

REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
RESOLUCIÓN JD N°055ª-2008

De 18 de septiembre de 2008

"QUE APRUEBA LAS ACTUALIZACIONES DE LA ESTRATEGIA MARITIMA NACIONAL"

La Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá

En uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que mediante Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998 se creó la Autoridad Marítima de Panamá y se unificaron las distintas competencias marítimas de la Administración Pública panameña.

Que el párrafo segundo del Artículo Primero del Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998, modificado por la Ley 57 de 2008 establece que "con la creación de la Autoridad queda institucionalizada la forma como se ejecutará la coordinación de todas aquellas instituciones y autoridades de la República vinculadas al Sector Marítimo, en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo final del Artículo 317 de la Constitución Política de la República de Panamá, de manera que la Autoridad ostentará todos los derechos y privilegios que garantice su condición de autoridad suprema para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional".

Que el Artículo Cuarto, Ordinal 1 del Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998 indica que la Autoridad Marítima de Panamá tendrá entre sus funciones proponer, coordinar y ejecutar la Estrategia Marítima Nacional.

Que el día 10 de diciembre de 2001, se firmó un Acuerdo Interinstitucional entre la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) y el Instituto Panameño de Turismo (IPAT) para la formulación de la Estrategia Marítima Nacional.

Que el día 17 de septiembre de 2003 se llevó a cabo la entrega por parte de los integrantes del Comité Interinstitucional, del Documento Borrador Final de la Estrategia Marítima Nacional, consensuado entre las entidades antes enunciadas, a través de las diferentes reuniones llevadas a cabo, para la revisión y aprobación final de los superiores jerárquicos.

Que mediante Resolución J.D. No.026-2003 de 22 de diciembre de 2003, la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá aprobó el Documento Final de la Estrategia Marítima Nacional y autorizó a la Presidenta de dicho Órgano Superior para presentar el mismo ante el Organismo Ejecutivo para su consideración y aprobación.

Que el Consejo de Gabinete aprobó mediante Resolución de Gabinete No. 3 de 28 de enero de 2004 la Estrategia Marítima Nacional.

Que con posterioridad a la aprobación de esta Estrategia Marítima Nacional, el Gobierno Nacional creó varias instituciones vinculadas al desarrollo marítimo de Panamá, entre las que se encuentran: la Unidad Administrativa de Bienes Revertidos, adscrita al Ministerio de Economía y Finanzas, antes llamada Autoridad de la Región Interoceánica (ARI); la Autoridad de Turismo de Panamá, creada mediante Decreto Ley No. 4 de 27 de febrero de 2008, anteriormente conocida como Instituto Panameño de Turismo (IPAT); la Autoridad de los Recursos Marinos y Costeros (ARAP), producto de la unificación de las competencias de la Dirección de Acuicultura y Pesca del Ministerio de Desarrollo Agropecuario y de la Dirección de Recursos Marinos y Costeros de la Autoridad Marítima de Panamá creando así la Autoridad de Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP); la Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA), creada mediante Decreto Ley 11 del 22 de febrero de 2006; el Servicio Nacional de Migración, creado mediante Decreto Ley 3 del 22 de febrero de 2008; y la Autoridad Nacional de Aduanas, creada mediante Decreto Ley No. 1 del 13 de febrero de 2008.

Que la Estrategia Marítima Nacional aprobada en el año 2004 se ha cumplido en gran parte y un gran número de objetivos estratégicos están siendo ejecutados actualmente. En desarrollo de esta Estrategia se llevó a cabo la formación de conglomerados del Canal de Panamá, puertos, instituciones gubernamentales, registro de naves, zona libre, pesca e industrias marítimas auxiliares; el trasbordo marítimo ha visto sus frutos a través de la instalación y modernización de importantes terminales de contenedores en el litoral Pacífico como Port of Balboa Container Terminal y en el litoral Atlántico con Manzanillo International Terminal, Colon Container Terminal y Port of Cristóbal Container Terminal; en la modernización de importantes instalaciones receptoras y de almacenamiento de hidrocarburos; en la actualización de las normas marítimas por medio de la Ley 55 de 2008 de Comercio Marítimo que reforma el Libro II del Código de Comercio de Panamá; la aprobación de la Ley 56 de 2008 General de Puertos; la aprobación de la Ley de 57 General de Marina Mercante; la incorporación de los servidores públicos de la AMP al Sistema de Carrera Administrativa; la aprobación por parte de Panamá de la auditoría voluntaria de los Instrumentos Obligatorios de la OMI; la creación del

