

Impacto jurídico de las sanciones internacionales en el registro de buques bajo bandera panameña: análisis y perspectivas

Legal Impact of International Sanctions on the Registration of Vessels under the Panamanian Flag: Analysis and Perspectives

Marlenys Guevara González¹

¹Universidad de Panamá, marlenys.guevara-g@up.ac.pa, <https://orcid.org/0009-0003-1446-4180>, Panamá

Información del Artículo

Trazabilidad:

Recibido 21-03-2026

Revisado 22-03-2026

Aceptado 15-05-2026

Palabras Clave:

Sanciones internacionales
Registro marítimo
Bandera panameña
Soberanía estatal
Derecho marítimo internacional

Keywords:

International sanctions
Maritime registry
Panamanian flag
State sovereignty
International maritime law

RESUMEN

La presente investigación analizó el impacto jurídico de las sanciones internacionales en el registro de buques bajo bandera panameña, considerando sus implicaciones normativas, administrativas y económicas dentro del contexto del derecho marítimo internacional. El estudio se desarrolló mediante un enfoque cualitativo, sustentado en el análisis doctrinal, normativo y documental de convenios internacionales, legislación panameña y estudios especializados relacionados con soberanía marítima, registros abiertos y cumplimiento de sanciones internacionales. Los resultados evidenciaron que Panamá, pese a mantener uno de los registros marítimos más importantes del mundo, enfrenta crecientes niveles de supervisión internacional derivados de controles relacionados con transparencia financiera, seguridad marítima y prevención de actividades ilícitas. Asimismo, se determinó que la implementación del Decreto Ejecutivo N.º 512 de 2024 fortaleció la capacidad institucional del Estado para cancelar de forma inmediata el registro de embarcaciones vinculadas con listas de sanciones internacionales, mejorando los mecanismos de control preventivo y cooperación internacional. Finalmente, se concluye que las sanciones internacionales han redefinido el ejercicio de la soberanía marítima panameña, impulsando procesos de modernización jurídica, fortalecimiento institucional y adaptación normativa orientados a preservar la competitividad, credibilidad y sostenibilidad del registro marítimo panameño frente a las exigencias del sistema marítimo global contemporáneo.

ABSTRACT

This research analyzed the legal impact of international sanctions on the registration of vessels under the Panamanian flag, considering their regulatory, administrative, and economic implications within the framework of international maritime law. The study was developed through a qualitative approach based on doctrinal, legal, and documentary analysis of international conventions, Panamanian legislation, and specialized studies related to maritime sovereignty, open registries, and compliance with international sanctions. The findings revealed that Panama, despite maintaining one of the largest maritime registries in the world, faces increasing international scrutiny related to financial transparency, maritime security, and the prevention of illicit activities. Likewise, the implementation of Executive Decree No. 512 of 2024 significantly strengthened the institutional capacity of the Panamanian State to immediately cancel the registration of vessels linked to international sanctions lists, improving preventive control mechanisms and international cooperation. Finally, the study concludes that international sanctions have redefined the exercise of Panamanian maritime sovereignty by promoting legal modernization, institutional strengthening, and regulatory adaptation processes aimed at preserving the competitiveness, credibility, and sustainability of the Panamanian maritime registry within the contemporary global maritime system.

INTRODUCCIÓN

El registro de buques bajo bandera panameña como modelo de registro abierto, destaca la investigación de Albano (2024), titulada *Navegando bajo Banderas de Conveniencia: El caso de los buques que arriban al puerto La Plata y San Pedro*, donde se señala que Panamá consolidó su Marina Mercante en 1925 mediante la eliminación de restricciones sobre nacionalidad y residencia de los propietarios de los buques, adoptando así un sistema de registro abierto que rompió el vínculo genuino entre la bandera y la nacionalidad del armador, permitiendo registrar naves extranjeras con menores cargas fiscales y regulatorias. Según la Ley 57 de 6 de agosto de 2008 de la Marina Mercante de Panamá, específicamente en su artículo 49, se establece que toda nave inscrita en el Registro Público panameño adquiere derecho a enarbolar la bandera panameña y queda sujeta a la jurisdicción del Estado panameño, consolidando jurídicamente el modelo de bandera de conveniencia; también se indica que para 2022 Panamá ocupó el segundo lugar mundial con 8,174 buques registrados y 365,096 miles de toneladas de registro bruto, equivalente al 16.1% del TRB mundial, confirmando su liderazgo como principal registro abierto internacional.

Según destaca la investigación de Pineda (2025), titulada *China y su influencia en el comercio exterior de Panamá: evaluación de la relación bilateral y su impacto en la inversión estratégica, el desarrollo portuario y las cadenas de valor desde 2017*, donde se establece que Panamá ha consolidado su posición como Hub logístico global gracias al Canal de Panamá, que moviliza aproximadamente el 6% del comercio marítimo mundial, y a su sistema portuario que en 2022 superó los 8.3 millones de TEUs, ubicándose como el principal centro de transbordo de América Latina. Donde toda nave inscrita en el Registro Público panameño adquiere el derecho de enarbolar la bandera panameña y queda sometida a la jurisdicción nacional, fortaleciendo así la seguridad jurídica del registro abierto. Además, que el puerto de Balboa, operado por capital chino, junto con Cristóbal y MIT, concentra más del 90% del movimiento portuario nacional, lo que confirma que el registro marítimo panameño no solo representa una fuente de ingresos fiscales, sino un instrumento estratégico de competitividad y control del comercio internacional.

Las características jurídicas y económicas de los registros abiertos en Panamá, destaca el estudio de Gracia (2022), *China y su influencia en el comercio exterior de Panamá: evaluación de la relación bilateral y su impacto en la inversión estratégica, el desarrollo portuario y las cadenas de valor desde 2017*, donde se explica que Panamá mantiene uno de los registros abiertos más grandes del mundo, superando las 8,000 naves inscritas y representando más del 15% de la flota mercante mundial, lo que evidencia su relevancia económica y jurídica en el comercio marítimo internacional. Además, este modelo de registro abierto genera importantes ingresos fiscales, empleo indirecto y posicionamiento estratégico para Panamá como centro logístico global, consolidando su liderazgo marítimo regional y su influencia en las cadenas internacionales de valor.

