

Julio, 2026

viento y marea

Un Estado a tu favor

109 años del Registro de Buques de Panamá

Debida diligencia:
Una política estatal

Grecia-Panamá:
La historia compartida



EMBASSY AND GENERAL CONSULATE
OF PANAMA IN GREECE

viento y marea

Un Estado a tu favor

Directora General:

Marlene Testa

Editora Ejecutiva:

Klenya Morales

Lectura de Pruebas:

René Bósquez, Earmy Carcache, Ayleen Sugar

Traductores:

Klenya Morales y Gerard Ríos

Colaboradores:

Carla Calvo, Earmy Carcache, Joaquín Díaz, Mariel Laguerre, Klenya Morales, Vanesa Rosales, Einar Valdés

Diagramación y Diseño:

Rogelio Fong

Infografías:

Mariana Gudiño

Mercadeo:

Maricel De León

Fotografía:

Rolando Camargo, Rogelio Fong, Marco Méndez, Eduardo Ng, Eric Sánchez

Redes Sociales:

Keitlyne Hylton

Correo electrónico:

vientoymareamagazine@amp.gob.pa

Website:

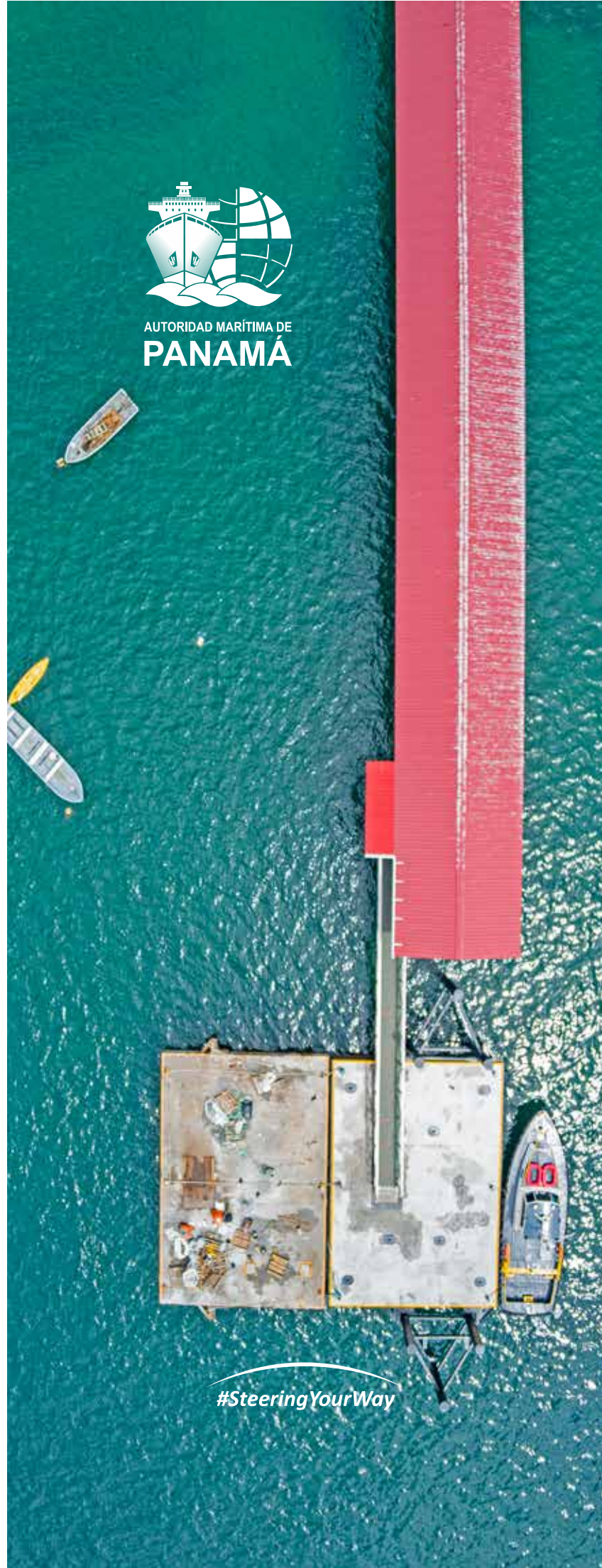
www.amp.gob.pa

Whatsapp: (507) 6882-5978

Hashtag: #VientoYMareaMagazineAMP

© 2026 Autoridad Marítima de Panamá

ISSN: L 3072-9718



#SteeringYourWay



Los artículos, imágenes y testimonios de esta edición comunican que Panamá es sinónimo de confianza, competitividad y liderazgo en la comunidad marítima mundial. Más que un país marítimo, somos una marca de conexión global.

El Registro de Naves con mayor cantidad de abanderamientos del planeta celebra 109 años de trayectoria en plena era de transformación digital. Este proceso de modernización reitera nuestro compromiso con la innovación tecnológica, la excelencia en el servicio internacional y la mejora constante de la experiencia de nuestros clientes. Su actualización es una declaración de confianza hacia nuestros socios mundiales. Representa la capacidad de Panamá de adaptarse, liderar y ofrecer soluciones.

En estas páginas se refleja la amplitud del sector: desde los avances en sistemas autónomos de navegación hasta el impacto económico del registro de buques. También se destaca nuestra visión sostenible, con iniciativas de protección ambiental que refuerzan la reputación de Panamá como referente de responsabilidad y humanidad. La **Autoridad Marítima de Panamá**, como institución clave en la economía nacional, es además el pilar de la estrategia ejecutiva del Gobierno en materia marítima.

La edición integra perspectivas diversas: concesiones de cables submarinos, noticias del manejo del negocio internacional y relatos que subrayan la dimensión cultural y estratégica de la navegación. En este marco, la participación del Presidente de la República José Raúl Mulino en la Feria de Posidonia 2026 aportó un sello de liderazgo político y respaldo institucional, subrayando que la proyección internacional de Panamá en el ámbito marítimo es una prioridad de Estado.

La entrevista al jefe de SEGUMAR Corea se convierte en una auténtica radiografía del manejo de la posventa de nuestros abanderamientos al otro lado del mundo, mostrando cómo Panamá acompaña a sus clientes internacionales con rigor técnico, visión estratégica y compromiso total. Los hitos deportivos y comunitarios, junto con la orientación a jóvenes talentos, cierran un círculo documental entre mar, sociedad y futuro.

En palabras del presidente, Panamá mira “con luces largas” hacia un futuro más innovador, competitivo y verde. Hoy, la marca Panamá se proyecta como un socio estratégico de alto valor en el mercado internacional: un país que ofrece seguridad jurídica, eficiencia operativa y visión tecnológica, capaz de atraer inversiones, fortalecer alianzas y liderar la transformación marítima del siglo XXI. ✦

Índice

Sergio López La calidad sostiene al volumen	4
Manatíes en Panamá Guardianes de los humedales	10
Copa AMP 2025 Deporte, turismo y comunidad en el Pacífico panameño	16
Navegación Autónoma El futuro es hoy	18
Cero papel El nuevo rostro del Registro de Propiedad de Naves	21
Horizonte Gráfico Tipos de Buques Abanderados por Panamá	24
Concesiones de Cables Submarinos	27
Directorio de Contactos SEGUMAR	30
Debida Diligencia Un faro de confianza sobre mares de incertidumbre	34
Panamá y el legado de su Registro de Naves	39
Buen viento y buena mar: Inicio de una carrera marítima	44
Puerto de Amador Donde inicia la aventura	48
Acidificación oceánica Una amenaza silenciosa	50
Nuestra tripulación	53
Instantáneas Marítimas	54



AUTORIDAD MARÍTIMA DE
PANAMÁ

MANTENTE ACTUALIZADO



@autoridadmaritimapa



@amp_panama



@AMP_Panama



vientoymareamagazine.blogspot.com

Perfiles

*viento
y marea*



Sergio López

La calidad sostiene al volumen

POR: KLENYA MORALES

En el complejo tablero de ajedrez marítimo internacional, Sergio López ocupa una posición fundamental como Jefe de SEGUMAR Corea. Su rol es técnico y estratégico, porque representa la capacidad de Panamá de proyectar y llenar las expectativas de liderazgo en un mercado que exige resultados inmediatos y credibilidad sostenida.

Esta entrevista no se limita a explorar la dimensión operativa de su cargo; es una oportunidad para comprender cómo se equilibra la presión corporativa de los armadores con la responsabilidad registral de garantizar seguridad y cumplimiento. López es un activo diferenciador: un puente entre la diplomacia marítima y la realidad práctica de los buques.

Su mirada crítica revela que detrás de cada decisión técnica hay implicaciones económicas y políticas que impactan la reputación de la bandera panameña. Mantenerla como referente exige visión y capacidad de adaptación: Panamá no es solo un registro, es una propuesta de valor que se reinventa para seguir siendo la opción preferida en la industria y en el negocio marítimo internacional.

VM: *¿Cómo es un día típico en la vida de Sergio López?*

SL: Mi día suele empezar muy temprano, antes de las seis de la mañana. La diferencia horaria con Panamá hace que las primeras horas sean las más activas en cuanto a correspondencia con la Dirección General de Marina Mercante: revisar correos urgentes, validar autorizaciones de bandera y atender consultas que llegaron durante la noche coreana. Después de un buen café y de organizar la mañana en casa con mi familia, me traslado a la oficina, ya sea en Seúl o en Busán según la agenda. La parte central del día la dedico a coordinación técnica de temas muy puntuales solicitados ya sea por armadores, operadores o sociedades clasificadoras. Trabajo con un equipo pequeño y nos organizamos para repartir cargas y asegurar que los casos avancen. Por la tarde-noche coreana retomo contacto con Panamá, que está iniciando su día. Cierro generalmente

alrededor de las ocho o diez de la noche, pero la realidad es que los casos urgentes, una detención, un buque en arribo forzoso, no respetan horario. Procuro siempre dedicarle un tiempo de calidad a mi familia; entrenar con mi hijo, ver una película, una serie, conversar, caminar y hacer ejercicios con mi esposa.

VM: *Corea es un mercado altamente competitivo, ¿qué oportunidades reales ve usted para Panamá y cómo pueden aprovecharse al máximo?*

SL: Corea también es un mercado que valora la eficiencia, la seriedad técnica y la innovación. Y ahí es donde nuestro registro tiene oportunidades reales. La primera es el segmento de nuevas construcciones: los astilleros coreanos son líderes mundiales, y muchos de los buques que se entregan, especialmente para armadores de terceros países, eligen pabellón en función de la calidad del soporte regulatorio. La segunda oportunidad la constituyen el *retrofit* y la adecuación ambiental: los armadores coreanos están invirtiendo fuertemente en BWTS (Sistemas de Tratamiento de Agua de Lastre), EGCS (Sistema de Limpieza de Gases de Escape), *dual-fuel* (combustible dual) y eficiencia energética. Acompañar técnicamente esos procesos de manera oportuna nos hace aliados y no simples ganchos en una lista. La tercera es la flota de segunda mano: Corea es un actor importante en compraventa, y la transición de bandera bien gestionada es un servicio valioso. Para aprovecharlas, hay que estar presentes, hablar el lenguaje técnico del armador y tener flexibilidad regulatoria dentro del marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).

VM: *¿Cuáles son los servicios más solicitados por armadores y operadores en Corea?*

SL: Todo lo relacionado con certificación estatutaria y respuesta a Port State Control. Cuando un buque panameño es detenido o recibe reportes de deficiencias en una inspección, el armador u operador necesita una respuesta de bandera rápida, técnica y bien fundamentada. Ese es probablemente el servicio más crítico que prestamos desde esta oficina.



Estamos recibiendo más y más consultas sobre temas de cumplimiento ambiental: requisitos de EEXI/CII (reducción de emisión de gases del efecto invernadero), inventarios de materiales peligrosos (ICIMH) y su relación con el Convenio de Hong Kong. La transición energética está generando consultas que antes no recibíamos.

Por último, hay un componente importante de coordinación institucional: facilitar la comunicación entre el armador, la sociedad clasificadora y la administración de bandera para resolver temas complejos que involucran a múltiples partes.

VM: *¿Qué tan viable es exigir a los armadores inversiones en tecnologías verdes cuando los costos del upgrade son tan altos?*

SL: Es una tensión real y no es honesto pretender que tiene una solución sencilla. La OMI ha fijado metas claras hacia 2030 y 2050, la Unión Europea ha implementado el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (EU ETS) y FuelEU Maritime. Los bancos, fondos de inversión y *charterers*, están alineando sus criterios con la sostenibilidad. El armador que no invierte hoy pierde acceso a fletes, a financiamiento y a puertos. Dicho esto, entiendo perfectamente la presión financiera que enfrentan, y como

Estado de abanderamiento nuestro rol no es exigir por exigir, sino acompañar. La sostenibilidad ambiental no debe ser un castigo regulatorio, sino una hoja de ruta. Los armadores coreanos, en general, han entendido este mensaje y están invirtiendo de forma decidida.

VM: *¿Cómo equilibra las exigencias técnicas y regulatorias con la necesidad de mantener relaciones humanas y de confianza con los clientes?*

SL: Para mí, el equilibrio se construye sobre la transparencia. He aprendido que la lealtad de los clientes no se gana con flexibilidad excesiva ni con rigidez burocrática, sino con criterio técnico bien argumentado. Cuando hay que aplicar una observación, se aplica; cuando hay margen para una solución equivalente, se evalúa con seriedad. En Corea, particularmente, la relación personal pesa mucho. Visitar las oficinas de los operadores, escuchar sin prisa, conocer al ingeniero de flota o al DPA (Persona Designada en Tierra) por su nombre, recordar el contexto de cada compañía: eso humaniza el trabajo. Al final, ambos lados queremos lo mismo: que el buque opere bien, sin detenciones, sin incidentes, sin pérdida de reputación.

VM: *¿Qué pesa más en su criterio: mantener volumen de buques registrados o elevar la reputación de la bandera panameña en calidad y cumplimiento?*

SL: La calidad sostiene al volumen. No al revés. Un registro grande, pero con mal desempeño termina perdiendo armadores serios, queda en las listas grises o negras de los memorandos de París y Tokio, y entra en un círculo vicioso de descalificación. Un registro con buena reputación, en cambio, atrae naturalmente a operadores que valoran un pabellón confiable. Panamá ha combinado, históricamente, servicio, presencia internacional y cumplimiento. Prefiero registrar diez buques bien gestionados que cien que vayan a generar detenciones, contaminación o problemas laborales. Eso no significa cerrar puertas, significa filtrar con inteligencia y respaldar a quien ya está dentro del registro.

Ahora, también hay que ser realistas: elevar los estándares de calidad implica que algunos buques que no cumplen dejarán de registrarse con nosotros. Y eso significa una reducción en el volumen. Pero creo firmemente que esa pérdida es temporal y se compensa con creces por la ganancia en reputación.