Segundo Tribunal Marítimo; la reorganización administrativa y el fortalecimiento de las unidades de ejecución de programas de la Autoridad Marítima de Panamá; la suscripción y ejecución de acuerdos de entendimiento con otras autoridades marítimas; la gestión de colocación de cadetes, marinos y oficiales nacionales en la flota internacional; la creación de la Universidad Marítima Internacional de Panamá; la creación de Facultades de Estudios Marítimos en las distintas universidades como Universidad de Panamá, Universidad del Istmo, Universidad Interamericana de Panamá, Universidad de Columbus, Universidad Santa María La Antigua y Universidad Latina; la concertación de acuerdos de cooperación académica, de investigación e intercambio con universidades y centros internacionales de formación marítima; el establecimiento de Panamá como "Home Port" para el transporte de pasajeros; la ampliación y desarrollo de terminales portuarias en las ciudades terminales de Panamá y Colón; el aumento del trasbordo de carga vía ferrocarril; la construcción de nuevas oficinas en los recintos portuarios estatales; el desarrollo de un sistema de Monitoreo Satelital de buques de registro panameño; la construcción de nuevas instalaciones portuarias a nivel nacional; la ratificación e implementación de convenios internacionales en materia de seguridad y protección marítima, prevención de la contaminación y facilitación del transporte marítimo; la construcción de la autopista Panamá - Colón y optimización de vías de comunicación entre ciudades comerciales; la reestructuración y creación de nuevas unidades en las Direcciones Generales de Marina Mercante, Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares y Gente de Mar; la creación de las Licencias de Operación para la promoción de las Industrias Marítimas Auxiliares y la confección acuerdos de cooperación con instituciones gubernamentales del Gobierno Nacional entre otras.

Que en adición a los anterior, mediante Ley No. 40 del 1 de diciembre de 2005 se creó la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), con autonomía, personería jurídica y patrimonio propio con derecho para administrarlo y con facultad para organizar sus planes y programas de estudio a través de la docencia, investigación y la extensión, en las disciplinas marítimas y en el desarrollo tecnológico de la comunidad marítima nacional, regional e internacional. Con la creación de la UMIP se elevó a la antigua Escuela Náutica de Panamá a un nivel de educación superior con programas técnicos y de maestría.

Que la formación marítima se ha visto complementada con la creación y fortalecimiento de otros centros de enseñanza técnica marítima tales como el INADEH, la Ciudad del Saber, Universidad de Panamá, Universidad del Istmo, Universidad Interamericana de Panamá, Universidad Latina de Panamá, Columbus University y el CIDMAR.

Que la expansión del Canal de Panamá aprobada mediante referéndum celebrado el 22 de octubre del 2006, generará un incremento en el tráfico de naves, volumen de carga y tránsito de pasajeros que hace necesario impulsar políticas para fomentar el desarrollo marítimo, estimulando y fomentando por medio de la inversión privada la provisión de servicios marítimos auxiliares a los buques, a la mercancía, tripulación y pasajeros. Adicionalmente, la ampliación incentivará también las actividades legales relacionadas con el arbitraje y resolución de conflictos marítimos. Para ello, se hace necesario una actualización de la estrategia que contemple el desarrollo e implementación de fundamentos legales utilizados internacionalmente.

Que la actividad marítima tiene un impacto significativo en el desarrollo económico nacional a tal nivel que hoy en día es importante que exista una estrecha relación entre los participantes vinculados a esta actividad, con una visión estratégica a futuro que genere beneficios económicos en los servicios y productos ofrecidos con la calidad, costos y características exigidas.

Que el 8 y 9 de mayo del año 2008 se celebró el Taller de Actualización de la Estrategia Marítima Nacional cuyo propósito fue recomendar la actualización de la estrategia vigente para que se adopten los objetivos necesarios para desarrollar sosteniblemente actividades de valor agregado que complementen la modernización de la infraestructura marítima, aérea, ferroviaria y terrestre del país.