La evolución histórica del sistema de abanderamiento panameño resalta la historia Marítima de Panamá, donde se explica que desde la creación de la República en 1903 Panamá consolidó su vocación transitista y marítima, fortalecida con la Ley 8 de 1925, que permitió formalmente el registro internacional de buques bajo bandera panameña, convirtiendo al país en pionero del sistema de registro abierto. Donde Panamá superara embarcaciones registradas y más del 15% de la flota mercante mundial, consolidándose como líder global en abanderamiento. Según Rodríguez Bernal (2025), esta evolución responde al modelo transitista histórico del Estado panameño, donde la actividad marítima y comercial se convirtió en eje estructural del desarrollo económico nacional y de su posicionamiento estratégico internacional.

El concepto y alcance de las sanciones internacionales en el Derecho Internacional Público, destaca el estudio de Bonet (2023), titulado *Cartografía de conceptos regulatorios de lo común en el derecho internacional público en función de su potencial socio-ecológico*, donde se explica que las sanciones internacionales surgen como mecanismos jurídicos destinados a limitar conductas estatales contrarias al orden internacional, especialmente cuando afectan bienes comunes, la paz o la seguridad colectiva. En el marco de la Carta de las Naciones Unidas de 1945, el artículo 41 faculta al Consejo de Seguridad para imponer medidas que no impliquen el uso de la fuerza armada, como la interrupción de relaciones económicas, comerciales, marítimas y diplomáticas, con el fin de restablecer la paz y la seguridad internacional. Por otro lado, estas restricciones operan como instrumentos de control sobre la soberanía estatal, particularmente en espacios estratégicos como el comercio marítimo y los registros internacionales de buques, donde la regulación internacional busca evitar la apropiación abusiva y garantizar el interés común de la humanidad. Este fundamento jurídico resulta esencial para comprender cómo las sanciones internacionales impactan directamente en el registro de buques bajo bandera panameña y en la supervisión de su cumplimiento normativo

La tipología de sanciones internacionales y su aplicación en el ámbito marítimo, destaca el estudio de Álvarez (2025), titulado Validez y eficacia traslativa de las cláusulas atributivas de jurisdicción en la contratación marítima internacional, donde se expone que el transporte marítimo internacional está sometido a controles normativos derivados de convenios internacionales, reglamentos europeos y normas estatales que buscan garantizar seguridad jurídica y cumplimiento de obligaciones transnacionales. En este contexto, las sanciones internacionales pueden manifestarse como restricciones comerciales, limitaciones de acceso a puertos, inmovilización de buques, prohibiciones de navegación o exclusión de registros marítimos cuando existen incumplimientos de normas internacionales. La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima de España, en su artículo 468, establece la nulidad de cláusulas de sumisión a jurisdicción extranjera cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente, protegiendo así la seguridad jurídica de los operadores marítimos y evitando abusos contractuales. Sumado a ello estas medidas jurídicas funcionan como mecanismos correctivos dentro del comercio marítimo global, donde la supervisión internacional busca prevenir prácticas ilícitas y reforzar el control sobre armadores, cargadores y buques sujetos a restricciones legales internacionales.

En tal sentido, la teoría del cumplimiento normativo en el contexto marítimo, destaca el estudio de López y Ramírez (2023), titulado La seguridad marítima como valor; más allá del cumplimiento con la certificación, donde se demuestra que las mejoras tecnológicas, la normativa internacional y la gestión de riesgos redujeron en un 50% las pérdidas notificadas en el transporte marítimo durante los últimos años; sin embargo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) reportó que entre 2011 y 2015 el 62% de 880 accidentes analizados fueron causados por error humano, y entre 2014 y 2020 el 89,5% de las ocurrencias estuvieron vinculadas a acciones humanas. En este marco, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS), en vigor desde 1998, exige a las compañías navieras y administraciones marítimas supervisar, verificar y controlar el cumplimiento de los convenios internacionales marítimos, fortaleciendo la cultura de seguridad más allá de la simple certificación. Asimismo, la Ley de Seguridad Marítima de Polonia de 2011 (Polish Act on Maritime Safety), artículo 1, establece la obligación de garantizar condiciones seguras para proteger la vida humana, la propiedad y el medio ambiente marino. López y Ramírez (2023) concluyen que el verdadero cumplimiento normativo marítimo no depende únicamente de certificados, sino de la autorregulación y del valor organizacional de la seguridad dentro de las navieras.

A la vez, la interdependencia compleja y su influencia en las decisiones regulatorias estatales, destaca el estudio de Ojeda (2024), titulado Dinámicas de supervisión administrativa: perspectivas regulatorias, colaboración y desafíos, donde se analiza cómo los Estados modernos toman decisiones regulatorias condicionadas por la interacción constante entre actores públicos, privados e instituciones supranacionales. El autor señala que en economías mixtas el Estado actúa como regulador, supervisor financiero y signatario de tratados internacionales, especialmente en comercio, lo que genera una dependencia mutua entre la soberanía estatal y las exigencias globales de cumplimiento normativo. En Colombia, la Ley 489 de 1998 establece la institucionalización de las Superintendencias como organismos encargados de la inspección, vigilancia y control administrativo, mientras que el artículo 189 numeral 22 de la Constitución Política faculta al presidente para ejercer la inspección y vigilancia de los servicios públicos. Asimismo, se resalta que organismos como la OCDE y la Unión Europea influyen directamente en las regulaciones internas, imponiendo principios de transparencia, independencia técnica y supervisión especializada, lo que demuestra que las decisiones regulatorias estatales ya no responden únicamente a la voluntad soberana interna, sino a una red de interdependencia compleja de alcance internacional.

