorgado a determinada firma de abogados y el Certificado de Vigencia y Existencia del Demandante. Si no está disponible, Será necesario depositar una cantidad por la suma de US$1,500 con la finalidad de actuar como "*Gestores Oficiosos*" hasta que el poder y el certificado de vigencia y existencia sea obtenido. A continuación, los documentos específicos requeridos por parte de una firma importante de abogados en Panama:[38]

Demanda y solicitud de secuestro.

Certificado de depósito judicial por la suma de US$1,000 en concepto de daños y perjuicios.

Certificado de depósito judicial para custodia y mantenimiento de la nave por la suma de US$2,500 (o de US$4,500 si la nave tiene más de 10,000 Toneladas registradas brutas (TRB).

[38] Quijano & Asociados. (s.f.). *Preguntas frecuentes sobre el arresto de naves en la República de Panamá*. Recuperado de https://quijano.com/preguntas-frecuentes-sobre-el-arresto-de-naves-en-la-republica-de-panama/?lang=es.

Pruebas indiciarias o evidencia "*prima facie*", como copia de convenios, facturas, recibos de pago, comunicaciones de correo electrónico, correspondencia, etc.

Copia de Patente de Navegación del país de registro de la nave y su Propietaria (copia de un directorio naval internacional de buena reputación indicando los detalles de la nave).

La importancia de los documentos requeridos para decretar un secuestro en la jurisdicción marítima panameña radica en varios aspectos clave. Estos documentos son esenciales para mantener la integridad y la eficacia del sistema judicial marítimo en Panamá, asegurando que los procedimientos se realicen de manera ordenada y conforme a la ley.

5.3.4 Demanda de ejecución de secuestro:

La demanda para ejecutar créditos marítimos privilegiados debe incluir una descripción de la nave, carga o flete sujeto a las obligaciones y el monto del crédito, además de solicitar el secuestro de los bienes relacionados. El secuestro se realiza sin audiencia del demandado, una vez que el secretario del tribunal acepte la caución y se reciban los gastos de custodia. El Alguacil notificará la orden de secuestro a la persona encargada de la custodia de los bienes, como el Capitán del buque o la autoridad aduanera en caso de carga en puerto. La falta de notificación puede causar nulidad. Si el secuestro afecta bienes inscritos en el Registro Público, se hará una anotación marginal para constatar la medida.

5.4 Los Acreedores

Los titulares de los créditos generados por el viaje incluyen aquellos relacionados con la contratación del buque, el precio de venta, y el alquiler del almacén que guardó su equipo. También se incluyen los créditos generados durante el viaje, como los sueldos de la tripulación y los costos de conducción, así como los créditos surgidos después del viaje, como los salarios de los custodios y guardianes del buque.

Todos estos créditos son respaldados por el buque y los fletes devengados, tratándose como un patrimonio separado. Si el propietario tiene varios buques, cada uno constituye un patrimonio

independiente. Por lo tanto, los acreedores pueden embargar y vender judicialmente el buque en el puerto donde se encuentre, incluso si está cargado y listo para partir. Los créditos marítimos registrados en el Registro Mercantil tienen prioridad sobre los no registrados, y todos ellos, en caso de venta judicial del buque, tienen preferencia sobre los créditos hipotecarios.

. En el artículo 4 de la Ley 55 del 6 de agosto dice lo siguiente: "Artículo 4. Las naves estarán afectas al pago de las deudas del propietario, ya sean comunes o privilegiadas, y los acreedores tendrán el derecho de perseguirlas, aun en poder de terceros, mientras dure su responsabilidad"[39].

Definición y Reconocimiento Legal

Los créditos marítimos privilegiados son aquellos que se originan a partir del uso, disfrute o explotación de una embarcación. La ley otorga a estos créditos un tratamiento preferencial en el cobro de deudas debido a la naturaleza y causa de su origen.

[39] *Asamblea Nacional de Panamá. (2008, agosto 7). Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Digital, No. 26100. Recuperado de www.gacetaoficial.gob.pa*

Derechos de los Acreedores

Prioridad en el Cobro. Los acreedores con créditos marítimos privilegiados tienen preferencia sobre otros acreedores para cobrar sus créditos en caso de ejecución forzosa de la nave.

Protección Legal. La ley garantiza que estos acreedores sean pagados antes que otros tipos de deudas, asegurando la satisfacción de sus créditos.

Importancia del Orden de Prelación

Este orden de prelación asegura que los créditos más esenciales para la operación y seguridad de la nave se satisfagan primero, protegiendo así los intereses de los acreedores más vulnerables. Además, proporciona un marco legal claro para la ejecución de estos créditos, lo que contribuye a la estabilidad y confianza en el comercio marítimo. A continuación, se hará un desglose del proceso judicial de ejecución de los créditos marítimos privilegiados que se encuentra regulado principalmente en la Ley 8 de 1982, que establece los Tribunales Marítimos y dicta normas de procedimiento marítimo, y en la Ley 55 de 2008, del Comercio Marítimo. Estos textos legales detallan los procedimientos específicos , incluyendo la presentación de la demanda, la solicitud de secuestro de bienes, y los requisitos documentales necesarios. En particular, el

Artículo 530 de la Ley 8 de 1982 y las disposiciones del Capítulo VI sobre medidas precautorias son relevantes para estos procedimientos[40].

5.3.1 Costas Judiciales

En la jurisdicción marítima de Panamá, la ejecución de costas judiciales está regulada por la Ley 55 de 2008 sobre Comercio Marítimo y la Ley 8 de 1982, que establece los Tribunales Marítimos y las normas de procedimiento marítimo.

Definición de Costas Judiciales

Los gastos judiciales son los costos que surgen durante un proceso judicial y que deben ser asumidos por las partes implicadas en la causa.

. Estos gastos incluyen:

Honorarios de abogados y procuradores.

Honorarios de peritos.

Tasas judiciales.

Gastos administrativos (copias, certificaciones, etc.).

Publicación de edictos.

[40] Quijano & Asociados. (s.f.). Ejecución de créditos marítimos privilegiados. Recuperado de https://quijano.com/ejecucion-de-creditos-maritimos-privilegiados/?lang=es.

Procedimiento de Ejecución de Costas Judiciales

Determinación de las Costas. Las costas judiciales se determinan al final del proceso judicial, cuando el juez dicta sentencia y establece quién debe pagar las costas.

La parte vencedora puede solicitar la tasación de costas, que es un cálculo detallado de los gastos incurridos durante el proceso.

Tasación de Costas. Una vez solicitada, el secretario judicial realiza la tasación de costas, que incluye todos los gastos ineludibles para la salvaguardia de los derechos de la parte vencedora.

La tasación debe ser aprobada por el juez, quien puede ajustar los montos si considera que algunos gastos son excesivos o innecesarios.

Ejecución Forzosa. Si la parte condenada a pagar las costas no lo hace voluntariamente, la parte vencedora puede solicitar la ejecución forzosa.

La ejecución forzosa implica el secuestro de bienes del deudor para cubrir el monto de las costas judiciales.

Plazo para la Ejecución. Existe un plazo específico para solicitar la ejecución de las costas judiciales. Si este plazo expira, el derecho a ejecutar las costas caducas.

Importancia de las Costas Judiciales

Las costas judiciales son esenciales para garantizar que la parte vencedora no sufra pérdidas económicas debido a los gastos incurridos en la defensa de sus derechos. Las costas judiciales son fundamentales en el sistema legal porque garantizan que las partes involucradas en un litigio asuman los costos del proceso, incluyendo honorarios de abogados y otros gastos. Además, actúan como un incentivo para evitar demandas frívolas, ya que la parte perdedora generalmente debe pagar las costas.

5.3.2 Gastos de asistencia y salvamento.

Procedimiento de Ejecución de Gastos de Asistencia y Salvamento

Generalidades

El procedimiento de ejecución de gastos de asistencia y salvamento asegura la correcta gestión y pago de los gastos incurridos durante operaciones de rescate y asistencia. Este proceso incluye varias fases: la aprobación del gasto, donde se autoriza y reserva la cantidad necesaria del presupuesto; el compromiso del gasto, que formaliza la disponibilidad de los fondos; el

reconocimiento de la obligación, confirmando que los servicios o bienes han sido recibidos conforme a lo acordado; la ordenación del pago, asegurando el cumplimiento de normativas y procedimientos; y finalmente, el pago material, que es el desembolso efectivo a los proveedores o entidades correspondientes. Este procedimiento es crucial para garantizar la transparencia y eficiencia en el uso de los fondos públicos destinados a estas operaciones.

Presentación de la Demanda

Demanda. La demanda debe especificar claramente que se trata de una acción para ejecutar los gastos de asistencia y salvamento. Debe contener una descripción de la nave, las circunstancias del salvamento y el monto del crédito.

Solicitud de Secuestro. La demanda puede incluir una solicitud para el secuestro de los bienes relacionados con el crédito marítimo privilegiado.

Admisión de la Demanda y Secuestro

Admisión. Tras la presentación y aceptación de la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave, carga o flete para garantizar el cumplimiento del crédito.

Caución. Para llevar a cabo el secuestro, el demandante debe proporcionar una garantía para cubrir posibles daños y perjuicios que el secuestro pueda causar.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los términos determinados por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se realiza una audiencia en la que ambas partes tienen la oportunidad de presentar evidencias y argumentos para apoyar sus respectivas posturas.

Sentencia y Ejecución

Sentencia. El tribunal dicta una resolución que puede disponer la venta judicial del barco, su carga o el flete para cubrir el crédito marítimo preferente.

Venta Judicial. La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar los créditos marítimos privilegiados dependiendo del orden de prioridad establecido por la ley.

5.3.3 Salarios y retribuciones de la tripulación

Generalidades

En la jurisdicción marítima panameña, los salarios y retribuciones de la tripulación están regulados para asegurar condiciones laborales justas. Los tripulantes reciben un salario base que varía según el tipo de buque y la posición, cumpliendo con los estándares de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y convenios internacionales. Además, se les otorgan asignaciones adicionales por horas extras y trabajo nocturno, así como bonificaciones por desempeño y antigüedad. Los beneficios incluyen seguros de salud, alojamiento, alimentación y repatriación en caso de emergencia. La AMP realiza inspecciones regulares para asegurar el cumplimiento de las normativas y la protección de los derechos de los tripulantes.

Estas inspecciones son específicamente para asegurar que las condiciones de trabajo y vida de los tripulantes cumplan con las normativas nacionales e internacionales. Estas inspecciones incluyen la verificación de las condiciones de trabajo y vida a bordo, asegurando que el alojamiento, la alimentación y las instalaciones sanitarias sean adecuadas. También se revisa que los tripulantes reciban los salarios y beneficios acordados, incluyendo horas extras y seguros de salud. Además, la AMP emite el Certificado de Inspección de Alojamiento de la Tripulación (CICA) y supervisa los reconocimientos médicos de los tripulantes. Finalmente, la AMP gestiona las quejas laborales y realiza conciliaciones para resolver conflictos.

Procedimiento de Ejecución de Salarios y Retribuciones de la Tripulación

En caso de buque abandonado o abandono del buque de facto por parte del armador, los tripulantes tienen derechos específicos bajo la Convención del Trabajo Marítimo (MLC, 2006). Según esta convención, se considera que un tripulante ha sido abandonado si el armador:

No cubre los costos de repatriación del tripulante.

Deja al tripulante sin el mantenimiento y apoyo necesarios, como alimentos, agua potable, alojamiento y atención médica.

No paga los salarios contractuales durante al menos dos meses.

En tales situaciones, el armador está obligado a mantener una seguridad financiera (como un P&I Club o asegurador) que cubra las necesidades básicas de los tripulantes y garantice su repatriación. Además, esta seguridad financiera debe cubrir los salarios pendientes y otras compensaciones debidas a los tripulantes por un período de hasta cuatro meses.

En la jurisdicción marítima panameña, los armadores están obligados a contar con un seguro financiero para proteger a los tripulantes, especialmente en casos de abandono. Esta obligación está regulada por la Ley No. 57 de 2008 y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), ratificado por Panamá. El seguro cubre los costos de repatriación, salarios adeudados y otras necesidades básicas de los tripulantes abandonados. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) supervisa el cumplimiento de estas normativas para asegurar que los armadores

cumplan con sus obligaciones y que los marinos no queden desamparados en situaciones de abandono. La Ley No. 57 de 2008 de Panamá, conocida como la Ley General de Marina Mercante, regula el registro de buques, la supervisión y cumplimiento de normativas, y la protección de los tripulantes. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) supervisa el cumplimiento de la ley mediante inspecciones regulares y asegura que los armadores cuenten con seguros financieros para proteger a los tripulantes en caso de riesgos laborales y abandono. Además, la ley incorpora convenios internacionales como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), garantizando condiciones laborales y de vida adecuadas para los marinos.

Esta ley, aunque integral para la Marina Mercante, presenta carencias que afectan su eficiencia. Necesita actualizaciones más frecuentes para adaptarse a las nuevas exigencias y tecnologías. La supervisión por parte de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) puede ser inconsistente debido a limitaciones de recursos. Además, existen preocupaciones sobre la transparencia y la corrupción en el registro de buques y la gestión de seguros financieros. A pesar de las disposiciones para la protección de los tripulantes, algunos marinos pueden no recibir la protección adecuada debido a lagunas en la implementación. Finalmente, la ley debe equilibrar la competitividad del registro panameño con el cumplimiento de estándares internacionales, lo que a veces puede comprometer la rigurosidad en la aplicación de normas de seguridad y laborales. Un ejemplo claro a voces es el hecho de que en el momento en que el armador deje de pagar el seguro, los tripulantes quedan automáticamente desamparados, es entonces que se deben activar mecanismos que podrían mejorar significativamente la protección de los mismos.

Presentación de la Demanda

Demanda. La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para la ejecución de salarios y retribuciones de la tripulación. Debe incluir la descripción de la nave, los detalles de los salarios adeudados y el monto del crédito.

Petición de Secuestro. La demanda puede incluir una petición de secuestro de los bienes causa, del crédito marítimo privilegiado.

Admisión de la Demanda y Secuestro

Admisión. En el momento que se presente y sea admitida la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave, carga o flete para asegurar el cumplimiento del crédito.

Caución. Para proceder con el secuestro, el demandante debe proporcionar una caución (garantía) para responder por los daños y perjuicios que pudiese ocasionar el secuestro.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los plazos estipulados por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se lleva a cabo una audiencia donde las partes involucradas pueden presentar pruebas y argumentos para respaldar sus posiciones.

Sentencia y Ejecución

Sentencia. El tribunal pronuncia una sentencia que puede dictaminar la venta judicial de la nave, carga o flete para satisfacer el crédito marítimo privilegiado.

Venta Judicial. La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar los créditos marítimos privilegiados según el orden de primacía determinado por la ley.

El procedimiento judicial para la ejecución de los créditos marítimos privilegiados en la jurisdicción marítima panameña es un proceso estructurado y detallado, diseñado para proteger los derechos de los acreedores, especialmente en lo referente a los salarios de los tripulantes.

El proceso comienza cuando el acreedor presenta una demanda ante los Tribunales Marítimos de Panamá. Esta demanda debe incluir toda la documentación necesaria que respalde el crédito marítimo privilegiado, como contratos de trabajo, registros de salarios adeudados y cualquier otra prueba relevante.

Una vez presentada la demanda, el acreedor puede solicitar el secuestro de bienes relacionados con la nave, como la propia nave, la carga o el flete. El secuestro es una medida cautelar que asegura que estos bienes estén disponibles para satisfacer el crédito en caso de que el tribunal falle a favor del acreedor.

Los créditos marítimos privilegiados, como los salarios de los tripulantes, tienen prioridad sobre otros tipos de créditos. Esto significa que, en caso de liquidación de los bienes secuestrados, estos créditos se pagarán primero. Una vez que el tribunal emite una sentencia, si es favorable al acreedor, se procede a la ejecución de la misma. Esto puede incluir la venta de los bienes secuestrados para satisfacer el crédito. Los fondos obtenidos de esta venta se distribuyen según el orden de prelación establecido, asegurando que los créditos marítimos privilegiados se paguen primero. Este procedimiento está diseñado para ser eficiente y justo, protegiendo los derechos de los acreedores y asegurando que los tripulantes reciban sus salarios adeudados de manera prioritaria.

5.3.4 Hipoteca naval

Generalidades

La hipoteca naval en la jurisdicción marítima panameña es una herramienta financiera clave que permite asegurar el cumplimiento de obligaciones crediticias mediante un derecho real sobre una nave o artefacto naval. El contrato de hipoteca puede formalizarse en cualquier idioma y debe constar por escrito, con firmas autenticadas. La inscripción se realiza en el Registro Público de Propiedad de Naves de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), pudiendo ser preliminar o definitiva. Esta hipoteca ofrece facilidad de constitución y registro, y es favorable para los acreedores, lo que la hace atractiva para instituciones bancarias y propietarios de buques. En caso de incumplimiento del deudor, el acreedor tiene el derecho de embargar, tomar posesión, administrar o vender la nave para cobrar su crédito.

Procedimiento de Ejecución de la Hipoteca Naval

Contrato de Hipoteca. La hipoteca naval se constituye mediante un contrato que debe manifestarse por escrito en escritura pública o documento privado autenticado por un notario público o un cónsul de Panamá.

Registro. El contrato de hipoteca debe ser inscrito en el Registro Público de Propiedad de Naves de Panamá para ser válido y oponible a terceros.

Presentación de la Demanda

Demanda. La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para la ejecución de una hipoteca naval. Debe incluir la descripción de la nave, el monto del crédito garantizado y los detalles del incumplimiento.

Petición de Secuestro. La demanda puede incluir una petición de secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito.

Admisión de la Demanda y Secuestro

Admisión. Una vez presentada y admitida la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito.

Caución. Para proceder con el secuestro, el demandante debe proporcionar una caución (garantía) para responder por los daños y perjuicios que pudiese ocasionar el secuestro.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los plazos determinados por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se lleva a cabo una audiencia donde ambas partes pueden presentar pruebas y argumentos para sostener sus posiciones.

Sentencia y Ejecución

Sentencia. El tribunal pronuncia una sentencia que puede ordenar la venta judicial de la nave para satisfacer el crédito garantizado por la hipoteca.

Venta Judicial. La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar el crédito hipotecario según el orden de prelación establecido por la ley.

5.3.5 Tasas e impuestos a favor del Estado

Importancia de la Ejecución de Tasas e Impuestos

La ejecución de tasas e impuestos en la jurisdicción marítima panameña es esencial para financiar servicios públicos, mantener y desarrollar la infraestructura marítima, y asegurar la competitividad internacional de Panamá como Hub marítimo. Además, promueve la justicia económica al distribuir equitativamente las cargas fiscales entre los usuarios de los servicios marítimos y contribuye a la estabilidad económica del país mediante una recaudación eficiente que permite una planificación fiscal adecuada y la implementación de políticas sostenibles

La ejecución de tasas e impuestos a favor del Estado es crucial para asegurar que el Estado reciba los ingresos necesarios para mantener y regular las actividades marítimas. Este procedimiento asegura que los derechos del Estado como acreedor marítimo privilegiado sean protegidos y que sus créditos sean satisfechos de manera justa y ordenada.