Que en el Taller de Actualización se estableció un compromiso entre el sector público y privado para promover y explotar las ventajas logísticas de Panamá, luego de la discusión y presentación de propuestas sobre la visión de país, la vocación logística del mismo y los principios básicos que deben incluirse en la reformulación de la Estrategia Marítima Nacional.

Que en el taller antes mencionado se propusieron y validaron seis objetivos estratégicos nuevos que incluyen el componente de desarrollo logístico y de la cadena de suministros. Esto, luego de realizar reuniones de coordinación, en las cuales se acordaron los objetivos de los mismos, sus fundamentos, la metodología a seguir y los resultados esperados.

Que organizaciones públicas y privadas del sector transporte (carretero, ferroviario, marítimo, aéreo y tuberías), así como sectores económicos de agricultura, zonas libres, asociaciones de agro-exportadores e industriales, además de autoridades de aduanas, migración y cuarentena agropecuaria de Panamá, participaron en el Taller de Reformulación de la Estrategia Marítima Nacional celebrado el 8 y 9 de mayo de 2008, planteando seis (6) objetivos estratégicos para el desarrollo socio-económico del país con la consolidación de una plataforma logística regional; la interacción pública y privada; el desarrollo del capital humano; el fomento del comercio seguro a través de sistemas de inteligencia y cumplimiento de normas internacionales y la garantía de la sostenibilidad ambiental, en el desarrollo de las actividades expuestas.

Que las treinta organizaciones gubernamentales y privadas participantes del taller de actualización de la Estrategia Marítima Nacional fueron: Administración de la Zona Libre de Colón; Agencia del Área Económica Especial Panamá-Pacífico; Autoridad del Canal de Panamá; Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre; Autoridad de los

Recursos Acuáticos; Autoridad Marítima de Panamá; Autoridad Nacional del Ambiente; Asamblea Legislativa; Asociación Panameña de Derecho Marítimo; Asociación Panameña de Carga; Cámara de Com., Industrias y Agricultura; Cámara Marítima de Panamá; CAPATEC; Contraloría General de la República; COPA; Dirección General de Aduanas; Gremial de Agroexportadores No Tradicionales; Núcleo Multimodal Latinoamericano; Instituto Panameño de Turismo; Ministerio de Comercio e Industrias; Ministerio de Desarrollo Agropecuario; Ministerio de Economía y Finanzas; Ministerio de Obras Públicas; Ministerio de Relaciones Exteriores; Ministerio de Salud: Panalpina; SENACYT; Servicio Marítimo Nacional; Tocumen, S.A. y Usuarios de la Zona Libre de Colón. Estas organizaciones se inspiraron en realizar un trabajo de Estado que trasciende los proyectos institucionales individuales para crear un proyecto de nación al servicio del mundo.

Que en la logística, transporte (carretero, ferroviario, marítimo, aéreo y tuberías) y la administración de la cadena de suministros participan intereses públicos y privados que juegan un papel en el comercio internacional como lo son: suplidores de materia prima, transportistas, fabricantes, distribuidores, autoridades y operadores portuarios, operadores y autoridades de aeropuertos, almacenaje, aduanas, suplidores de servicios logísticos (freight forwarders, 3PL y 4PL, por sus nombres en inglés), suplidores de equipo especializado y tecnología, empresas que ofrecen servicios de valor agregado, importadores y exportadores, organismos reguladores, distribuidores al por menor y los consumidores, por sólo mencionar a algunos de los más relevantes.

Que las economías competitivas del mundo poseen altos estándares de calidad de vida para sus asociados, lo cual contribuye a que el Producto Interno Bruto (PIB) per cápita sea elevado. En la República de Panamá, el sector marítimo nacional representa alrededor de un 20% del PIB nacional, por lo cual el país debe continuar ofreciendo servicios de calidad a precios competitivos que le permitan participar en los mercados nacionales e internacionales para contribuir a la generación de riquezas y el mejoramiento de los estándares de vida.

Que son parte de la reformulación y desarrollo de la Estrategia Marítima Nacional todos los actores del sector público y privado, vinculados a la orientación y promoción de oportunidades logísticas y de negocios como el sector de transporte aéreo, carretero, ferroviario, tuberías y marítimo, además de la pequeña y mediana empresa, los sectores de producción agropecuaria e industrial de exportación, investigación y desarrollo, así como grupos ambientalistas que contribuyen a un desarrollo sostenible económico y de conservación en América Latina.