VM: *¿Cuál ha sido la situación más desafiante que ha tenido que enfrentar como jefe de SEGUMAR Corea? ¿Cuál ha sido la más gratificante?*

SL: La más desafiante, sin duda, ha sido el reciente ciclo de detenciones de buques de bandera panameña en puertos chinos durante 2026, en un contexto geopolítico complejo. Coordinar respuestas técnicas para múltiples buques en simultáneo, mantener la confianza de armadores coreanos que recibían presiones para cambiar de bandera, y al mismo tiempo proteger la reputación del Registro requirió jornadas muy largas y decisiones bajo presión. Fue una prueba de carácter para todo el equipo. La más gratificante ha sido ver cómo SEGUMAR Corea se ha convertido en una oficina respetada, capaz de resolver casos complejos, y observar el crecimiento profesional de mi equipo. Cada vez que cerramos un caso de detención con un buque liberado, cada vez que un armador nos llama porque confía en nuestro criterio, hay una satisfacción genuina.

VM: *¿Cuál ha sido el momento más decisivo de su carrera que lo marcó como profesional y como persona?*





SL: La decisión de aceptar la jefatura de SEGUMAR Corea en 2018 y mudarme con mi familia a Asia. Profesionalmente, significó asumir una responsabilidad de representación internacional con todo lo que eso implica. Personalmente, fue un salto enorme: nuevo país, nueva cultura, nuevo idioma, lejos de Panamá. Me obligó a desarrollar paciencia, a aprender a escuchar en contextos donde el silencio significa cosas distintas, y a entender que la gestión técnica no se separa de la gestión humana. También me enseñó a valorar lo que dejaba atrás. Hoy, cuando recibo a jóvenes profesionales que dudan en aceptar un destino internacional, siempre les digo lo mismo: la zona de confort no forma. Lo que forma es lo que ocurre cuando dejas de estar cómodo para encontrar algo que te desafíe de verdad.

VM: ¿Qué extraña más de Panamá?

SL: A la familia extendida, sin duda. Las distancias se sienten especialmente en cumpleaños, en navidades, en los momentos que uno quisiera compartir y no puede. Después, extraño cosas más sencillas: la comida panameña hecha en casa; Corea tiene una gastronomía espectacular y he aprendido a disfrutarla profundamente, pero hay sabores de casa que no se replican. Corea me ha dado mucho, profesional y personalmente, y la disciplina y el respeto de su cultura me han marcado. Pero Panamá es Panamá: es donde están mis raíces y donde siempre regreso en mis pensamientos, aunque viva al otro lado del mundo.

La trayectoria de Sergio López demuestra que el liderazgo técnico trasciende lo regulatorio para convertirse en un verdadero valor de marca. Su gestión en SEGUMAR Corea reafirma que Panamá no solo administra un registro, sino que sostiene un negocio marítimo global. Su historia recuerda que la reputación de una bandera se construye con personas que creen en lo que hacen y que, con disciplina y pasión, logran que un país se proyecte al mundo como sinónimo de seguridad y éxito. ✦





Las terminales portuarias de Panamá se encuentran entre las más productivas de Latinoamérica, alcanzando más de 30 movimientos de grúa por hora.



AMP_PANAMA



AMP_PANAMA

www.amp.gob.pa



viento
y marea

GUARDIANES DE LOS HUMEDALES

MANATÍES EN PANAMÁ

POR: EINAR VALDÉS LÓPEZ

Entre las aguas quietas, donde la luz apenas atraviesa la superficie, surge una silueta robusta que avanza con delicadeza. A primera vista parece un bulto gris, pero cuando emerge para respirar —dejando escapar un aliento profundo— revela su identidad: un manatí.

Con su piel áspera y marcada por cicatrices —muchas de ellas provocadas por las hélices de embarcaciones que irrumpen en su hábitat—, sus ojos pequeños y una mirada que parece pedir permiso para existir, este gigante tímido se desplaza siguiendo un ritmo que solo él entiende.

Es uno de los últimos sirénidos del planeta, un viajero silencioso cuya presencia en los ríos y costas de Panamá habla tanto de la salud del ecosistema como de lo frágil que puede ser la vida que intenta protegerse bajo el agua.

Casi un fantasma

Los manatíes, también conocidos como vacas marinas, son mamíferos acuáticos herbívoros que habitan en aguas cálidas y poco profundas. De naturaleza pacífica y movimientos pausados, pertenecen al mismo linaje evolutivo que los elefantes, una curiosa relación que explica parte de su complexión robusta y su comportamiento tranquilo.

A pesar de que pueden alcanzar pesos que oscilan entre los 500 y los 1,500 kilogramos, estos colosos acuáticos son maestros del camuflaje. Su desplazamiento sigiloso y su preferencia por aguas turbias hacen que pasen desapercibidos con facilidad. La especie se distribuye exclusivamente en el océano Atlántico y en las cuencas fluviales conectadas a él, donde cumple una función ecológica clave.

El manatí actúa como regulador natural de la vegetación acuática, evita su crecimiento excesivo y favorece el equilibrio del ecosistema. Al hacerlo, contribuye a la circulación de nutrientes y a la creación de condiciones que permiten la supervivencia de otros organismos, lo que lo convierte en una *especie sombrilla* para la conservación de su hábitat.

“El manatí tiene un proceso de reproducción de nueve meses; cuando son adultos viven solos, pero cuando están más pequeños sí se agrupan”, explicó Lissette Trejos Lasso, médica veterinaria y directora de la Clínica de Fauna Silvestre del Ministerio de Ambiente (MiAmbiente).

Cada gestación da lugar a una sola cría, que puede permanecer junto a su madre entre uno y dos años durante la lactancia. La leche materna, rica en grasa, le permite regular su temperatura corporal y adquirir la fortaleza necesaria para resistir los cambios térmicos del agua. Aunque el manatí es



*La conservación del manatí
requiere de una relación más
respetuosa entre los seres
humanos y el entorno que
compartimos con esta especie.*

un animal de hábitos tropicales, demuestra una notable capacidad de adaptación, desplazándose con naturalidad entre ambientes de agua dulce, salobres y salinos.

Un gigante vulnerable

Existen tres especies de manatíes reconocidas en el mundo. El manatí del Gran Caribe (*Trichechus manatus*) es el más conocido y el de mayor distribución geográfica; el manatí amazónico (*Trichechus inunguis*), el más pequeño, es también la única especie que habita exclusivamente en agua dulce; mientras que el manatí africano (*Trichechus senegalensis*) es el menos estudiado, aunque guarda un gran parecido con su par caribeño.

El manatí panameño (*Gran Caribe*) tiene dos núcleos principales de población: Bocas del Toro y el lago Gatún. En este último sitio, diez ejemplares fueron introducidos en 1964 para controlar la vegetación acuática del Canal de Panamá: primero un macho amazónico proveniente de Perú y, posteriormente, otros nueve individuos trasladados por vía aérea desde Bocas del Toro, entre ellos una hembra preñada.

Según el doctor Héctor Guzmán, científico del Smithsonian Tropical Research Institute (STRI), los estudios más recientes han permitido identificar alrededor de 50 especímenes en el lago Gatún, mientras que en Bocas del Toro se estima una población de entre 100 y 120 manatíes, de acuerdo con cifras de 2024.

A pesar de su cuerpo robusto y su tamaño imponente, el manatí enfrenta múltiples amenazas. “Más allá de la divulgación, hay que tratar de dejar claro a las personas que deben comportarse mejor, en particular con la velocidad de las embarcaciones en las áreas donde habitan los manatíes y evitar el uso de redes de pesca en ríos y lagunas”, manifestó el doctor Guzmán.

También explicó que “otro riesgo, aunque se ha reducido drásticamente desde la década de 1970 —cuando los manatíes eran atrapados para la venta de su carne—, es la caza. Actualmente no se trata de una práctica dirigida, sino de un hecho fortuito que ocurre principalmente en algunas zonas de la comarca Ngäbe-Buglé”.

La pérdida de su ecosistema y la contaminación representan amenazas para la conservación del manatí. Son daños que no se perciben de inmediato, pero que van minando lentamente la salud de la especie.



En Panamá, el manatí está protegido desde 1967 mediante el Decreto No. 23 para la vida silvestre y declarado en peligro de extinción por la resolución DIR-0002-80. Además, la Ley del Corredor Marino prohíbe su captura letal, y marcos más amplios como la Ley General de Ambiente y la Ley de Derechos de la Naturaleza obligan al Estado a proteger sus hábitats y procesos ecológicos.

Su captura y comercialización están prohibidas desde los años 60, mediante disposiciones sobre vida silvestre; sin embargo, no hay una ley específica dirigida a su amparo.

Entre la ciencia y la esperanza

“Este es un animal carismático, con un rol fundamental para su entorno. Su conservación depende estrechamente del comportamiento que tengamos con ellos y sus hábitats”, recalcó la doctora Trejos.

Los especialistas coinciden en la necesidad de fortalecer el trabajo con las comunidades donde habita la especie, a través de educación ambiental y campañas permanentes que refuerzan en la conciencia colectiva su existencia, su valor ecológico y su vulnerabilidad.

A escala regional, se estima que entre 10,000 y 13,000 manatíes sobreviven en América, desde el sureste de Estados Unidos hasta el noreste de Brasil, incluyendo las poblaciones del *Trichechus manatus* y del *Trichechus inunguis*, de acuerdo con la consolidación de informes de organizaciones líderes en la conservación marina y biológica de sirénidos. Sin embargo, la población del *Gran Caribe* se estima en 2,500 animales, por lo cual es catalogada como especie amenazada.

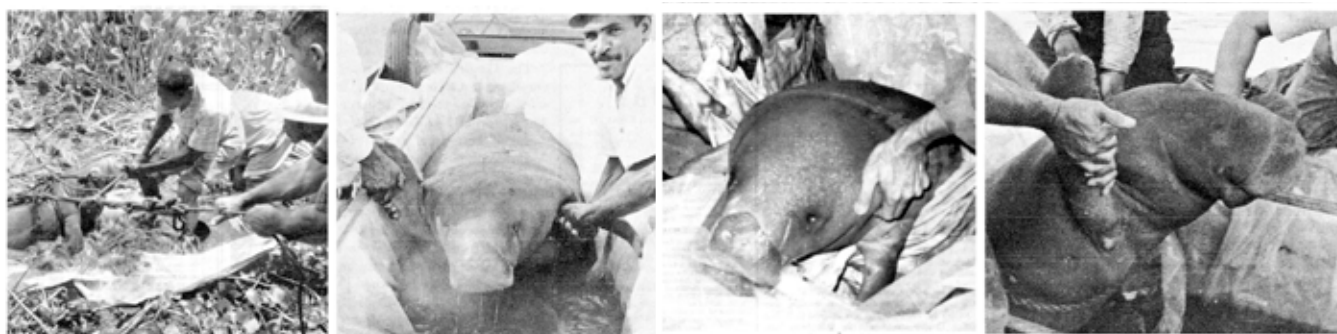
En Panamá, los esfuerzos de protección también se reflejan en el ámbito institucional. La **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** ha firmado acuerdos con MiAmbiente para establecer marcos normativos que regulen la navegación en zonas sensibles y protejan los ecosistemas marinos donde habita esta especie.

En septiembre de 2025, la **AMP** realizó jornadas de educación marítima y ambiental en escuelas de Almirante, Bastimentos e Isla Colón, en Bocas del Toro, donde 760 estudiantes recibieron orientación sobre la protección del manatí y su hábitat en el Parque Nacional San San Pond Sak.

Los instructores también destacaron que la presencia del manatí representa un potencial atractivo turístico para la región, siempre que su observación se realice de manera responsable y respetuosa, según explicó Jorge Chin, coordinador provincial de la **AMP** en Bocas del Toro.

A ello se suma la implementación de proyectos para la remoción de redes fantasma, destinados a evitar que muchas especies, incluidos los manatíes, queden atrapadas o resulten heridas por desechos de pesca. No obstante, en ríos y humedales estas prácticas siguen siendo frecuentes.

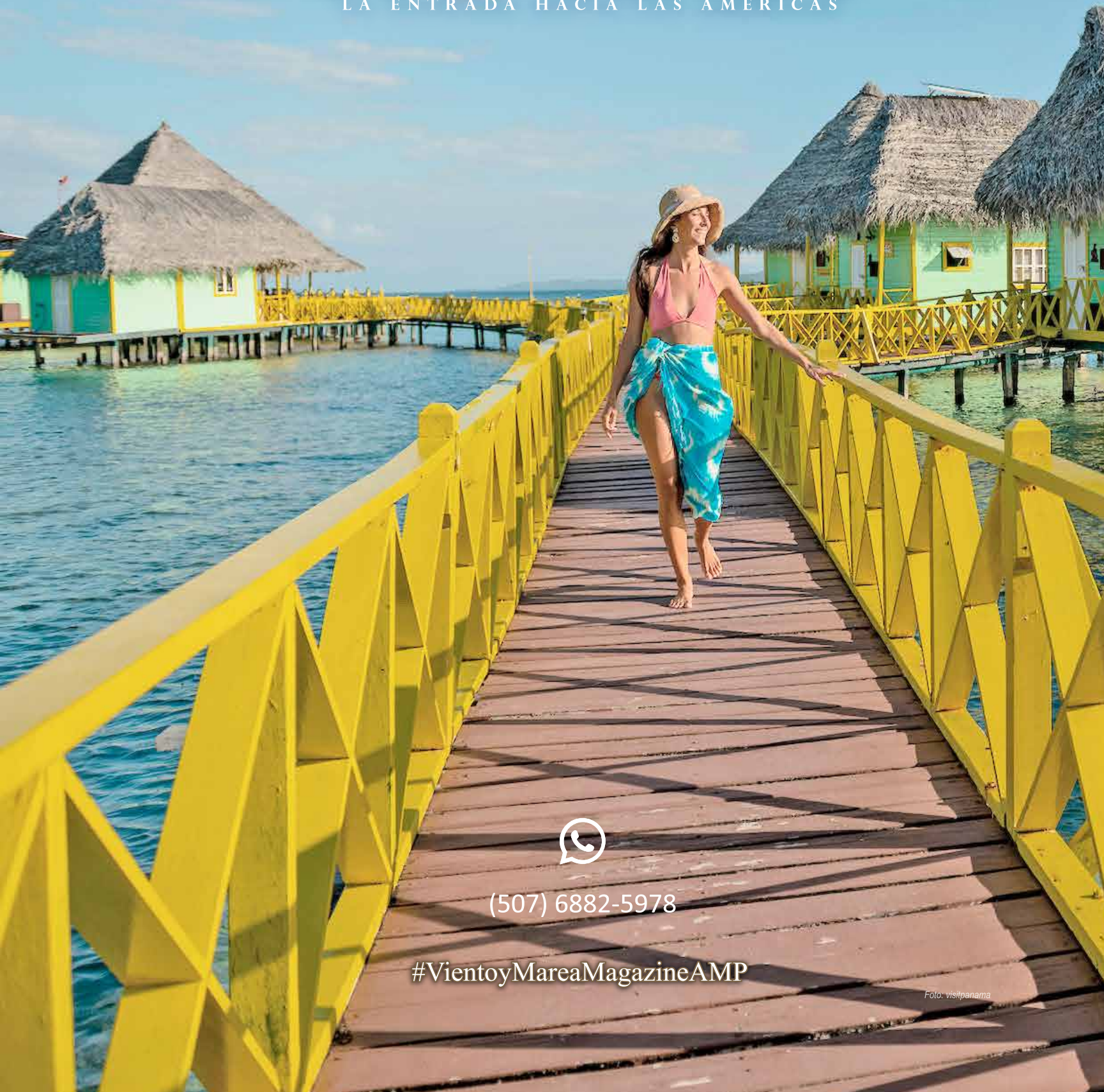
Entre ríos, lagunas y costas, el manatí continúa su recorrido anónimo, ajeno a las decisiones humanas que definen su destino. Protegerlo es una apuesta por el equilibrio y la vida. Y mientras existan personas dispuestas a escuchar el ritmo pausado de estas aguas, aún será posible escribir una historia de esperanza. ✦



Introducción de manatíes en el lago Gatún, Canal de Panamá (1964).