5.3.6 Salarios de estibadores y muelleros

Preparación de la Demanda

Demanda. La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para la ejecución de créditos marítimos privilegiados. Debe incluir:

Descripción de la nave.

Detalles de los salarios adeudados a los estibadores y muelleros.

Monto del crédito.

Indicación de si la nave, carga o flete están, o estarán pronto, dentro de la jurisdicción del Tribunal.

Importancia de la Ejecución de Salarios de Estibadores y Muelleros

La ejecución de los salarios de estibadores y muelleros en la jurisdicción marítima panameña es esencial para garantizar su seguridad económica y justicia laboral. Asegura que reciban su compensación justa y a tiempo, lo que es vital para su sustento y el de sus familias. Además, contribuye a la eficiencia operativa al motivar a los trabajadores y mejorar la productividad en las operaciones portuarias. También evita conflictos laborales y huelgas,

manteniendo la estabilidad social y cumpliendo con las normativas laborales, lo que previene sanciones y problemas legales para las empresas portuarias.

5.3.7 Indemnizaciones por daños.

Procedimiento de Ejecución de Indemnizaciones por Daños

Presentación de la Demanda

Demanda. La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para la ejecución de créditos marítimos privilegiados por indemnizaciones por daños. Debe incluir:

Descripción de la nave.

Detalles de los daños causados y la indemnización reclamada.

Monto del crédito.

Indicación de si la nave, carga o flete están, o estarán pronto, dentro de la jurisdicción del Tribunal.

Petición de Secuestro

Solicitud de Secuestro. La demanda puede incluir una petición de secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito. Esto implica que la nave será retenida hasta que se resuelva el pago de la indemnización.

Caución. Para proceder con el secuestro, el demandante debe proporcionar una caución (garantía) de $1,000 para responder por los daños y perjuicios que pudiese generar el secuestro.

Presentación y Admisión de la Demanda

Presentación. La demanda se presenta ante el Tribunal Marítimo competente.

Admisión. Una vez presentada y admitida la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los plazos establecidos por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se lleva a cabo una audiencia donde ambas partes pueden presentar pruebas y argumentos para sustentar sus posiciones.

Sentencia y Ejecución

Sentencia: El tribunal emite una sentencia que puede ordenar la venta judicial de la nave para satisfacer el crédito por indemnizaciones por daños.

Venta Judicial: La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar las indemnizaciones según el orden de prelación establecido por la ley.

Importancia de la Ejecución de Indemnizaciones por Daños

La ejecución de indemnizaciones por daños es crucial para proteger los derechos de las partes afectadas y asegurar que reciban una compensación justa por los perjuicios sufridos.

5.3.8 Contribuciones en averías comunes.

Procedimiento de Ejecución de Contribuciones en Averías Comunes

Presentación de la Demanda

Demanda. La demanda debe indicar claramente que es para una acción para la ejecución de contribuciones en averías comunes. Debe incluir:

Descripción de la nave.

Detalles de las averías comunes y las contribuciones reclamadas.

Monto del crédito.

Indicación de si la nave, carga o flete están, o estarán pronto, dentro de la jurisdicción del Tribunal.

Petición de Secuestro

Solicitud de Secuestro. La demanda puede incluir una petición de secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito. Esto implica que la nave será retenida hasta que se resuelva el pago de las contribuciones.

Caución. Para proceder con el secuestro, el demandante debe proporcionar una caución (garantía) de $1,000 para responder por los daños y perjuicios que pudiese ocasionar el secuestro.

Presentación y Admisión de la Demanda

Presentación. La demanda se presenta ante el Tribunal Marítimo competente.

Admisión. Una vez presentada y admitida la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito2.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los plazos establecidos por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se lleva a cabo una audiencia donde ambas partes pueden presentar pruebas y argumentos para sustentar sus posiciones.

Sentencia y Ejecución

Sentencia. El tribunal emite una sentencia que puede ordenar la venta judicial de la nave para satisfacer el crédito por contribuciones en averías comunes.

Venta Judicial. La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar las contribuciones según el orden de prelación establecido por la ley.

Importancia de la Ejecución de Contribuciones en Averías Comunes

Las averías comunes se basan en el principio de que todos los interesados en la carga y el buque deben compartir proporcionalmente los costos de las pérdidas o gastos incurridos durante circunstancias de emergencia. Esto asegura una repartición justa y neutral de los costos entre todas las partes involucradas. La ejecución de contribuciones en averías comunes es crucial para asegurar que todos los interesados en la carga y el buque compartan proporcionalmente los costos de las pérdidas o gastos incurridos durante situaciones de emergencia. Esto garantiza una distribución justa y equitativa de los costos, protegiendo los intereses de todas las partes involucradas.[41] La ejecución de contribuciones en averías comunes está alineada también con normativas internacionales, como las Reglas de York y Amberes, que proporcionan un marco uniforme para el manejo de estas situaciones. Esto facilita el comercio internacional y asegura el cumplimiento de esquemas globales.

[41] Guillamont, A. (2016). Reglas de la avería gruesa: Antecedentes y legislaciones en México, Colombia, Brasil, Argentina, Perú, Chile, Panamá y Ecuador. Revista ALSUM, 7, 51-73. [Análisis comparado de legislación de avería gruesa en Latinoamérica]. ALSUM.

5.3.9 Suministros y Necesidades de la nave

Procedimiento para Presentar la Demanda

Contenido de la Demanda. La demanda debe indicar claramente que se trata de una acción para la ejecución de créditos marítimos privilegiados. Debe incluir:

Descripción de la nave.

Detalles de los suministros y necesidades proporcionados.

Monto del crédito.

Indicación de si la nave, carga o flete están, o estarán pronto, dentro de la jurisdicción del Tribunal.

Petición de Secuestro

Solicitud de Secuestro. La demanda puede incluir una petición de secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito. Esto implica que la nave será retenida hasta que se resuelva el pago de los suministros y necesidades.

Caución. Para proceder con el secuestro, el demandante debe proporcionar una caución (garantía) de $1,000 para responder por los daños y perjuicios que pudiese ocasionar el secuestro.

Presentación y Admisión de la Demanda

Presentación. La demanda se presenta ante el Tribunal Marítimo competente.

Admisión. Una vez presentada y admitida la demanda, el tribunal puede ordenar el secuestro de la nave para asegurar el cumplimiento del crédito.

Procedimiento Judicial

Notificación. La parte demandada debe ser notificada del secuestro y de la demanda presentada en su contra.

Defensa y Contestación. La parte demandada tiene derecho a presentar su defensa y contestar la demanda dentro de los plazos establecidos por la ley.

Audiencia y Pruebas. Se lleva a cabo una audiencia donde ambas partes pueden presentar pruebas y argumentos para sustentar sus posiciones.

Sentencia y Ejecución

Sentencia. El tribunal pronuncia una sentencia que puede ordenar la venta judicial de la nave para satisfacer el crédito por suministros y necesidades de la nave.

Venta Judicial. La venta se realiza mediante subasta pública, y los fondos obtenidos se utilizan para pagar los créditos según el orden de prelación establecido por la ley.

Importancia de la Ejecución de Créditos por Suministros y Necesidades

Los suministros y necesidades incluyen elementos esenciales como combustible, víveres, repuestos y otros materiales cruciales para el funcionamiento diario del buque. Sin estos suministros, la operación del buque puede verse comprometida, poniendo en riesgo la seguridad de la tripulación y la carga. Los buques deben cumplir con diversas normativas de seguridad marítima, que incluyen el mantenimiento adecuado y la provisión de suministros esenciales. La ejecución de estos créditos asegura que los buques puedan cumplir con estas normativas, evitando sanciones y garantizando la seguridad en el mar. La falta de pago de suministros y necesidades

puede llevar al abandono del buque por parte del armador, lo que genera problemas legales y financieros adicionales. La ejecución de estos créditos ayuda a prevenir estas situaciones, asegurando que los buques permanezcan operativos y en buen estado.

5.3.10 Cantidades tomadas a la gruesa

Generalidades

En la jurisdicción marítima panameña, el proceso judicial de ejecución se rige por la Ley 8 de 1982, reformada por la Ley 12 de 2009. Este proceso se lleva a cabo en los Tribunales Marítimos y puede involucrar varias etapas, incluyendo el secuestro de naves.

Cuando el armador desaparece y abandona el buque, las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la nave y aparejos, así como las primas de seguro, pueden ser reclamadas a través de un proceso judicial. En estos casos, el tribunal puede ordenar el secuestro del buque para asegurar el cumplimiento de las obligaciones pendientes continuación, los aspectos más relevantes:

Presentación de la Demanda. El acreedor presenta una demanda de ejecución ante el Tribunal Marítimo competente, basada en un título ejecutivo que documente la deuda, como un contrato de préstamo a la gruesa.

Admisión de la Demanda. El tribunal examina la demanda y, si cumple con los requerimientos legales, la admite. Se notifica al deudor sobre la demanda de ejecución.

Medidas Precautorias. El tribunal puede ordenar el secuestro preventivo de la nave y sus aparejos para asegurar el cumplimiento de la obligación. Esto incluye la nave, sus pertrechos, armamento y aprestos.

Audiencia de Ejecución. Se lleva a cabo una audiencia donde ambas partes pueden presentar sus argumentos y pruebas. El tribunal evalúa la validez del título ejecutivo y la existencia de la deuda.

Sentencia de Ejecución. Si el tribunal encuentra que la deuda es válida y exigible, emite una sentencia de ejecución ordenando el pago de la cantidad adeudada. Si el deudor no paga, el tribunal puede proceder a la venta de los bienes embargados para satisfacer la deuda.

Venta de Bienes. Los bienes embargados, como la nave y sus aparejos, pueden ser subastados públicamente. Los fondos obtenidos de la venta se utilizan para pagar la deuda, incluyendo intereses y costos judiciales.

Distribución de Fondos. Los fondos recaudados se distribuyen entre los acreedores según el orden de prelación establecido por la ley. Las cantidades tomadas a la gruesa y las primas de seguro tienen prioridad sobre otros tipos de deudas[42].

Este proceso asegura que los acreedores puedan recuperar sus fondos de manera justa y ordenada, protegiendo sus derechos en la jurisdicción panameña.

5.3.11 Salarios de prácticos y guardianes.

Generalidades

En la jurisdicción marítima de Panamá, los créditos marítimos privilegiados, que abarcan los salarios de prácticos y guardianes, así como los gastos de conservación y custodia del barco, sus aparejos y pertrechos, reciben un tratamiento especial, tal cual como los demás créditos marítimos privilegiados. Estos créditos marítimos privilegiados para los salarios de prácticos y guardianes y los gastos de conservación y custodia de la nave son fundamentales para la operación segura y eficiente de los barcos en Panamá.

[42]. Legal Industry Reviews. (2023, junio 22). Medidas precautorias y conservativas ante los Tribunales Marítimos de Panamá. Legal Industry Reviews.

Ejecución Judicial de Créditos Marítimos Privilegiados

Presentación de la Demanda. Se debe presentar una demanda ante los Tribunales Marítimos de Panamá, especificando que se trata de la ejecución de un crédito marítimo privilegiado.

Secuestro de Bienes. Se puede solicitar el secuestro de la nave, carga o flete para asegurar que los bienes estén disponibles para satisfacer el crédito en caso de una sentencia próspera.

Procedimiento Judicial. El proceso sigue las normas del procedimiento ordinario establecido en la Ley de Procedimiento Marítimo, con la intervención de los Tribunales Marítimo.

Importancia de estos Créditos

Protección de los Trabajadores. Los salarios de prácticos y guardianes son esenciales para garantizar que estos trabajadores reciban su compensación adecuada y oportuna, incluso en situaciones de dificultades financieras del armador.

Mantenimiento de la Nave. Los gastos de conservación y custodia de la nave aseguran que la embarcación se mantenga en condiciones óptimas, lo cual es crucial para la seguridad en la navegación y la preservación del medio ambiente.

Prioridad en el Pago. Estos créditos tienen prioridad sobre otras deudas, lo que representa que, en caso de liquidación de activos, como la venta de la nave, estos créditos se pagarán antes que otros.

Fomento de la Confianza. La existencia de estos privilegios fomenta la confianza entre los trabajadores marítimos y los proveedores de servicios, sabiendo que sus derechos están protegidos por la ley.

5.3.12 Indemnizaciones a cargadores y pasajeros

Generalidades

Si un armador pierde o abandona el buque y la carga se pierde o se daña debido a la negligencia del capitán o la tripulación en Panamá, puedes tomar varias medidas legales para buscar compensación. Aquí se detallan los pasos principales:

Presentación de la Demanda

Demanda Judicial. Presenta una demanda ante los Tribunales Marítimos de Panamá. Especifica que se trata de una reclamación por pérdida o daño de carga imputable al capitán o la tripulación.

Recolección de Pruebas

Documentación. Reúne toda la documentación relevante, como el conocimiento de embarque, facturas, informes de inspección y cualquier otra prueba que respalde tu reclamación.

Evaluación de Daños. Realiza una evaluación detallada de los daños o pérdidas sufridas, incluyendo fotografías y testimonios si es posible.

Solicitud de Secuestro

Medidas Cautelares. Puedes solicitar el secuestro de la nave, carga o flete para asegurar que los bienes estén disponibles para satisfacer el crédito en caso de una sentencia favorable.

Negociación y Resolución Alternativa

Arbitraje y Mediación. Logra emplear métodos alternativos de resolución de conflictos, como el arbitraje o la mediación, para solucionar el problema de forma más rápida y eficaz.

Ejecución de la Sentencia

Cumplimiento Forzoso. Si obtienes una sentencia favorable, puedes proceder a la ejecución forzosa de la misma para asegurar que recibas la compensación correspondiente.

Derecho a Indemnización

Compensación. Tienes derecho a recibir una compensación por los daños y perjuicios sufridos, incluyendo la pérdida de mercancías o daños atribuibles al capitán o la tripulación.

Estas medidas están diseñadas para proteger tus derechos y asegurar que recibas una compensación justa y oportuna.

5.3.13 Precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos.

Generalidades

En la jurisdicción marítima de Panamá, la ejecución judicial de créditos marítimos preferentes, que incluyen el precio de la última compra del barco y los intereses pendientes, sigue un procedimiento particular. A continuación, los pasos principales:

Presentación de la Demanda

Demanda Judicial. Se presenta una demanda ante los Tribunales Marítimos de Panamá, especificando que se trata de la ejecución de un crédito marítimo privilegiado.

Secuestro de Bienes. Solicitud de Secuestro: Puedes solicitar el secuestro de la nave, carga o flete para asegurar que los bienes estén disponibles para satisfacer el crédito en caso de una sentencia favorable.

Procedimiento Judicial

Proceso Ordinario. El proceso sigue las normas del procedimiento ordinario establecido en la Ley de Procedimiento Marítimo, con la intervención de los Tribunales Marítimos.

Competencia. Los Tribunales Marítimos tienen competencia exclusiva para conocer de estas acciones en primera instancia, y el Tribunal de Apelaciones Marítimas en segunda instancia.

Orden de Prelación

Prioridad de Pago. La ley establece un orden de prelación para los créditos marítimos privilegiados. El precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos tienen una posición específica en esta jerarquía.

Ejecución de la Sentencia

Cumplimiento Forzoso. Una vez obtenida una sentencia favorable, se procede a la ejecución forzosa de la misma para asegurar que los créditos privilegiados sean satisfechos conforme a la ley.

En resumen, todos los créditos marítimos privilegiados siguen los mismos procedimientos de ejecución que comparten los mismos pasos ya expuestos (presentación de la demanda, secuestro de bienes, notificación y audiencia, sentencia, venta de los bienes, distribución de fondos, etc.).

Las diferencias clave con otros procesos de ejecución incluyen la naturaleza del crédito, la jurisdicción y tribunales especializados, las medidas cautelares específicas, el orden de prelación y un procedimiento de ejecución más rápido y eficiente.

Estas características aseguran que los créditos marítimos privilegiados sean tratados con la urgencia y prioridad necesarias para mantener la seguridad y operación de las naves, aunque en la realidad no se tan rápido y eficiente.

5.5 Autoridad Marítima de Panama

Antecedentes

Panamá cuenta con la flota de buques más grande del mundo, con un total de 8,200 naves registradas. El sistema de registro de naves en Panamá, uno de los más antiguos del mundo, fue adoptado en 1925 y ofrece numerosas ventajas económicas para armadores y navieras. El proceso comienza con la obtención de una Patente de Navegación Provisional por seis meses, emitida por la Autoridad Marítima de Panamá.

La Autoridad Marítima de Panamá, una entidad autónoma del Estado panameño se estableció mediante el Decreto Ley N°7 del 10 de febrero de 1998, unificando las competencias marítimas que anteriormente pertenecían a la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro, la Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias, y la Escuela Náutica de Panamá del Ministerio de Educación.

La Autoridad Marítima de Panamá es dirigida por un Administrador, nombrado por el presidente de la República de Panamá y ratificado por la Asamblea Legislativa, quien ejerce su representación legal. Entre sus principales funciones a continuación:

5.5.1 Principales Funciones

La autoridad marítima de Panamá actúa como la máxima autoridad marítima del país, gestionando y regulando el sector marítimo conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y otras leyes vigentes. Las principales funciones de la autoridad marítima de Panamá incluyen actuar como la máxima autoridad marítima del país, gestionando y regulando el sector marítimo conforme a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y otras leyes vigentes. También se encargan de promover y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional, administrar el registro de buques, y desarrollar y gestionar el sistema portuario nacional. Además, protegen los intereses nacionales en los espacios marítimos, aseguran el cumplimiento de normas y tratados internacionales en materia marítima, y mantienen actualizado el sistema de señalización y ayudas a la navegación para garantizar el tránsito seguro de los buques.

Uno de los roles más importantes de la Autoridad Marítima de Panamá, además de actuar como regulador de justicia, es administrar el abanderamiento de naves. El abanderamiento o registro de una nave es un acto jurídico mediante el cual la República de Panamá acepta dicha nave como parte de la Marina Mercante Nacional, a solicitud de su propietario, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la ley. Es importante destacar que todo buque registrado en la Marina Mercante Panameña debe cumplir con la ley panameña, sin importar dónde se encuentre.

5.5.2 Requisitos para el registro de buques

Para registrar un buque bajo bandera panameña, es necesario cumplir con varios requisitos establecidos por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). A continuación, se detallan los pasos y "documentos necesarios[43]:

Requisitos Generales

Poder Legal: Un poder otorgado al abogado por el propietario del buque, debidamente autenticado y legalizado.