Que el Sector Marítimo Nacional enfrenta grandes retos comerciales, en donde los avances tecnológicos y un personal competente calificado, juegan un papel trascendental en el comercio marítimo nacional e internacional. Es por ello que se requiere la actualización de la Estrategia Marítima Nacional a las necesidades de ese mundo cambiante altamente competitivo.

Que el texto de este documento contiene la reformulación de la Estrategia Marítima Nacional, la cual busca la creación y desarrollo en Panamá de una moderna plataforma logística, con múltiples ofertas en estructuras, infraestructura, servicios auxiliares para el trasbordo, almacenamiento, distribución, redistribución y la generación de valor agregado a las mercancías que transitan en Panamá.

Que en virtud de las anteriores consideraciones, la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá considera necesaria la reformulación de la Estrategia Marítima Nacional a fin de impulsar el desarrollo marítimo y logístico de nuestro país, por lo que se aprueba la presente resolución para someter la actualización de la referida estrategia al Consejo de Gabinete.

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: Aprobar el proyecto de actualización de la Estrategia Marítima Nacional que contiene el conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptados coherentemente por el Estado Panameño para promover el desarrollo del Sector Marítimo e impulsar la consolidación de una oferta de servicios a través de una plataforma logística de servicios y una cadena de suministros y brindar soluciones integrales que impulsen armónicamente el desarrollo socioeconómico del transporte, agroindustrias, sistema legal y jurídico, la marina mercante, los recursos marinos y costeros, el trasbordo marítimo, el tránsito por el Canal de Panamá y el recurso humano nacional que hará frente a esta tarea. Este proyecto deberá ser sometido a la aprobación del Consejo de Gabinete para reformular la Resolución de Gabinete N° 3 del 28 de enero de 2004. El documento en mención es el siguiente:

La **ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL** es el resultado de ideas, criterios, perspectivas y visión futura que surgen del taller realizado por instituciones gubernamentales y privadas responsables de los recursos acuáticos, tránsito y transporte terrestre, zonas libres, medio ambiente, aprobación de leyes nacionales, derecho marítimo, gremios laborales y empresariales, transporte de carga, industrias, aduanas, transporte ferroviario, aeropuertos, cámara marítima, contraloría general, agroexportadores, turismo, obras públicas, relaciones exteriores, salud, sistemas de comunicaciones, consignatarios de carga, transporte aéreo, seguridad y marítima, facilitación del transporte marítimo, sector agropecuario y acuicultura, tecnología, investigación y desarrollo, economía y finanzas.

Actualmente, el sector marítimo nacional abarca un conjunto de actividades que están íntimamente ligadas al desarrollo de los sectores económicos del país. En el mismo, se conjugan actividades del sector primario como lo son la pesca, la agricultura y ganadería, cuya explotación es luego exportada a mercados internacionales por medio de una plataforma logística con sistemas de carga y descarga de productos en los puertos, procesamiento de los mismos, transporte a punto de embarque, consignación de mercancías, inspecciones fitosanitarias, embalaje y otras relacionadas con valor agregado. De igual forma participa el sector secundario por medio del tránsito de carga por el canal y la infraestructura portuaria. Asimismo, el sector terciario que conlleva actividades de servicio auxiliares, financieros y turismo de cruceros.

Todas las actividades económicas antes mencionadas nos dan la oportunidad de continuar explotando y aprovechando las zonas terrestres cercanas al mar territorial que sirven de base para la construcción de nuevas instalaciones portuarias en las cuales se construirán un conjunto de ofertas de servicios marítimos portuarios que serán ruta de salida y entrada a la exportación e importación de bienes tangibles. También en estas nuevas instalaciones se establecerán zonas logísticas para el ensamblaje de equipo y maquinarias, contando igualmente con sitios de almacenaje y distribución de mercancías.