PANAMÁ

LA ENTRADA HACIA LAS AMÉRICAS



(507) 6882-5978

#VientoyMareaMagazineAMP

Foto: visitpanama

viento
y marea



COPA AMP 2025

DEPORTE, TURISMO Y COMUNIDAD EN EL PACÍFICO PANAMEÑO

POR: EARMY CARCACHE



Fotos, cortesía de Jurado Corp.

Durante dos intensas jornadas, más de 40 equipos de Costa Rica, Estados Unidos y Panamá se dieron cita en el Pacífico panameño, para participar en la novena edición del Torneo Navegante TV Flamenco Marina – Copa **Autoridad Marítima de Panamá (AMP) 2025**. El evento reafirmó su carácter internacional y su creciente relevancia dentro del calendario regional de pesca deportiva.

La **AMP**, como patrocinador principal, respaldó esta competencia que promueve el uso responsable de los espacios marítimos, la navegación segura y el aprovechamiento sostenible del entorno marino. La representación de la **AMP** destacó el honor de que la copa lleve el nombre de la Institución, subrayando la trayectoria

del torneo y su impacto positivo en la convivencia turística y la cultura marítima nacional.

El presidente del Comité Organizador, René Jurado, miembro del grupo Jurado Corp., resaltó los ajustes técnicos introducidos en esta edición, particularmente en la selección de especies que fueron premiadas en las categorías: Modalidad de Especies Pelágicas: (Peces Picudos como Vela y Marlin) y Modalidad Captura y Liberación (Dorado, Tuna y Wahoo).

La Copa se le acreditó al equipo que logró la mayor acumulación de puntos por cada especie capturada, en esta oportunidad, el conjunto panameño Team Gateway. ★



NAVEGACIÓN AUTÓNOMA

EL FUTURO ES HOY

POR JOAQUÍN DÍAZ



Podría sonar como un eco de la literatura industrial del siglo XIX, cuando el novelista francés Emile Zola describía la irrupción de las máquinas en faenas que antes eran patrimonio exclusivo de los hombres, o cuando Dickens retrataba la tensión entre la mano humana y el engranaje metálico. Hoy, esa misma pregunta resurge en el mar: ¿qué ocurre cuando los buques comienzan a navegar sin capitán ni tripulación?

La aparición de los Buques de Superficie Autónomos Marítimos (MASS por las siglas en inglés de *Maritime Autonomous Surface Ships*) obliga a repensar el concepto de nave. Esta redefinición no es un detalle técnico: es la llave para que Panamá, potencia registradora de naves, pueda

regular y acoger embarcaciones de nueva generación. En un mundo en el cual la industria marítima internacional vive una transformación acelerada, el país se enfrenta al reto de decidir si quiere ser espectador o protagonista de la revolución autónoma.

Más allá de la semántica

La aparición de naves autónomas obliga a preguntarse si éstas deben considerarse drones marítimos o verdaderos buques bajo la legislación vigente. De aquí el primer reto jurídico de la nueva figura.

Al respecto, Margareth Mosquera, abogada panameña especialista en derecho marítimo, subraya que las leyes

Grado de Autonomía	Grado de Autonomía	Grado de Autonomía
Grado 1	Procesos automatizados y apoyo a la toma de decisiones	Marinos a bordo para operar, controlar y asumir el mando
Grado 2	Buque teledirigido	Marinos a bordo para casos de emergencia
Grado 3	Buque teledirigido desde otro lugar	No hay marinos a bordo
Grado 4	Buque totalmente autónomo (toma decisiones propias)	Sin intervención humana

*19-A

deben evolucionar hacia una definición integradora: un reconocimiento del concepto de “buque”, capaz de abarcar estructuras destinadas a la navegación sin importar su finalidad.

Entre control humano y algoritmos invisibles

Félix Sarlat, ingeniero en ciencias náuticas con especialidad en MASS, advierte que la convivencia entre buques tradicionales y autónomos traerá ventajas —como la rebaja o eliminación del riesgo de accidentes causados por el factor humano debido a diferentes variables como: fatiga, errores, método de respuesta ante incidentes, seguimiento de instrucciones, colisiones o encallamientos, entre otras.

Pero para los Sistemas de Navegación Autónoma (SNA) se generarían otros riesgos, que, a diferencia de los buques convencionales, no representan un riesgo tan significativo como lo son la ciberseguridad, fallo en los sensores, latencias o pérdidas de la señal, por colocar sólo algunos ejemplos.

Franklin Espinosa, quien lidera la Oficina de SEGUMAR Tokio, destaca que, en la realidad panameña: “El grado más viable y recomendable sería el 1, con posibilidad de grado 2— donde aún existe supervisión humana a bordo o en tierra—, dependiendo del tipo de operación”.

Ver infografía 19-A*

La vida humana como valor supremo

Cuando a mediados del siglo pasado el escritor Isaac Asimov imaginó sus Tres Leyes de la Robótica, colocó en el centro la protección de la vida humana, la obediencia a las órdenes y la preservación de la propia máquina. Hoy, esas leyes parecen resonar en los siete mares, donde los MASS comienzan a desafiar la frontera entre ciencia ficción y realidad.

La Organización Marítima Internacional (OMI) sostiene como pilares la salvaguarda de vida humana en el mar, la protección ambiental y la seguridad de la navegación. Para los MASS, esto implica nuevas regulaciones que entrarán en vigor de forma obligatoria en 2032, tras una fase de pruebas y acumulación de experiencias (2026–2028).

La reducción de tripulación no elimina la necesidad de protección laboral. Al respecto, Mosquera propone ampliar el concepto de “gente de mar” hacia el de “trabajador marítimo”, incluyendo a operadores remotos y técnicos en tierra.

La visión de Panamá es clara: liderar el sector marítimo hacia una nueva era donde la tecnología y la experiencia humana trabajen en armonía para ofrecer un transporte marítimo más seguro, inteligente y sostenible. Al adoptar la innovación y, al mismo tiempo, mantener los más altos estándares de gobernanza y seguridad, Panamá responde al cambio y marca el rumbo.

Cuando las piezas encajan

Los tres especialistas consultados coinciden en que la autonomía depende de la integración de tecnologías avanzadas:

- Sensores y sistemas de navegación inteligentes (Inteligencia Artificial para detección de riesgos y optimización de rutas).
- Ciberseguridad robusta, para evitar accesos no autorizados y pérdida de control.
- Redundancia en comunicaciones y posicionamiento (tener

múltiples rutas o sistemas de respaldo, para evitar interrupciones en servicios críticos) como los proyectos británicos que buscan independencia del Global Navigation Satellite System (GNSS).

- Interfaces humano-sistema, que permitan supervisión clara y toma de control inmediato en caso de fallas.

Espinosa enfatiza que la autonomía no implica un buque “nuevo”, sino una evolución del puente de mando y de la forma en que la nave interpreta su entorno.

Ejemplos como el *Evermax* de Evergreen, que navegó más de 5,000 millas náuticas de forma autónoma en 2025, muestran que esta tendencia ya es una realidad. Japón, Corea del Sur y Europa del Norte lideran proyectos piloto, mientras que el Reino Unido utiliza sus aguas como “laboratorio vivo” para pruebas de nivel 3 y 4. *Ver infografía 19-A**

Panamá, por su parte, ha autorizado ensayos de buques MASS bajo bandera nacional, como el *Iris Leader*, que cumplen con las directrices provisionales de la OMI. Esto demuestra la disposición del país para apoyar a armadores y operadores en la transición tecnológica.

A nuevas realidades, nueva regulaciones

El reto para Panamá es doble:

1. Actualizar la legislación marítima para reconocer y regular los buques autónomos y la normativa laboral, para seguir protegiendo los nuevos roles humanos en estos escenarios modernos.
2. Formar competencias técnicas en su personal, para asegurar que quienes conocen los buques tradicionales puedan adaptarse a los nuevos sistemas.



De la brújula al GPS



“El pesimista se queja del viento; el optimista espera que cambie; el realista ajusta las velas.”

William Arthur Ward

Mosquera enfatiza que el derecho debe ajustarse a la realidad tecnológica, no al revés. La regulación debe prever responsabilidades en caso de accidentes: ¿Quién será responsable? el creador del *software*, el armador o el fabricante del casco...

La marina mercante panameña abanderada por el Registro de Naves de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, tiene la oportunidad de reforzar su posición si logra adaptarse rápidamente. Los MASS representan ventajas (reducción de costos operativos, mayor seguridad frente al error humano, competitividad internacional) y desafíos (elevada inversión económica en infraestructura portuaria y *software*, capacitación de personal, actualización normativa y gestión de riesgos cibernéticos).

Sarlat resume el reto en una sola palabra: “Sinergia”. La integración segura y eficiente de la navegación autónoma requiere cooperación entre tecnología, puertos, autoridades y tripulaciones.

Supervivencia del más apto: identificando oportunidades

Los entrevistados reflejan trayectorias que combinan experiencia operativa, visión regulatoria y compromiso institucional. Sus aportes ilustran que la transición hacia la autonomía no es solo tecnológica, sino también humana y cultural.

El código MASS hasta el momento resalta las siguientes posiciones “nuevas”: Operador o Piloto Remoto, Capitán MASS, Ingeniero Marítimo Remoto, Supervisor de Centro de Operación Remota y Analista/Operador de Data, entre otras.

La aprobación de sistemas autónomos por la marina mercante panameña marca el inicio de una nueva era, donde la tecnología y el derecho convergen para garantizar seguridad, sostenibilidad y competitividad. El desafío es enorme, pero también lo es la oportunidad: consolidar a Panamá como pionero en la regulación y operación de buques autónomos. ★

viento
y marea

CERO PAPEL

EL NUEVO ROSTRO DEL REGISTRO
DE PROPIEDAD DE NAVES PANAMEÑO

POR: CARLA CALVO



Un abogado en Londres envía la inscripción de una hipoteca naval y, en cuestión de minutos, el documento aparece validado en Panamá, con trazabilidad completa y certificación emitida en inglés y español. En una oficina iluminada por pantallas, donde antes se apilaban carpetas y sellos de tinta, ahora los trámites navegan en tiempo real por el Sistema de Registro Electrónico de Naves (REN). La burocracia que solía tardar horas o días se ha convertido en un proceso ágil y transparente, reflejo de una transformación que ha cambiado para siempre la manera en que se gestiona la propiedad de las naves en el registro panameño.

La nueva administración de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** ha emprendido un proceso de transformación tecnológica que marca un hito en la historia del Registro Público de Propiedad de Naves. La Institución está constituyéndose en un bastión de la seguridad jurídica que sustenta la confianza de armadores, bancos y entidades financieras internacionales.

Protección para los clientes

Luis Araúz, jefe del departamento de Certificación del Registro, comenta: “Para mí ha sido un acierto estratégico (la migración digital), ya que nos permite marcar la diferencia, entre lo que realizábamos con la infraestructura tecnológica anterior, y esta nueva plataforma, garantizando una mayor transparencia y seguridad a todos los trámites que se realizan en la Dirección General de Registro Público de Propiedad de Naves (DGRPN) de la **AMP**”.

El Registro Público de Propiedad de Naves constituye la base legal de la flota mercante panameña. En él se inscriben títulos de propiedad, gravámenes y transacciones marítimas internacionales, garantizando transparencia y confianza. La eficiencia de este sistema incide directamente en la competitividad del país como plataforma registral segura.

La transición hacia un registro digital presentó desafíos significativos:

- Transformar procedimientos tradicionales basados en documentos físicos hacia plataformas digitales seguras.
- Alinear la tecnología con las regulaciones vigentes, asegurando validez legal en cada trámite.
- Capacitar al personal y acompañar a usuarios

como bancos y firmas legales en la adopción del Sistema de Registro Electrónico de Naves (REN).

Muchos funcionarios llevaban décadas operando bajo esquemas obsoletos, por lo que hemos creado programas internos de formación progresiva, centrados en la utilización de la nueva plataforma digital, la gestión digital de documentos, la seguridad de la información y el mejoramiento de los procesos.

La hoja de ruta hacia el futuro

El siguiente paso consiste en fortalecer la interoperabilidad digital y la automatización de procesos. La **AMP** proyecta situar al registro panameño entre los más modernos y eficientes, mediante:

- Integración de plataformas con actores marítimos y financieros.
- Expansión de servicios 100% en línea.
- Mejoras en seguridad digital y trazabilidad documental.
- Procesos más rápidos sin perder rigor jurídico.

Ariel Padilla, de la firma Global Maritime Consultant Group Panama,

comenta: “La interfaz amigable y la facilidad de acceso al nuevo sistema son la clave para su adopción exitosa por parte de los usuarios en todo el mundo. Realizar consultas y dar seguimiento a los trámites en línea hará más sólida la relación entre el registro panameño y sus clientes”.

Transparencia y confianza internacional

La trazabilidad digital ha transformado la percepción de los usuarios, quienes ahora pueden seguir sus trámites en tiempo real, reduciendo incertidumbre y reforzando la confianza. Las certificaciones electrónicas bilingües han sido bienvenidas por bancos y despachos internacionales, al facilitar transacciones y eliminar tiempos de traducción.

En palabras de la licenciada Maryorie Mackay, parte del equipo de la DGRPN: “El sistema facilita una visualización integral del estado de cada gestión, así como el acceso claro y ordenado al historial de las naves, lo que garantiza un registro completo de todas las actuaciones realizadas, independientemente de su resultado. Esto refuerza el cumplimiento de la función esencial del Registro: brindar

“Este proceso no solo fue tecnológico, sino también cultural, fomentando una nueva visión institucional orientada a la innovación y la eficiencia”

Marta Aparicio
Directora de la DGRPN

seguridad jurídica y publicidad frente a terceros”.

Menos tiempo, más confianza

La licenciada Giselle Veliz, del despacho G&L Associate, ofrece su perspectiva: “La firma electrónica calificada y la centralización de la información en una base de datos única son aspectos fundamentales del REN. No solo se agiliza la validación de documentos, sino que se proporciona mayor certeza y confiabilidad en las transacciones”.