Título de Propiedad: El título de propiedad del buque debe estar inscrito en el Registro Público de Panamá.

Certificado de Tonelaje: Un certificado de tonelaje emitido por una autoridad reconocida por Panamá.

Certificado de Cancelación: Certificado de cancelación del registro anterior, si corresponde.

Certificados Técnicos: Certificados técnicos del buque conforme a las convenciones internacionales.

Solicitud de Licencia de Radio: Presentar la solicitud de licencia de radio con los detalles de los equipos de comunicación a bordo.

[43] Autoridad Marítima de Panamá. (2021). Registro de naves. Recuperado de https://amp.gob.pa.

Requisitos Específicos:

Datos del agente residente.

Datos del propietario.

Datos de los operadores del buque.

Nombre del buque y nombre anterior.

Registro anterior (si aplica).

Tipo de buque y subclasificación.

Número IMO.

Número de casco.

Nombre del constructor.

Lugar y año de construcción.

Material del casco.

Año de puesta en quilla.

Longitud, amplitud y profundidad.

Tonelaje bruto y neto.

Número de motores y cilindros.

Caballos de fuerza (HP o KW).

Nombre del fabricante de motores.

Velocidad.

Clasificadora.

Autoridad contable de radio.

Poder debidamente notariado y autenticado.

Certificados Adicionales para Buques de Arqueo Bruto Superior a 500:

Documento de Cumplimiento (DOC).

Certificado de Gestión de Seguridad (SMC).

Certificado Internacional para Seguridad de Buques (CICS).

Registro Sinóptico Continuo (RSE).

Certificado Internacional de Arqueo (CCI).

Requisitos para Buques Petroleros:

Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP) y su suplemento.

Declaración de comercio de transporte de hidrocarburos pesados, según lo definido por el Marpol.

Declaración de los propietarios de los productos que el buque transportará o aprobación del Plan de Protección del Buque (PPB)".

Después del registro del buque, la Marina Mercante de Panamá emitirá patentes provisionales de navegación y licencias de radio válidas por seis meses, tiempo durante el cual se deben recolectar todos los documentos complementarios requeridos por la Autoridad Marítima de Panamá para obtener la Patente de Navegación y Licencia de Radio reglamentaria válida por cinco años.

Formulario de solicitud de licencia de radio.

Certificado de cancelación del registro anterior (si aplica) o certificado del constructor (para una nueva construcción), debidamente notariado y autenticado.

Certificado Internacional de Arqueo según el Convenio de 1969, sellado por SEGUMAR Panamá.

Procedimiento

Registro Provisional. Se puede comenzar con una solicitud de registro provisional a través de un representante legal en Panamá o en los consulados panameños acreditados en el extranjero. Este registro tiene una validez de seis meses.

Patente Reglamentaria. Una vez que se han presentado todos los documentos y se han pagado los derechos correspondientes, se emite una patente reglamentaria con una validez de cuatro años.

Inspección y Cumplimiento. La nave debe cumplir con todas las inspecciones y requisitos técnicos establecidos por la AMP.

Documentos Adicionales

Certificado de Gestión de Seguridad (SMC) y Documento de Cumplimiento (DOC) relativos al Código ISM2.

Certificado de Construcción. Si la nave es de nueva construcción.

Estos requisitos garantizan que los buques registrados bajo la bandera de Panamá cumplan con las normas internacionales de seguridad y operatividad.

5.5.3 Registro Especial Provisional de Naves

Los certificados de registro provisional se otorgan por un período de tres meses y se utilizan principalmente para los siguientes propósitos:

Navegación temporal (como pruebas antes de la compra).

Entrega del buque.

Último viaje para la demolición del buque.

La inscripción provisional no puede extenderse, pero puede convertirse en un registro definitivo si el cliente paga la diferencia en las tasas de matriculación e impuestos.

Al finalizar el período de tres meses, el registro provisional se cancela automáticamente. A continuación, los documentos que deben "presentarse[44]:

DOC y SMC (si procede)

La confirmación de SecNaves del Operador Internacional de Radio

Copia del Poder de la firma de Abogados (Agentes Residentes) y del Acuerdo de Compra y Venta.

Se requiere el pago de impuestos aplicables para el registro de la licencia provisional."

5.5.4 Medidas de Protección

Generalidades

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) ha implementado varias medidas para evitar que los armadores abandonen buques con tripulantes a bordo en su jurisdicción. A continuación, se detallan algunas de las principales:

Requisitos de Garantía Financiera. Los armadores deben tener un seguro o garantía financiera que cubra los costos de repatriación y salarios pendientes en caso de abandono. Este seguro se verifica mediante inspecciones regulares.

[44] Shirley & Associates. (2016). Registro de naves. Recuperado de https://www.shirleylaw.com/es/maritime-law/ships-registry/.

Certificación y Documentación. Los buques deben llevar a bordo un certificado que acredite la existencia de la garantía financiera. La AMP revisa esta documentación durante las inspecciones para asegurar el cumplimiento.

Inspecciones y Auditorías. La AMP realiza inspecciones periódicas y auditorías para verificar que los buques cumplan con todas las normativas de seguridad y protección, incluyendo la existencia de garantías financieras adecuadas.

Sanciones y Medidas Correctivas. En caso de incumplimiento, la AMP puede imponer sanciones a los armadores, incluyendo la detención del buque hasta que se resuelvan las deficiencias. Esto asegura que los armadores cumplan con sus responsabilidades.

Colaboración Internacional. La AMP colabora con organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) para implementar y reforzar medidas de protección y seguridad marítima.

Estas medidas buscan prevenir situaciones de abandono y salvaguardar los derechos y el bienestar de la gente de mar.

5.5.4.1 Cancelación de Oficio

En entrevista con una de las abogadas de la Autoridad Marítima de Panama, nos comenta, que los Estados del pabellón son los encargados de perseguir las actividades que amenacen la seguridad marítima cometidas por buques que enarbolen su bandera, que no estén en concordancia con los convenios y regulaciones aplicables. "[45] Como parte esencial de sus funciones La Autoridad Marítima de Panama podrá ejercer medidas coercitivas para que los armadores no puedan evadir las responsabilidades propias de las reclamaciones por sus acreedores de los créditos marítimos privilegiados.

El tenor de lo antes expuesto se encuentra amparado en la Ley 57 del 6 de agosto del 2008 en el artículo 49, que establece las causas para cancelar la inscripción de una nave en el registro de la Marina Mercante de Panamá. Estas causas incluyen la ejecución de actos que afecten los intereses nacionales, el incumplimiento grave de las normas legales vigentes en Panamá o de las normas de seguridad marítima, prevención de la contaminación, protección marítima o convenios internacionales ratificados por Panamá. También se menciona la expiración de la patente de navegación sin renovación en un plazo de cinco años, salvo justificación válida, y el uso de la nave para actividades ilícitas como contrabando, comercio ilícito, piratería o comisión de otros delitos. Además, se considera la presentación de documentos falsificados o alterados, el abandono de la nave, la inscripción de la nave en otro registro (excepto en los registros especiales de fletamento según lo previsto en la ley), la pérdida total de la nave, la alta incidencia de detenciones por

[45] Entrevista con MF Loaiza el día 17 de septiembre de 2024.

deficiencias graves o recurrentes que afecten la seguridad marítima, y otros casos establecidos por la ley y el Derecho Internacional.

La Administración de la Marina Mercante de Panamá se enfoca en mejorar las regulaciones de las naves con bandera panameña, considerando factores como la edad de las naves, el historial de detenciones y las inspecciones de seguridad. La flota panameña, compuesta por más de 8,500 naves y 318,000 marinos, es inspeccionada aproximadamente 14,000 veces al año, lo que representa un reto significativo para mantener el cumplimiento en diversas regiones. Desde 2021, se ha iniciado un proceso de depuración de la flota, sancionando y cancelando el registro de naves con historial comprometido, como aquellas involucradas en pesca no declarada y no reglamentada, y naves con bajo cumplimiento internacional.

Asimismo, los buques de mayor antigüedad y cuyas empresas operadoras no sigan las mejores prácticas representan un riesgo potencial, ya que pueden sufrir accidentes y ser detenidas durante las inspecciones de Estado Rector de Puerto. Esto puede perjudicar al resto de la flota y afectar negativamente el prestigio de nuestra bandera panameña. Como se puede apreciar el abandono de la nave es una causal para cancelar el registro ya que comúnmente cuando la Autoridad Marítima llega a contactar el armador como medida coercitiva de presión para que el armador pague los salarios y la obligación que ellos deben, el armador, al verse acorralado, cambia de nombre y de bandera al buque, y con la medida restrictiva de cancelación, el armador ya no podría.

Cabe destacar que existe un proyecto de ley para reformas. La nueva reforma del artículo 49 de la Ley 57 de 2008 introduce varias modificaciones importantes. Las causas para la cancelación de la inscripción de una nave incluyen ahora, además de las ya existentes, nuevas especificaciones y adiciones. Se mantiene la ejecución de actos que afecten los intereses nacionales

y el incumplimiento grave de normas legales, pero se amplía para incluir la prevención de la contaminación y la protección marítima. La expiración de la patente de navegación ya no tiene un plazo fijo de cinco años para la renovación, permitiendo justificaciones válidas para la no renovación oportuna. Se añaden nuevas causas como el uso de la nave para actos de financiamiento del terrorismo y blanqueo de capitales, la inclusión de la nave o sus operadores en listas de sanciones de la ONU, el incumplimiento de requisitos para la permanencia en la Marina Mercante, y el incumplimiento en el pago de impuestos y tasas anuales por dos años. También se especifica la no presentación de documentos requeridos para el abanderamiento en el plazo establecido, salvo causa justificada, y se incluye la utilización de la nave en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Además, se introduce un procedimiento de notificación abreviado para la cancelación de oficio en los casos de abandono de la nave sin tripulación y actividades relacionadas con la pesca ilegal. Estas modificaciones buscan fortalecer el control y la vigilancia de la flota panameña, asegurando el cumplimiento de las normativas internacionales y nacionales.

5.5.4.2 Recobro de Salarios.

En 2022, la Dirección General de la Gente de Mar (DGGM) recuperó un récord histórico de USD$ 15,763,052.24 en salarios adeudados a marinos en buques de bandera panameña, de los cuales USD$ 5,315,909.99[46] corresponden solo a ese año. Además, se gestionaron numerosas

[46] Consulado General de Panamá en Marsella. (2022). Recuperación de salarios adeudados y repatriación de tripulantes. En Consulado General de Panamá en Marsella. Recuperado de https://www.consulatgeneraldepanamamarseille.com/

quejas laborales marítimas y se realizaron conciliaciones. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) facilitó la repatriación de tripulantes abandonados en buques panameños, asegurando el cumplimiento de regulaciones laborales y sociales. A pesar de estos esfuerzos, persiste la necesidad de recursos más eficientes para gestionar los pagos de créditos marítimos privilegiados.

5.5.4.3 Garantías Financieras

En Panamá, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) requiere que los armadores de buques dispongan de una garantía financiera suficiente para proteger a la gente de mar en situaciones de abandono. Esta obligación se fundamenta en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM) de 2006, ratificado por Panamá. Las garantías financieras y su certificación han enfrentado varios desafíos e ineficacias en la práctica. Entre los problemas más comunes se encuentran la falta de cumplimiento por parte de algunos armadores, lo que deja a los marinos desprotegidos en casos de abandono.

Además, la ejecución de las garantías puede ser complicada y lenta, retrasando el acceso de los marinos a los fondos necesarios para su repatriación y salarios adeudados. En algunos casos, los fondos garantizados no son suficientes para cubrir todas las necesidades, especialmente cuando hay múltiples reclamaciones.

La falta de transparencia en la certificación de las garantías financieras dificulta la verificación por parte de las autoridades y los marinos afectados. Asimismo, las disputas legales y los procedimientos burocráticos pueden complicar aún más el acceso a las garantías, prolongando

el tiempo que los marinos permanecen en situaciones precarias. Estos problemas subrayan la necesidad de mejorar la implementación y supervisión de las garantías financieras para asegurar una protección efectiva de los derechos de los marinos.

Procedimiento y Requisitos

Seguro Obligatorio. Los armadores deben tener un seguro o una garantía financiera que resguarde el abandono de la gente de mar. Este seguro debe ser suficiente para pagar los salarios pendientes y los costos de repatriación, así como el mantenimiento y apoyo necesarios para los tripulantes.

Certificación. Los buques deben llevar a bordo un certificado que demuestre la existencia de esta garantía financiera. Este certificado es emitido por la entidad aseguradora y debe ser presentado a la AMP para su verificación.

Inspecciones y Cumplimiento. La AMP realiza inspecciones periódicas para asegurar que los buques cumplan con estos requisitos. En caso de incumplimiento, la AMP puede tomar medidas como la detención del buque hasta que se resuelvan las deficiencias.

Responsabilidad del Armador. Si un buque es abandonado, el armador es responsable de garantizar que la gente de mar reciba el apoyo necesario. Esto incluye el pago de salarios atrasados y la organización de la repatriación.

Estas medidas buscan proteger los derechos y el bienestar de la gente de mar, asegurando que no queden desamparados en situaciones de abandono.

Si un buque no cuenta con el seguro obligatorio o las garantías financieras necesarias para evitar el abandono en la jurisdicción marítima de Panamá, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) puede tomar varias medidas:

Detención del Buque. La AMP puede detener el buque hasta que se cumplan todos los requisitos de seguro y garantías financieras. Esto significa que el buque no podrá zarpar ni realizar operaciones hasta que se resuelvan las deficiencias.

Multas y Sanciones. Los armadores pueden enfrentar multas significativas por no cumplir con las normativas de seguro obligatorio. Estas sanciones están diseñadas para incentivar el cumplimiento y proteger a la gente de mar.

Suspensión de Certificados. La AMP puede suspender o revocar los certificados del buque, lo que puede afectar su capacidad para operar legalmente en aguas internacionales.

Responsabilidad Legal. En caso de abandono, los armadores son legalmente responsables de los costos asociados con la repatriación y el mantenimiento de la gente de mar. La falta de seguro puede llevar a responsabilidades financieras significativas

CAPITULO VI

BUQUE ABANDONADO

CAPITULO VI

BUQUE ABANDONADO

6.1 Concepto

Hemos llegado al tema central de esta investigación de tesis. Para una mayor comprensión en el tema, nos encontramos frente a un concepto global que tiene 3 distintas definiciones. Tenemos a bien enunciarlos en la siguiente manera:

I. Cuando el buque está asegurado y se transfiere al asegurador para que pague la suma asegurada.

II. Cuando el propietario del buque abandona no solo la nave, sino también todas sus pertenencias y los fletes generados durante el viaje, para liberarse de la responsabilidad civil. Este derecho de abandono se extiende a los copropietarios según su participación en el buque.

III. Cuando el abandono se debe a un inminente naufragio o a una situación que obliga al capitán y a la tripulación a dejar el buque, como la amenaza de un submarino hostil. El abandono del buque ocurre cuando los tripulantes o pasajeros lo dejan debido a emergencias marítimas, peligro inminente o condiciones que hacen inseguro permanecer a bordo.

6.1.1 Abandono de Facto

El abandono de facto de un buque por parte del armador ocurre cuando el armador deja de cumplir con sus responsabilidades y obligaciones sin realizar un abandono formal. Este tipo de abandono puede tener varias implicaciones legales y operativas.

6.1.2 Elementos Causales

Razones para el Abandono de Facto

Problemas Económicos

Insolvencia. El armador puede enfrentar dificultades financieras graves que le impiden mantener el buque operativo y cumplir con sus obligaciones financieras.

Deudas Acumuladas. Las deudas significativas con acreedores, proveedores y la tripulación pueden llevar al armador a abandonar el buque de facto. Los armadores pueden enfrentar deudas significativas debido a préstamos, costos operativos elevados y otros compromisos financieros. Otro aspecto por mencionar es la falta de rentabilidad, Si el buque no es rentable debido a la disminución de las tarifas de flete o a la falta de carga, el armador puede decidir abandonarlo para evitar pérdidas adicionales Cuando no pueden pagar estas deudas, pueden optar por abandonar el buque.

Altos Costos Operativos

Mantenimiento y Reparaciones. Los costos elevados de mantenimiento y reparaciones pueden hacer que el armador decida abandonar el buque en lugar de incurrir en gastos adicionales.

Combustible y Tripulación. Los costos perpetuos de combustible y salarios de la tripulación.

Ejecución de Créditos Marítimos Privilegiados

Acciones Legales. Los acreedores pueden iniciar acciones legales para ejecutar los créditos marítimos privilegiados, lo que puede resultar en el secuestro y venta del buque.

Insolvencia del Armador. La incapacidad del armador para pagar sus deudas puede llevar a la ejecución de estos créditos, forzando el abandono del buque.

Falta de Apoyo Financiero

Pérdida de Inversionistas. La retirada de apoyo financiero por parte de inversionistas o bancos puede dejar al armador sin los recursos necesarios para mantener el buque operativo.

Falta de Fondos en Seguros. Si el armador no puede pagar las primas de los seguros, los clubes P&I pueden dejar de cubrir las responsabilidades, aumentando el riesgo pueden ser insostenibles para el armador.

Siniestros y Desperfectos

Accidentes en Alta Mar. Los siniestros graves, como incendios o colisiones, pueden hacer que el buque sea inoperable, llevando al armador a abandonarlo.

Desperfectos Técnicos. Problemas técnicos graves que requieren reparaciones costosas pueden resultar en el abandono del buque.

Consecuencias del Abandono de Facto

El abandono de facto de un buque puede tener varias consecuencias negativas para sus acreedores.

Falta de pago. Los acreedores pueden quedar sin recibir los pagos adeudados, ya que el abandono implica que el propietario del buque deja de cumplir con sus obligaciones financieras1.

Dificultades legales. Los acreedores pueden enfrentar complicaciones legales al intentar recuperar sus fondos, ya que el proceso de liquidación y disolución del buque puede ser complejo y prolongado.

Pérdida de garantías. Si el buque y sus pertenencias son abandonados, los acreedores pueden perder las garantías que tenían sobre estos activos, lo que dificulta aún más la recuperación de sus créditos.

Impacto en la reputación. El abandono de facto puede dañar la reputación del propietario del buque, lo que a su vez puede afectar negativamente las relaciones comerciales y la confianza de futuros acreedores.

Estas consecuencias subrayan la importancia de una gestión adecuada y responsable de los buques para proteger los intereses de los acreedores y mantener la estabilidad en el sector marítimo.

Acciones Legales

Ejecución de Créditos Marítimos. Los acreedores pueden iniciar acciones legales para ejecutar los créditos marítimos privilegiados, lo que puede incluir el secuestro y venta del buque.

Intervención de Autoridades. Las autoridades marítimas pueden intervenir para resolver la situación, asegurando el bienestar de la tripulación y la seguridad del buque.

Venta Judicial del Buque

Subasta Pública. El buque puede ser vendido en una subasta pública para pagar las deudas acumuladas.