Con respecto a las aguas interiores y el mar territorial, es imperante promover la construcción de modernos atracaderos que sirvan para el tránsito seguro de pasajeros, de la carga general y el atraque de pequeñas naves. El desarrollo y consolidación de la navegación de cabotaje es importante para las mejores oportunidades de las comunidades insulares y cercanas al mar. La modernización de los medios de transporte hacia y desde estas áreas les provee de una ideal carretera marítima que incrementa sus posibilidades de crecimiento económico. Dentro de la zona contigua y económica exclusiva se pueden llevar a cabo actividades relacionadas con la explotación de recursos marinos, así como la exploración y explotación de recursos energéticos fósiles. Cabe destacar que para lograr un eficiente aprovechamiento del potencial de desarrollo económico del sector marítimo y demás sectores mencionados en este documento, es importante que Panamá cumpla con sus responsabilidades como Estado Ribereño, Estado Rector de Puerto y Estado de Pabellón al amparo de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La reformulación de la Estrategia Marítima Nacional integra en el sector marítimo panameño a todas las actividades económicas del país así como la creación de servicios a la carga, el buque y los pasajeros que tiene una relación directa con la promoción de sectores antes no desarrollados como lo son la agroexportación, la pequeña y mediana empresa y la formulación del concepto de gobierno corporativo mediante el cual se eleva la calidad de la gestión gubernamental a un nivel de integración y cooperación entre todas las instituciones involucradas en esta iniciativa.

La Reformulación de la Política Marítima Panameña

Desde los comienzos del istmo como asentamiento de poblaciones indígenas, que luego aumentaron con la llegada de los europeos, los mares que nos baña en ambos litorales ha estado íntimamente ligados a la economía local.

Las comunidades indígenas desde un principio participaban en la pesca artesanal de subsistencia. Con la llegada de los españoles y el establecimiento de comunidades costeras como la Ciudad de Panamá en el Pacífico, Santa María La Antigua en el Darién y Portobelo en el Atlántico, el país va adquiriendo mayor importancia dentro del mundo marítimo y el comercio de especies, además del transporte de oro y plata desde el Perú a España por medio del Camino de Cruces que conectaba el Pacífico con el Atlántico.

Adicionalmente, el país adquiere una importancia en materia de seguridad con la construcción del Fuerte de San Lorenzo y Portobelo que protegían la entrada del Río Chagres y la capital atlántica. En la actualidad estos dos fuertes coloniales son sitios visitados por los turistas extranjeros.

Luego del saqueo y destrucción de la Ciudad de Panamá fundada inicialmente en 1519, la ciudad se traslada al actual Casco Viejo donde se desarrolla un intercambio de bienes y servicios dentro de la actividad marítimo portuaria.

Esta actividad se centra en el área del Terraplén donde se construyó el Muelle Fiscal de Panamá, sitio donde funcionó además el primer astillero del país en el Muelle Cambra, además de las compañías de fabricación de hielo para la preservación de los productos pesqueros que se comercializaban en los muelles adyacentes.

En nuestros días, el panorama ha cambiado un poco con la construcción del Mercado del Marisco, diseñado con el propósito de ofrecer a la comunidad nacional un local adecuado y céntrico para la venta de productos del mar, y con la construcción de la Cinta Costera, que permite el desarrollo de actividades de esparcimiento en el corazón de la ciudad capital.

Otros desarrollos portuarios se llevaron a cabo en Puerto Armuelles, Provincia de Chiriquí con la instalación de un puerto para la exportación de banano y con la construcción de las instalaciones receptoras y de almacenamiento de petróleo de Petroterminales de Panamá, S.A. Igualmente el Puerto de Pedregal cerca de la Ciudad de David utilizado para el transporte de mercancía general, pasajeros y productos pesqueros. En la región central de país se desarrolló el Puerto de Aguadulce por medio del cual se exporta azúcar de la producción local y se introducen productos químicos para la prevención de enfermedades en los cultivos. En lo que a turismo se refiere, los Puertos de Isla Bocas y Almirante, donde el movimiento anual de pasajeros supera los 500,000 personas. En la capital, el Muelle Fiscal ha servido desde sus inicios para el transporte de pasajero y carga general y pasajeros hacia las islas del Pacífico panameño y a los Puertos de Coquira y La Palma en Darién que son también parte del mencionado desarrollo.

Por otro lado, la construcción del Ferrocarril Transísmico en 1855 durante la fiebre de oro de California conecta a las ciudades de Panamá y Colón haciendo más corta la travesía entre el Oeste y Este de los Estados Unidos de América.