De igual modo, el principio de soberanía estatal en el registro de buques en Panamá, destaca el estudio de Gálvez (2025), titulado Puntos de conexión para la competencia marítima panameña, donde se explica que la soberanía estatal constituye el fundamento de la jurisdicción marítima, permitiendo al Estado ejercer control jurídico sobre los buques registrados bajo su bandera, incluso cuando los hechos ocurren fuera de su territorio. La autora señala que el Texto Único de la Ley 8 de 1982, modificado por la Ley 12 de 2009, en su artículo 19, numeral 4, reconoce competencia privativa de los Tribunales Marítimos panameños cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera panameña, consolidando así el criterio de conexión basado en el abanderamiento. Asimismo, la Constitución Política de Panamá de 1972, en su artículo 32, establece que nadie será juzgado sino por autoridad competente y conforme a los trámites legales, reafirmando que la jurisdicción es una expresión directa de la soberanía estatal. Por último, se concluye que el registro bajo bandera panameña no solo representa una ventaja comercial internacional, sino también una manifestación jurídica de soberanía que extiende la competencia del Estado panameño sobre más de 8,000 naves inscritas en su Marina Mercante, fortaleciendo su liderazgo en el derecho marítimo global.

De igual forma, las limitaciones a la soberanía derivadas del Derecho Internacional, destaca el estudio de Cardona y Arango (2025), titulado Estudio sobre la incidencia que ha tenido el Derecho Internacional Público para la soberanía estatal colombiana enfocado al derecho aeronáutico y el espacio aéreo, donde se explica que la soberanía estatal no desaparece por la aplicación de normas internacionales, sino que se redefine mediante mecanismos de cooperación y autolimitación jurídica asumidos voluntariamente por los Estados. Las autoras señalan que la Constitución Política de Colombia de 1991, en su artículo 9, establece que las relaciones exteriores del Estado se fundamentan en la soberanía nacional, el respeto a la autodeterminación de los pueblos y el reconocimiento de los principios del Derecho Internacional aceptados por Colombia, lo que demuestra que la soberanía admite límites derivados de tratados y convenios internacionales. Asimismo, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 reconoce que los Estados, al ratificar acuerdos internacionales, aceptan obligaciones vinculantes que pueden generar sanciones económicas, suspensión de derechos o exigencia de reparaciones en caso de incumplimiento. Además, estas restricciones no eliminan la soberanía, sino que la transforman en una soberanía funcional y cooperativa, donde el cumplimiento normativo internacional se convierte en una exigencia jurídica para garantizar la paz, la seguridad y la estabilidad entre los Estados.

El principio de vínculo genuino en el abanderamiento de buques, destaca el estudio de Sigüenza y otros (2022), titulado Fiscalidad al servicio de la pesca sostenible en aguas internacionales: la importancia de los incentivos fiscales a los tripulantes de buques atuneros españoles, donde se analiza cómo la proliferación de banderas de conveniencia debilita la relación real entre el buque y el Estado de pabellón, afectando el control jurídico, fiscal y ambiental. Los autores explican que las banderas de conveniencia permiten a los armadores matricular sus buques en países como Panamá para obtener beneficios fiscales, administrativos o laborales, sin mantener un vínculo económico o operativo auténtico con dicho Estado, lo que debilita la supervisión sobre la pesca ilegal y la sostenibilidad marítima. En este marco, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), en su artículo 91, establece que debe existir un “vínculo genuino” entre el Estado y el buque para otorgar nacionalidad y derecho a enarbolar su pabellón, exigiendo que el Estado ejerza jurisdicción y control efectivo sobre la nave. Asimismo, la Ley 14/2014 de Navegación Marítima de España, artículo 88, señala que el abanderamiento otorga el derecho a enarbolar el pabellón nacional y somete al buque a la supervisión jurídica correspondiente. Se resalta que la ausencia de vínculo genuino favorece la evasión regulatoria internacional y fortalece el uso estratégico de registros abiertos como el panameño, generando tensiones jurídicas frente al control de sanciones internacionales y la responsabilidad del Estado de bandera.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar constituye el principal marco jurídico internacional que regula las actividades marítimas y el ejercicio de los derechos y deberes de los Estados sobre los espacios marinos por medio de la Ley No. 38 (4 de junio de 1995) por la cual se aprueba la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho de la mar hecha en Montego Bay, el 10 de diciembre de 1982. En relación con el registro marítimo, esta normativa reconoce la facultad soberana de cada Estado para otorgar su pabellón a los buques y ejercer jurisdicción efectiva sobre ellos, garantizando el cumplimiento de estándares de seguridad, control administrativo y protección ambiental. En el caso de Panamá, la Convemar fortalece la legitimidad de su registro naval al exigir una vinculación jurídica entre el Estado y las embarcaciones inscritas, así como mecanismos de supervisión adecuados. Asimismo, esta Convención influye directamente en la responsabilidad internacional del Estado frente a posibles sanciones o incumplimientos derivados de actividades marítimas.

Sobre la responsabilidad internacional del Estado frente al incumplimiento de sanciones, destaca el estudio de Galvis y Ramírez (2022), titulado Los actos de corrupción como violación del derecho internacional de los derechos humanos desde la responsabilidad internacional del Estado, donde se analiza que los actos ilícitos atribuibles a funcionarios públicos pueden generar responsabilidad internacional cuando vulneran obligaciones convencionales. Donde la Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción (2003), aprobada en Colombia mediante la Ley 970 de 2005, en su artículo 5 establece que los Estados deben formular y aplicar políticas eficaces para prevenir la corrupción y garantizar el control institucional. Asimismo, el artículo 8 exige sistemas de integridad y conducta para los funcionarios públicos, mientras que el incumplimiento de estas obligaciones puede traducirse en responsabilidad estatal por omisión o falta de control. Adicionalmente, cuando un Estado no ejecuta adecuadamente sanciones internacionales ni supervisa actividades sensibles como el registro de buques bajo su pabellón, se configura una posible violación internacional que compromete su deber de diligencia y control efectivo.

El principio de cooperación internacional en la prevención de actividades ilícitas marítimas, destaca el estudio Asistencia mutua en el marco del Derecho Internacional del Mar contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima: el caso de España y Colombia de García y Chávez (2022), donde se analiza que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), en su artículo 108, establece la obligación general de todos los Estados de cooperar para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes por

mar, mientras que el artículo 17 de la Convención de Viena de 1988 refuerza este deber al permitir acuerdos bilaterales y multilaterales para la inspección y control de buques sospechosos. A su vez, se sostiene que este principio fortalece la jurisdicción del Estado de pabellón y legitima la cooperación internacional para prevenir actividades ilícitas que comprometan la seguridad marítima. En el caso panameño, esta base normativa resulta esencial para evitar que el registro de buques bajo bandera panameña sea utilizado para evadir sanciones internacionales o facilitar operaciones ilícitas, comprometiendo así la responsabilidad internacional del Estado.