Distribución de Fondos. Los fondos obtenidos de la venta se distribuyen según el orden de prelación de los créditos marítimos privilegiados.

El abandono de facto de un buque por parte del armador es una situación compleja que puede tener graves consecuencias para la tripulación, los acreedores y la seguridad marítima. Las acciones legales y la intervención de las autoridades son esenciales para resolver estos casos y asegurar el cumplimiento de las obligaciones financieras.

El abandono de facto de un buque por parte del armador no está específicamente tipificado como un delito como en otras legislaciones, como, por ejemplo, la de España. Sin embargo, las consecuencias legales y las acciones que pueden seguirse están reguladas por diversas leyes y convenios internacionales.

6.2 Situaciones jurídicas

Generalidades

En el supuesto de buque dejado en abandono por parte del armador, en el contexto de que desaparezca para eludir exitosamente su responsabilidad, la ley aplicable tiene recursos para la ejecución y cobro de estas obligaciones para que los acreedores puedan llegar a cobrar sus pagos pendientes. A continuación, vamos a explicar las situaciones jurídicas que pueden existir en caso de que el armador abandone el buque:

6.3.1. Declaración de Abandono

Proceso Administrativo. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) puede iniciar un proceso administrativo para declarar oficialmente el abandono del buque. Este proceso incluye la notificación al propietario y la tripulación, y la publicación de avisos para informar a posibles acreedores. La información sobre el proceso administrativo que puede iniciar la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) para declarar el abandono de un buque se encuentra en la Ley No. 57 de 2008 y en las resoluciones y reglamentos emitidos por la AMP.

Secuestro del Buque. Una vez declarado el abandono, el buque puede ser secuestrado para asegurar el pago de los créditos marítimos privilegiados. Este secuestro puede incluir la nave, la carga y otros bienes relacionados.

6.3.2. Ejecución de Créditos Marítimos Privilegiados

Orden de Prelación. Como se ha mencionado anteriormente, los créditos marítimos privilegiados, como los salarios de la tripulación y los costos de salvamento, tienen prioridad sobre otros créditos. La ley panameña establece un orden de prelación para asegurar que estos créditos sean pagados primero.

Venta Forzosa. Si el propietario no cumple con sus obligaciones, el buque puede ser vendido en una subasta pública. Los fondos obtenidos se utilizan para pagar los créditos marítimos privilegiados según el orden de prelación establecido.

6.3.3. Responsabilidad del Armador

Responsabilidad Directa. El armador es garante de las deudas y obligaciones contraídas en el curso de la explotación de la nave. Esto incluye los créditos marítimos privilegiados, que deben ser pagados antes de cualquier otro crédito.

Limitación de Responsabilidad. Aunque la legislación permite al armador limitar su responsabilidad en ciertos casos, esta limitación no aplica a los créditos marítimos privilegiados, donde la responsabilidad es más estricta.

6.3.4 **Intervención Judicial**

Tribunales Marítimos. Los Tribunales Marítimos de Panamá son los encargados de conocer y resolver las controversias relacionadas con el abandono de buques y la ejecución de créditos marítimos privilegiados.

Procedimientos Judiciales y Administrativos. La ley permite tanto procedimientos judiciales como administrativos para la venta forzosa de buques abandonados, asegurando que los derechos de los acreedores y la tripulación sean protegidos.

Estas situaciones jurídicas aseguran que los derechos de los acreedores y la tripulación sean protegidos de manera efectiva, y que los buques abandonados sean gestionados de acuerdo con la legislación vigente.

6.3 Derecho Comparado (Derecho Español)

Antecedentes

En esta ocasión, se ha elegido el derecho español por ser pionero en el tema actual. En 2020, España ocupaba el primer lugar en cuanto a puertos con buques abandonados. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, regula principalmente la ejecución de créditos marítimos privilegiados en casos de abandono del buque por parte del armador. Esta ley proporciona un marco claro para proteger los derechos de los acreedores y la tripulación en tales situaciones.

Como se mencionó anteriormente, existen varias definiciones que precisan el concepto de buque abandonado, el cual es el eje central de esta investigación. Nos referiremos a la definición del Convenio Marítimo Laboral 2006 (MLC) de buque abandonado, que se describe, en términos generales, como "una situación caracterizada por la ruptura de vínculos entre el propietario del buque, el armador y la tripulación, con el incumplimiento por parte del primero de las obligaciones inherentes a la relación jurídica que los une."

En un podcast sobre el abandono de buques en España profesores de Derecho Marítimo comentaban sobre un tema de dominio público en la autoridad portuaria de Tarragona[47] y definen

[47] Leon, N. Rodriguez JP. *El Abandono del Buques*. Fecha de emisión 12 de enero de 2022.

la figura de buques abandonados en los puertos básicos, por lo cual exige que se cumplan dos condiciones:

En 1er lugar con respecto a las tasas y tarifas correspondientes en donde aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad. En 2do lugar, que estos buques no hayan pagado las tasas portuarias correspondientes.

En España las razones más comunes de abandono se refieren a las malas prácticas empresariales que por encima de los intereses generales persiguen la máxima rentabilidad del negocio a toda costa sin importar las consecuencias graves que causan a los intereses públicos; la existencia de los pabellones de conveniencia; la detención por créditos marítimos pendientes ante el juzgado de lo mercantil ante el correspondiente embargo preventivo de buques conforme a lo establecido al convenio de Ginebra de embargo preventivo de buques de 12 de marzo del 99 y la ley para que lleven a cabo las actuaciones necesarias para hacer efectivo el embargo sin importarle la persecución del juicio que sigue en su rebeldía la tercera y última causa relevante que provoca la detención por un procedimiento administrativo del texto refundido es habitual que como garantía de cobro de la multa se exijan garantías. En aquellos casos de cobertura o discrepancia entre asegurado y aseguradora una vez está retenido obtenemos la misma consecuencia, el buque abandonado.

Ante esta situación, las autoridades portuarias de España han adoptado seguimientos y mecanismos para resolver estas situaciones de abandono. La autoridad

portuaria, una vez declarado el abandono por el consejo de administración, puede acabar ordenando una subasta del buque.

6.3.1 Jurisprudencia

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, junto con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de Ginebra de 1993, proporciona un marco legal claro para la protección de los créditos marítimos privilegiados. Estos créditos abarcan, entre otros, los salarios y otras cantidades adeudadas al capitán, oficiales y tripulación del buque.

En casos de abandono de facto, los tribunales han tratado la ejecución de estos créditos privilegiados, garantizando la protección de los derechos de los acreedores y la tripulación. La jurisprudencia ha subrayado la importancia de la tutela procesal para estos créditos, permitiendo a los titulares hacer valer sus derechos frente a otros acreedores que puedan haber iniciado procesos de ejecución sobre el buque. Un ejemplo destacado es el análisis de las cuestiones procesales de los privilegios marítimos, que detalla cómo los titulares de estos créditos pueden ejercer sus derechos y en qué orden deben ser satisfechos frente a otros acreedores.

En la legislación española, también existe la responsabilidad penal del armador en casos de abandono del buque, que también está regulada principalmente por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM)[48]. Esta ley establece varias disposiciones que pueden

[48]Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Boletín Oficial del Estado, núm. 180, de 25 de julio de 2014.

implicar responsabilidad penal para el armador, especialmente en situaciones que afectan la seguridad de la tripulación y el medio ambiente. A continuación, los aspectos más relevantes:

Delito de Abandono. El abandono de la tripulación puede constituir un delito penal si se demuestra que el armador ha actuado con negligencia grave o dolo, poniendo en peligro la vida o la integridad de los tripulantes.

Repatriación Obligatoria. La ley obliga al armador a garantizar la repatriación de la tripulación abandonada. El incumplimiento de esta obligación puede dar lugar a sanciones penales.

Contaminación y Daños Ambientales

Responsabilidad por Contaminación. El armador puede ser penalmente responsable por los daños ambientales causados por el buque abandonado, especialmente en casos de derrames de hidrocarburos u otras sustancias peligrosas.

Seguro Obligatorio. La ley exige que el armador mantenga un seguro obligatorio para cubrir los daños por contaminación. La falta de este seguro puede agravar la responsabilidad penal del armador.

Seguridad del Buque

Negligencia en el Mantenimiento. El armador es responsable de mantener el buque en condiciones seguras. La negligencia en el mantenimiento que resulte en accidentes o daños puede ser objeto de responsabilidad penal.

Certificaciones y Documentación. El armador debe asegurar que el buque cumpla con todas las certificaciones y documentación necesarias. La falta de cumplimiento puede resultar en sanciones penales.

6.3.2 Caso de Jurisprudencia en España

Un caso real de jurisprudencia española sobre créditos marítimos privilegiados en el supuesto de buque abandonado de facto es el del buque "**Oleg Naydenov**"[49]. Este buque pesquero ruso fue abandonado en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria en 2015. El armador dejó de cumplir con sus obligaciones, lo que llevó a una situación de abandono de facto.

En este caso, los tribunales españoles tuvieron que intervenir para proteger los derechos de los acreedores y la tripulación. La Ley 14/2014, de Navegación Marítima, junto con el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de Ginebra de 1993, proporcionaron el marco legal necesario para la ejecución de los créditos marítimos privilegiados. La jurisprudencia enfatizó la importancia de la tutela procesal para estos créditos, permitiendo a los titulares ejercer sus derechos frente a otros acreedores que habían iniciado procesos de ejecución sobre el buque.

[49] Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM). (2016). **Informe sobre el incendio y hundimiento del buque "Oleg Naydenov" en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria**. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/ic_01_2016_olegnaydenov_web.pdf

En el caso del buque "**Oleg Naydenov**", no se impusieron sanciones directas al armador ni a las autoridades involucradas. Sin embargo, el incidente llevó a una serie de acciones y decisiones importantes, a continuación, se detallan.

Responsabilidad del Armador. Aunque no hubo sanciones directas, el armador fue responsable de los costos asociados con el abandono y el posterior hundimiento del buque. Esto incluyó los gastos de remoción del combustible y las operaciones de limpieza para mitigar el impacto ambiental.

Actuación de las Autoridades. Las autoridades marítimas españolas, en particular la Capitanía Marítima de Las Palmas, fueron objeto de escrutinio por su gestión del incidente. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) realizó una investigación exhaustiva y emitió recomendaciones para mejorar la gestión de emergencias y la seguridad en los puertos.

Medidas Preventivas. A raíz del incidente, se implementaron medidas adicionales para prevenir futuros abandonos de buques y mejorar la respuesta a emergencias marítimas. Estas medidas incluyeron la revisión de protocolos y la mejora de la coordinación entre las autoridades portuarias y los operadores marítimos.

Aunque no hubo sanciones formales, las consecuencias del incidente llevaron a una mayor atención y mejoras en la gestión de buques abandonados y la seguridad marítima en España.

CAPITULO VII

ANALISIS Y PRESENTACION DE CASOS DE BUQUES ABANDONADOS

CAPITULO VII

ANALISIS Y PRESENTACION DE CASOS DE BUQUES ABANDONADOS

7.1 Casos y Jurisprudencia de Créditos Marítimos Privilegiados

A continuación, en este capítulo se pretende interpretar y analizar la información de casos reales para créditos marítimos privilegiados primarios y secundarios. En esta investigación se utilizarán 2 fuentes de base de datos. Para los créditos marítimos privilegiados primarios utilizaremos la base de datos de la ITF y para los créditos marítimos privilegiados secundarios utilizaremos jurisprudencia sobre casos reales de buques abandonados de facto sobre gastos judiciales, salvamento, hipotecas, tasas e impuestos. A continuación, se procederá a explicar con más detalles:

Créditos Marítimos Privilegiados Primarios. Se analizarán situaciones jurídicas de casos de buques abandonados por reclamación de salarios de tripulación que se obtendrán de la base de datos de La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)[50]. El propósito de este análisis es de comprobar y poner en evidencia como se desenvuelve la ejecución en el cumplimiento de los créditos marítimos privilegiados en el supuesto de buque abandonado bajo el

[50] Organización Internacional del Trabajo. (2024). Base de datos sobre los casos notificados de abandono de gente de mar. https://webapps.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home?p_lang=es

registro de buques con bandera panameña. Se presentarán graficas de cada uno de los resultados como consecuencia de las interrogantes necesarias para el análisis de la información investigada.

Créditos Marítimos Privilegiados Secundarios. Se procederá a analizar casos de jurisprudencia por ejecución de créditos marítimos privilegiados en la jurisdicción panameña en el supuesto de buque abandonados de facto, principalmente sobre créditos marítimos privilegiados secundarios. A continuación, se referirá los siguientes casos de referencia:

PILOT OCEANWAYS CORP. v. M/N "STAR SEA[51]**"**, Primer Tribunal Marítimo de Panamá, sentencia N°23 de 19 de septiembre de 2000.

Contexto: Circunstancias del Caso PILOT OCEANWAYS CORP. vs. M/N "STAR SEA" (Ejecución sobre créditos marítimos privilegiados sobre gastos de salvamento).

Buque: M/N "STAR SEA".

Situación: El buque sufrió un incendio a bordo y fue abandonado.

Detalles del Caso:

Fecha del Incidente: 30 de mayo de 1990.

[51] Pilot Oceanways Corp. v. M/N "Star Sea", Primer Tribunal Marítimo de Panamá, sentencia N°23 de 19 de septiembre de 2000.

Acciones de Salvamento. El remolcador Balboa, propiedad de Pilot Ocenways Corp. [52]., acudió al lugar del incidente para extinguir el incendio y posteriormente remolcó el buque desde Punta Mala hasta el puerto de Taboguilla, ambos en Panamá.

Reclamación. Pilot Ocenways Corp reclamó una remuneración por el salvamento del buque, basándose en una evaluación preliminar del valor del buque salvado en $700,000 USD y solicitando una remuneración del 50% de este valor.

Participación de la Tripulación. Los miembros de la tripulación del remolcador Balboa también participaron en las operaciones de salvamento y reclamaron una remuneración de $250,000 USD.

Argumentos Principales

Demandante. Pilot Ocenways Corp. argumentó que las acciones de salvamento realizadas por el remolcador Balboa, incluyendo 40 horas de lucha contra el incendio, constituían una operación de salvamento más allá de un simple contrato de remolque.

Demandado. La parte demandada, representada por la firma De Castro & Robles, argumentó que los servicios prestados por el remolcador Balboa fueron ejecutados bajo un contrato de remolque y que cualquier servicio excepcional no tuvo un resultado útil.

---

[52] Corte Suprema de Justicia de Panamá, Sala 1ª de lo Civil. (2002, 25 de junio). *Sentencia sobre apelaciones en procesos* https://vlex.com.pa/vid/apelaciones-procesos-maritimos-sala-31813975

Resolución del Tribunal

Tribunal: Primer Tribunal Marítimo de Panamá.

Fecha de Resolución: 25 de junio de 2002.

Decisión. El tribunal reconoció que las acciones del remolcador Balboa fueron más allá de un simple remolque y constituyeron una operación de salvamento. Se ordenó el pago de $70,000 USD a **PILOT OCEANWAYS CORP**. y $30,000 USD a los miembros de la tripulación. Cabe mencionar que el caso PILOT OCEANWAYS CORP. v. M/N "STAR SEA" fue apelado. Tanto los apoderados especiales de ambas partes como la representación judicial de los terceros demandantes interpusieron recursos de apelación contra la sentencia N°23 de 19 de septiembre de 2000, dictada por el Primer Tribunal Marítimo de Panamá.

Importancia del Caso

Este caso es relevante porque ilustra cómo la legislación panameña protege los derechos de los salvadores marítimos y asegura que los créditos privilegiados por salvamento sean reconocidos y ejecutados de manera efectiva.

KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A. vs. M/N "RED DIAMOND"[53], la Corte Suprema de Justicia de Panamá abordó varios aspectos clave relacionados con la ejecución de una hipoteca naval y los créditos marítimos privilegiados. Aquí algunos detalles específicos del caso:

Contexto del Caso. El buque "**RED DIAMOND**" fue abandonado por su propietario, **RED DIAMOND SHIPPING, S.A**., lo que llevó a **KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A**. a iniciar un proceso judicial para ejecutar la hipoteca naval registrada sobre el buque debido al incumplimiento de los pagos acordados.

Crédito Marítimo Privilegiado. La Corte determinó que la hipoteca naval constituía un crédito marítimo privilegiado. Esto significa que tenía prioridad sobre otros tipos de créditos en el orden de prelación, permitiendo a **KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A.** reclamar el pago de la deuda antes que otros acreedores.

Ejecución de la Hipoteca: El tribunal autorizó la ejecución de la hipoteca, lo que implicaba la venta del buque **"RED DIAMOND**" para cubrir la deuda pendiente. Este proceso aseguraba que los derechos del acreedor hipotecario fueran protegidos y que se recuperaran los fondos adeudados.

Protección de Derechos. El fallo subrayó la importancia de los créditos marítimos privilegiados en la protección de los derechos de los acreedores en el ámbito marítimo,

- [53] KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A. v. M/N "RED DIAMOND", Corte Suprema de Justicia de Panamá, Sala Primera de lo Civil, sentencia N°45 de 25 de junio de 2002.

especialmente en casos de abandono de buques donde los propietarios incumplen sus obligaciones financieras.

Este caso es un ejemplo claro de cómo la legislación y la jurisprudencia panameña protegen los intereses de los acreedores en situaciones de abandono de buques, asegurando que puedan recuperar sus inversiones a través de la ejecución de hipotecas navales. La Corte Suprema de Justicia de Panamá determinó que la cuantía del fallo a favor de KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A. fue de $1,500,000. (incluida el monto principal de la hipoteca naval, así como los intereses acumulados y otros costos asociados.

El siguiente caso trata sobre créditos marítimos privilegiados por indemnizaciones y daños en situaciones de buques abandonados, de **ARISTOTLE B. RUIZ** vs. **M/N "OCEAN DREAM"**[54]. Aquí algunos detalles específicos del caso.

Contexto del Caso: **ARISTOTLE B. RUIZ** presentó una demanda contra la **M/N "OCEAN DREAM"** por indemnización de daños sufridos a bordo del buque. La demanda incluía una reclamación de $400,425 en concepto de capital, intereses, gastos y costas.

Crédito Marítimo Privilegiado. La Corte Suprema de Justicia de Panamá determinó que la indemnización por daños constituía un crédito marítimo privilegiado. Esto significa que tenía prioridad sobre otros tipos de créditos en el proceso de liquidación del buque.

[54] Corte Suprema de Justicia de Panamá. (2002). Sentencia N° 45 de 25 de junio de 2002. Caso de ARISTOTLE B. RUIZ vs. M/N "OCEAN DREAM".

Resolución del Caso. El tribunal autorizó el secuestro del buque "**OCEAN DREAM**" para garantizar el pago de la indemnización reclamada. Sin embargo, la resolución inicial fue apelada y el caso fue remitido a los tribunales filipinos debido a la excepción de litispendencia presentada por la parte demandada. En este caso, el mismo no prospero.