Hoy en día, el Ferrocarril es operado por la compañía Kansas City Railroad del mismo país. Este ha aumentado su capacidad de movimiento de contenedores en los últimos 5 años registrando un crecimiento del 77% el año pasado.

Panamá cuenta con un total de 75,517 kilómetros cuadrados de territorio para la promoción y aprovechamiento de actividades relacionadas con el sector marítimo nacional y demás sectores económicos, con una extensión costera de más de 2,988.3 kilómetros de costas.

Otros elementos significativos de este desarrollo marítimo nacional fue la construcción del Canal de Panamá que concluyó en 1914 y la creación del Registro Abierto de Buques en 1925.

El Canal de Panamá tiene más de 8 años de haber revertido a la administración de Panamá. El mismo produjo ingresos netos el año pasado por más de 1,183.9 millones de balboas con un tránsito de más de 14,721 buques en el mismo período 2007. Los ingresos producto del Canal son utilizados para diversas obras de interés social por el Gobierno Nacional. Adicionalmente, el Canal ha tenido un impacto significativo en la economía nacional que va más allá del aporte al Tesoro Nacional; actualmente, alrededor de un 20% de las naves que transitan el Canal cargan o descargan mercancía en los puertos privados. Siendo este, el eje principal del trasbordo de carga en Panamá; esto sin dejar de tomar en cuenta todas las otras actividades de servicio auxiliar a la nave, el pasajero y la carga que se desarrollan en sus riberas y entradas Pacífica y Atlántica. Hoy, los barcos que transitan el Canal tienen la oportunidad de abastecerse de "Bunker" en el Pacífico mientras esperan por el turno para transitar por el mismo. Igualmente, se pueden abastecer de pertrechos y realizar labores obligatorias de inspección y agenciamiento durante la espera. Paralelamente al incremento de los ingresos y tránsitos por el Canal, el registro panameño de buques ocupa el primer lugar en el mundo, representando aproximadamente el 21% de la flota mundial y un total de 8,159 buques con 180 millones de toneladas de registro de acuerdo a Lloyd's Register.

En el ámbito portuario las inversiones no se han hecho esperar. Panamá cuenta con un conjunto de puertos privados con facilidades para el trasbordo de contenedores, granel líquido, granel sólido, carga Ro/Ro, combustibles, carga general y para el transporte de pasajeros. Actualmente, el sistema portuario nacional lleva a cabo inversiones por el orden de 2.6 mil millones de balboas. En el Pacífico existen importantes operadores privados entre las que se encuentra: Port of Balboa Container Terminal, Fuerte Amador Resort and Marina, Singapur Port Terminal, Atlantic Pacific Terminal, Parque Industrial (PIMSA), Balboa Yacht Club, CEPESA y DECAL. En el Atlántico se encuentra Colon 2000, Colon Container Terminal, Manzanillo International Terminal, Bahía Las Minas y Ports of Cristóbal Container Terminal Company entre otros.

Hoy por hoy, la política marítima del país tiene un enfoque distinto con la reformulación de la Estrategia Marítima Nacional. Esta iniciativa plantea con seis objetivos estratégicos los lineamientos a seguir en los siguientes años para hacer de Panamá un lugar donde converjan todas las cargas, naves y pasajeros del mundo.

La Visión, Misión, y Valores de la Estrategia Marítima de Panamá

La Estrategia plasmada en este documento contiene como visión crear en "*Panamá en un centro integrado de servicios marítimos y logísticos competitivos de excelencia al servicio de la marina mercante, puertos, industria marítima auxiliar, exportación e importación de bienes, aeropuertos, comunicaciones, transporte ferroviario, carreteras, transporte de carga, recursos marinos y agroindustrias, desarrollando actividades que generen valor agregado a estos sectores y al comercio nacional e internacional*".

A su vez, esta visión se traduce en la misión de "*Brindar servicios y administrar actividades marítimas y logísticas de valor agregado a la carga con eficiencia y eficacia, amparadas por una política de Estado y un marco legal que promueve y garantice la libre empresa, la seguridad jurídica, una estructura de mercado competitiva, el crecimiento y desarrollo sostenible. Dicha política de Estado promueve la sinergia de las competencias marítimas y logísticas, el desarrollo permanente de los recursos, obteniendo un máximo beneficio socioeconómico para los panameños*".