Las estadísticas institucionales reflejan el alcance de esta evolución:

- Las solicitudes de inscripción pasaron de 5,951 en 2020 a 11,404 en 2025.
- En 2025 se llevaron a cabo un total de 6,528 certificaciones de registro público.

- Desde mayo de 2025, todas las transacciones se realizan completamente en línea.
- El tiempo promedio de inscripción de una hipoteca naval se redujo de 24 horas a un rango de 1 a 8 horas, dependiendo de la complejidad del trámite.
- La meta para finales de 2026 es reducirlo aún más, hasta alcanzar tiempos de respuesta de 30 minutos o menos.

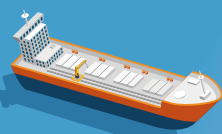
La modernización digital del Registro Público de Propiedad de Naves no es un punto final, sino el inicio de una evolución continua. Panamá avanza hacia un modelo registral ágil, transparente y seguro, preparado para liderar el futuro digital del sector marítimo global. ✦



TIPOS DE BUQUES ABANDERADOS POR PANAMÁ

1 enero al 15 diciembre 2025

viento
y marea



GT
10,126,955.60

Bulk carrier
308 naves

Buques graneleros: transportan carga en granel, como minerales o granos.



GT
4'252,348.00

Crude oil
tanker
57 naves

Buques petroleros: transportan petróleo crudo o productos derivados del petróleo. Tienen compartimentos especializados para almacenar la carga y sistemas de bombeo para cargar y descargar el petróleo.



GT
2,480,207.26

General
cargo ship
247 naves

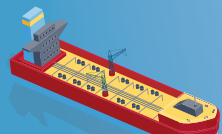
Buques de carga general (multipropósito): transportan distintos tipos de cargas, pero no son aptos para contenedores.



GT
2,343,823.00

Container
ship
90 naves

Portacontenedores: buques de gran tamaño diseñados para transportar contenedores de un puerto a otro. Suelen tener una capacidad de carga de más de 3,000 contenedores.



GT
2,047,379.00

Chemical/
products tanker
105 naves

Buques de cargas químicas: transportan productos químicos inflamables, corrosivos y peligrosos por medio de compartimentos especializados para almacenar la carga.



GT
882,340.00

Ro-Ro ship
21 naves

Buques Ro-Ro (Roll-on/Roll-off): transportan artículos a granel. Tienen rampas en la parte inferior para facilitar la carga y descarga artículos que ruedan directamente al/del barco.



GT
598,206.00

LPG tanker
28 naves

Buques de gases licuados: diseñados para transportar líquidos inflamables a presión, como gas natural licuado (GNL).



Buque metanero: buque cisterna especializado diseñado para transportar gas natural licuado a temperaturas criogénicas.

LNG tanker
4 # naves

GT
506,290.00



Buques cisterna: de tamaño mediano (10 000–60 000 DWT, 120–200 m de eslora) son buques diseñados para transportar productos petrolíferos refinados.

Products
Tanker
29 naves

GT
341,752.86



Remolcadores: embarcaciones pequeñas, robustas y muy maniobrables, equipadas con potentes motores diseñados para tirar, empujar o remolcar buques mucho más grandes.

Tug
80 naves

GT
96,401.76



Barcaza: embarcación diseñada con fondo plano y poco calado para el transporte de carga pesada o pasajeros en ríos, canales y zonas costeras.

Barges
15 naves

GT
90,523.00



Buque de suministro (buque de apoyo offshore-OSV): transporta mercancías, equipos y personal hacia y desde instalaciones offshore.

Crew/supply
vessel
39 naves

GT
19,704.00



Barco pesquero: utilizados para la captura de recursos marinos, variando desde pequeñas barcas artesanales (vela/remo) hasta grandes buques industriales mecanizados.

Fishing vessel
11 naves

GT
18,515.17



Yate: embarcación de recreo o deportiva, ya sea de motor o vela, diseñada para el ocio, deportes acuáticos o uso comercial/lucrativo.

Yacht
4 naves

GT
1,760.00





PANAMÁ

ES UN ESTILO DE VIDA



CONCESIONES DE CABLES SUBMARINOS

POR EINAR VALDÉS LÓPEZ



El ancla descende con naturalidad, como parte de una maniobra habitual. La tripulación apenas percibe el impacto cuando toca el fondo. Bajo la superficie, sin embargo, ese gesto aparentemente rutinario puede convertirse en un riesgo.

A pocos metros de profundidad, sobre el lecho marino panameño, descansan fibras ópticas que no se ven desde la cubierta de un buque, ni aparecen en los mapas turísticos, pero por las cuales circula entre el 95 % y 99 % del tráfico internacional de datos.

Según datos de TeleGeography actualizados a febrero de 2025, existen alrededor de 570 sistemas de cables submarinos activos en todo el mundo, con al menos 81 más en construcción o planificación. En conjunto, estos sistemas superan 1,4 millones de kilómetros de longitud bajo los

océanos, una red invisible que, sumada, podría rodear la Tierra casi 35 veces.

Panamá, además, gestiona el 100% del tráfico regional de internet, el 97% del tráfico telefónico internacional y el 90% de la transmisión de datos, de acuerdo con la Autoridad para la Atracción de Inversiones y la Promoción de las Exportaciones de Panamá (ProPanamá).

Nueve de esos cables recorren aguas jurisdiccionales de la República de Panamá. Y en ese punto donde la tecnología toca el mar, comienza también la acción del Estado, particularmente la de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**.

Un hilo de luz bajo el océano

Aunque su nombre evoca una simple línea tendida sobre el

fondo del mar, la tecnología que sostiene la conectividad global es mucho más sofisticada. Los cables submarinos están formados por filamentos de vidrio extremadamente delgados— capaces de transmitir información en forma de pulsos de luz casi inmediatamente.

En su interior viajan señales que transportan datos digitales: desde correos electrónicos y llamadas telefónicas hasta transmisiones de video, operaciones financieras y tráfico de internet. Cada fibra óptica actúa como una autopista microscópica por la que se desplazan millones de datos por segundo entre continentes.

Para resistir las condiciones del entorno, estas fibras se encuentran protegidas por varias capas de aislamiento: recubrimientos plásticos, blindaje de acero y materiales diseñados para soportar presión, corrosión y actividad marítima. En las zonas cercanas a la costa, donde el riesgo de daño es mayor por causa de anclas o artes de pesca, el cable suele enterrarse bajo el lecho marino.

A lo largo de miles de kilómetros, pequeños dispositivos llamados repetidores refuerzan la señal luminosa para evitar que se debilite durante su recorrido. Gracias a esta tecnología, un mensaje enviado desde un teléfono móvil puede atravesar océanos enteros en fracciones de segundo. Invisible para la mayoría de las personas, esta red de fibras ópticas constituye hoy la columna vertebral de la conectividad mundial, por donde circula el mundo digital.

Infraestructura invisible, responsabilidad visible

La instalación de un cable submarino exige estudios técnicos, evaluaciones ambientales y coordinación entre múltiples entidades públicas. Pero antes de que la infraestructura repose sobre el fondo marino, debe existir un acto formal: la concesión administrativa.

En Panamá, el Consejo de Gabinete es la instancia que autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para suscribir los contratos de concesión para instalar y operar cables submarinos. Una vez otorgada esa autorización, el MEF formaliza el contrato y la actividad queda sujeta al marco jurídico vigente.

Actualmente existen nueve contratos de concesión para operar y mantener cables submarinos en aguas territoriales panameñas. Históricamente, el país operaba con siete cables, pero en octubre de 2025 el Consejo de Gabinete autorizó la adjudicación de dos nuevos proyectos para fortalecer su posición como centro digital regional. Cada uno representa una inversión, una obligación y una relación jurídica con el Estado.

***“Cualquier tecnología
suficientemente
avanzada es
indistinguible de la
magia.”***

Arthur C. Clarke

La **AMP** interviene desde sus competencias para ordenar las actividades que se desarrollan dentro de las zonas donde estos cables están instalados. Su función implica velar por la seguridad de la navegación, la protección de la infraestructura y el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que rigen los espacios marítimos.

“El trámite inicia a través de la Dirección de Bienes Patrimoniales del Estado del MEF, desde donde recibimos la solicitud del criterio de no objeción. La **AMP** realiza un análisis para verificar la ruta de los cables submarinos, su punto de aterrizaje en tierra y que no afecten los sistemas de ayudas a la navegación, proyectos futuros o instalaciones portuarias”, explicó Anagrace Núñez, jefe de Operaciones Portuarias de la **AMP**.

Una vez firmado el contrato, comienza el proceso de la instalación de los cables submarinos y la **AMP** monitorea la operación de los buques especializados. Cuando ya cumple toda la etapa de colocación, se realiza la actualización de las cartas náuticas y se mantiene una vigilancia constante para evitar accidentes. Desde el punto de vista operativo, debido a la lentitud del proceso, se les hace un aviso a los navegantes y se delimitan las áreas de operaciones.

En materia administrativa, los buques especializados que se encargan de la instalación deben contactar a un agente naviero que los represente en Panamá, el cual tendrá que tramitar una licencia de navegación comercial a través de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) de la **AMP**.

Cuando el riesgo se convierte en cifra

El riesgo de daño no es hipotético. Entre 2008 y 2019 se registraron incidentes en aguas panameñas que provocaron daños económicos superiores a once millones de dólares. En algunos casos, los cables fueron arrastrados por anclas; en otros, se produjeron cortes a escasa distancia de la costa.

Cada incidente representa un impacto financiero significativo, pero también una amenaza potencial para la continuidad de las telecomunicaciones internacionales que se sustentan sobre esa infraestructura. En un mundo que depende de la conectividad para fundamentar su economía digital, una interrupción puede trascender fronteras.

Ante esa realidad, la **AMP** impulsó la delimitación de una zona de protección en el Océano Pacífico. El polígono establecido abarca 18.286 kilómetros cuadrados, con profundidades que oscilan entre 4,5 y 18,7 metros. Allí se regulan las actividades permitidas, se establecen prohibiciones específicas y se define un régimen sancionatorio para quienes incumplan las disposiciones.

La decisión de no instalar boyas físicas para señalar la zona respondió a criterios técnicos basados en estándares internacionales de ayudas a la navegación. En su lugar, la carta náutica actualizada y la coordinación permanente constituyen los principales instrumentos de prevención.

Panamá: puente digital

El fundamento jurídico de la regulación relevante sobre este tema, se encuentra en la Constitución Política de la República de Panamá, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y diversas leyes nacionales que facultan a la **AMP** a reglamentar zonas de protección en aguas jurisdiccionales. El derecho internacional reconoce expresamente que los Estados ribereños pueden dictar normas para proteger cables submarinos y salvaguardar la seguridad de la navegación.

La iniciativa también se enmarca en la estrategia “Panamá Hub Digital”, orientada a fortalecer la conectividad regional y atraer nuevas inversiones en infraestructura tecnológica. La existencia de una zona protegida, con reglas claras y seguridad jurídica, se convierte en un elemento de confianza para

potenciales operadores que evalúan al país como punto de interconexión.

El ingeniero Adolfo Fábrega, administrador general de la Autoridad Nacional para la Innovación Gubernamental (AIG), explicó que en foros internacionales Panamá suele posicionarse como un punto estratégico gracias a su red comunicacional y a la presencia de cables submarinos, lo que fortalece su imagen como un país competitivo en materia digital.

“Contar con cables más potentes y con mayor capacidad nos permite tener anchos de banda más altos. Esto es fundamental para atraer inversiones en centros de datos en Panamá, ya que no solo genera empleos durante su construcción, sino también en su operación. Para este tipo de infraestructura es indispensable una buena conectividad, y los cables submarinos garantizan el ancho de banda necesario para que los datos puedan compartirse con el resto del mundo”, explicó Fábrega.

La instalación de cables submarinos impulsa la economía del país. Una mayor capacidad de enlace atrae inversión extranjera —especialmente en centros de datos y empresas tecnológicas— que ven en Panamá un entorno digital competitivo, lo que se traduce en nuevas oportunidades de empleo.

Panamá ha sido históricamente un puente de mercancías y tránsito marítimo. Hoy también es un corredor de datos. Bajo la superficie del mar se desplazan flujos digitales que sostienen mercados, instituciones y comunicaciones planetarias.

Proteger esos cables no es solo una medida preventiva. Es reconocer que, en la era digital, la soberanía también se ejerce sobre aquello que no se ve. ✦



La humanidad habla de
estar en la nube, pero
sus conversaciones
viajan por el
fondo del mar

viento
y marea

SEGUMAR

DIRECTORIO DE CONTACTOS



El Registro de Naves de la República de Panamá cuenta con una red de Oficinas Técnicas Internacionales SEGUMAR, que actúan como centros de asistencia de la administración marítima a nivel global.

Con un equipo altamente capacitado, las oficinas SEGUMAR garantizan el cumplimiento de las normas de seguridad marítima y ofrecen servicios asegurando altos estándares operativos para la flota panameña.

Cada oficina es un eslabón clave en una red que fortalece la calidad y confianza de la bandera panameña. En este

directorio encontrará los contactos de nuestros despachos internacionales, facilitando la atención de consultas y la gestión de trámites de manera ágil y oportuna. Además, esta estructura refleja el compromiso permanente de Panamá con la innovación, la eficiencia y la cercanía al cliente, consolidando su liderazgo como registro abierto y competitivo en el mercado marítimo mundial. La presencia estratégica de SEGUMAR en diferentes continentes permite responder con rapidez a las necesidades de armadores y operadores, ofreciendo soluciones inmediatas y fortaleciendo la reputación de Panamá como socio confiable en la industria marítima global.



SEGUMAR China (Hong Kong)

Jefe: Rolando Hernández

Dirección: Room 1008, Wing on Centre, 111 Connaught Road Central, Hong Kong, SAR

Teléfono: +852 25452166

Móvil: +852 95581710

Correo electrónico: segumarhk@panamaconsulatehk.com | hongkong@segumar.com



SEGUMAR China (Shanghai)

Jefe: Carlos Davis

Dirección: P.R. China, Room 2107, Ruian Plaza, No. 333 Huaihai Middle Road, Shanghai

Teléfono: +86 21-60293386

Móvil: +86 131-6632 1894

Correo electrónico: segumar.shanghai@segumar.com | cadavis@amp.gob.pa



SEGUMAR Corea (Busán-Seúl)

Jefe: Sergio López

Dirección: 1-134, Shinmunro 2Ga, Yongnogu, Seúl, República de Corea

Teléfono: +82-70-4694-2005

Móvil: +82-10-2129-2920

Correo electrónico: segumarseoul@segumar.com | slopez@segumar.com
segumarseoul@embaseoul.kr



SEGUMAR Emiratos Árabes Unidos (Dubai)

Jefe: Octavio Rangel

Dirección: Burjuman Business Tower, Oficina 1505, Calle Khalid Bin Waleed, Dubai, E.A.U.