Caso de la M/N WOONAN (actualmente "PESCATUN I")

Buque: M/N WOONAN, posteriormente renombrado como "PESCATUN I".

Situación: El buque fue abandonado y se inició un proceso de ejecución de crédito marítimo privilegiado.

Detalles del Caso

Tribunal. Corte Suprema de Justicia de Panamá.

Resolución. La Corte resolvió a favor de los acreedores marítimos, reconociendo sus derechos sobre el buque abandonado.

Créditos Marítimos Privilegiados. Se discutieron los derechos de los acreedores marítimos, incluyendo salarios de la tripulación, gastos de mantenimiento y reparaciones, y contribuciones por averías comunes.

Averías Comunes. Se reconocieron las contribuciones por averías comunes como parte de los créditos marítimos privilegiados, destacando su importancia en la legislación marítima panameña.

Legislación Aplicable. Ley 55 de 2008 del Comercio Marítimo.

Créditos Marítimos Privilegiados. La ley establece un orden de prelación para los créditos marítimos, incluyendo salarios de la tripulación, gastos de mantenimiento y reparaciones, y contribuciones por averías comunes.

Averías Comunes: Las contribuciones por averías comunes son esenciales para la navegación y el comercio marítimo, y están protegidas como créditos privilegiados.

Importancia del Caso.

En el caso de la M/N WOONAN (actualmente "PESCATUN I"[55]), la Corte Suprema de Justicia de Panamá resolvió que la cuantía total a pagar por la parte demandada era de $346,564.30 USD. Esta suma se desglosa de la siguiente manera:

$301,564.30 USD por lucro cesante (pasado y futuro).

$15,000.00 USD por daño emergente.

$30,000.00 USD por daño moral.

Además, las costas de primera instancia se fijaron en $31,659.43 USD.

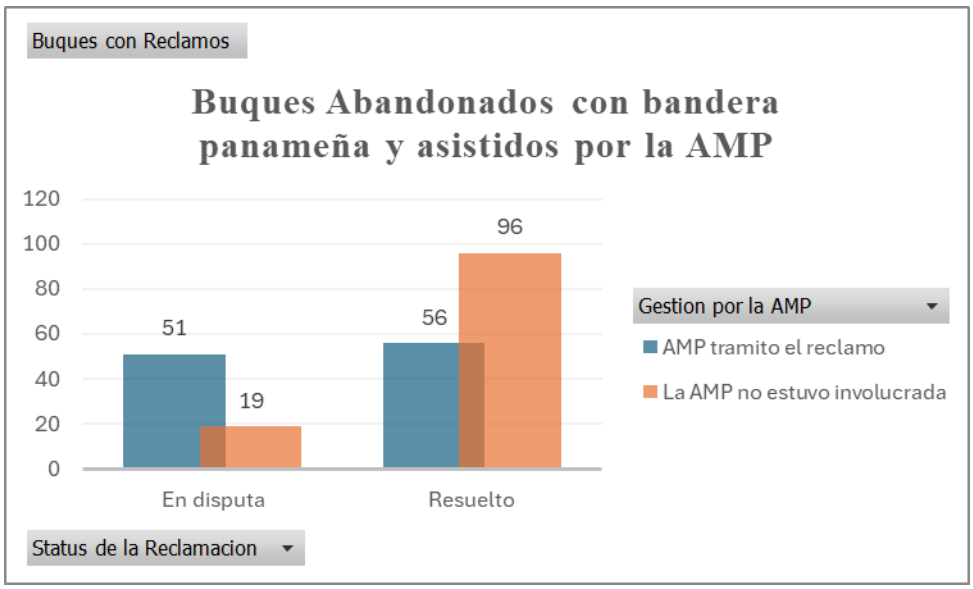
[55] M/N Woonan. (2015). Oposición a recurso de apelación, 3 de agosto de 2015.

7.2 Resultados Del Estudio de Casos de Créditos Marítimos Privilegiados Primarios.

GRAFICA 1

BUQUES ABANDONADOS

Casos de Buques Abandonados con bandera panameña y su estatus actual



Fuente: Elaboración propia

En la gráfica no.1 se demuestra que se encuentran documentados 222 casos de buques abandonados con bandera panameña, 96 fueron resueltos, 56 obtuvieron la ayuda de la Autoridad Marítima de Panama. También se observa que 51 casos se mantienen en disputa, de los cuales 19 ejecutaron sin la labor conjunta de la AMP. Cabe destacar que 24 buques evadieron la restricción de la AMP al cambiar de bandera y evadir la penalización. A continuación, varios puntos a considerarse como resultado de esta gráfica:

Resolución de Casos. De los 222 casos documentados, solo 96 fueron resueltos, lo que representa aproximadamente el 43%. Esto indica una tasa de resolución relativamente baja, sugiriendo posibles ineficiencias en el sistema judicial o en la aplicación de la ley.

Intervención de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). Solo 56 casos recibieron ayuda de la AMP, lo que podría indicar una falta de recursos o capacidad de la AMP para intervenir en todos los casos necesarios. Además, 19 casos fueron ejecutados sin la colaboración de la AMP, lo que podría reflejar problemas de coordinación o jurisdicción.

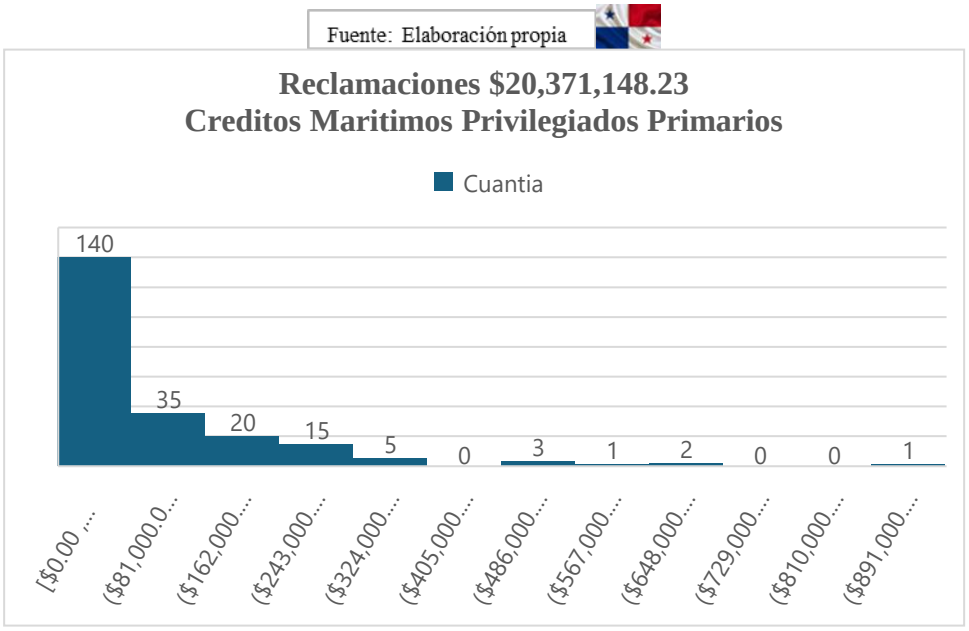
Casos en Disputa. Hay 51 casos que aún se mantienen en disputa, lo que representa un 23% del total. Esto puede señalar demoras significativas en el proceso judicial, posiblemente debido a procedimientos burocráticos o a la complejidad de los casos.

Evasión de Penalizaciones. La evasión de penalizaciones por parte de 24 buques que cambiaron de bandera resalta una debilidad en la aplicación de las restricciones y sanciones. Esto sugiere que las leyes actuales pueden no ser lo suficientemente estrictas o que hay lagunas legales que permiten a los propietarios de buques evadir responsabilidades.

En resumen, estos puntos reflejan varios desafíos en la eficacia de las leyes y tribunales marítimos en Panamá, incluyendo la baja tasa de resolución de casos, la limitada intervención de la AMP, las demoras en la resolución de disputas y la capacidad de los buques para evadir penalizaciones cambiando de bandera.

GRAFICA 2

RECLAMACIONES



En esta grafica se tomó en cuanto la cantidad de 222 buques abandonados y la cuantía de cada caso, es un aproximado ya que no en todos los casos se desplegaba la cuantía del reclamo. Se determino que estos casos de buques abandonados con bandera panameña superan los $20 millones de dólares, lo que supone aproximadamente un millón de dólares en pérdidas por año. Del siguiente análisis se puede denotar lo siguiente:

Impacto Económico

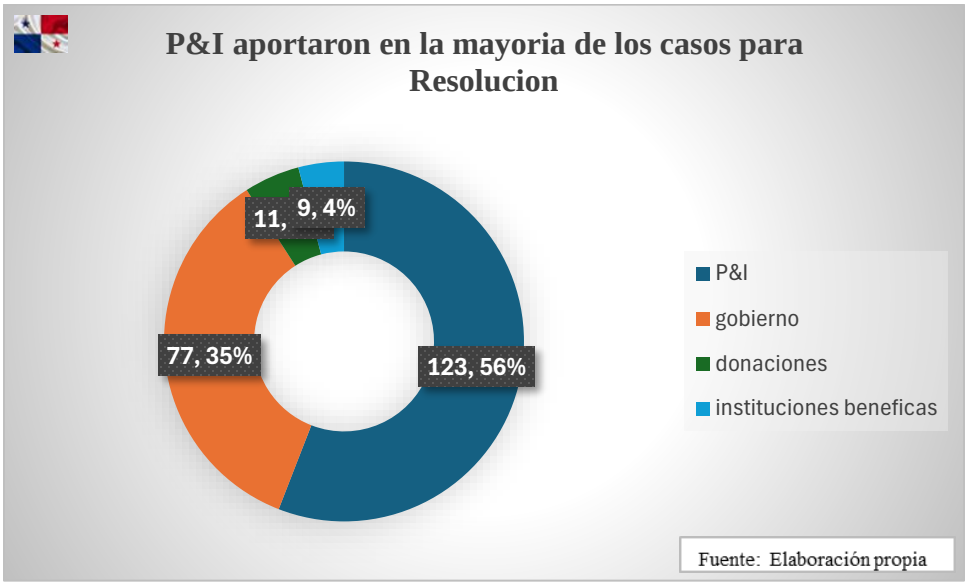
Pérdidas Financieras. Con un total de más de $20 millones de dólares en reclamos, esto representa una pérdida significativa para las partes involucradas, incluyendo propietarios de buques, aseguradoras y otras entidades financieras.

Costos Adicionales. Además de los reclamos directos, hay costos adicionales asociados con el manejo de buques abandonados, como gastos legales, y de almacenamiento

GRAFICA 3

ENTIDADES QUE APORTARON AYUDA FINANCIERA

Entidades que aportaron ayuda financiera para la resolución de reclamaciones



En la gráfica 4 se determinó que de los 222 casos de buques abandonados 123 fueron indemnizados por P&I (Clubes de Protección e indemnización en el derecho marítimo internacional); 77 fueron indemnizados por los gobiernos; el resto por donaciones de personas naturales y locales, como consecuentemente también recibieron ayuda financiera de instituciones benéficas. De lo siguiente se puede considerar lo siguiente:

Impacto Económico

Carga Financiera en P&I Clubs. Los P&I Clubs asumen una gran parte de la carga financiera, lo que puede afectar sus reservas y su capacidad para manejar futuros reclamos. Esto también puede influir en las primas de seguro marítimo.

Intervención Gubernamental. La indemnización por parte de los gobiernos representa un gasto significativo de fondos públicos, lo que puede tener implicaciones en los presupuestos nacionales y en la asignación de recursos para otras áreas.

Dependencia de Donaciones. La necesidad de recurrir a donaciones y ayuda financiera de instituciones benéficas sugiere que hay una brecha en la cobertura de seguros y en la capacidad de los gobiernos para manejar todos los casos. Esto puede indicar una falta de preparación o recursos adecuados para enfrentar tales situaciones.

Consideraciones Adicionales

Eficiencia de la Gestión de Crisis. La distribución de las indemnizaciones muestra la necesidad de una gestión más eficiente y coordinada de los casos de buques abandonados. Mejorar la colaboración entre P&I Clubs, gobiernos y organizaciones benéficas podría optimizar la respuesta a estas situaciones.

Políticas de Prevención. La alta incidencia de buques abandonados sugiere la necesidad de políticas más estrictas y preventivas para evitar que los

buques lleguen a esta situación. Esto podría incluir regulaciones más rigurosas y mecanismos de monitoreo más efectivos.

En resumen, la gráfica 4 destaca la importancia de los P&I Clubs, la intervención gubernamental y el apoyo comunitario en la gestión de los casos de buques abandonados, así como la necesidad de mejorar la eficiencia y la prevención en este ámbito.

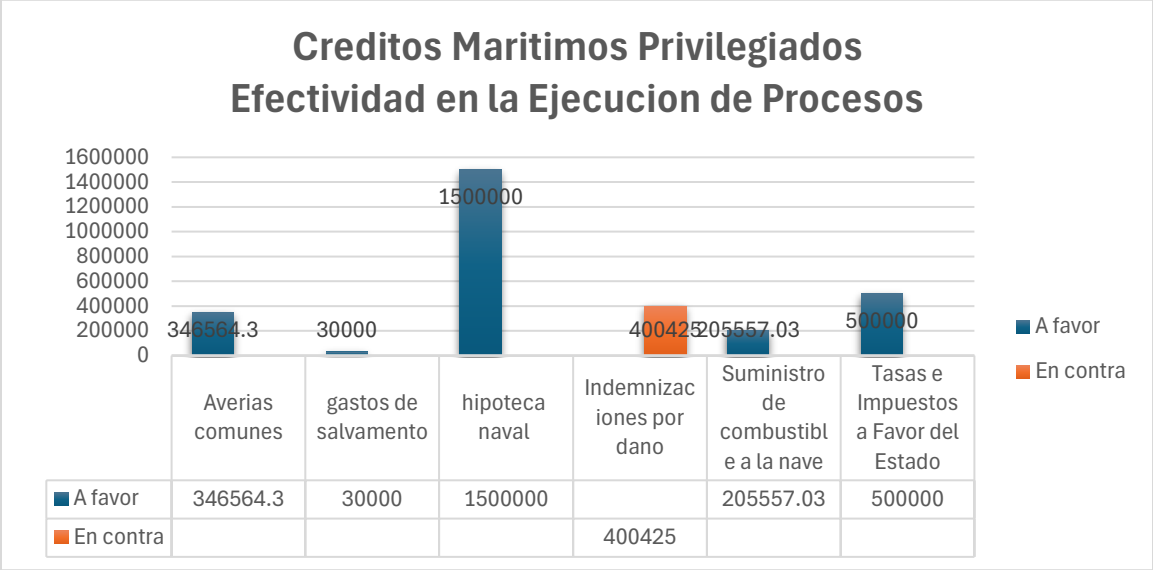
7.3 Resultado del Estudio de Casos de Créditos Marítimos Privilegiados Secundarios

GRAFICA 4

CRÉDITOS MARÍTIMOS P SECUNDARIOS

Créditos Marítimos Privilegiados Secundarios

Fuente: Elaboración propia



A continuación, se analizaron 6 casos de créditos marítimos privilegiados principalmente secundarios; entre los cuales se destacan procesos judiciales sobre averías comunes, gastos de salvamento, hipoteca naval, indemnización por daño, suministro de combustible y tasas de impuestos a favor del estado, en

donde cabe destacar que la mayoría fue ejecutada a favor de los demandantes, sin embargo, en algunos casos demoraron décadas. El análisis de la eficacia de los tribunales en los 6 casos de créditos marítimos privilegiados revela varios puntos importantes.

Resultados

Fallo a Favor de los Demandantes. La mayoría de los casos fueron resueltos a favor de los demandantes, lo que indica que los tribunales son capaces de proporcionar justicia y resolver disputas de manera efectiva cuando se trata de créditos marítimos privilegiados.

Desafíos y Demoras

Largas Demoras. Algunos casos demoraron décadas en resolverse, lo que sugiere ineficiencias significativas en el sistema judicial. Estas demoras pueden ser causadas por la complejidad de los casos, la carga de trabajo del tribunal, y posibles procedimientos burocráticos.

Impacto Económico y Legal

Costos Adicionales. Las largas demoras pueden aumentar los costos legales y financieros para todas las partes involucradas, incluyendo gastos de abogados,

intereses acumulados y posibles pérdidas económicas debido a la incertidumbre prolongada.

Confianza en el Sistema Judicial. Las demoras prolongadas pueden erosionar la confianza de los litigantes y del público en general en la eficacia del sistema judicial, lo que podría disuadir a las partes de buscar justicia a través de los tribunales.

Necesidad de Mejora

Reformas Judiciales: Para mejorar la eficacia, podría ser necesario implementar reformas judiciales que agilicen los procesos, reduzcan la burocracia y aumenten la capacidad de los tribunales para manejar casos complejos de manera más eficiente.

Recursos y Capacitación: Aumentar los recursos disponibles para los tribunales y proporcionar capacitación especializada en derecho marítimo podría ayudar a reducir las demoras y mejorar la calidad de las resoluciones.

En resumen, aunque los tribunales han demostrado ser capaces de resolver casos a favor de los demandantes, las largas demoras indican una necesidad urgente de mejorar la eficiencia y la capacidad del sistema judicial para manejar casos de créditos marítimos privilegiados de manera más oportuna.

CONCLUSIONES

Luego de haber hecho un estudio exhaustivo sobre los créditos marítimos privilegiados en el supuesto de buque abandonado el presente trabajo de investigación se exponen las siguientes conclusiones:

1. Se analizo la importancia de la responsabilidad del armador en caso de buque abandonado tanto en la jurisdicción Marítima Panameña como en el derecho comparado ya que la responsabilidad del armador en casos de buque abandonado es crucial para la protección de los derechos de la tripulación y los acreedores. En la jurisdicción marítima panameña, esta responsabilidad está claramente definida por la Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo y la Ley 8 de 30 de marzo de 1982, de Procedimiento Marítimo. Estas leyes aseguran que los créditos marítimos privilegiados, tengan prioridad y sean satisfechos antes que otros créditos. Comparativamente, la legislación internacional, como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), refuerza estas protecciones, estableciendo estándares globales para la repatriación y el bienestar de la tripulación.
2. Se analizo a profundidad la Ley 8 de 30 de marzo de 1982 para identificar vacíos para adicionar mejoras. Se encontró que en el **capítulo Séptimo sobre Obligaciones del armador solo abordan casos de enfermedad o accidente, mas no obligaciones y responsabilidades en los casos de abandono de facto**. Se encontró la definición de armador en el artículo 3, y no se encontró la figura definida de “abandono de facto” tampoco. También es importante destacar que en el Decreto Ley 8 de 1998 no aborda

directamente el abandono del buque, ni lo define explícitamente. La falta de una definición clara y precisa de lo que constituye un abandono de facto puede llevar a interpretaciones contradictorias y disputas legales; Se comprobó que los procedimientos judiciales y administrativos pueden ser lentos y burocráticos, retrasando la ejecución efectiva de los créditos; también se comprobó la falta de recursos y personal especializado en los tribunales marítimos puede afectar la eficiencia y rapidez de los procesos. Se propone que en el capítulo Séptimo sobre Obligaciones del armador se pueda adicionar la definición de abandono de facto y se adicione claramente las obligaciones y responsabilidades en caso de que esto suceda.