Como parte del desarrollo de la Visión y Misión de la Estrategia Marítima Nacional surge la dinámica para identificar los valores de:

1. Responsabilidad
2. Transparencia
3. Honestidad
4. Trabajo en Equipo
5. Excelencia

6. Compromiso

7. Liderazgo

8. Solidaridad

Objetivos Estratégicos de la Estrategia Marítima Nacional:

Objetivo Estratégico 1: Fomentar el crecimiento socio-económico de Panamá, a través del fortalecimiento y desarrollo sostenible del conglomerado marítimo, logístico y de las actividades económicas que lo integran.

1. Promover una estructura de mercado competitiva de libre oferta y demanda que fomente la inversión para atraer nuevos actores en un ambiente de amplia participación.

2. Apoyar e impulsar la inversión de actividades logísticas de la cadena de suministros como las portuarias, transporte, almacenamiento, procesamiento, transformación, ensamblaje y distribución de productos semi-elaborados y terminados;

3. Desarrollar y fortalecer el Conglomerado de Logística y Transporte en Panamá. El conglomerado estará integrado por siete (7) subsectores que abarcan toda la cadena de suministros, lo que incluye el ciclo completo del comercio exterior, desde el vendedor hasta el comprador;

4. Definir, desarrollar e implementar un sistema de medición interinstitucional del impacto económico de las actividades del Canal y del conglomerado logístico y marítimo. Estos sistemas se aplicarán a todos los sectores económicos involucrados con esta reformulación con el objetivo de medir el avance en materia de tecnologías de operación y producción.

5. Crear y mantener indicadores nacionales e internacionales de gestión anual que reconozcan la calidad del servicio logístico y marítimo;

6. Desarrollar y mantener la competitividad en los servicios portuarios y marítimos auxiliares, centros de abastecimiento, acopio, almacenaje, transformación y redistribución de mercancías; asistencia legal y otros servicios de soporte a los usuarios o agentes involucrados en el sector marítimo nacional e internacional;

7. Promover la utilización y aprovechamiento de las ventajas comparativas que ofrece el sector marítimo y logístico de cadena de suministros a los demás sectores productivos, con la finalidad de obtener el mayor impacto positivo en la economía del país;

8. Mantener el liderazgo mundial de la marina mercante, con el mantenimiento e incremento del tonelaje registrado y la creación en el territorio panameño de nuevas fuentes de valor agregado sostenible, relacionadas con el negocio naviero;

8.1 Impulsar convenios de libre comercio que incluyan aspectos marítimos portuarios y logísticos, que amparen y favorezcan de manera óptima condiciones de operación para los armadores del Registro Panameño, sustentados en los principios de la libre competencia en los mares del mundo. Asimismo, impulsar la concertación de acuerdos de marina mercante para favorecer la colaboración de otras autoridades marítimas en la implementación de los convenios internacionales aplicables a la flota panameña y el libre acceso de ésta a las aguas y puertos de otros Estados en condiciones de competitividad y libre comercio.

8.2 Ejecutar bianualmente un diagnóstico del comportamiento del mercado internacional para determinar las necesidades de los armadores, la evaluación del servicio del registro de buques y de los proveedores de estos servicios, incluido el sistema consular panameño y los intermediarios, el análisis de la rentabilidad del servicio, proyecciones estratégicas del registro, análisis FODA del sistema de registro y en general, un benchmarking del servicio de registro de buques y sus medidas de optimización.

8.3 Reinversión en los servicios de abanderamiento para que los ingresos provenientes del registro de buques se utilicen prioritariamente en el fortalecimiento del servicio.

8.4 Establecimiento de incentivos directos para el registro de buques y de incentivos indirectos a través del reconocimiento de derechos para que los armadores del registro panameño de buques gocen de otros incentivos para el desarrollo de la industria marítima en nuestro país.