Teléfono: +971 43526910

Correo electrónico: segumar.dubai@panamashipregistry.com



SEGUMAR Estados Unidos de América (Houston)

Jefe: Arnulfo Botacio

Dirección: 24 Greenway Plaza, Suite No. 710, Texas, Estados Unidos de América

Teléfono: +713 622 4451 / 59 Ext. 106

Móvil: +1 346 213 2306

Correo electrónico: offshore@segumar.com



SEGUMAR Estados Unidos de América (Miami)

Jefe: Samuel Guevara

Dirección: One Biscayne Tower, Suite 2410, Two South Biscayne Boulevard, Miami, FL 33131

Teléfono: +1 (305) 686-6882

Móvil: +1 (786) 969-0503

Correo electrónico: segumar.miami@segumar.com | sguevara@segumar.com



SEGUMAR Filipinas (Manila)

Jefe: José Jaramillo

Dirección: Suite 11B, Edificio National Life Insurance Company, 6762 Avenida Ayala, Ciudad de Makati, Filipinas

Teléfono: +(63) 908819 1634

Correo electrónico: segumar.manila@segumar.com | jjaramillo@segumar.com



SEGUMAR Grecia (Pireos)

Jefe: José Racine

Dirección: 1-3 Filellinon and Akti Miaouli (1er piso), 185 36, Pireos, Grecia

Teléfono: +30 210 4286441 / 42 / 43

Móvil: +30 6956609655

Correo electrónico: jrachine@segumar.com | jrachine@panamaconsulate.gr



SEGUMAR Japón (Imabari)

Jefe: Nelson Agrazal

Dirección: Imabari International Hotel Annex 2F, 3-7, 2-chome, Asahi-machi, ciudad de Imabari 794-0042, Japón

Teléfono: +81 898361188

Móvil: +81 9081274364 | +81 8058120446

Correo electrónico: segumar@segumarimabari.jp | nagrazal@segumarimabari.jp



SEGUMAR Japón (Tokio)

Jefe: Franklin Espinosa

Dirección: Roppongi, Ashala Hills Building 1F, 3-15-5, Roppongi, Mina-Ku, Tokio 106-0032, Japón

Teléfono: +81 (03) 3585-3661

Móvil: +81- 090-4428-7464

Correo electrónico: segumar@panaconsul-tokyo.com | fespinosa@panaconsul-tokyo.com



SEGUMAR Reino Unido (Londres)

Jefe: Félix Sarlat

Dirección: 40 Calle Hertford, Londres, W1J 7SH, Reino Unido

Teléfono: +44 207 629 3616 / 3649

Teléfono 24/7: +44 7383 508651

Correo electrónico: segumar.uk@segumar.com



SEGUMAR Singapur (Singapur)

Jefe: Rogelio Ruíz

Dirección: No. 16 Rafles Quay, 41-06 Edificio Hong Leong, Singapur 048581

Teléfono: + 65 6221-8677 / Ext. 203

Móvil: +65 80318033

Correo electrónico: assistant.sg@segumar.com



SEGUMAR Turquía (Estambul)

Jefe: Ricaurte Chacón

Dirección: Sahrayicedit Mh, Batman SK. GFY Plaza No. 30, K11, D36, 34734 Kadikoy, Estambul, Turquía

Teléfono: +90 2122347897 | +90 5017638686

Correo electrónico: segumaristanbul@panamashipregistry.com | segumarist@segumar.com

viento
y marea

DEBIDA DILIGENCIA

UN FARO DE CONFIANZA SOBRE MARES DE INCERTIDUMBRE

POR: KLENYA MORALES Y EINAR VALDÉS



El buque está listo. El casco ha sido inspeccionado, los certificados reposan en carpetas ordenadas y la tripulación aguarda la autorización final. En cualquier momento, la bandera panameña ascenderá por el mástil. Ese gesto —breve, solemne— sellará su nueva nacionalidad.

Pero falta un detalle. La nave debe atravesar un examen que no se aprecia desde cubierta: un filtro discreto que revisa su historial, identifica a sus propietarios y evalúa los

compromisos internacionales que el Estado asumirá al incorporarla bajo su jurisdicción.

¿Qué es la debida diligencia?

Es un proceso de verificación que busca identificar riesgos y confirmar el cumplimiento normativo antes de concretar acuerdos, contratos o relaciones comerciales—como el abanderamiento, en este caso. En el ámbito marítimo, implica revisar antecedentes de armadores, operadores y

embarcaciones para evitar vínculos con actividades ilícitas, sanciones o incumplimientos regulatorios.

Esta investigación protege a Panamá de convertirse en refugio de prácticas cuestionables y asegura que cada barco bajo su bandera cumpla con normas internacionales en diferentes rubros.

En Panamá, las firmas legales deben aplicar la Ley 23 de 2015 y regulaciones posteriores, que establecen medidas contra el blanqueo de capitales, financiamiento del terrorismo y proliferación de armas. Esto incluye verificar la legitimidad de las operaciones y mantener registros actualizados.

Al respecto el licenciado Eduardo Segura, abogado maritimista y socio fundador de la firma De La Rosa y Segura, elabora sobre este papel clave: “El agente residente de una nave tiene sus roles y funciones muy bien definidas en la ley, atribuyéndole un papel importante como punto de enlace entre el propietario del buque y la Dirección General de Marina Mercante (DGMM). Si bien el trámite administrativo de una nave no se ubica listado en aquellas actividades sujetas a supervisión, los abogados que habitualmente apoyan la industria marítima local, participan en la constitución de sociedades, financiamientos, compraventa de activos o transacciones internacionales, ámbitos en los cuales, la debida diligencia se desarrolla de manera imperativa y muchas veces bajo un estándar muy exigente, por lo que forma parte del ejercicio cotidiano de la profesión”.

En atención a la Ley 23, los abogados panameños son sujetos obligados no financieros, específicamente en atención a su rol de agentes residentes de las sociedades propietarias de buques, lo que los convierte en responsables directos de recopilar y custodiar información sobre clientes y beneficiarios finales. Es deber de los agentes residentes verificar la procedencia de los fondos, la documentación de las sociedades y reportar operaciones sospechosas a la Unidad de Análisis Financiero (UAF).

El esquema propuesto en la tabla 36-A*, permite adaptar el nivel de escrutinio según la naturaleza de la transacción y la tolerancia al riesgo de la organización. El proceso ha evolucionado hacia un enfoque basado en riesgos, incorporando herramientas tecnológicas, intercambio de información y desarrollo de instrumentos legales que permiten actuar con mayor eficacia ante posibles incumplimientos.

Eduardo Segura aporta que “recientemente, en el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se reunió del 13 al 17 de abril en Londres, fueron aprobadas una serie de directrices para la prevención de registros fraudulentos y uso indebido de pabellones”.

La amenaza de las flotas fantasma

Un desafío creciente para la industria marítima es la proliferación de las llamadas *flotas fantasma*: redes de cientos de tanqueros, principalmente petroleros, operados por compañías que han sido vinculadas al transporte de crudo proveniente de países sancionados, las cuales navegan al margen de la vigilancia internacional.

Estas naves recurren a prácticas como el trasiego de carga de barco a barco (Ship to Ship – StS), con el fin de borrar el origen verdadero de los productos y evadir sanciones. Suelen carecer de pólizas de seguro adecuadas, navegar bajo banderas de Estados que aplican controles más flexibles respecto a regulaciones internacionales y, en muchos casos, son barcos viejos y en malas condiciones.

La OMI considera parte de la flota fantasma a aquellas embarcaciones que:

- Evitan inspecciones de autoridades de puerto y bandera.
- Operan sin seguros adecuados.
- Son gestionadas por organizaciones que no garantizan seguridad ambiental ni laboral.
- Ocultan su posición real para dificultar la detección.

Estas operaciones representan un riesgo enorme para la seguridad marítima, el medio ambiente y la reputación de los registros que las acogen.

Aquí es donde la debida diligencia, tanto de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** como de las firmas de abogados, marca la diferencia. Mientras las flotas fantasma buscan refugio en registros laxos, Panamá refuerza sus controles para evitar que su bandera sea utilizada en estas prácticas.

Las solicitudes de debida diligencia son procesadas a través de firmas de abogados panameñas y los consulados de marina mercante, quienes presentan la información requerida conforme a lo establecido en el Aviso de Marina Mercante (MMN) 11/2024.



Una vez recibida la solicitud, se realiza una verificación exhaustiva mediante distintas plataformas especializadas, que incluye:

- Revisión de antecedentes de propietarios y operadores.
- Cumplimiento estricto de convenios internacionales.
- Auditorías y cooperación con organismos multilaterales.
- Consulta de listas internacionales de sanciones (OFAC, UK, ONU, UE)
- Revisión técnica del historial de deficiencias del buque.
- Evaluación de detenciones recurrentes en inspecciones de control por el Estado Rector del Puerto (PSC).
- Análisis de deficiencias registradas.
- Revisión de la bandera de procedencia de la nave.
- Tipo y edad de la nave
- Evaluación de otros parámetros establecidos en la matriz de riesgo de la AMP.

De esta manera, Panamá se distancia de registros opacos y se erige como un referente de transparencia y responsabilidad en el comercio marítimo global. Este conjunto de criterios

permite analizar y determinar si una nave es apta para enarbolar el pabellón del Registro Panameño (*Precheck*).

La bandera panameña ofrece ventajas competitivas: costos accesibles, flexibilidad administrativa, apoyo técnico alrededor del mundo y reconocimiento internacional. Sin embargo, su tamaño y apertura la hacen vulnerable a abusos. En los últimos años, se han señalado algunos casos de embarcaciones bajo bandera panameña vinculadas a actividades ilegales, evasión de sanciones o incumplimientos ambientales.

La transparencia es el único camino

La debida diligencia no es un trámite burocrático: es una política de Estado. Representa la garantía de que Panamá seguirá siendo un puerto digno de la confianza global. La AMP ha respondido a sus desafíos con medidas firmes: fortalecimiento de requisitos, cooperación internacional y auditorías constantes.

Nuestro país ostenta el registro de naves más grande del mundo, en cantidad de naves según el World Fleet Monitor de

Tipos de Debida Diligencia en el Sector Marítimo

Nivel	Características	Ejemplo de aplicación
Diligencia Básica (DDB)	Revisión de información pública y listas de sanciones.	Contrapartes en jurisdicciones con alta transparencia regulatoria.
Diligencia Reforzada (DDR)	Identificación de beneficiarios finales, declaraciones de cumplimiento.	Empresas en países con controles débiles sobre exportaciones.
Diligencia de Integridad (IDD)	Investigación exhaustiva, visitas <i>in situ</i> , asesoría legal externa.	Multinacionales con operaciones en múltiples jurisdicciones de riesgo.

*36-A



Clarksons Research; lo cual representa más del 13% del tonelaje internacional bajo su pabellón. Sin embargo, conservar esa posición exige más que volumen: requiere transparencia, cumplimiento y credibilidad.

En los últimos años, Panamá ha reforzado sus controles para proteger la integridad de su registro, depurándolo mediante la exclusión de alrededor de 600 naves, mediante la toma de medidas como la de no aceptar tanqueros o graneleros de más de 15 años de edad, documentada en la precitada MMN 11/2024. Esta decisión estratégica refleja una elección consciente: priorizar calidad sobre cantidad. Con ello, Panamá demuestra que su liderazgo en abanderamiento no se mide únicamente en cifras, sino en la responsabilidad y confianza que proyecta al mundo.

“Esta realidad, exige formar alianzas entre el sector privado y el público para una identificación clara sobre quiénes pueden o no registrar un buque y fortalecer los controles de admisibilidad, sin desmejorar el dinamismo y la competitividad que siguen siendo factores determinantes para el éxito de la bandera. Se ha desarrollado una cultura de verificaciones prudentes lo que se suma al propio sistema panameño a través de la AMP (*Precheck*),” acota el licenciado Segura.

Allí donde otros ven incertidumbre, Panamá ofrece certeza. Allí donde otros dudan, Panamá responde con integridad. Y esa es nuestra verdadera fortaleza: ser líder global con credenciales éticas y sostenibles. ✦

viento
y marea

SABÍAS QUE...

Más de un millón de TEUs se trasladan anualmente entre terminales utilizando el sistema terrestre y ferroviario del país.



GACETA OFICIAL

SEGUNDA EPOCA

AÑO XIV

PANAMÁ, 24 DE DICIEMBRE DE 1917

NÚMERO EXTRA

PODER EJECUTIVO

Presidente de la República...

HAMON B. VALDES

Despacho Oficial: Residencia Presidencial

PODER LEGISLATIVO

LEY 63 DE 1917

(de 15 de Diciembre)

de la correspondiente patente de nacionalización mediante el pago de un boleto por cada tonelada de registro o fracción de ella, cuando exceda de cinco toneladas. Las de menor capacidad pagarán cincuenta centavos de bolero por cada tonelada o fracción de ella.

El propietario de la nave deberá presentar los documentos necesarios para la inscripción en el Registro de Naves, en la oficina de recaudación del puerto en el cual se encuentre la nave, o en la oficina de recaudación del puerto en el cual se encuentre la nave, o en la oficina de recaudación del puerto en el cual se encuentre la nave.

PANAMÁ Y EL LEGADO DE SU REGISTRO DE NAVES

POR: VANESA ROSALES



Desde hace más de un siglo, la bandera panameña ondea en miles de popas alrededor del planeta, como un hilo invisible que une océanos, conecta culturas y sostiene el comercio mundial. El Registro de Naves no fue solo una innovación jurídica: fue una apuesta audaz que convirtió a Panamá en protagonista de la historia marítima global. Hoy, a 109 años de su creación, su liderazgo se mide en la capacidad de un país pequeño de abrir rutas gigantes, adaptarse a crisis y mantener la confianza y preferencia de Estados, armadores y usuarios finales.

El punto de partida fue la Ley 63 del 15 de diciembre de 1917, que en su artículo primero estableció los requerimientos para que las naves de cualquier parte del mundo recibieran el mismo trato legal que las naves panameñas. Esta sencilla regulación-marco permitió a Panamá establecer un sistema de registro marítimo que no

exigía la nacionalidad panameña a los propietarios jurídicos o naturales de los buques inscritos. Con ello, se abrió la posibilidad de que las sociedades anónimas nacionales funcionaran como vehículos legales idóneos para la inscripción de naves.

En 1919, el carguero *Belén Quezada* se convirtió en la primera nave transferida al registro panameño, marcando el inicio de una expansión sin precedentes. Con la Ley 8 de 1925, se estructuró el concepto de registro abierto, lo cual atrajo rápidamente a compañías de Europa y Estados Unidos.

Este sistema abierto ofrecería seguridad jurídica, flexibilidad y reglas claras a armadores de todo el mundo. Esta decisión, tomada en un contexto internacional complejo marcado por la Primera Guerra Mundial, sentó las bases de un crecimiento sostenido que transformaría no solo al país, sino a la industria

marítima internacional. Dicho enfoque responde a principios fundamentales del derecho marítimo. Como explica la abogada Iria Barrancos “el registro de un buque constituye un acto de soberanía mediante el cual un Estado otorga su nacionalidad a una embarcación, sometiéndola a su jurisdicción, incluso en aguas internacionales”.