3. Se elaboro el estudio de la responsabilidad del armador en caso de buque abandonado en base a dos fuentes de datos, tales como la base de datos de la ITF y jurisprudencia en la jurisdicción marítima panameña. Por un lado, en cuanto al análisis de créditos marítimos primarios privilegiados se refiere, de 222 casos estudiados, el 25% se mantiene en disputa. En cuanto al análisis referente a los casos de créditos marítimos privilegiados secundarios se refiere, se arrojó que en la mayoría el tribunal dicto a favor de las demandas, lo cual representa un resultado favorable, sin embargo, casi el 50% de estos casos demoraron una década en resolverse.

4. El estudio de la responsabilidad del armador en caso de buque abandonados revelo graves consecuencias en el incumplimiento de estas obligaciones ya que se demostró que el armador abandono las naves en el 70 % de los casos por insolvencia económica, y que el promedio de resolución demoro un aproximado de 6 meses. Aunado a ello, estas

reclamaciones representaron un total de 20 millones de dólares en cuantía, aproximadamente un millón por año.

5. Sobre los créditos marítimos privilegiados primarios reportados en la ITF, se creó conciencia sobre sus consecuencias en la Jurisdicción Marítima de Panama ya que se logró comprobar que ningún solo caso se resolvió en el Tribunal Marítimo de Panama.

6. Se estableció la ventaja de tener una garante como los clubes de Protección e Indemnización (P&I) pero solo el 56% fue resuelto por medio de estas entidades, el resto fue resuelto por medio de ayuda financiera de gobiernos, donaciones e instituciones benéficas.

7. Se corroboro que a pesar de que los clubes de protección e Indemnización (P&I) ayudan en gran medida, no pueden cubrir las obligaciones, en caso de que el armador no pueda seguir pagando ya que el seguro quedaría inactivo.

8. Se reafirmo que a pesar del compromiso que tiene La Autoridad Marítima de Panamá en implementar varias medidas para evitar que los armadores abandonen buques con tripulantes a bordo en su jurisdicción, como requisitos de garantía financiera, inspecciones y auditorias, sanciones y medidas correctivas, colaboración internacional, todavía siguen incrementando los casos de buques abandonados por sus armadores.

9. Se estableció que la aportación de soluciones efectivas sobre la responsabilidad del armador en casos de buque abandonado en la jurisdicción marítima panameña ofrecerá ventajas significativas que benefician a la tripulación, el medio ambiente, la economía y la reputación del sector marítimo. Estas soluciones son esenciales para asegurar el cumplimiento de las obligaciones legales, proteger los derechos de todos los involucrados y promover un sector marítimo sostenible y responsable.

10. Se comprobó que el derecho español ha avanzado significativamente en la capacidad punitiva ya que tipifica el delito de buque abandonado y ratifica responsabilidad penal del armador, especialmente con la implementación de la Ley 14/2014 de Navegación Marítima.

En resumen, esta tesis ha demostrado que la ejecución de créditos marítimos privilegiados en casos de buques abandonados en la jurisdicción marítima panameña enfrenta varios desafíos, incluyendo la necesidad de una legislación más robusta y procedimientos judiciales más eficientes. La hipótesis planteada al inicio, que sugería una insuficiencia en las medidas actuales para proteger a los acreedores marítimos, ha sido confirmada a través de un análisis detallado de casos y legislación vigente.

Las implicaciones prácticas de estos hallazgos son significativas. Se recomienda una reforma en la Ley 55 de 2008, que es la ley general de navegación en Panamá que regula de manera más específica las actividades marítimas y las responsabilidades de los armadores. En esta nueva reforma se creará y adicionará las siguientes secciones **Definiciones**; **Obligaciones de los Armadores**; **Derechos de los Acreedores**:

Procedimientos de Reclamo; **Sanciones** y finalmente una **Creación de un Protocolo para Acreedores**.

En el desarrollo del protocolo se trabajará en conjunto con la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y el Centro de Arbitraje Marítimo de Panamá (CAMP) para desarrollar un protocolo detallado que asegure que los acreedores tengan acceso a recursos adicionales en casos de abandono de facto. Una vez desarrollado, implementar el protocolo y capacitar a todas las partes interesadas, incluyendo abogados, jueces y personal de la AMP asegurando que la información sobre el nuevo protocolo se difunda adecuadamente entre la comunidad marítima.

En conclusión, la protección de los créditos marítimos privilegiados es esencial para el funcionamiento eficiente del comercio marítimo y la justicia en la jurisdicción marítima panameña, siendo el primer país del mundo en este rubro. Es imperativo continuar mejorando las políticas y prácticas para asegurar que los derechos de los acreedores sean respetados y que los casos de buques abandonados se manejen de manera justa y eficiente.

En los anexos se adicionara una reforma de la actual ley llamada Propuesta de Reforma de la Ley 55 de 2008 para la Gestión de Buques Abandonados en Panamá Título: Ley de Seguro Obligatorio y Gestión de Buques Abandonados Objetivo: Establecer un seguro obligatorio para buques abandonados, centralizar la información en una base de datos, implementar alertas automáticas y utilizar tecnologías de Block Chain y contratos inteligentes para la gestión eficiente de créditos marítimos privilegiados y la protección de los derechos de los acreedores y la tripulación.

RECOMENDACIONES

Finalmente, es necesario clausurar este proyecto de trabajo de tesis con las siguientes recomendaciones, en base a todo lo anteriormente expuesto con lo siguiente:

1. Se debe reformar la ley que incluya una definición clara y precisa de "abandono de facto"; obligaciones de los armadores ; derechos de los acreedores; procedimientos de reclamos y sanciones.

2. Crear en base a la nueva reforma un protocolo e instituir un fondo especial de garantía monetaria de ayuda para acreedores de créditos marítimos privilegiados , que se pueda extraer de nuevas tasas o impuestos que se deben pagar a la hora de registrar un buque con bandera panameña. Estos fondos estarán destinados en casos estrictamente necesarios y tipificados en la ley que se pretende reformar, ya que la legislación actual puede no ser suficiente para proteger los intereses de los acreedores marítimos y asegurar una resolución rápida y justa de estos casos.

3. Implementar digitalización de procesos o sistemas electrónicos para la presentación y gestión de casos puede acelerar los procedimientos y reducir la carga administrativa. Para agilizar la ejecución de créditos marítimos privilegiados en los tribunales marítimos de Panamá mediante Inteligencia

Artificial, se deben analizar los procesos actuales, desarrollar algoritmos de procesamiento de lenguaje natural y aprendizaje automático, asegurar la compatibilidad con sistemas existentes, capacitar a los usuarios y garantizar la transparencia y cumplimiento legal. Ejemplos exitosos incluyen el uso de Inteligencia Artificial en Chile y otros países de Iberoamérica.

4. Crear un proceso como parte del protocolo recomendando en donde las Aseguradoras que ofrecen garantías financieras de un aviso a la autoridad competente, en cuanto haya pasado 60 días sin que el armador pague el seguro que hay inscrito como parte del registro del buque, para activar los avisos correspondientes y evitar el abandono de facto.

5. Trabajar con la Autoridad Marítima de Panama (AMP) para desarrollar este protocolo detallado que asegure que los acreedores tengan acceso a recursos adicionales en casos de abandono de facto. Una vez desarrollado, implementar el protocolo y capacitar a todas las partes interesadas, incluyendo abogados, jueces y personal de la AMP. Asegurar que la información sobre el nuevo protocolo se difunda adecuadamente entre la comunidad marítima.

BIBLIOGRAFIA

Libros

Alonso Ledesma, C. (1995). *Los privilegios marítimos*. Editorial Civitas SA.

Arias, F. G. (1999). *El proyecto de investigación: Guía para su elaboración*. Editorial Episteme.

Barberia, M. E. (1998). *Cómo hacer una monografía*. Valetta Ediciones.

Barros, E. (2006). *Tratado de la responsabilidad extracontractual*. Editorial Jurídica de Chile.

buques. Fundación Mapfre.

Carlisle, R. (1981). *Sovereignty for sale: The origins and evolution of the Panamanian and Liberian flags of convenience*. Naval Institute Press.

Chile.

Coles, R., & Watt, E. (2013). *Ship registration: Law and practice*. Informa Law from Routledge.

De la Vega Justribo, B. (2008). *La limitación de responsabilidad por créditos marítimos*.

Depalma.

Eco, H. (2013). *Cómo hacer una tesis*. Gedisa Editorial.

Editores.

Editorial Ministerio de Justicia. (n.d.). Editores.

Editorial Dykinson. (n.d.). *En Roma*.

Fernández, J. (1991). La filosofía jurídica de Eduardo García Máynez. Oviedo, España: Editorial Universidad de Oviedo.

Fotinopoulou Basurko, O. (2008). *El contrato de trabajo de la gente de mar*. Editorial Comares.

Fox Igualt, C. (2004). *Limitación de responsabilidad del armador y principio de reparación*

Gabaldon Garcia, J. L. (2016). *Compendio de derecho marítimo español*. Editorial Marcial Pons.

Gauche, G. (1976). *De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval*. Editorial Jurídica.

Garriguez, J. (1983). Curso de derecho mercantil (Tomo II). Madrid.

Gaya Morla, C. (2017). *El mar es tu espejo*. Editorial Libros del K.O.

Gomez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Editorial Brujas.

Gonzalez Joyanes, D. (2009). *Abandono de buques y tripulaciones*. Editorial Marge Books.

González, J. A. (2018). Gestión y operación de buques. Editorial Marítima.

Instituto Vasco de Administración Pública Herri-Arduralaritzaren Euskal Erakundea.

integral de los acreedores. Editorial Librotecnia.

Jimenez Sanchez, G., & Moreno, A. (2019). *Lecciones de derecho mercantil*. Editor Tecnos.

Levinson, M. (2006). *The box: How the shipping container made the world smaller and the*

Martin Osante, J. M. (2001). *La responsabilidad civil del naviero por abordaje*. Editorial País

Matilla Alegre, R. (n.d.). *El naviero y sus auxiliares: El buque*.

Planelles Calpe, F. (2006). *Bandera de conveniencia*. Editorial Zona del Libro.

Rodriguez Aguilar, M. (2017). *Los buques turret y otros mercantes españoles con casco*

Ruiz Soroa, J. M. (1990). *Manual de derecho marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*.

Sáenz, J. (2017). *Metodología de la investigación en el derecho*. Editorial M&P.

Salazar Revuelta, M. (2007). *La responsabilidad objetiva en el transporte marítimo y terrestre*

Sierra Noguero, E. (2016). *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de*

Simone, O. B. (1996). *Compendio de derecho de la navegación*. Editorial Abaco de Rodolfo

singular. Plimsoll Ediciones Náuticas.

Tamayo y Tamayo, M. (2004). *El proceso de la investigación científica*. Limusa Noriega

Vasco Servicio Central de Publicaciones.

World economy bigger. Princeton University Press.

Zubizarreta, A. (1998). *La aventura del trabajo intelectual: Cómo estudiar e investigar*. Editorial

Addison Wesley Longman de México.

Tesis

Gazquez Lopez, R. (2017). *El régimen de responsabilidad del armador o naviero; Especial análisis a la responsabilidad derivada de actos ilícitos cometidos por sus dependientes* (Tesis de maestría). Universitat Autónoma de Barcelona.

Jimenez Piris, V. (2017). *Los registros abiertos de buques: Un análisis general* (Tesis de maestría). Universidad Pontificia Comillas.

Pacheco Caraballo, J. A. (2020). *Abandono de tripulaciones y buques* (Trabajo de fin de grado). Universidad de Cádiz.

Pitarque Sarquella, V. (2017). *La obligación de repatriación del naviero en el derecho español y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006* (Tesis de posgrado). Universidad Politécnica de Cataluña.

Revistas

Ardilla, N. (2009). El rol de Panamá frente al Convenio sobre el trabajo marítimo. *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, (82).

Ciniglio, C. (2021). El secuestro de naves en la jurisdicción marítima panameña. *Sapientia*, 12(3), 36-53.

Dominguez Cabrera, M. P. (2006). La incidencia de la reforma de la legislación marítima española en el registro de buques. *Revist@ e-Mercatoria*, 5(2), 1-27.

Fotinopoulou, O. (2009). El Convenio refundido sobre trabajo marítimo y el abandono de marinos en puertos extranjeros. *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, (82).

Fotinopoulou, O. (2018). El abandono de la gente de mar y el recurso al aseguramiento privado vía P&I: Una visión desde España. *Revista CDT*, 10(2).

Guillamont, A. (2016). Reglas de la avería gruesa: Antecedentes y legislaciones en México, Colombia, Brasil, Argentina, Perú, Chile, Panamá y Ecuador. Revista ALSUM, 7, 51-73. [Análisis comparado de legislación de avería gruesa en Latinoamérica]. ALSUM.

Pejovés, J. A. (2018). Los privilegios marítimos y su impacto en el derecho marítimo. Revista de Derecho Marítimo, 12(3), 45-67.

Periódicos

De La Ossa, M. (2018). Panamá mantiene su liderazgo en Abanderamiento de Naves en Asia. El Capital Financiero. Pág. 1.

Núñez, Y. (2017). Flota mercante de Panamá representa el 18% de la flota mundial. La Estrella de Panamá, pág. 1.

Panamá gana Récord Guinness en Abanderamiento de Naves. (13 de diciembre del 2017). Panamá América. Pág. 1

Marina mercante panameña, sin panameños. (2011, abril 29). La Estrella de Panamá, pág. 1.

Jordán, W. (2016, septiembre 6). Los efectos de la quiebra de Hanjin Shipping. *La Prensa*.

Legislación

Código Civil República de Panamá. Artículos 986, 1644, 1902.

Código de Derecho de la Navegación Marítima y Área. (2019). Artículo 436. Madrid, España.

Constitución Política de la República de Panamá. (2004). Título III: Derechos y deberes individuales y sociales, Capítulo 1: Garantías fundamentales, Artículo 17. Texto Único publicado en la Gaceta Oficial No. 25176 del 15 de noviembre de 2004. Panamá, República de Panamá.

Decreto 1015 de 16 de junio de 1995. Contrato de enrolamiento de la gente de mar, reglamento. *Revista Legislación Económica*, 1026, 1020.

Decreto Ley Núm. 8- (De 26 de febrero de 1998). Por la cual se reglamenta el trabajo en el mar y las vías navegables y se dictan otras disposiciones.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (2014). Artículo 56. España.

Ley 55 de 6 de agosto de 2008. Ley de Comercio Marítimo en Panamá. Capítulo II. Créditos Marítimos Privilegiados sobre la Nave. Artículo 244.

Ley 57 del 6 de agosto de 2008. Artículo 49. Gaceta Oficial, jueves 07 de agosto de 2008. Panama.

Ley 8 de 1982. Que crea los Tribunales Marítimos y dicta Normas de Procedimiento Marítimo. 30 de marzo de 1982.

Convenios y Tratados

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982). Artículo 94: Deberes del Estado del pabellón. Naciones Unidas.

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

International Convention for the Safety of Life at Sea.

Norma A2.5.2- Garantía Financiera. Enmiendas de 2014 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, adoptadas en Ginebra el 11 de junio de 2014.

Diccionarios

Definiciones-de.com (2014). Definición de Abandono De Buque – ALEGSA.

Real Academia Española. (2001). Diccionario de la lengua española (22.a ed.). Madrid, España

Infografías

Almanza & Almanza. (2021). Registro de naves en Panamá. Recuperado de https://almanzalegal.com/derecho-maritimo-logistica/registro-naves-panama/

Asamblea Nacional de Panamá. (2008). Ley 55 del 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Digital. https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/del-comercio-maritimo-aug-7-2008.pdf

Asamblea Nacional de Panamá. (2008, agosto 7). Ley 55 de 6 de agosto de 2008, del Comercio Marítimo. Gaceta Oficial Digital, No. 26100. Recuperado de www.gacetaoficial.gob.pa

Asamblea Nacional de Panamá. (2009, enero 28). Ley 12 de 23 de enero de 2009, que reforma la Ley 8 de 1982 y dicta normas de procedimiento marítimo. Gaceta Oficial Digital, No. 15844. Recuperado de www.gacetaoficial.gob.pa

Autoridad Marítima de Panamá. (2021). Registro de naves. Recuperado de https://amp.gob.pa

BBC News. (2020, August 6). Beirut explosion: What we know so far. BBC. https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-53699410

Casas, J. (Año). Los privilegios marítimos en España. En Título del libro (pp. 91-108). Editorial. https://vlex.es/vid/privilegios-maritimos-638165173

Ciniglio, C. (2021). El secuestro de naves en la jurisdicción marítima panameña. Sapientia, 12(3), 36–53. https://doi.org/10.54138/27107566.228

Consulado General de Panamá en Marsella. (2022). Recuperación de salarios adeudados y repatriación de marineros. Recuperado de https://www.consuladopanama.com/marsella/recuperacion-salarios-adeudados-repatriacion-marineros/

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982). Artículo 94: Deberes del Estado del pabellón. Naciones Unidas. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en su versión enmendada. (2006). Organización Internacional del Trabajo. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang–es/index.htm

Corte Suprema de Justicia de Panamá. (2023). Los créditos marítimos privilegiados en el derecho panameño. Patton Moreno & Asvat. https://www.pmalawyers.com/creditos-marítimos-privilegiados

De Man, M. (2015). La Acción In Rem. De Man Pillet. https://demanpillet.com/la-accion-in-rem/

Enciclopedia Jurídica. (N.d.). Abanderamiento de buques. http://www.enciclopedia-juridica.com/d/abanderamiento-de-buques/abanderamiento-de-buques.htm

Garrigues. (2014). Comentario sobre la limitación de responsabilidad en el transporte marítimo. Garrigues. https://www.garrigues.com/sites/default/files/docs/Comentario-Transporte-1-2014_0.pdf

Organización Marítima Internacional. (2022). Informe anual sobre buques abandonados. https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/AbandonedSeafarers.aspx

Quijano & Asociados. (s.f.). Ejecución de créditos marítimos privilegiados. Recuperado de https://quijano.com/ejecucion-de-creditos-maritimos-privilegiados/?lang=es

Quijano & Asociados. (s.f.). Preguntas frecuentes sobre el arresto de naves en la República de Panamá. Recuperado de https://quijano.com/preguntas-frecuentes-sobre-el-arresto-de-naves-en-la-republica-de-panama/?lang=es

Rodríguez, M. (2024, agosto 8). Panamá sigue liderando el registro de buques mundial, según el índice de IHS Markit. La Estrella de Panamá. https://www.laestrella.com.pa/economia/panama-sigue-liderando-el-registro-de-buques-mundial-segun-el-indice-de-ihs-markit-JJ5803209

Shirley & Associates. (2016). Registro de naves. Recuperado de https://www.shirleylaw.com/es/maritime-law/ships-registry/

Smith, J. (2023, October 24). Understanding the “Pay to be Paid” clause in maritime insurance. Maritime Law Insights. https://www.maritimelawinsights.com/pay-to-be-paid

Telemetro Noticias. (2016, febrero 12). Termina odisea de 18 marineros indios abandonados por su armador en Colombia. Telemetro Noticias, pág. 1. https://www.telemetro.com/nacionales/2016/02/12/termina-marineros-abandonados-armador-colombia/1477604.html

The Industry Reviews Group. (2023, April). The Legal Industry Reviews, Panama (Vol. 3). Flipsnack. https://www.flipsnack.com/cejchile/the-legal-industry-reviews-panama-vol-3-april-2023.html

Entrevistas

Entrevista con F Solorzano el día 9 de octubre de 2024.