El impacto de las listas de sanciones internacionales (OFAC y otras) en el registro de buques, destaca el estudio *El Impacto del Port State Control en la Seguridad Marítima: Análisis de Memorandos de Entendimiento y Estudio de Casos de Khatib Benzalim* (2025), donde se explica que los Memorandos de Entendimiento, especialmente el Paris MOU, clasifican las banderas en listas blanca, gris y negra según su historial de inspecciones, detenciones y deficiencias, afectando directamente la reputación y operatividad de los buques. Asimismo, el Convenio SOLAS 1974, Capítulo I, Regla 19, faculta al Estado rector del puerto para inspeccionar buques extranjeros cuando existan sospechas fundadas de incumplimiento, mientras que MARPOL 1973/1978 permite sanciones por contaminación y operaciones ilícitas. Estas disposiciones se complementan con las listas de sanciones de la Office off Foreign Basset Control (OFAC), que restringen el acceso de buques vinculados a actividades ilícitas o evasión de sanciones, generando consecuencias jurídicas para registros abiertos como el panameño, al comprometer la permanencia del buque bajo su pabellón y la responsabilidad internacional del Estado de bandera

Tabla 1: Panamá depura y cancela 107 naves bajo listas de sanciones de su registro de buques

Indicador clave	Resultado	Impacto para el registro panameño
Buques cancelados	107 naves	Reducción de riesgos reputacionales y cumplimiento inmediato de sanciones internacionales
Buques en proceso de cancelación	18 naves	Fortalecimiento de los controles administrativos y legales
Instrumento jurídico aplicado	Decreto Ejecutivo No.512 (2024)	Agilización de la cancelación de oficio de embarcaciones sancionadas
Tiempo del procedimiento anterior	Aproximadamente 3 meses	Generaba afectaciones a la imagen internacional de la bandera panameña
Nuevo mecanismo implementado	Cancelación inmediata	Mayor eficacia en la supervisión y control del registro marítimo
Organismos de sanción considerados	OFAC, Unión Europea y Reino Unido	Alineación de Panamá con estándares internacionales de cumplimiento
Protección de acreedores	Conservación de hipotecas navales	Garantía de seguridad jurídica para terceros
Medidas preventivas	Revisión técnica y análisis de propietarios y operadores	Prevención del ingreso de buques de alto riesgo
Herramientas tecnológicas	Matrices de riesgo y plataformas de monitoreo	Detección temprana de vínculos con actividades ilícitas
Resultado institucional	Reforzamiento de la transparencia y seguridad marítima	Consolidación de la credibilidad internacional del pabellón panameño

Fuente. (Autoridad Marítima de Panamá, 2025)

Tabla 2: Registro de naves de Panamá

Indicador de evaluación	Datos de Panamá (2022–2024)	Interpretación / impacto
Categoría de cumplimiento internacional	Riesgo medio	Incremento del escrutinio internacional sobre la flota panameña
Índice de detención	1,33%	Panamá se ubica dentro del rango de vigilancia intermedia (1%–2%)

Total, de inspecciones en EE.UU.	1,270 inspecciones	Alto nivel de supervisión portuaria internacional
Buques con deficiencias	274 embarcaciones	Evidencia de incumplimientos técnicos y normativos
Total, de detenciones	13 detenciones	Afectación reputacional y aumento de controles portuarios
Arribos evaluados	1,598 arribos	Amplia actividad marítima internacional bajo bandera panameña
Número total de buques registrados	8,710 buques	Uno de los registros abiertos más grandes del mundo
Ingresos al Tesoro Nacional	USD 112 millones anuales	Importancia estratégica y económica de la marina mercante
Comparación con Liberia	1,13% de detención	Competidor directo con menor índice de riesgo
Comparación con Italia	1,99% de detención	Panamá mantiene un desempeño similar a potencias marítimas
Países en riesgo alto	Comoros (50%), Letonia (33%), Bolivia (13,64%)	Panamá se mantiene lejos de los niveles críticos
Reporte Paris MOU	390 detenciones (2022–2024)	Inclusión de Panamá en lista gris hasta junio de 2026
Detenciones en China	100 barcos detenidos en marzo 2026	Mayor presión e inspección sobre la bandera panameña
Retenciones en abril 2026	18 embarcaciones retenidas	Intensificación de controles en puertos asiáticos
Principal causa identificada	Deficiencias técnicas y normativas	Necesidad de reforzar seguridad marítima y cumplimiento
Medidas recomendadas	Reingeniería técnica y fortalecimiento digital	Modernización institucional y aumento del personal técnico
Riesgo identificado por expertos	Estigmatización del registro abierto panameño	Posible pérdida de competitividad internacional
Oportunidad estratégica	Mejorar controles y supervisión preventiva	Fortalecer la credibilidad y sostenibilidad del pabellón panameño

Fuente. (Zea, 2026)

La cancelación y suspensión del registro de buques constituyen mecanismos jurídicos utilizados por Panamá para fortalecer el cumplimiento de las sanciones internacionales y preservar la transparencia de su flota mercante. Mediante el Decreto Ejecutivo No. 512, la Autoridad Marítima de Panamá estableció la facultad de cancelar de forma inmediata el registro y la patente de navegación de embarcaciones vinculadas con listas sancionatorias emitidas por organismos internacionales y Estados aliados. Esta medida evidencia el compromiso del Estado panameño con los estándares globales de control marítimo, prevención del financiamiento ilícito y lucha contra actividades relacionadas con el terrorismo. Asimismo, el procedimiento garantiza seguridad jurídica al mantener vigentes los derechos de los acreedores hipotecarios y al exigir resoluciones motivadas para ejecutar la cancelación. En consecuencia, estas disposiciones consolidan la responsabilidad internacional de Panamá y refuerzan la credibilidad de su registro marítimo frente a la comunidad internacional.