A lo largo del siglo XX, el registro panameño demostró una notable capacidad de adaptación. En períodos de conflicto como la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial, la bandera panameña fue enarbolada como símbolo de neutralidad y continuidad, atrayendo flotas internacionales que buscaban estabilidad en medio de la incertidumbre. Armadores de países como Noruega, Grecia y Estados Unidos comenzaron a utilizar el registro de manera sistemática. El Estado panameño no es un improvisado en el manejo de situaciones geopolíticas límite.

Panamá adaptó el marco legal con normas clave como la Ley 40 de 1956 sobre hipotecas navales y se adhirió a la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1958. El liderazgo del Registro se materializó en 1993, cuando Panamá alcanzó el primer lugar mundial en flota mercante, tanto en número de buques como en tonelaje. Este hito fue resultado de décadas de reformas, cultivo de la confianza internacional y una estrategia enfocada en el servicio global.

El crecimiento del Registro exigió una evolución de la infraestructura institucional: en 1998 se creó la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, que permitió una gestión integral del sector ofreciendo el servicio completo que implica ser un Estado a favor del usuario.

Con la llegada del nuevo milenio, el entorno se volvió más exigente, en especial en materia de seguridad, cumplimiento y sostenibilidad ambiental. Panamá asumió la administración de su Canal, respondió con modernización tecnológica, digitalización de procesos y un enfoque en la transparencia. Incluso durante la pandemia de COVID-19, el Registro mantuvo su posición, garantizando continuidad operativa a la flota internacional.

Más allá de su dimensión operativa, el Registro tiene un impacto estratégico en la economía panameña. El sistema portuario fortalece la posición del país como eje logístico internacional. Además, genera empleo pleno y especializado, impulsa la demanda servicios técnicos y legales, y contribuye a la proyección internacional del país.

La competencia entre registros abiertos, junto con las crecientes exigencias ambientales y tecnológicas, exige mantener altos estándares de calidad, eficiencia y cumplimiento y tomar las decisiones necesarias para que el

registro crezca y se desarrolle. En palabras de la licenciada Barrancos “El liderazgo de un registro como el panameño no solo genera beneficios económicos, sino que también implica responsabilidades claras: garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente marino y asegurar el cumplimiento de las normas internacionales”.

Viento y Marea conversó con el Director General de Marina Mercante de la AMP, Ramón Franco, sobre los factores que han apalancado el liderazgo del Registro de Naves de Panamá:

VyM: *A lo largo de su historia, el registro panameño ha atravesado guerras, crisis económicas y profundas transformaciones. ¿Cuál considera que ha sido la decisión estratégica más importante para consolidar su liderazgo?*

RF: Estado y sector privado. Esa combinación nos ha permitido ofrecer algo fundamental para el comercio marítimo internacional: seguridad jurídica, respaldo institucional y la agilidad que exige una industria global.

VyM: *En un escenario marítimo internacional cada vez más exigente, ¿cómo logra Panamá mantener el equilibrio entre competitividad y reputación internacional?*

RF: Durante muchos años se pensó que atraer flota significaba ser más flexible. Hoy la industria ha demostrado que el verdadero valor de un registro está en su credibilidad. Un registro que demuestra estándares altos no solo protege

★
“Nosotros
no somos una
franquicia, somos
un país detrás de
su registro”

José Raúl Mulino
Presidente de la República de Panamá
durante la CMA 2026
(Convención Marítima de las Américas).

Resultados del trámite de solicitudes de Precheck
para abanderamiento realizadas por la DGMM en 2025

Mes	Solicitudes	Rechazadas	Aceptadas
Enero	181	28	153
Febrero	200	38	162
Marzo	215	40	175
Abril	219	27	192
Mayo	196	36	160
Junio	218	26	192
Julio	250	65	185
Agosto	187	47	140
Septiembre	210	47	163
Octubre	173	46	127
Noviembre	136	50	86
Diciembre	173	57	116
Total	2,358	507	1,851

Fuente: Sección de Control y Monitoreo del Departamento de Protección Marítima de Buques.





su reputación: también se vuelve más atractivo para los armadores que buscan estabilidad y confianza a largo plazo.

VyM: *¿Cómo le gustaría que se recordara esta etapa dentro de la evolución histórica del registro?*

RF: Como el momento en que consolidamos un registro aún más robusto, seguro y confiable. Estamos impulsando una política orientada a la calidad, donde el cumplimiento y la reputación de la bandera panameña sigan siendo nuestros principales activos.

VyM: *Usted resalta la confianza en el registro de buques de Panamá. ¿Qué representa esa idea?*

RF: Cuando un armador decide abanderar un buque en Panamá no está adquiriendo únicamente un servicio administrativo. Está colocando su inversión bajo el respaldo de un Estado con vocación marítima y una trayectoria reconocida en la industria. Esa confianza es, sin duda, la mayor responsabilidad que tenemos como administración marítima.

A más de un siglo de aquel acto fundacional de 1917, el Registro de Naves panameño sigue siendo la prueba de que un país joven puede escribir una historia inmensa. El futuro que se abre ante nosotros no es una ruptura con el pasado, sino la continuación de una travesía que hoy nos permite acompañar a nuestra clientela hacia el éxito. ✦



AUTORIDAD MARÍTIMA DE
PANAMÁ

MANTENTE ACTUALIZADO

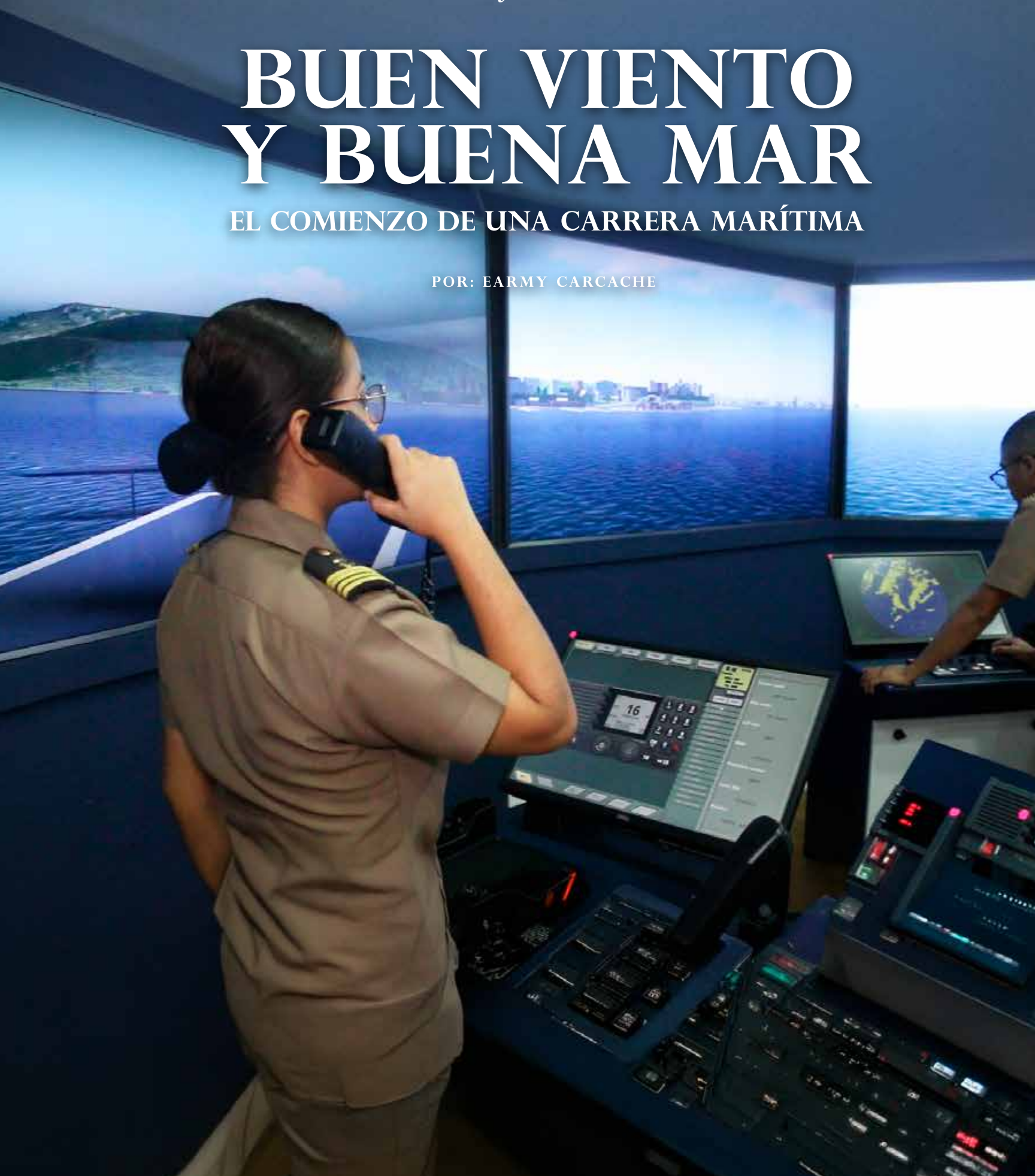


viento
y marea

BUEN VIENTO Y BUENA MAR

EL COMIENZO DE UNA CARRERA MARÍTIMA

POR: EARMY CARCACHE



¿Alguna vez has escuchado la expresión “¡Buen viento y buena mar!”?

Es más que un saludo. En el mundo náutico, es una bendición y una promesa. Es el deseo de éxito para quienes, con vocación, disciplina y sueños, deciden surcar los mares y abrazar una carrera marítima.

El inicio de este viaje no ocurre sobre las olas, sino en tierra firme, en las aulas donde se forjan los profesionales del mar.

¿Por dónde empezar?

En instituciones panameñas como la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), Columbus University y la Universidad Interamericana de Panamá (UIP), entre otras, se establecen diversos requisitos para el ingreso a la carrera marítima, entre los cuales destacan:

- **Documentación básica:** cédula de identidad personal o pasaporte vigente (para extranjeros), historial académico (Créditos de pre-media y media), foto reciente tamaño carné y el pago por el costo de inscripción (varía según la universidad, carrera, convocatoria y nacionalidad del aspirante).

- **Pruebas de admisión:** se refiere al examen de ingreso (EPAA), que es obligatorio para realizar la prueba de aptitud académica. Para carreras de ingeniería, suele requerirse un puntaje mínimo (alrededor de 1,000 puntos en sistemas similares).

- **Prueba de inglés:** el dominio del idioma inglés es fundamental en el sector marítimo, por lo que se realizan evaluaciones para establecer el nivel de dominio del aspirante.

- **Requisitos médicos:** debido a la naturaleza del trabajo, los estudiantes deben pasar evaluaciones médicas estrictas que incluyen un certificado de salud emitido por médicos autorizados por la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**; pruebas de visión y audición, las cuales son críticas para quienes aspiran a ser Oficiales de Cubierta o Máquinas, una valoración psicológica, y pruebas de laboratorio que confirmen que no existen condiciones que impidan realizar labores de riesgo en el mar.

Los estudiantes internacionales, deberán presentar el diploma y créditos apostillados o autenticados por el consulado de Panamá en sus respectivos países de origen y en este último caso, validados por el Ministerio de Relaciones Exteriores, y contar con un estatus migratorio definido para estudios.

Desde la UMIP, el profesor Roberto Aparicio, vicerrector

académico, nos guía a través de este proceso de “siembra” de los navegantes del futuro, donde todo comienza con el deseo y el compromiso de escoger una carrera.

En primer lugar, los aspirantes deben enfrentarse al examen internacional *College Board*, un requisito que mide su potencial académico y les abre el paso hacia las licenciaturas y diversas ingenierías vinculadas al mar.

Aparicio nos detalla los requisitos de admisión en la Facultad de Ciencias Náuticas de la UMIP, para las licenciaturas en Ingeniería Náutica en Navegación, en Maquinaria Naval y en Electrotecnia, los cuales son: Copia de certificado de nacimiento (si es menor de edad), copia de cédula (si es mayor de edad), dos fotografías tamaño carné, copia de boletín de último año (si aún es estudiante) o copia de créditos de bachiller (si ya está graduado); copia de diploma de bachiller (si ya está graduado) y brindar datos que solicita el sistema de inscripción (teléfonos, correo electrónico, carreras, etc.).

El estudiante debe pagar US\$ 50.00 (cincuenta dólares americanos), equivalentes a la inscripción y pruebas. La guía de estudio para la Prueba de Aptitud Académica se encuentra disponible en la sección de Admisión de la página web de la universidad:

<https://www.umip.acpa/umip-web/admision.html>

El estudiante que aspire a ingresar a la UMIP deberá tener al menos 16 años de edad y saber nadar. Para el segundo semestre, los estudiantes extranjeros deberán contar con carné de migración, ya que el recibo de matrícula del primer semestre es requisito indispensable para obtener el permiso temporal para poder estudiar en Panamá.

Evaluando las posibilidades

Las carreras de licenciaturas, que por lo general son de cinco años, surgen de las enmiendas al Convenio STCW'78 (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado) que es el estándar internacional fundamental de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Además, la UMIP cuenta con el Instituto Técnico Marítimo, donde se imparten cursos especializados para oficiales y marinos polivalentes, es decir, aquellos que se desempeñan con versatilidad en múltiples áreas operativas.

El vicerrector subraya que: “El estudiante debe estar decidido a avanzar, a dominar materias como química, física y matemáticas, acompañadas de programas de entrenamiento y tutorías que fortalecen su preparación”.

En la UMIP se imparten asignaturas total o parcialmente en inglés desde el primer año, cursos vespertinos y sabatinos por niveles, y se establecen metas anuales de rendimiento, explicó el vicerrector académico.

En el tramo final de la carrera, los futuros oficiales cursan inglés técnico marítimo y se enfrentan al exigente *Exit Exam*, que certifica sus competencias para trabajar en el ámbito internacional.

Oportunidades garantizadas

Las alianzas con la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, la Cámara Marítima de Panamá y empresas del sector, permiten a los estudiantes realizar prácticas profesionales, investigaciones y giras que los vinculan directamente con la industria.

“Desde que llegan a la práctica, los estudiantes comienzan a integrarse con las empresas empleadoras y a conocer el sector de primera mano”, afirma Aparicio. “Cada año organizamos un *Open House*, en el cual los colegios y futuros aspirantes pueden conocer nuestras carreras, simuladores y programas. Es una experiencia que inspira y orienta”, detalló el vicerrector de la UMIP.

Actualmente, la Facultad de Ciencias Náuticas alberga cerca de 750 estudiantes, (70% hombres y 30% mujeres) y cada año entre 100 y 150 jóvenes culminan su formación teórica. En un lapso de hasta año y medio, tras completar sus

prácticas profesionales, reciben sus diplomas y solicitan su licencia ante la **AMP**, convirtiéndose oficialmente en profesionales del mar.