Entrevista con MF Loaiza el día 17 de septiembre de 2024.

Jurisprudencia

Corte Suprema de Justicia de Panamá. (2002). Sentencia N° 45 de 25 de junio de 2002. Caso de ARISTOTLE B. RUIZ vs. M/N "OCEAN DREAM".

KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A. v. M/N "RED DIAMOND", Corte Suprema de Justicia de Panamá, Sala Primera de lo Civil, sentencia N°45 de 25 de junio de 2002.

M/N Woonan. (2015). Oposición a recurso de apelación, 3 de agosto de 2015.

Pilot Oceanways Corp. v. M/N "Star Sea", Primer Tribunal Marítimo de Panamá, sentencia N°23 de 19 de septiembre de 2000.

Herramientas

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. (2024). Base de datos ITF [Base de datos]. ITF. https://www.itfglobal.org/es

Microsoft. (2024). *Copilot* (Versión GPT-4) [Herramienta de software]. Microsoft. https://www.microsoft.com

Microsoft. (2024). *Microsoft Excel* (Versión 2309) [Software de hoja de cálculo]. Microsoft. https://www.microsoft.com

Turnitin. (2024). Turnitin [Software de detección de plagio]. Turnitin, LLC. https://www.turnitin.com

ANEXOS

Propuesta de Reforma de la Ley 55 de 2008 para la Gestión de Buques Abandonados en Panamá

Título: Ley de Seguro Obligatorio y Gestión de Buques Abandonados

Objetivo: Establecer un seguro obligatorio para buques abandonados, centralizar la información en una base de datos, implementar alertas automáticas y utilizar tecnologías de Block Chain y contratos inteligentes para la gestión eficiente de créditos marítimos privilegiados y la protección de los derechos de los acreedores y la tripulación.

Artículos de la Ley

Artículo 1: Seguro Obligatorio para Buques Abandonados

1.1: Todo buque registrado bajo la bandera panameña deberá contar con un seguro obligatorio que cubra los costos asociados con el abandono del buque por parte del armador.

1.2: El seguro cubrirá los pagos a la tripulación, los costos de mantenimiento del buque y los créditos marítimos privilegiados en caso de abandono.

Artículo 2: Centralización de Información y Base de Datos

2.1: Se creará una base de datos centralizada gestionada por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) que registrará todos los buques asegurados y sus respectivos seguros.

2.2: La base de datos emitirá alertas automáticas a las aseguradoras, acreedores y la AMP en caso de incumplimiento de pagos de primas o indicios de abandono.

Artículo 3: Financiamiento del Seguro Obligatorio

3.1: Los costos del seguro obligatorio se financiarán mediante tasas adicionales cobradas durante el registro y renovación de buques.

3.2: Estas tasas serán determinadas por la AMP y revisadas periódicamente para asegurar su suficiencia y equidad.

Artículo 4: Gestión de Buques Abandonados

4.1: En caso de abandono de facto por parte del armador, la AMP tomará posesión inmediata del buque.

4.2: El buque será puesto en subasta pública de inmediato, y los fondos obtenidos se utilizarán para pagar a la tripulación y a los acreedores mediante contratos inteligentes basados en blockchain.

Artículo 5: Uso de Blockchain y Contratos Inteligentes

5.1: Se implementará un sistema de blockchain para registrar todos los créditos marítimos privilegiados y las transacciones relacionadas con la subasta y el pago a los acreedores.

5.2: Los contratos inteligentes se utilizarán para ejecutar automáticamente los pagos a los acreedores y la tripulación una vez que se cumplan las condiciones especificadas.

Artículo 6: Definición de Abandono de Facto

6.1: Se define el abandono de facto como la situación en la que el armador deja de cumplir con sus obligaciones de mantenimiento y operación del buque, y no responde a las comunicaciones de la AMP durante un período determinado.

Enmiendas a la Ley 55 de 2008

Artículo 2: Definiciones

Incluir la siguiente definición:

"**Abandono de facto":** Se entenderá por abandono de facto la situación en la que el armador cesa de manera injustificada en el cumplimiento de sus obligaciones de mantenimiento, operación y provisión de recursos necesarios para la tripulación y el buque, así como el pago de deudas y obligaciones financieras, sin intención de retomar dichas responsabilidades.

Artículo 14: Obligaciones de los Armadores

Agregar el siguiente párrafo:

14.3: En caso de abandono de facto, el armador será responsable de todos los costos asociados con la repatriación de la tripulación, el mantenimiento del buque y el pago de los créditos marítimos privilegiados.

Artículo 45: Derechos de los Acreedores

Agregar el siguiente párrafo:

45.3: En situaciones de abandono de facto, los acreedores tendrán derecho a presentar reclamos directamente a la AMP, que gestionará los pagos utilizando los fondos del seguro obligatorio.

Artículo 60: Procedimientos de Reclamo

Agregar el siguiente párrafo:

60.3: Los acreedores podrán presentar reclamos específicos en casos de abandono de facto, los cuales serán procesados y pagados a través de contratos inteligentes basados en blockchain.

Artículo 80: Sanciones

Agregar el siguiente párrafo:

80.3: Los armadores que abandonen de facto sus responsabilidades serán sujetos a sanciones adicionales, incluyendo multas y la prohibición de registrar nuevos buques bajo la bandera panameña.

Creación de un Protocolo para Acreedores

Desarrollo del Protocolo: Trabajar con la AMP y el Centro de Arbitraje Marítimo de Panamá (CAMP) para desarrollar un protocolo detallado que asegure que los acreedores tengan acceso a recursos adicionales en casos de abandono de facto.

Implementación y Capacitación: Una vez desarrollado, implementar el protocolo y capacitar a todas las partes interesadas, incluyendo abogados, jueces y personal de la AMP.

Difusión de Información: Asegurar que la información sobre el nuevo protocolo se difunda adecuadamente entre la comunidad marítima.

Base de Datos

Nombre de la Bandera	Puerto de Abandono	Razón del abandono del buque	Trámite legal por una Corte	Razón por la detención	Tiempo en el mar	Entidad que brindo ayuda para repatriación	Cuantía
A M Ambar [disputed]	India	cambio de nombre y de bandera	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	donaciones	$13,600.00
AG Bless[Inactive]	Senegal	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	unknown
Aeon[disputed]	India	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$187,126.00
Alba Gas[resolved]	United Arab Emirates	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	donaciones	$180,000.00
Ali B3[resolved]	United Arab Emirates	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	8 meses	donaciones	unknown
Ali Bey[resolved]	Romania	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$256,010.00
Apollo Kita[resolved]	Japan	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$142,309.00
Apollo Sun[resolved]	Spain	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$45,000.00
Ariana	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$266,856.00
Ariana [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$264,796.00
Ariana[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$187,258.00
Asia Adventurer[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	unknown
Atlantic Enterprise[resolved]	Pakistan	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	6 meses	donaciones	$216,956.00
Avid [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$7,600.00
Avid[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$2,160.00
Axis[Inactive]	Benin	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	unknown
Azza[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$133,830.00

BNI[Inactive]	Sete	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	6 meses	donaciones	$50,000.00
Bader III[resolved]	Venezuela	cambio de nombre y de bandera	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	unknown
Bahman Discovery[disputed]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$13,900.00
Baltic Pear[resolved]	Irán	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Remolque	3 meses	donaciones	$18,000.00
Bedford castle[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	donaciones	unknown
Blue Sky III[disputed]	Netherlands	Pandemia	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	donaciones	unknown
Boorj 1[resolved]	United Arab Emirates	Pandemia	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	donaciones	unknown
Bright Sonia[resolved]	China	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	9 meses	donaciones	$55,000.00
C Master[resolved]	Irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	donaciones	$917,970.00
C3 Magnar	Croatia	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$82,932.00
Captain Nikolas[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$48,375.00
Captain Tsarev[Inactive]	Brest	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	unknown
Caribana Express[resolved]	Brest	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	Ninguna Corte estuvo involucrada	queja por insalubridad, problema con la maquina	3 meses	donaciones	unknown
Danuta I[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	donaciones	unknown
Dharma[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	donaciones	$111,050.00
Dila S[disputed]	Italy	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	fue a la corte subasta y aun así los marinos no han recibido sus salarios ni repatriación	2 meses	donaciones	$40,000.00
Duyen Hai 1[resolved]	Malasyia	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	2 meses	donaciones	$35,000.00
Eastern Quince[resolved]	Sri Lanka	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	donaciones	$123,525.00
FADL-E-RABBI[Inactive]	France	insolvencia economica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	donaciones	$180,000.00
Faola[Inactive]	Italy	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Accidente en el puerto, certificado expirado, queja laboral	Cambiado a Sierra Leona	Instituciones benéficas	$100,000.00

Fuji Harmony [resolved]	México	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$139,589.00
GP B1[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	Instituciones benéficas	$69,412.00
GP B2[resolved]	United Arab Emirates	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	6 meses	Instituciones benéficas	unknown
GSP Falcon[resolved]	Greece	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$30,000.00
Galaxy F[resolved]	Lybia	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	arrestado por disputa de carga	4 meses	Instituciones benéficas	unknown
Gas Amazon[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$226,000.00
Gas Athena	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$248,525.00
Gas Leader[resolved]	Irán	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$30,686.00
Gas Marta [resolved]	China	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	Instituciones benéficas	$500,000.00
Gas Marta [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	Instituciones benéficas	$160,000.00
Gas Marta[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	Instituciones benéficas	$170,000.00
Gas Roma[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$276,000.00
Gas Roma[disputed]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$338,000.00
Gas Vision[resolved]	China	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	9 meses	Instituciones benéficas	$300,000.00
Gas Vision[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	9 meses	Instituciones benéficas	unknown
Gas Zeus [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$191,984.00
Gas Zeus [resolved]	Irán	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$375,000.00
Gena [resolved]	Uruguay	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$320,000.00
Ghena[resolved]	Uruguay	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	unknown
Ghena[resolved]	Spain	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	unknown
Global Diamond [resolved]	Taiwan	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$152,902.00
Golden Sky 1[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	problemas de salud, 1 año sin salario	Instituciones benéficas	$247,166.00

Green Rauma [resolved]	Finland	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	Instituciones benéficas	$45,027.00
Guardians[resolved]	Sierra Leone	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	Instituciones benéficas	$108,224.00
Guardians[disputed]	Sierra Leone	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3.5 meses	Instituciones benéficas	$110,000.00
Guardians[disputed]	Sierra Leone	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$107,768.00
HL HANNA [Inactive]	Irán	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	16 meses	Instituciones benéficas	$384,800.00
HL OSAKA[resolved]	Malasyia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	unknown
Haitien Pride[Inactive]	Bahamas	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$192,624.00
Hims 12[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$54,340.00
Hol I [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$47,600.00
Hoop[resolved]	Netherlands	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$58,554.00
Ikan Seligi[resolved]	Phillipines	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$60,149.29
Ima Atisi[disputed]	Namibia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	unknown
Kenan Mete[disputed]	Egypt	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 anos	Instituciones benéficas	unknown
Lady Bo[disputed]	Bulgaria	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$87,552.00
Lady Sema[resolved]	Belgium	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$91,392.00
Leros I[resolved]	Somalia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$161,660.00
Levant Orient[resolved]	Somalia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	unknown
Levant Orient[resolved]	China	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	unknown
Lord[disputed]	China	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	unknown
Lua[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	Instituciones benéficas	$260,928.94
Lua[disputed]	Dominican Rep	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$143,913.00

Lua[disputed]	Dominican Rep	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$160,000.00
M.T. Kutch Bay	Sri Lanka	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	Instituciones benéficas	unknown
M/V Aegean Princess[disputed]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	Instituciones benéficas	$158,600.00
MS Angia [resolved]	Malasyia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$289,500.00
MS Enola[resolved]	Malasyia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	Instituciones benéficas	$193,600.00
MS Melenia [resolved]	Caribbean sea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	unknown
MT Aries1[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	Instituciones benéficas	$104,700.00
MT Remos[resolved]	Ghana	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	8 meses	Instituciones benéficas	unknown
MV Akin[resolved]	Turkiye	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$5,600.00
MV Ocean Green[resolved]	India	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$54,000.00
MV Prosperity[disputed]	Bangladesh	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$70,000.00
Malokey [resolved]	Sudan	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	3 meses	Instituciones benéficas	$44,490.00
Marsol Dragon[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$131,288.00
Marsol Dragon[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	$168,785.00
Marvin Confidence[resolved]	Netherlands	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	1 año	Instituciones benéficas	$260,000.00
Marvin Faith[resolved]	Netherlands	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	1 año	Instituciones benéficas	$134,000.00
Mask	Irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	agresión física, queja laboral	3 meses	Instituciones benéficas	$31,800.00
Med Sea Eagle	At sea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$70,000.00
Medi Hakata[resolved]	South Africa	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	Instituciones benéficas	$258,750.00
Melilli[Inactive]	Nigeria	Actividad Ilícita	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado actividades ilícitas	4 meses	Instituciones benéficas	unknown
Miclyn Opal[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$24,400.00
Miclyn Orion[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$29,400.00
Mirjana K[resolved]	Greece	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$54,000.00

Miski[Inactive]	Pakistán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	Instituciones benéficas	unknown
Nereus[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	Instituciones benéficas	unknown
Nexo [resolved]	China	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$36,000.00
Niba[resolved]	China	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$320,000.00
Niba[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	Instituciones benéficas	$186,000.00
Niba[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	unknown
Ocean Explorer[disputed]	India	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	6 meses	Instituciones benéficas	unknown
Ocean Fortune	South Korea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	Instituciones benéficas	$49,200.00
Ocean Grand[Inactive]	Indonesia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	Instituciones benéficas	unknown
Ocean Pride[Inactive]	United Arab Emirates	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	10 meses	gobierno	unknown
Oceanic Wisdom [resolved]	Irán	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	1 año	gobierno	unknown
Oceanlec 322 [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	$70,000.00
Oceanlec 322[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	10 meses	gobierno	$72,000.00
Oriental Dragon[disputed]	Malasyia	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	7 meses	gobierno	unknown
Oriental Emerald[resolved]	Japón	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	9 meses	gobierno	$240,940.00
Oriental Pearl VI [disputed]	South Korea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	$198,211.00
Pan Prosperity[disputed]	Venezuela	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	gobierno	unknown
Pots Express[Inactive]	Liberia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 años	gobierno	unknown
President[disputed]	Guyana	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	$66,000.00
Qian Yuan[disputed]	China	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown
Queen Helena[disputed]	United Arab Emirates	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	Caso en corte, venta de barco	1 año	gobierno	$94,750.00
Queen Luca[resolved]	Turkiye	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown

Rui Sheng[Inactive]	Thailand	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 años	gobierno	unknown
Run De[resolved]	Ecuador	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	$101,000.00
SV Topia Pearl[disputed]	Angola	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	detenido por polución	4 meses	gobierno	$102,000.00
Saeb	irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown
Sala 1[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque sin provisiones	4 meses	gobierno	$526,000.00
Sala 1[disputed]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque sin provisiones	4 meses	gobierno	$500,000.00
Sally M [resolved]	Egypt	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
Samed[resolved]	Irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	5 meses	gobierno	unknown
Samed[resolved]	Irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown
Saoshyant[resolved]	South Korea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	$6,600.00
Sea Gloria[resolved]	Irán	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
Seashine 7[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	14 meses	gobierno	$22,200.00
Sexta[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	$7,000.00
Sheng Ming[Inactive]	Sierra Leone	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
Sky Fortune[disputed]	Phillipines	Siniestro	La Corte estuvo involucrada	buque averiado y arrestado por esta razón	5 meses	gobierno	unknown
Sol[disputed]	India	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	4 meses	gobierno	$113,056.00
Sona [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	gobierno	$14,736.00
Splendour Legacy[resolved]	Nigeria	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	6 meses	gobierno	unknown
Srakane[disputed]	Brazil	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	4 meses	gobierno	$174,780.00
Star- 1 [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Accidente en el puerto, certificado	3 meses	gobierno	$2,000.00

				expirado, queja laboral			
Theoxenia[Inactive]	India	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	4 meses	gobierno	unknown
Tomson Gas[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	$221,700.00
Tomson Gas[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	5 meses	gobierno	$39,500.00
UNSM Power[resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown
Vega 1[disputed]	Russia	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	1 año	gobierno	unknown
Vyssos[resolved]	Ukraine	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	$147,605.00
WSI Gulf Pearl	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	$1,400.00
White Purl[resolved]	Sri Lanka	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	$345,000.00
Wind[resolved]	Sri Lanka	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
Windsor[disputed]	Djibouti	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	6 meses	gobierno	$390,053.00
Yas[disputed]	Yemen	Siniestro	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado, conflicto de guerra	3 meses	gobierno	$20,000.00
Yooshi Dooda[resolved]	Albania	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	gobierno	unknown
Zein I [resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	$200,000.00
Zein I[resolved]	Spain	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	2 meses	gobierno	unknown
[A Ladybug - resolved]	Malta	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque arrestado para venta por acreedores	3 meses	gobierno	$718,000.00
[AHT Carrier - resolved]	Mozambique	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Al Sharjah Moon - resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	$48,450.00
[Alamo - resolved]	Equatorial Guinea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	13 meses	gobierno	$110,000.00
[Alutrans - resolved]	Morocco	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	gobierno	unknown