En cuanto a la seguridad jurídica y estabilidad normativa para los armadores internacionales evidencia que la confianza en el registro de buques depende de un marco legal previsible y uniforme. En Panamá, la Ley General de Marina Mercante (Decreto Ley N.º 8 de 1998), en su artículo 49, establece que todo buque inscrito bajo bandera panameña debe cumplir con los convenios internacionales ratificados por el Estado, garantizando continuidad jurídica y protección registral. Asimismo, el estudio Análisis y estudio de la normativa internacional aplicable a buques civiles con propulsión nuclear de Mojada Jauja (2026) señala que la falta de actualización normativa en instrumentos como el Convenio SOLAS, Capítulo VIII, genera inseguridad jurídica en certificación, responsabilidad civil y operación portuaria, afectando la confianza de los armadores internacionales. La autora concluye que la estabilidad normativa y la armonización entre la OMI, la IAEA y los Estados de abanderamiento son esenciales para reducir riesgos regulatorios y fortalecer la competitividad del registro marítimo internacional.

El marco legal panameño en materia de registro de buques y cumplimiento internacional se sustenta en el Decreto Ley No.7 de 1998, que crea la Autoridad Marítima de Panamá, cuyo artículo 1 la reconoce como la autoridad marítima suprema encargada de regular, administrar y ejecutar las políticas del sector marítimo,

mientras que sus funciones incluyen ejecutar todos los actos administrativos para el registro de buques y velar por el cumplimiento de los tratados internacionales ratificados por Panamá. Asimismo, la Memoria Institucional de la AMP (2024) destaca que Panamá mantiene bajo su bandera cerca del 15 % de la flota mercante mundial y que, mediante el Decreto Ejecutivo N.º 512 de 18 de octubre de 2024, se estableció la cancelación inmediata del registro y patente de navegación de naves incluidas en listas de sanciones internacionales como OFAC, ONU, Unión Europea y Reino Unido, fortaleciendo así la transparencia, la seguridad jurídica y el cumplimiento internacional. Este antecedente demuestra que la estabilidad normativa y el control preventivo son factores esenciales para preservar la competitividad y reputación del registro panameño frente a armadores internacionales.

Los costos regulatorios y operativos derivados del cumplimiento de sanciones internacionales han incrementado las exigencias para los buques inscritos bajo bandera panameña, obligando al Estado y a los armadores a adoptar mayores controles administrativos, financieros y técnicos. En este contexto, la cancelación o suspensión del registro marítimo se configura como una medida jurídica destinada a garantizar el cumplimiento de los estándares internacionales y proteger la reputación del registro panameño. Estas disposiciones implican gastos asociados a procesos de supervisión, verificación documental, auditorías y adecuación a normas de prevención y control de riesgos marítimos. Asimismo, el fortalecimiento de los mecanismos de vigilancia exige coordinación interinstitucional y actualización constante de los planes nacionales de contingencia y respuesta. En consecuencia, el cumplimiento de las sanciones internacionales genera impactos económicos y operativos que transforman la gestión del registro naval panameño y refuerzan su responsabilidad frente a la comunidad marítima internacional. (Autoridad Marítima de Panamá, 2023).

Los desafíos jurídicos y perspectivas de modernización del registro marítimo panameño se relacionan con la necesidad de fortalecer la transparencia, eficiencia y seguridad jurídica en los procedimientos marítimos. El estudio Análisis del sistema Discovery en el proceso civil panameño: desafíos y oportunidades de Petit (2025) destaca que la modernización normativa requiere mecanismos que permitan mayor acceso a la información y reducción de la opacidad procesal, señalando que la Ley N.º 402 de 2023 incorpora el sistema Discovery para mejorar la divulgación de pruebas y la transparencia judicial. Asimismo, el autor resalta que el artículo 227 de la Ley N.º 8 de 1982, aplicable en la jurisdicción marítima panameña, permite la recolección anticipada de información mediante declaraciones, interrogatorios, exámenes físicos y registros de propiedades, fortaleciendo la confianza de litigantes nacionales e internacionales. La investigación concluye que Panamá ha consolidado prestigio en litigios marítimos, pero aún enfrenta desafíos como la adaptación normativa, la resistencia institucional y la necesidad de actualización jurídica para mantener la competitividad de su registro marítimo frente a estándares internacionales.

En este contexto, el presente estudio se plantea como objetivo general analizar el impacto jurídico de las sanciones internacionales en el registro de buques bajo bandera panameña, evaluando sus implicaciones normativas, administrativas y económicas. Como objetivos específicos, se propone: (i) identificar las principales normas internacionales que inciden en el registro marítimo panameño; (ii) examinar los efectos jurídicos de las sanciones sobre la validez y continuidad del registro; y (iii) proponer perspectivas de mejora en la gestión del cumplimiento normativo.

En consecuencia, se formula la siguiente hipótesis de investigación: las sanciones internacionales generan un impacto jurídico significativo en el registro de buques bajo bandera panameña, limitando el ejercicio pleno de la soberanía estatal y obligando a la adopción de mecanismos más estrictos de control y cumplimiento, lo que repercute en la competitividad del registro marítimo.

MATERIALES Y MÉTODOS

La presente investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, debido a que se orientó al análisis jurídico, doctrinal y normativo del impacto de las sanciones internacionales en el registro de buques bajo bandera panameña. El estudio fue de tipo descriptivo y analítico, ya que permitió examinar las implicaciones legales, administrativas y económicas derivadas de las medidas sancionatorias aplicadas al sistema marítimo panameño dentro del contexto del derecho marítimo internacional. Asimismo, se utilizó un diseño documental y no experimental, debido a que no se manipularon variables, sino que se analizaron normas jurídicas, convenios internacionales, informes institucionales y literatura científica especializada relacionada con soberanía estatal, registros abiertos y cumplimiento normativo marítimo.