Colocando talentos

Para Armando Saavedra, fundador y expresidente del Colegio Nacional de Gente de Mar (CONAGEMAR), los conocimientos adquiridos por los marinos en las universidades son cruciales para la carrera: “Cuando los estudiantes finalizan sus estudios, muchas veces se enfrentan a la realidad: aunque poseen la teoría necesaria, carecen de la práctica y la experiencia requeridas en el mundo laboral. Es aquí donde los miembros graduados de CONAGEMAR juegan un papel vital, al ofrecerles capacitaciones y seminarios, que amplíen sus conocimientos”.

Esta organización también les facilita las conexiones laborales, ofreciendo a sus miembros, oportunidades de embarque y empleo, lo cual es fundamental en el competitivo mundo de la industria marítima, explicó Saavedra, quien tiene 26 años de experiencia trabajando a bordo de buques mercantes.

Panamá procura ofrecer oportunidades para sus jóvenes, incluso para aquellos que provienen de hogares geográficamente apartados o con limitaciones económicas, pero que mantienen la mirada fija en un horizonte de esperanza. Porque navegar no es solo una profesión; es un estilo de vida. ♦





AUTORIDAD MARÍTIMA DE
PANAMÁ



EL FUTURO

es verde

Hemos preparado incentivos excepcionales
para buques Ecoamigables



Panama Ship Registry

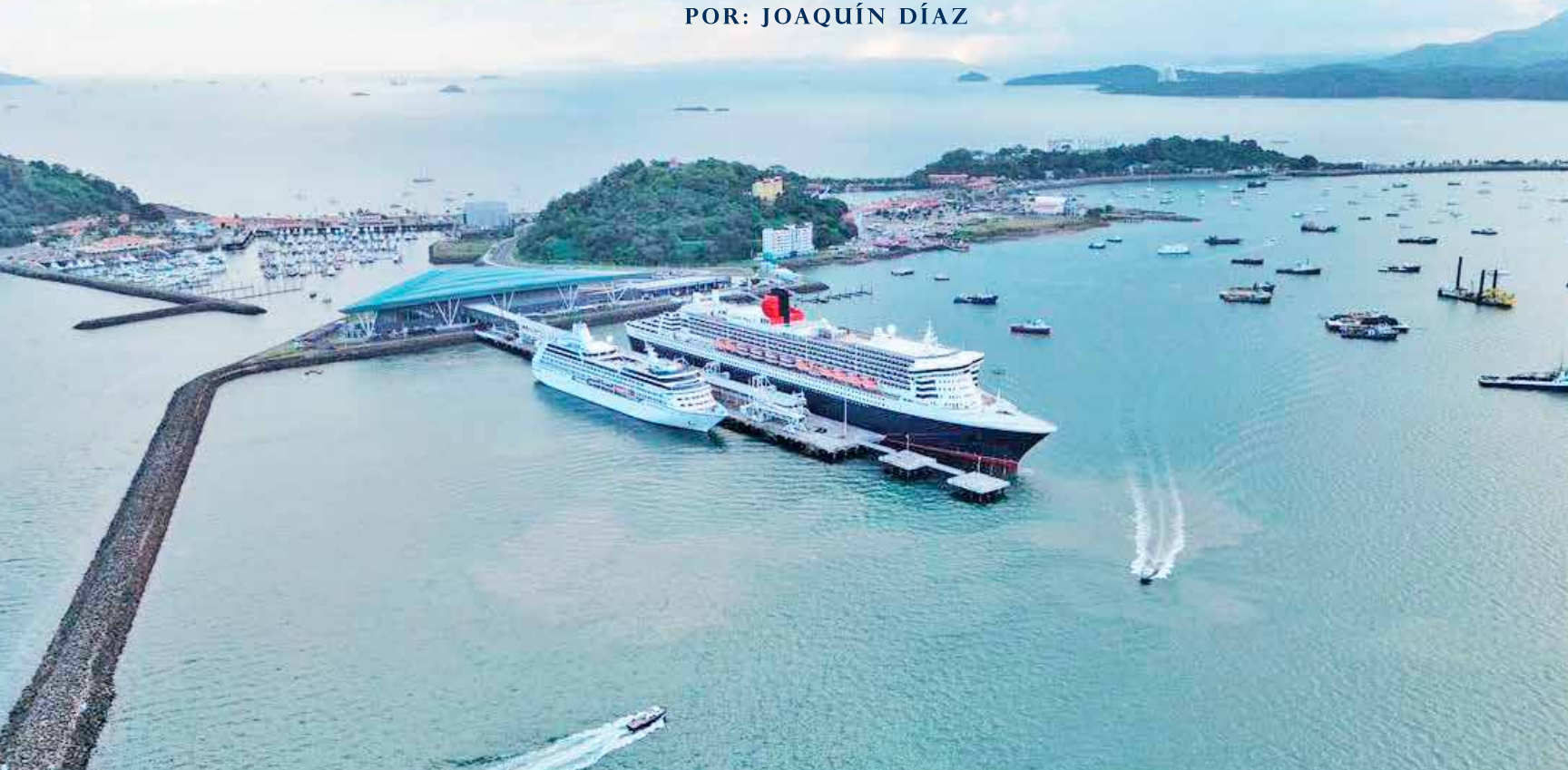


@ShipPanama

#SteeringYourWay

PUERTO DE AMADOR DONDE INICIA LA AVENTURA

POR: JOAQUÍN DÍAZ



Todo viaje tiene un puerto de partida, y en Panamá ese puerto se llama Amador. Allí, donde el Canal se abraza con el Pacífico, comienza una aventura que mezcla historia y modernidad, orgullo nacional y vocación universal.

Brenda Borrayo, guatemalteca fascinada por la ciudad, lo resume con emoción: “Amador, es una de las joyas más preciadas de la ciudad de Panamá... es un destino multiuso de incomparable belleza que sirve de anclaje a nuestra vocación de istmo (centroamericano) que abre sus puertas a las naciones del mundo como una luz que guía a hacia un futuro lleno de desafíos y de grandes oportunidades”.

Kevin Stewart, turista jamaquino, lo dice con la sencillez del viajero feliz: “Nos agradan el mar, la ciudad, el Canal y la atención. Volveríamos con mucho gusto.” Y Jorge Oscar Soteras, argentino, se deja seducir por la vida nocturna y el dinamismo de las calles, mientras su esposa María sonríe y

añade: “La gente es súper amable, la infraestructura roba el aliento y el Metro es muy eficiente”.

Amador no es solo un puerto: es un relato vivo. La terminal de cruceros inaugurada en marzo de 2024, con una inversión de 206 millones de dólares, es el símbolo de un país que sueña en grande. Es más que concreto y acero: es esperanza. En la temporada 2023-2024 llegaron 182 cruceros con más de 650 mil pasajeros; en la siguiente, 186 naves y más de 613 mil visitantes. Este puerto de cruceros ha superado todas las expectativas, convirtiendo a Panamá en el destino turístico más buscado de la región y basando nuestra posición como el *Hub* de las Américas. Cada arribo es una página nueva en la historia turística panameña, cada desembarco un puente tendido hacia el mundo.

Con un diseño vanguardista y tecnología de última generación, este proyecto ofrece un entorno placentero y



Kevin Stewart, turista jamaquino.



María y Jorge Soteras, turistas argentinos.



Brenda Borrayo, turista guatemalteca.

seguro, cumpliendo con los más exigentes estándares de calidad en materia turística, aduanera y de hospitalidad, para que los viajeros disfruten vivencias sin igual.

La consecuencia obvia de este logro es la generación de empleos directos e indirectos gracias a las actividades turísticas que pueden vivir los excursionistas en su visita. Es un nicho de mercado en el que hay millares de oportunidades. El *Sapphire Princess*, con sus más de 700 balcones y una capacidad para 3,500 personas, fue uno de los primeros cruceros en estrenar la experiencia de entrada por Amador. Miles de turistas de todas partes del mundo disfrutaron de momentos irrepetibles, como explorar la ciudad de Panamá, sumergirse en la naturaleza de Gamboa, visitar a la comunidad emberá y transitar por el Canal. Y estos por mencionar solo algunos ítems del amplio menú turístico que ofrece nuestra marca-país.

Remando en una misma dirección

El éxito de la estrategia de turismo implementada por el gobierno panameño, está en la colaboración interinstitucional dirigida a emitir resoluciones y normativas que nos ayuden a obtener los resultados deseados. Todos debemos compartir metas y unir esfuerzos para conseguirlas.

Ante este trabajo colaborativo entre instituciones, es esencial que, junto a nuestros aliados estratégicos, gobiernos locales y empresarios relacionados con el turismo, diseñemos vivencias memorables en cada destino panameño, conectando con las expectativas de un público cada vez más interesado.

“El funcionamiento de la terminal de cruceros constituye un punto de inflexión para el turismo panameño. La estratégica infraestructura marítima de Panamá ha dinamizado su economía y la ha catapultado como el destino de cruceros más atractivo de Latinoamérica. Nuestra cultura hospitalaria, biodiversidad exuberante y servicios de calidad superior aseguran travesías memorables, consolidando nuestro liderazgo en el sector”, subraya el ingeniero Víctor Zamora, Director de Puertos de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**.

Amador es más que un punto en el mapa: es la metáfora de un país que aprendió a tender puentes entre océanos y culturas. Cada crucero que arriba es un recordatorio de que Panamá no se limita a ser un tránsito, sino que también es un excitante destino. Y en cada sonrisa de quienes nos visitan, se dibuja la certeza de que nuestra vocación de abrirnos al mundo seguirá siendo la brújula que nos guía hacia un futuro de oportunidades compartidas. ✨



viento
y marea

ACIDIFICACIÓN OCEÁNICA

UNA AMENAZA SILENCIOSA

POR MARIEL LAGUERRÉ

El mar es un tesoro que el planeta nos regala. Escuchar el compás de sus olas se convierte en un acto de meditación consciente, que nos invita a reflexionar sobre la belleza y el equilibrio de un ecosistema que, en ocasiones, olvidamos cuidar. Las aguas se despliegan ante nosotros como un lienzo en constante cambio: conchas narran historias ancestrales, cangrejos que se deslizan en un baile sutil a lo largo de la costa o aves expectantes que aguardan el instante exacto en el que su presa se atreva a emerger. Sin embargo, detrás de esta armonía natural se ocultan peligros, capaces de desestabilizar la diversidad marina.

Mientras que algunos efectos son evidentes, existen otros menos perceptibles pero igualmente dañinos. En particular, la acidificación oceánica, —también conocida como “el gemelo malvado” de la crisis climática, y que es causada por el aumento en la absorción de CO_2 — está alterando el equilibrio químico de los mares y océanos. Este fenómeno no solo modifica el pH de las aguas, sino que también amenaza la biodiversidad y la resiliencia de los ecosistemas marinos, convirtiéndose en uno de los retos ambientales más críticos que debemos enfrentar en el siglo XXI.

¿Qué es la acidificación?

Yesenia González, bióloga marina, profesora y coordinadora de proyectos de investigación en la Universidad Marítima de Panamá (UMIP), explica que para comprender este fenómeno es necesario entender el concepto de pH.

El pH es una medida fundamental en química que nos permite cuantificar la acidez o alcalinidad de cualquier solución, incluida el agua marina. Se define como el logaritmo negativo de la concentración de iones hidrógeno (H^+) presentes en la solución. En una escala que generalmente va de 0 a 14, un pH de 7 indica una condición neutra, valores menores que 7 corresponden a soluciones ácidas y mayores que 7 a condiciones básicas o alcalinas.



En el contexto marino, el pH cobra especial relevancia. Los océanos actúan como enormes reservorios que absorben dióxido de carbono (CO_2) de la atmósfera generado por actividades antropogénicas el cual es absorbido por el agua y se transforma en ácido carbónico, lo que puede provocar cambios en su pH.

Las secuelas de la acidificación son devastadoras. González agregó que “este cambio químico pone en riesgo la vida de especies marinas como corales, caracoles y almejas, que dependen del carbonato de calcio para formar sus caparazones o esqueletos. El aumento de acidez disminuye la disponibilidad de este compuesto, debilitando las estructuras de estos organismos e incluso provocando deformaciones.”

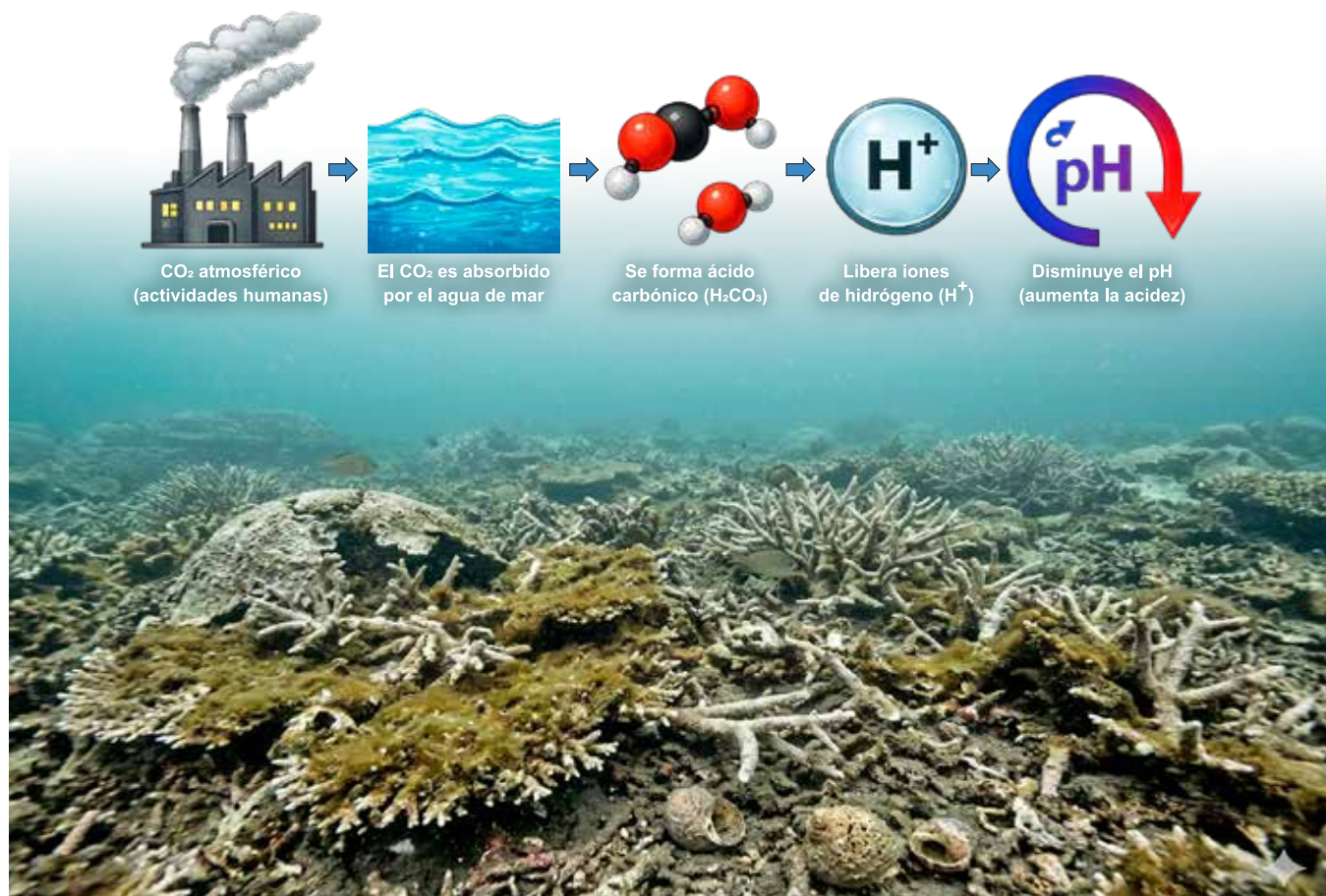
Una gran responsabilidad

Como Estado signatario del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) 73/78, Panamá ha adoptado diversas medidas para la protección del medio marino. Una de ellas es la Resolución ADM. No. 222-2008 del 7 de noviembre de 2008 de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, que establece las normas para la gestión de desechos generados por las operaciones marítimas.



