***PANAMA: a propósito de la reforma de la Ley de la Marina Mercante.***

Las reformas legislativas suelen ser siempre “cosas de palacio que van despacio”. El actual Gobierno panameño ha emprendido la reforma de la Ley 57 de la Marina Mercante, integrada en el paquete de 2008 de la Presidencia de Martin Torrijos. Pero el país pasa por momentos convulsos que exigen atenciones y urgencias más acuciantes, siendo patente que la respuesta gubernamental no contenta a los ciudadanos sometidos a restricciones bajo una fuerte crisis económica y social. La reforma de la Ley 57, tras catorce años de rodaje, viene motivada con fuerte acento por la competencia de matriculación de tonelaje que están planteado los registros abiertos de Liberia e Islas Marshall, una competencia que amenaza el actual liderazgo mundial del pabellón panameño, mantenido desde 1993.El Registro panameño creció un 9.6% en los dos últimos años, mientras que el liberiano aumentó en un 15% su tonelaje, aunque está aún a una distancia de 40M de toneladas para alcanzar a Panamá.

Panamá localiza la reforma en la necesidad de hacer frente a la carrera comercial en los “open registries” con innovaciones tecnológicas y mayor agilidad en las tramitaciones y gestiones registrales (como, p.ej., la gestión en la nube y el pago en línea), así como con mayores atractivos en materia descuentos y revisión de tarifas. Sin duda, la rapidez unida al menor coste, será siempre un atractivo para los navieros extranjeros.

El mercado mundial del tonelaje mercante no es cautivo sino volátil, en cuanto resulta a menudo dependiente de las oportunidades de captación de un determinado buque de gran porte y de las habilidades de los contactos. No hay que olvidar los frecuentes “trasvases” de altos funcionarios de un Registro a otro, no obstante la mencionada competencia. Y en este sentido, existe especial sensibilidad por el hecho de que personal que labora en puestos jerárquicos de la marina mercante panameña, con amplio manejo de información estratégica, pueda ir a trabajar con otro competidor inmediatamente después de dejar su puesto. A fin de evitar tales supuestos no bastaría, a mi entender, con la suscripción de un “non-disclosure agreement” , que puede ignorarse impunemente, sino de un auténtico régimen sancionador que contemple la competencia desleal contra los intereses panameños.

El actual Subdirector de la Marina Mercante, Demóstenes Sánchez, se muestra partidario de una revisión normativa que debe ir más allá de la Ley 57 para modificar, también, la Ley 7 de 1998 por la que fue creada la AMP, ya que la ley orgánica limita el presupuesto a las inversiones tecnológicas y para la contratación de expertos internacionales.

Efectivamente, late en el ambiente que el sentir que la reconfiguración de la Marina Mercante panameña habría de significar introducirla y asentarla en raíles modernos de calidad, que la alejasen definitivamente de los “productos” que ofrecen otros registros libres operados por meras sociedades anónimas mercantiles. Se trataría de un plano competitivo global, no sólo comercial y tecnológico sino estructura y de ejemplaridad. Lo primero afectaría a la organización y jerarquía, obligaciones y responsabilidades, formación y especialización, y un régimen administrativo sancionador. Lo segundo tocaría a, por muchos deseable, eliminación de la actual confusión funcional entre los Cónsules y los agentes o representantes del Registro Marítimo, de modo que los Cónsules se abstengan de tareas y desempeños relativas al registro, y se concentren todas las actuaciones en un “Encargado del Registro de naves”, dependiente de la AMP (cuyo titular tiene rango ministerial); como lo son, p.ej., los “Agregados de Cultura”, “Agregados de Defensa” y “Encargados de Negocios”, a nivel diplomático. Tal segregación impediría, o al menos haría más difícil, los casos de colusión de intereses en la competencia exterior por el tonelaje registral.

La reforma podría extenderse, también, a la Ley 55 en materia de créditos marítimos privilegiados y otros temas de ejecución forzosa de naves. A pocos navieros extranjeros le debe hacer feliz que su nave matriculada y registrada en Panamá sea responsable, real y privilegiada frente a otros créditos, por las reclamaciones de daños y perjuicios derivadas de culpa o negligencia (art.244- numeral 7), que en la práctica son todas las que no encajan en los otros numerales. Pero, como al principio fue advertido, la Asamblea va a estar próximamente ocupada con la tramitación de cambios legislativos que surjan de la actual “Mesa de Negociación Política”, a la vista de las elecciones de 2024; y no puede esperarse un largo y complejo trabajo en Comisión, que preside el Facilitador Pérez de León, Director del Centro de Resolución de Conflictos de la Universidad de Panamá, para no llegar a modificación alguna si el punto de mira de amplia demasiado, ambiciones aparte.

Panamá puede reaccionar con dos años de retraso, en un momento coyuntural poco propicio, y puede llevar a cabo un “lavado de cara tecnológico” en la Marina Mercante. Un objetivo más amplio y más consolidado en la convergencia internacional quedaría, no obstante, pendiente.

José M. Alcántara González,

Arbitro y Consultor Marítimo

10-9-22