La investigación se sustentó en la revisión de fuentes bibliográficas y jurídicas nacionales e internacionales publicadas entre los años 2022 y 2026. Entre los principales materiales consultados se incluyeron artículos científicos, tesis académicas, informes de la Autoridad Marítima de Panamá, convenios internacionales y legislación marítima vinculada con sanciones internacionales, supervisión portuaria y responsabilidad del Estado de bandera. Además, se examinaron instrumentos jurídicos como la Convención de las Naciones

Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR), el Convenio SOLAS de 1974, la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 y el Decreto Ejecutivo N.º 512 de 2024, relacionado con la cancelación inmediata del registro de embarcaciones incluidas en listas sancionatorias internacionales.

La técnica de recolección de datos utilizada fue el análisis documental, mediante la identificación, clasificación e interpretación de información jurídica, doctrinal y estadística proveniente de organismos internacionales, instituciones marítimas y publicaciones académicas especializadas. Para el análisis de la información se aplicó el método analítico-sintético, permitiendo interpretar las relaciones existentes entre soberanía estatal, control internacional y cumplimiento normativo marítimo. Asimismo, se empleó el método comparativo para contrastar la situación del registro marítimo panameño frente a estándares internacionales de supervisión y control aplicados por organismos como OFAC, Paris MOU y autoridades portuarias internacionales.

En cuanto a las consideraciones éticas, la investigación respetó los principios de originalidad, objetividad y transparencia académica, garantizando la correcta citación de las fuentes consultadas conforme a la normativa APA séptima edición. No se utilizaron datos personales ni información confidencial de armadores, operadores marítimos o instituciones públicas, preservando la integridad científica y jurídica del estudio. Finalmente, entre las principales limitaciones se identificó la limitada disponibilidad de información estadística actualizada sobre sanciones marítimas internacionales y la constante evolución normativa del derecho marítimo internacional, lo que representa un desafío para el análisis permanente del registro de buques bajo bandera panameña.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos en la presente investigación evidenciaron que las sanciones internacionales han producido una transformación jurídica significativa en el registro de buques bajo bandera panameña, particularmente en materia de soberanía estatal, supervisión marítima y cumplimiento normativo internacional. El estudio permitió identificar que Panamá, pese a mantener uno de los registros abiertos más importantes del mundo, enfrenta actualmente mayores niveles de presión internacional relacionados con transparencia, seguridad marítima y prevención de actividades ilícitas.

En primer lugar, se comprobó que el modelo de registro abierto panameño continúa siendo un instrumento estratégico para la economía nacional y el comercio marítimo internacional. Sin embargo, el incremento de inspecciones, detenciones y controles portuarios sobre embarcaciones bajo bandera panameña demuestra que los organismos internacionales y los Estados rectores de puerto ejercen una vigilancia más estricta sobre los registros abiertos considerados de mayor riesgo regulatorio. En consecuencia, Panamá ha debido fortalecer sus mecanismos administrativos y jurídicos para evitar afectaciones reputacionales que comprometan la competitividad de su pabellón marítimo.

Asimismo, los resultados permitieron determinar que la implementación del Decreto Ejecutivo N.º 512 de 2024 representó una respuesta institucional orientada a agilizar la cancelación inmediata de embarcaciones incluidas en listas de sanciones internacionales. Esta medida fortaleció la cooperación internacional y redujo los tiempos de actuación administrativa frente a posibles riesgos vinculados con financiamiento ilícito, evasión de sanciones o actividades incompatibles con el derecho internacional marítimo.

En relación con la discusión doctrinal y jurídica, los hallazgos muestran una importante relación entre las posturas de Albano (2024), Sigüenza y otros (2022) y Gálvez (2025) respecto al alcance jurídico de los registros abiertos y el principio de soberanía estatal. Albano (2024) sostiene que Panamá consolidó su liderazgo marítimo internacional gracias a la flexibilización de requisitos de nacionalidad y residencia para los propietarios de buques, permitiendo el crecimiento acelerado de su marina mercante. No obstante, Sigüenza y otros (2022) advierten que las banderas de conveniencia debilitan el “vínculo genuino” entre el Estado y el buque, facilitando prácticas de evasión regulatoria y limitando la supervisión efectiva del Estado de bandera. En contraste, Gálvez (2025) defiende que el registro marítimo panameño continúa representando una manifestación legítima de soberanía estatal, ya que Panamá mantiene jurisdicción jurídica sobre las embarcaciones inscritas bajo su pabellón. A partir de estas posiciones, el presente estudio coincide parcialmente con los tres autores, debido a que se evidenció que Panamá conserva formalmente su potestad soberana sobre el registro marítimo; sin embargo, dicha soberanía se encuentra actualmente condicionada por estándares internacionales de supervisión y cumplimiento que limitan el ejercicio absoluto de dicha facultad estatal.

De igual forma, los resultados permitieron establecer una discusión entre Bonet (2023), Cardona y Arango (2025), y Ojeda (2024) respecto a las limitaciones contemporáneas de la soberanía estatal derivadas del derecho internacional. Bonet (2023) sostiene que las sanciones internacionales constituyen mecanismos jurídicos de control destinados a preservar la seguridad colectiva y evitar conductas que afecten el orden

internacional. Por su parte, Cardona y Arango (2025) argumentan que la soberanía estatal no desaparece frente al derecho internacional, sino que se transforma en una soberanía funcional basada en cooperación y autolimitación jurídica. A su vez, Ojeda (2024) señala que las decisiones regulatorias modernas responden cada vez más a redes internacionales de supervisión y presión institucional que condicionan la actuación interna de los Estados. Los resultados del estudio respaldan estas posturas al evidenciar que Panamá ha debido adaptar constantemente su legislación marítima y sus procedimientos administrativos para responder a exigencias internacionales vinculadas con listas de sanciones, transparencia financiera y control preventivo marítimo. En consecuencia, el análisis demuestra que el sistema marítimo panameño opera actualmente dentro de una estructura de interdependencia jurídica internacional donde la soberanía estatal se encuentra estrechamente vinculada al cumplimiento de obligaciones multilaterales.