Yader Sánchez, subjefe de Prevención y Control de la Contaminación de la entidad, explicó que la Autoridad le exige a las concesiones y empresas con licencia de operaciones de servicio marítimo auxiliar, un plan de contingencia y de gestión de basura. Estos documentos permiten establecer un control riguroso sobre los desechos generados por las embarcaciones, los cuales deben ser reportados mensualmente, especificando información como la cantidad de residuos recogidos y lugar de recolección. Esta trazabilidad permite llevar un registro actualizado de cuánto descarte de líquido y sólido se está llevando a cabo en Panamá.





Sánchez agregó que, como parte de la estrategia de fiscalización y conservación marina, la AMP realiza inspecciones preventivas cada año, las cuales son un requisito para la certificación anual de operaciones. A su vez, ha implementado cinco Puntos Verdes en alianza con empresas certificadas, ubicados en los puertos Brisas de Amador, Panamá, Vacamonte, Mensabé y Pedregal. Estos puntos están equipados con tanques de un metro cúbico (264 galones), conocidos como “tótems”, destinados a la disposición adecuada de aceites provenientes de embarcaciones. Una vez que estos contenedores alcanzan su máxima capacidad, su contenido es recolectado por camiones cisterna para su debida disposición final.

Educación, conservación y fiscalización

La acidificación es una amenaza devastadora para la biodiversidad marina y la estabilidad de la cadena alimenticia, que necesita ser visibilizada. Panamá, gracias a su posición geográfica excepcional—con costas tanto en el Caribe como en el Pacífico— se erige como un actor estratégico en la preservación de los mares y océanos. Sin

embargo, ese privilegio va de la mano con el compromiso del país de trascender las normativas y materializarse en una vigilancia constante, la adopción de soluciones ecoamigables innovadoras y la implementación de prácticas sostenibles firmes.

“La acidificación oceánica no es solamente una crisis ambiental—es una bomba de tiempo para los ecosistemas marinos y las economías costeras”, dijo Steve Widdicombe, copresidente de la Red Global de Observación de Acidificación Oceánica, según sus declaraciones a Lisa Bachelor en *The Guardian*.

Elegir con conciencia, consumir con respeto y formarnos continuamente en temas ambientales representan los pilares fundamentales de este camino hacia la preservación de la vida en nuestro planeta. Panamá, como Estado de Bandera, asume con orgullo y determinación el reto de velar por un futuro en el que la riqueza natural se integre con el progreso y el bienestar global. ✦

NUESTRA TRIPULACIÓN



Francisco Escoffery

Director de Finanzas

Escoffery es un ingeniero civil con trayectoria de excelencia. Graduado con el primer puesto de su promoción, complementó su formación con una Maestría en Administración Industrial en Purdue University y un MBA en University of Chicago. Su experiencia abarca finanzas, energía y consultoría, liderando reestructuraciones, financiamientos y productos financieros innovadores. Ha sido Director de Servicios Financieros en ETESA, gerente general en FETV y administrador interino en Balboa Bank & Trust. Su enfoque analítico y visión estratégica fortalecen la gestión financiera institucional con ética y transparencia.



Khadyn Mollick

Jefa de Asesoría Legal

Abogada egresada de la Universidad Santa María la Antigua, con una maestría en Derecho Penal y Procesal Penal del Instituto de Investigación Jurídica de Nicaragua, se especializa en el sistema penal acusatorio y en docencia superior y derecho marítimo. Ha ejercido en el ámbito privado y público, incluyendo asistencia de magistratura en la Corte Suprema de Justicia y magistratura suplente en los tribunales marítimos. Su experiencia en trámites mercantiles, administrativos y contrataciones públicas aporta una visión multidisciplinaria que garantiza asesoría legal rigurosa, transparencia institucional y compromiso ético.



Isshia Reina

Jefa de Análisis y Seguimiento (Dirección General de Marina Mercante)

Graduada en Relaciones Públicas por la Universidad de Panamá, Isshia Reina posee una maestría en Turismo de Negocios y estudios avanzados en Project Management. Ha consolidado una destacada carrera en el sector marítimo gubernamental de Panamá, reflejando un crecimiento constante dentro de la Institución. Su aporte en la Dirección General de Marina Mercante ha sido clave para fortalecer el Registro de Buques de Panamá, impulsando la excelencia operativa, la modernización de procesos y el cumplimiento internacional. Inició como relacionista pública, luego Subjefa de Análisis y Seguimiento, y desde diciembre de 2023 lidera como Jefa de Departamento.



Tania Valderrama

Subdirectora de la Dirección General de la Gente de Mar

Abogada con formación sobresaliente (Magna Cum Laude, USMA) y LL.M. en Derecho Internacional por la Universidad de California, Berkeley; combina experiencia jurídica y diplomática. Su trayectoria en el servicio exterior incluye funciones en el Ministerio de Relaciones Exteriores, negociación de tratados y cargos consulares, vinculando política exterior con gestión marítima. Especialista en cooperación multilateral, geopolítica, derecho comunitario centroamericano y control de exportaciones, impulsa la eficiencia institucional y el cumplimiento normativo.

*viento
y marea*

INSTANTÁNEAS MARÍTIMAS

LA AMP EN IMÁGENES

Balboa: nodo vital del comercio mundial



El presidente José Raúl Mulino constató la operación eficiente y normal del puerto de Balboa, la cual es ejecutada actualmente por personal 100% panameño. Esta labor se desarrolla bajo una concesión temporal de 18 meses otorgada a APM Terminals.

Durante su visita, el mandatario recorrió las instalaciones, oficinas y patios de contenedores, destacando el esfuerzo de los trabajadores nacionales. Mulino enfatizó que esta situación demuestra la capacidad de los panameños para gestionar grandes infraestructuras de manera efectiva. ✦



Royal Caribbean apuesta por el Pacífico panameño



Royal Caribbean Group ha presentado formalmente al Gobierno Nacional una propuesta estratégica para construir un dique seco flotante en Punta Piedra, Puerto Armuelles.

Este ambicioso proyecto de gran escala, diseñado para reparar cruceros y grandes buques con capacidad de 130 mil toneladas, contará con una plataforma industrial de baja emisión de carbono alineada a los parámetros ambientales más exigentes. La iniciativa promete transformar la economía local al generar entre 500 y 800 empleos directos, posicionando a Chiriquí como un nuevo *hub* logístico y de mantenimiento marítimo de vanguardia en el Pacífico. ♦

Panamá regresa a la lista blanca del Paris MoU



El Presidente de la República, José Raúl Mulino anunció en la apertura del nuevo periodo de sesiones de la Asamblea Nacional que Panamá vuelve a la *White List* del Memorándum de Entendimiento de París.

La reincorporación confirma que la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** se ha asegurado de que el Registro de Buques de Panamá cumpla con los más altos estándares de seguridad y calidad, ofreciendo ventajas competitivas a los armadores y que sea la base de la reputación del país como centro logístico global. Este logro es fruto de acciones sostenidas: inspecciones preventivas, monitoreo riguroso de embarcaciones y reforzamiento de la responsabilidad compartida con organizaciones reconocidas y operadores.

El regreso a la lista blanca no solo fortalece la confianza internacional, sino que también proyecta a Panamá como un socio estratégico comprometido con la excelencia, la innovación y la mejora continua. ♦

Panamá, actor clave en la gobernanza marítima



La República de Panamá formalizó su adhesión como Estado miembro de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) durante la 4.^a Sesión de su Asamblea en Mónaco. Este hito, respaldado por la Ley 479 de 2025, fue ratificado con la entrega oficial del pabellón nacional ante el Príncipe Alberto II de Mónaco.

La delegación, liderada por el Administrador de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, Luis Roquebert, subrayó que esta integración abre una nueva etapa de cooperación técnica y gobernanza marítima global. Panamá, con sus 50 puertos, el Canal y una extensa zona económica exclusiva, busca liderar una hoja de ruta que garantice la eficiencia y seguridad en el comercio mundial.



Este compromiso se alinea con la agenda de conservación marina del país, tras la reciente ratificación del Acuerdo relativo a la Diversidad Biológica Marina de las Zonas Situadas Fuera de la Jurisdicción Nacional (BBNJ). Actualmente, Panamá protege más del 54% de sus aguas nacionales, superando ampliamente la meta global "30x30", reafirmando su liderazgo en la sostenibilidad oceánica.

Durante los cuatro días de sesiones, la delegación panameña colaboró con otros 103 Estados miembros y observadores en la definición de prioridades globales en hidrografía. Para el país, esta participación confirma al mar como su principal vínculo de unión, innovación y desarrollo sostenible ante la comunidad internacional. ✦



Capacitación que protege vidas



Profesionales internacionales participaron en el Taller Regional sobre el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) en Panamá. Este evento, organizado por la OMI, COCATRAM y la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, permitió analizar accidentes marítimos y compartir buenas prácticas.

Adicionalmente, la Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros (IALA por sus iniciales en inglés) realizó en Panamá un Entrenamiento Técnico en Gestión de Riesgos y Ayudas a la Navegación, con la participación de especialistas regionales. La capacitación, impartida por expertos de la Academia de IALA, abordó el diseño de balizamiento, gestión de riesgos en vías navegables y normativas internacionales.

Ambas iniciativas buscaron alinear a las autoridades marítimas de la región con los estándares de vanguardia. El entonces director de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares (DGPIMA), y actual Sub Administrador encargado de la AMP, Max Florez, destacó la importancia de integrar estas tecnologías con los Sistemas de Control de Tráfico Marítimo (VTS) para optimizar la seguridad en canales y rutas de alto tránsito. ♦



Alianza para la seguridad en los puertos



La **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)** desarrolló un intercambio técnico denominado “Port State Control Subject Matter Expert Exchange” con la Guardia Costera de los Estados Unidos (USCG). Este encuentro, enfocado en el control del Estado Rector del Puerto, buscó armonizar metodologías de inspección y fortalecer la seguridad marítima y el cumplimiento normativo internacional.

El Administrador de la **AMP**, Luis Roquebert, señaló que esta colaboración es fundamental para consolidar la responsabilidad de Panamá como país de bandera y Estado Rector. La delegación panameña, integrada por inspectores de la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, la Autoridad del Canal de Panamá y el Servicio Nacional Aeronaval, profundizó en el análisis de regulaciones que protegen la vida humana en el mar y el entorno marino.

Este intercambio no solo reafirma la confianza mutua, sino que también promueve la adopción de excelencia operativa en la supervisión de naves dentro de las aguas jurisdiccionales panameñas. ✦



Panamá marca la agenda marítima en la MCA 2026



El presidente de la República, José Raúl Mulino, destacó, durante la inauguración de la Convención Marítima de las Américas 2026 (MCA), que el Gobierno Nacional está impulsando y apoyando numerosos proyectos que mejorarán el desempeño de nuestro sector marítimo y logístico, crearán miles de nuevos empleos bien remunerados, potenciarán nuestra proyección internacional y dinamizarán la economía.

Mulino enfatizó la sólida defensa que hace Panamá de su régimen de abanderamiento de naves. “Panamá no acepta arbitrariedades. Detrás de una embarcación con nuestra bandera está nuestro país que la defiende. Esa es la gran diferencia con otros competidores. Nosotros no somos una franquicia, somos un país detrás de su registro”, recalcó el presidente.

Esta convención, que organiza la Cámara Marítima de Panamá, es el principal encuentro de negocios del sector marítimo, logístico y portuario del hemisferio occidental. ✦





Panamá en Posidonia: confianza que trasciende



La delegación panameña liderada por el presidente de la República, José Raúl Mulino, concluyó su participación en la Feria Internacional de Posidonia 2026, celebrada en El Pireo, Grecia, proyectando la presencia estratégica del Registro de Naves de Panamá en uno de los foros marítimos más importantes del mundo.

El administrador de la **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, Luis Roquebert y su equipo ejecutivo sostuvieron encuentros con representantes de la industria, destacando la seguridad jurídica, la atención técnica especializada y la filosofía de servicio continuo que caracterizan a nuestro Registro. La oficina de SEGUMAR en El Pireo y el Consulado Privativo se reiteraron en su papel de aliados cercanos de los armadores helénicos.

La participación de Panamá en Posidonia por más de 15 años consecutivos refleja un compromiso firme con la fidelización de clientes y la captación de nuevos tonelajes. En esta edición, la delegación panameña subrayó la importancia de la cooperación bilateral: Grecia en el Mediterráneo y Panamá y en las Américas, son puertas de entrada y pilares de estabilidad regional.

Con más de 425 naves griegas registradas bajo nuestra bandera, equivalentes a casi 15 millones de toneladas de registro bruto, Panamá gana terreno como socio confiable. ★





Panamá y Turquía: socios en innovación y desarrollo



La **Autoridad Marítima de Panamá (AMP)**, liderada por su administrador Luis Roquebert, recibió en sus instalaciones a una delegación de la Cámara Marítima de Turquía.

En el encuentro participaron Felipe Arias, director general de la Gente de Mar; junto a los representantes turcos Burak Akarta, Ismael Görgün, Baris Türkmen, Cihat Yavuz Güle, Metin Düzgit, Mehmet Hakan Tüfekci y el cónsul general de Panamá en Estambul, Juan Jaime E. Delvalle.

Este primer encuentro oficial de la Cámara Marítima de Turquía en Panamá tuvo como objetivo fortalecer los lazos comerciales y de cooperación marítima entre ambas naciones, en el marco de la Convención Marítima de las Américas 2026. ♦





REN

REGISTRO ELECTRÓNICO DE NAVES

Click!
/

¡Registro completado!

A partir de ahora, sus certificados de propiedad,
así como el registro de hipotecas y otros gravámenes,
más rápido, más eficiente.

www.panamashipregistry.com

#SteeringYourWay

viento y marea

Contáctanos



vientoymareamagazine@amp.gob.pa

 (507) 6882-5978

#VientoymareaMagazineAMP