[Arca - resolved]	France	Crédito Marítimo Privilegiado	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque arrestado para venta por acreedores	4 meses	gobierno	$6,301.00
[B Ladybug - resolved]	Malta	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado para venta por acreedores	3 meses	gobierno	$718,000.00
[Baltic Breeze I - resolved]	Denmark	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	5 meses	gobierno	$105,000.00
[Baltic Wind- resolved]	Denmark	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Bulk Trader - resolved]	Turkiye	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	6 meses	gobierno	$177,725.00
[Caribbean Express - resolved]	Puerto Rico	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[D Ladybug - resolved]	Malta	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado para venta por acreedores	4 meses	gobierno	$148,000.00
[Destiny - resolved]	Cape Verde	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	$129,514.00
[Donald Duckling - resolved]	United kingdom	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	$92,000.00
[G.S. Busan - resolved]	Korea	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	4 meses	gobierno	$124,000.00
[Glory 1 - resolved]	India	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	proceso en corte, armador en banca rota, barco no vale nada	1 año	gobierno	$315,523.00
[Grandiosa-resolved]	Romania	Crédito Marítimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado para venta por acreedores	6 meses	gobierno	$604,000.00
[Hellin (AB Success) - resolved]	Tailandia	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	3 meses	gobierno	unknown
[Kyodo Yarrow - resolved]	United Arab Emirates	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	6 meses	gobierno	unknown
[Lancelot V - resolved]	New Zealand	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	gobierno	unknown
[Mahika- resolved]	Togo	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	venta de buque a otra compañía	2 meses	gobierno	$110,000.00
[Malakas - resolved]	India	Siniestro	Ninguna Corte estuvo involucrada	daño del motor del buque	6 meses	gobierno	$80,000.00
[Meugang I - resolved]	Spain	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque está infectado de plagas	8 meses	gobierno	unknown
[Mirach - resolved]	Turkiye	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	4 meses	gobierno	$152,260.00
[Miss Tiger - resolved]	Spain	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	$170,273.00

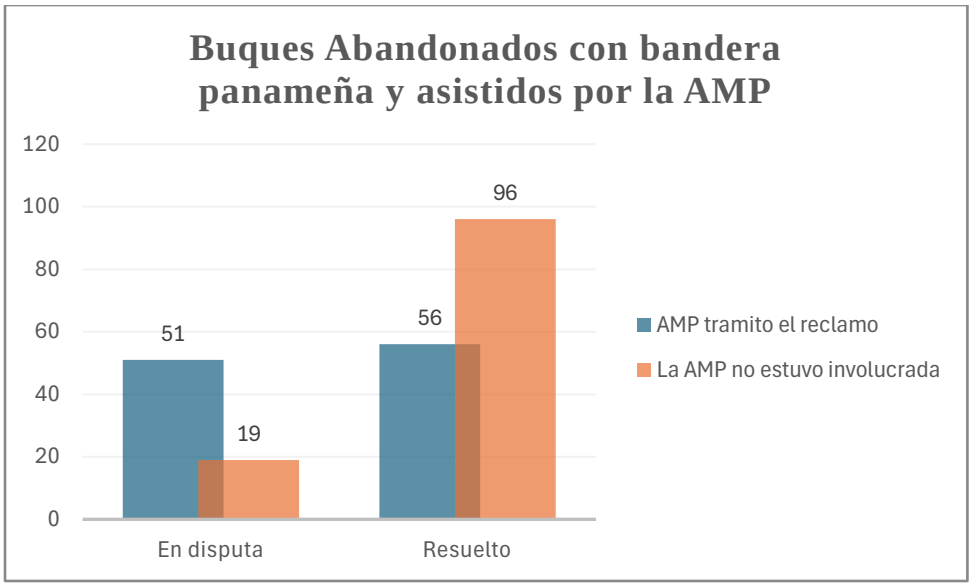
[Most Sky - resolved]	United kingdom	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	4 meses	gobierno	$21,250.00
[NAJDIAH - resolved]	Yemen	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Numo - resolved]	Yemen	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	9 meses	gobierno	unknown
[Ocean Therese - resolved]	Denmark	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Phoenix Sun - resolved]	Cañada	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Piruit - resolved]	Panama	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	Ninguna Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	5 meses	gobierno	$111,000.00
[Rayben Star - resolved]	Italy	Crédito Maritimo Privilegiado	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado conflicto comercial	3 meses	gobierno	$170,000.00
[Reggae - resolved]	Scotland	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Remora I - resolved]	Dakhla	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	4 meses	gobierno	$308,159.00
[SL Star - resolved]	Sharjah	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	9 meses	gobierno	unknown
[Sara Express - resolved]	Haití	Siniestro	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja laboral	2 meses	gobierno	unknown
[Sea Honest - resolved]	Algeria	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	6 meses	gobierno	unknown
[Sea Safe - resolved]	United Arab Emirates	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	gobierno	unknown
[Sea-N.Way Ocean - resolved]	Dominican Rep	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Seccadi - resolved]	United kingdom	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown

[Silver Island - resolved]	United Arab Emirates	No cumplía con el minimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	14 meses	gobierno	unknown
[Silver Star - resolved]	United States	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	5 meses	gobierno	unknown
[Southern Pearl NZ - resolved]	Bulgaria	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Sphere - resolved]	Turkiye	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	4 meses	gobierno	unknown
[Star of Sea - resolved]	Turkiye	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	8 meses	gobierno	unknown
[Tahsin - resolved]	United kingdom	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Tahya Misr 1- resolved]	Singapore	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Tor Atlantic - resolved]	Argentina	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	6 meses	gobierno	unknown
[Turu - resolved]	Malta	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	2 meses	gobierno	unknown
[Valor - resolved]	Nigeria	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Vinashin Atlantic - resolved]	Vietnam	insolvencia economica	La Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	3 meses	gobierno	unknown
[Westwind II - resolved]	United kingdom	Siniestro	La Corte estuvo involucrada	Accidente en el puerto, certificado expirado, queja laboral	3 meses	gobierno	unknown

[AMAL 7 - Inactive]	Brunei	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	1 año	gobierno	unknown
[Aetea Sierra - Inactive]	Spain	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	5 meses	gobierno	unknown
[Caribbean carrier - Inactive]	Puerto Rico	insolvencia economica	Ninguna Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	2 meses	gobierno	unknown
[Ecstacy - Inactive]	Spain	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	6 meses	gobierno	unknown
[Egehan - Inactive]	Spain	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	unknown
[Essco Bounty - Inactive]	Ghana	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	7 meses	gobierno	$72,000.00
[Fiemme - Inactive]	Perú	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	3 meses	gobierno	Unknown
[Frenaso - Inactive]	Senegal	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses	gobierno	unknown
[Oriental - Inactive]	South Korea	insolvencia económica	La Corte estuvo involucrada	armador se declara en banca rota	5 meses	gobierno	unknown
[Sea Duende - Inactive]	Greece	No cumplía con el mínimo requisito establecido por normas de seguridad	La Corte estuvo involucrada	buque arrestado por deficiencias y queja laboral	3 meses	gobierno	unknown
[Vahhab - Inactive]	Turkiye	insolvencia económica	Ninguna Corte estuvo involucrada	Queja por pagos de salarios atrasados	4 meses		unknown

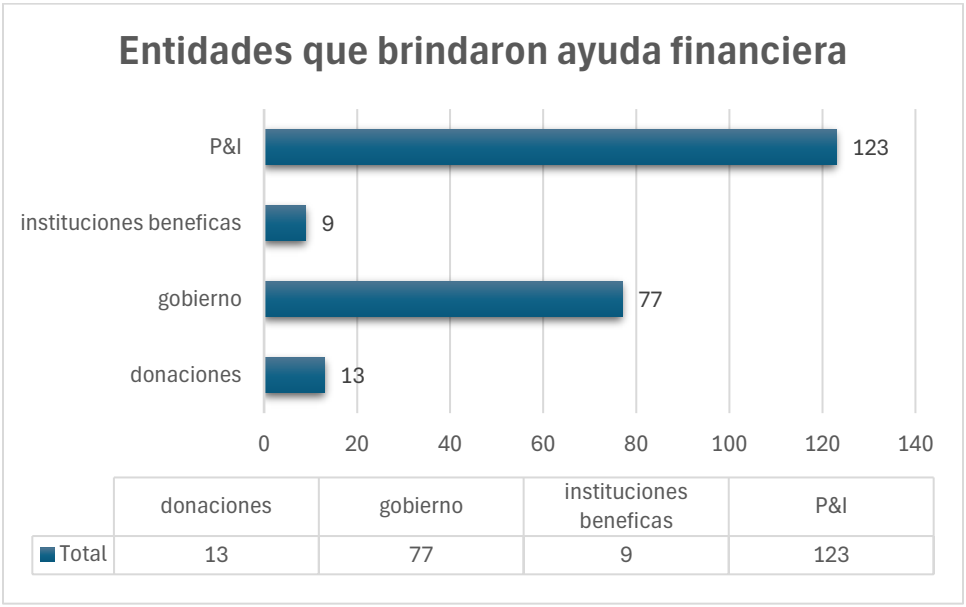
TABLAS (Estatus de Reclamación)

Buques con Reclamos **Status de la Reclamación**	**Gestión Por la AMP** **AMP tramito el reclamo**	**La AMP no estuvo involucrada**
En disputa	51	19
Resuelto	56	96

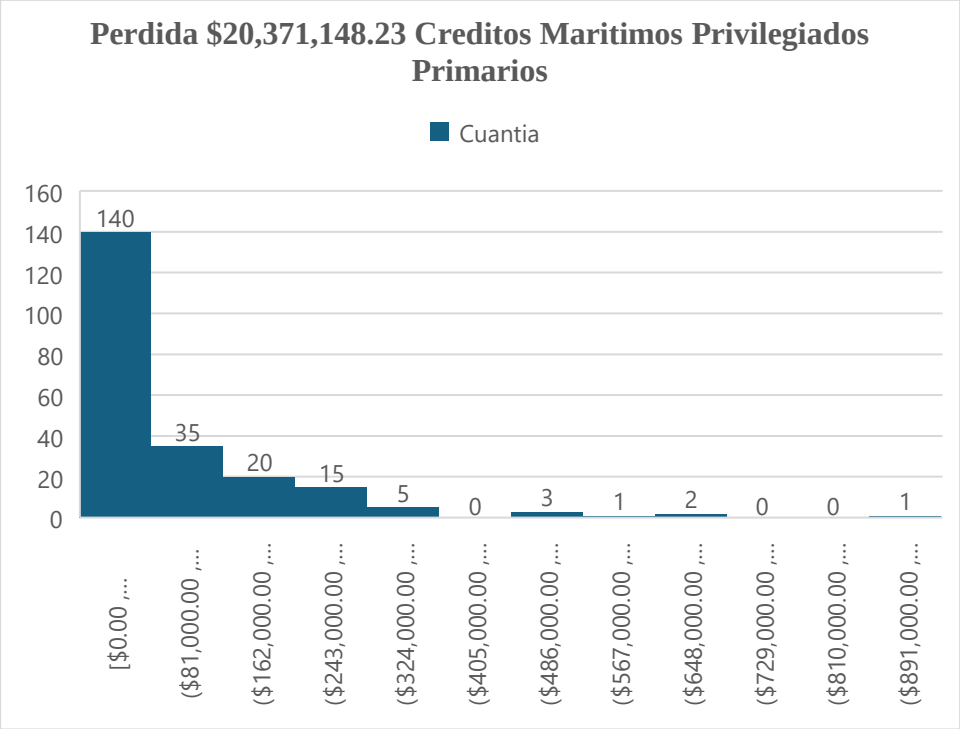


AYUDA FINANCIERA

Entidad financiera	Count of Puerto de Abandono
donaciones	13
gobierno	77
instituciones benéficas	9
P&I	123



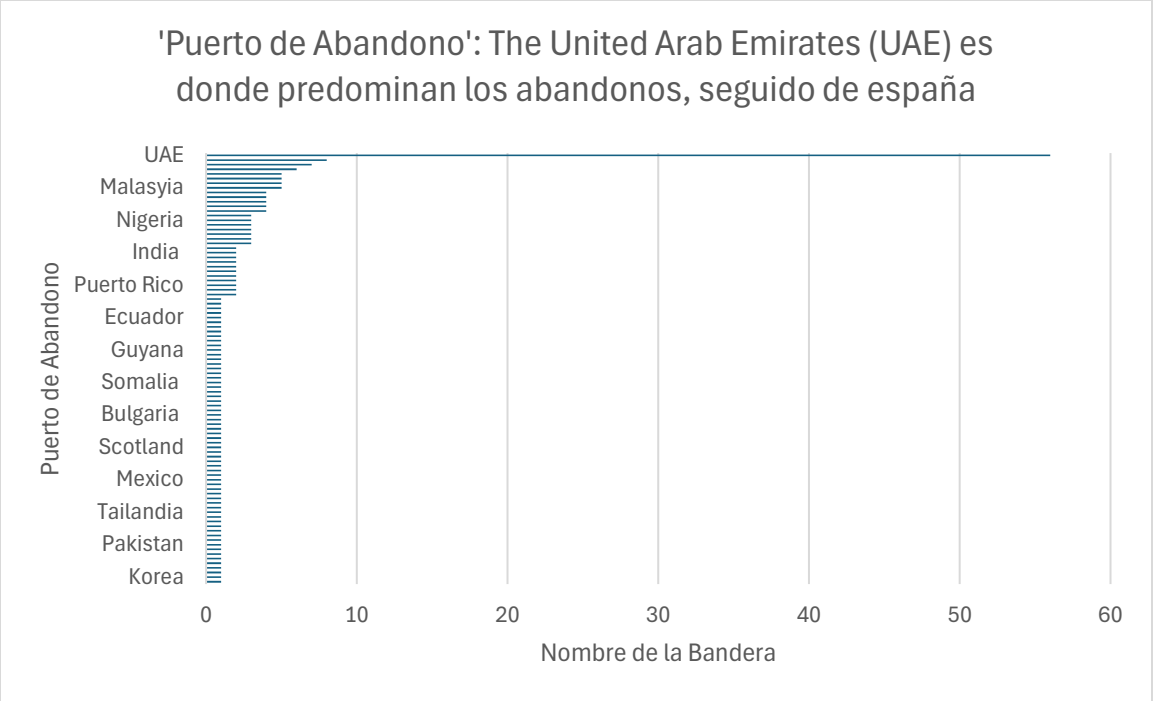
Cuantía



Puerto de Abandono	Count of Nombre de la Bandera
UAE	56
Spain	8
Turkiye	7
Iran	6
United Kingdom	5
China	5
India	5
Malasyia	5
Sri Lanka	4
Netherlands	4
Iran	4
Malta	4
Sierra Leone	4
Dominican Rep	3
Nigeria	3

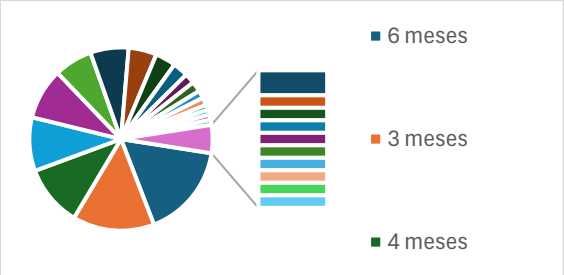
Denmark	3
South Korea	3
Italy	3
China	3
Yemen	3
Ghana	2
India	2
Uruguay	2
Senegal	2
Egypt	2
Greece	2
Phillipines	2
Venenezuela	2
Puerto Rico	2
Brest	2
Japan	2
Cochin	1
Sudan	1
Singapore	1
France	1
Ecuador	1
Bandar	1
Constanta	1
Bangladesh	1
South Korea	1
Greece	1
Togo	1
Guyana	1
Finland	1
Haiti	1
Russia	1
Belgium	1
Sharjah	1
Brazil	1
Somalia	1
Indonesia	1
Dakhla	1
Albania	1
Taiwan	1
Bulgaria	1
At sea	1
Bulgaria	1
USA	1
Vietnam	1
Chittagong	1
Canada	1
Romania	1
Ajman	
Anchorage	1

Scotland	1
Lybia	1
Sete	1
Cape Verde	1
Cotonou	
Benin	1
Caribbean	
Sea	1
Somalia	1
Mexico	1
South Africa	1
Morocco	1
Croatia	1
Mozambique	1
Argentina	1
Namibia	1
Tailandia	1
Algeria	1
Thailand	1
New	
Zealand	1
Djibouti	1
Angola	1
Ukraine	1
Pakistan	1
Bahamas	1
Pakistan	1
Equatorial	
Guinea	1
Panama	1
Peru	1
(blank)	1
Korea	1
Liberia	1
Grand Total	**222**


'Puerto de Abandono': The United Arab Emirates (UAE) es donde predominan los abandonos, seguido de españa
Puerto de Abandono
UAE
Malasyia
Nigeria
India
Puerto Rico
Ecuador
Guyana
Somalia
Bulgaria
Scotland
Mexico
Tailandia
Pakistan
Korea
0
10
20
30
40
50
60
Nombre de la Bandera

TIEMPO SIN SALARIO

Tiempo en el mar	Count of Tiempo en el mar
6 meses	37
3 meses	32
4 meses	24
3 meses	21
4 meses	20
2 meses	15
1 año	15
2 meses	11
6 meses	8
7 meses	6
5 meses	4
2 años	4
5 meses	3
9 meses	3
8 meses	2
8 meses	2
14 meses	2
7 meses	2
10 meses	2
3 años	1
3 años	1
Cambiado a Sierra Leona	1
problemas de salud, 1 año sin salario	1
13 meses	1
16 meses	1
2 meses	1
5 meses	1
3.5 meses	1
Grand Total	**222**



JURISPRUDENCIA

Caso de Jurisprudencia	Crédito Marítimo privilegiado	Orden de Prelación	Fallo	Cuantía	Acciones	Tribunal	Duración del Litigio
PILOT OCEANWAYS CORP. vs. M/N "STAR SEA"	gastos de salvamento	Primario	A favor	$30,000.00	ordena el pago	Primer Tribunal Marítimo de Panama	12 años
KEY FINANCIAL SOLUTIONS, S.A. vs. M/N "RED DIAMOND"	hipoteca naval	Secundario	a favor	$1,500,000.00	ejecución de la hipoteca venta del buque	Corte Suprema de Justicia	10 años
ARISTOTLE B. RUIZ vs. M/N "OCEAN DREAM	Indemnizaciones por daño	Secundario	En contra	$400,425.00	apelación El juez al momento de decidir la causa, infringió los principios inspiradores del proceso in rem consagrado en la Ley 8va.	Corte Suprema de Justicia	
Buque: M/N WOONAN, posteriormente renombrado como "PESCATUN I"	Averías comunes	Secundario	A favor	$346,564.30	La Corte resolvió a favor de los acreedores marítimos, reconociendo sus derechos sobre el buque abandonado.	Corte Suprema de Justicia	
M/N JESSICA,	Suministro de combustible a la nave	Secundario	A favor	$205,557.03	El tribunal resolvió mantener el secuestro del buque M/N JESSICA, ordenado mediante Auto No. 336 de 30 de diciembre de 2009, a favor de MILNE SERVICIOS MARÍTIMOS, S.A.	Primer Tribunal Marítimo de Panama	