Asimismo, se identificó una relación teórica importante entre López y Ramírez (2023), García y Chávez (2022) y Rodrigo (2025) respecto a la necesidad de fortalecer los mecanismos de supervisión y prevención marítima. López y Ramírez (2023) sostienen que la seguridad marítima no depende únicamente del cumplimiento formal de certificaciones internacionales, sino de la existencia de una cultura institucional orientada a la prevención y autorregulación. En la misma línea, García y Chávez (2022) explican que el principio de cooperación internacional marítima obliga a los Estados a colaborar activamente en la prevención de actividades ilícitas relacionadas con tráfico marítimo y evasión normativa. Por otra parte, Rodrigo (2025) destaca que las listas de sanciones internacionales y los mecanismos de Port State Control se han convertido en instrumentos determinantes para evaluar la credibilidad y seguridad de los registros marítimos internacionales. Los resultados de esta investigación confirman dichas afirmaciones, ya que Panamá ha debido implementar mecanismos de monitoreo digital, matrices de riesgo, revisión de propietarios y procedimientos preventivos más rigurosos para evitar que embarcaciones vinculadas con actividades ilícitas utilicen su pabellón marítimo.

En cuanto a los efectos económicos y administrativos derivados del cumplimiento de sanciones internacionales, los resultados coinciden con lo señalado por Pineda (2025), Gracia (2022) y Roquebert (2024), quienes sostienen que el registro marítimo panameño constituye un elemento estratégico para la economía nacional y para el posicionamiento logístico internacional del país. Sin embargo, mientras Pineda y Gracia destacan principalmente los beneficios económicos y comerciales del sistema de bandera abierta, Roquebert (2024) enfatiza la necesidad de fortalecer los mecanismos institucionales y regulatorios para preservar la credibilidad del registro marítimo frente a las nuevas exigencias internacionales. En este sentido, el estudio demuestra que la competitividad del registro panameño ya no depende exclusivamente de incentivos fiscales o flexibilidad administrativa, sino también de la capacidad institucional del Estado para garantizar transparencia, supervisión efectiva y cumplimiento normativo internacional.

Por otra parte, los hallazgos permitieron establecer una discusión entre Álvarez (2025) y Petit (2025) respecto a la seguridad jurídica y modernización normativa en materia marítima. Álvarez (2025) sostiene que el comercio marítimo internacional requiere mecanismos jurídicos sólidos que protejan a los operadores frente a abusos contractuales y conflictos jurisdiccionales, mientras que Petit (2025) plantea que la modernización del sistema marítimo panameño exige mayores niveles de transparencia procesal y adaptación tecnológica para responder a los desafíos globales contemporáneos. Los resultados del estudio respaldan ambas posturas, debido a que se evidenció que Panamá enfrenta actualmente el reto de modernizar su estructura institucional y tecnológica sin afectar la estabilidad jurídica que históricamente ha caracterizado a su registro marítimo internacional.

En consecuencia, el análisis integral de los resultados demuestra que las sanciones internacionales no solo representan mecanismos de presión económica o diplomática, sino instrumentos jurídicos capaces de transformar profundamente la regulación marítima internacional y redefinir el alcance práctico de la soberanía estatal sobre los registros de buques. En el caso panameño, estas medidas han impulsado procesos de modernización institucional, fortalecimiento preventivo y adaptación normativa orientados a preservar la credibilidad y sostenibilidad del pabellón marítimo frente a un entorno global cada vez más exigente y supervisado.

CONCLUSIÓN

Las sanciones internacionales generan un impacto jurídico profundo sobre el registro de buques bajo bandera panameña, debido a que obligan al Estado a fortalecer sus mecanismos de supervisión, control administrativo y cumplimiento normativo. El estudio evidenció que Panamá, al mantener uno de los registros abiertos más grandes del mundo, enfrenta mayores niveles de vigilancia internacional relacionados con transparencia financiera, seguridad marítima y prevención de actividades ilícitas. En consecuencia, el sistema marítimo panameño debe adaptarse constantemente a estándares internacionales de control para preservar la credibilidad y legitimidad de su pabellón dentro del comercio marítimo global.

Asimismo, la investigación demostró que la implementación del Decreto Ejecutivo N.º 512 de 2024 fortaleció significativamente la capacidad institucional del Estado panameño para responder de manera inmediata ante embarcaciones vinculadas con listas de sanciones internacionales. Esta medida permitió agilizar los procedimientos de cancelación del registro marítimo, reducir riesgos reputacionales y fortalecer la cooperación internacional en materia de supervisión marítima. Sin embargo, también se identificó que el cumplimiento de estas exigencias internacionales genera mayores costos regulatorios y operativos relacionados con auditorías técnicas, inspecciones portuarias, monitoreo digital y verificación documental de armadores y operadores marítimos.

Finalmente, se concluye que el futuro del registro marítimo panameño dependerá de la capacidad del Estado para equilibrar competitividad económica, seguridad jurídica y cumplimiento efectivo de las obligaciones internacionales. Para ello, será indispensable fortalecer la modernización tecnológica, la transparencia institucional y los mecanismos preventivos de supervisión marítima. Del mismo modo, Panamá deberá continuar adecuando su legislación y sus procedimientos administrativos a las nuevas exigencias del derecho marítimo internacional, con el propósito de consolidar un sistema registral más eficiente, confiable y sostenible frente a los desafíos regulatorios contemporáneos.

REFERENCIAS

- Albano, C. (2024). Navegando bajo Banderas de Conveniencia : El caso de los buques que arriban al puerto La Plata y San Pedro. Universidad Nacional de La Plata. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=tesis&d=Jte2969>
- Álvarez, J. (19 de 3 de 2025). Validez y eficacia traslativa de las cláusulas atributivas de jurisdicción en la contratación marítima internacional. Universidad del País Vasco. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CDT/es/article/view/9322>
- Ambrosio, A. (27 de 3 de 2024). La vulneración de los derechos de los administrados por la imposición de sanciones basada en la metodología de cálculo de los organismos reguladores. Universidad Católica del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/items/1736ff2b-e308-41a5-8420-9efaf96501a7>
- Autoridad Marítima de Panamá. (27 de 11 de 2023). Resolución N° ADM 233-2023. (N° 29918-A). https://www.gacetaoficial.gob.pa/storage/gacetas/2023/11/29918_A/GacetaNo_29918a_20231127.pdf
- Autoridad Marítima de Panamá. (28 de 3 de 2025). Panamá Depura Y Cancela 107 Naves Bajo Listas De Sanciones De Su Registro De Buques. <https://www.amp.gob.pa/noticias/notas-de-prensa/panama-depura-y-cancela-107-naves-bajo-listas-de-sanciones-de-su-registro-de-buques/>
- Bertoli, M. (1 de 8 de 2024). Informe Jurídico sobre la Resolución No. 2304-2023- SUNARP-TR. Universidad Católica del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/items/c2ac83b4-c6ff-4700-bac6-d7506bfb1400>
- Bonet, A. (2023). Cartografía de conceptos regulatorios de lo común en el derecho internacional público en función de su potencial socioecológico. Universidad Católica de Santa Fe. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-51362023000100273&script=sci_arttext
- Cardona, S., & Arango, L. (2025). Estudio Sobre La Incidencia Que Ha Tenido El Derecho Internacional Público Para La Soberanía Estatal Colombiana Enfocado A El Derecho Aeronáutico Y El Espacio Aéreo. Universitaria Tecnológico de Antioquia. <https://dspace.tdea.edu.co/server/api/core/bitstreams/6d36c8f1-cf25-45ef-9627-01db4f91e60b/content>
- Gálvez, R. (2025). Puntos de conexión para la competencia marítima panameña. Revista Sapientia., <https://revistasapientia.organojudicial.gob.pa/index.php/sapientia/article/view/661>
- Galvis, R., & Ramírez, W. (2022). Los actos de corrupción como violación del derecho internacional de los derechos humanos desde la responsabilidad internacional del Estado. 20. Revista Scielo. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-52002022000200164&script=sci_arttext
- García, R., & Chávez, L. (2022). Asistencia mutua en el marco del Derecho internacional del Mar contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima: el caso de España y Colombia. Universidad de Cádiz. <https://rodin.uca.es/handle/10498/27905>
- Gracia, C. (2022). Estudio Jurídico De La Efectividad Del Testamento Abierto En El Distrito De Las Tablas. Universidad De Panama. https://up-rid.up.ac.pa/6934/1/cristian_gracia.pdf
- López, M., & Ramírez, M. (2023). La seguridad marítima (SM) como valor, más allá del cumplimiento con la certificación. (49). Revista electrónica de las sedes regionales de la Universidad de Costa Rica, . https://biblioteca.dgmm.gob.hn/wp-content/uploads/2024/02/Seguridad_Maritima_como_valor_mas_alla_del_cumplim.pdf

- Mundo Marítimo. (2024). Panamá implementa mecanismo para cancelar el registro de buques incluidos en listas sancionatorias. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/panama-implementa-mecanismo-para-cancelar-el-registro-de-buques-incluidos-en-listas-sancionatorias>
- Ojeda, C. (2024). Dinámicas de supervisión administrativa perspectivas regulatorias, colaboración y desafíos. *Revista Dialnet*. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9565266>
- Petit, A. (29 de Abril de 2025). Análisis del sistema Discovery en el proceso civil panameño: desafíos y oportunidades. *4(1)*. *Revista Synergía*. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/synergia/article/view/7184>
- Pineda, M. (2025). China y su influencia en el comercio exterior de Panamá: evaluación de la relación bilateral y su impacto en la inversión estratégica, el desarrollo portuario y las cadenas de valor desde 2017. *Universitat Politècnica De València*. <https://riunet.upv.es/server/api/core/bitstreams/ba4afcd1-cf18-4fa5-adb3-b10a5a511eac/content>
- Rodrigo, J. (2025). El impacto del Port State Control en la seguridad marítima: análisis de memorandos de entendimiento y estudio de casos. *Universitat Politècnica de Catalunya*. <https://upcommons.upc.edu/entities/publication/3ef56786-bb8f-497b-9d2c-00e92c3c3c98>
- Rodríguez, K. (2025). El estado panameño y la gestión ambiental, a partir del año 2000: racionalidad, abordaje y consecuencias. *Universidad de Panamá*. https://up-rid.up.ac.pa/9992/1/keila_rodriguez.pdf
- Roquebert, L. (2024). *Publicación: Memoria: Autoridad Marítima de Panamá 2024*. *Asamblea Nacional de Panamá*. <https://repositorio.asamblea.gob.pa/entities/publication/dd88f042-8a34-48c1-b947-5ba3fbc3e00>
- Sanidas, J., & Cedeño, M. (12 de 6 de 1996). Ley No. 38 (4 de junio de 1995) Por la cual se aprueba la convencion de las naciones unidas sobre el derecho del mar hecha en Montego Bay, el 10 de diciembre de 1982. *Asamblea Nacional*. https://www.amp.gob.pa/wp-content/uploads/2019/03/23056_1996-Ley-No.-38-de-4-de-junio-de-1996-Convemar.pdf
- Santiago, O. (2026). Análisis y estudio de la normativa internacional aplicable a buques civiles con propulsión nuclear: estado actual y líneas de actualización futuras. *Universidad politécnica de cataluña*. <https://upcommons.upc.edu/entities/publication/7f373cec-0578-4e2e-b1f6-1564a89ebfb4>
- Silguenza, W., Ugalde, R., & Arana, S. (2022). Fiscalidad al servicio de la pesca sostenible en aguas internacionales: la importancia de los incentivos fiscales a los tripulantes de buques atuneros españoles. *Universidad Valledolín*. <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/58362>
- Uquillas, C. (14 de 6 de 2022). Colombia y la III Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (1982): análisis desde el derecho internacional público sobre las consecuencias actuales para Colombia por su no ratificación. *Universidad de los Andes*. <https://repositorio.uniandes.edu.co/entities/publication/f80baa4b-33b4-4e0e-af27-068aa24a65a4>
- Zea, M. (13 de 4 de 2026). Registro de naves de Panamá se sitúa en categoría de riesgo medio de cumplimiento internacional. *Periódico La Estrella de Panamá*. <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/registro-de-naves-de-panama-se-situa-en-categoria-de-riesgo-medio-de-cumplimiento-internacional-LF21534935>