9. Propiciar la creación de un Centro Internacional de Financiamiento de Hipotecas Navales en Panamá que, sobre la base de la experiencia del Centro Bancario Internacional Panameño, promueva esta nueva modalidad de servicios financieros en nuestro país;

10. Dar seguimiento a las iniciativas de Responsabilidad Social Empresarial promovidas por el Pacto Global de las Naciones Unidas;

11. Impulsar entre los empresarios de los sectores marítimo, portuario y logístico, las buenas prácticas corporativas que eviten actos ilícitos y de corrupción e incrementar la transparencia en las gestiones;
12. Promover el desarrollo logístico de exportadores y productores locales con el fin de impulsar el comercio y la atracción de la inversión.
13. Promover la creación de pequeñas y medianas empresas (PYMES) que presten servicios a los conglomerados de trasbordo marítimo, tránsito interoceánico, jurisdicción marítima, marina mercante y explotación marino costera.
14. Promover la investigación y desarrollo en el campo marítimo así como la exportación de nuestra mano de obra y conocimiento técnico en materia marítima.

Objetivo Estratégico 2: Consolidar a Panamá como la principal plataforma marítima y logística de las Américas al servicio del comercio internacional.

1. Promover el marco legal, infraestructura y ambiente adecuado para establecer en Panamá áreas para el desarrollo de centros logísticos y de apoyo a la cadena de suministros que brinden servicios de valor agregado en todo el país. Estos centros logísticos y de cadena de suministros deben contribuir al desarrollo del resto de los sectores económico de la nación.

1.1. Establecer el concepto de plataforma marítima y logística de las Américas, de tal forma que se identifiquen los productos y servicios, al igual que las ventajas que Panamá ofrece a la región y el mundo.

1.1.1. Elaborar un Plan Maestro para el desarrollo de la plataforma marítima y logística de las Américas.

1.1.2. Promover por medio de la CICEMN, que cada sector desarrolle un plan estratégico encaminado a modernizar la infraestructura existente y adoptar nuevas tecnologías que hacen eficiente la actividad de su sector.

2. Adoptar las modificaciones necesarias para que la ley orgánica de la AMP la fortalezca como una institución moderna, técnica y apolítica con manejo por competencia, que regule y ejecute responsablemente la actualización de la Estrategia Marítima Nacional y las nuevas funciones del país como plataforma logística.

3. Proyectar nacional e internacionalmente por medio de campañas de divulgación, los beneficios y oportunidades de Panamá como plataforma de servicios y soluciones logísticas a la cadena de suministros.

4. Analizar y recomendar mejoras a las infraestructuras que apoyan el desarrollo de Panamá, como plataforma marítima y logística de las Américas.

4.1. Analizar, diseñar e implementar los sistemas de transporte terrestre (carretero y ferroviario) complementarios a los existentes, que brinden servicio de transporte de carga en un eje de oriente a occidente y que se conecte con los centros de desarrollo logísticos.

4.2. Analizar, diseñar y modernizar el sistema nacional de aeropuertos para coadyuvar al transporte de carga nacional e internacional. Dotar a los aeropuertos locales o provinciales, con pistas modernas en las cuales puedan aterrizar aviones de carga y acondicionarlos con bodegas de almacenamiento de acuerdo a las necesidades y exigencias del mercado.

4.3. Desarrollar eficientes puertos especializados, con aplicación tecnológica, que sirvan para la recepción de carga general a granel, líquida, sólida, refrigerada, mercancías perecederas además de carga rodante de todo tipo. Estos puertos deben apoyar el desarrollo del comercio exterior de Panamá y la plataforma de servicios logísticos al resto del mundo.

4.4. Promover y propiciar el desarrollo de puertos para el procesamiento de alimentos, cuyas instalaciones sean utilizadas para la deshidratación, almacenamiento, envase de frutas y vegetales y otros productos del sector agroindustrial para su posterior exportación a mercados extranjeros, lo cual contribuirá a fomentar la competitividad empresarial y la economía nacional.

4.5. Desarrollar la infraestructura adecuada para el desarrollo eficiente de un sistema multimodal en Panamá, incluyendo el marco legal que regule toda la actividad del transporte y el uso de sus diferentes modos.

4.6. Promover la construcción de terminales marinas especializada para industrias auxiliares y brindar apoyo gubernamental para la promoción y desarrollo de este pujante sector de la economía.

4.7. Propiciar y regular incentivos fiscales, garantías financieras y bancarias que permitan que los armadores y compañías, mantengan contenedores en Panamá en dichos espacios mientras realicen las operaciones de trasbordo de la carga o que los mismos sean trasladados a su destino final.

Procurar que en estas áreas se proporcionen servicios marítimos auxiliares y otros relacionado por parte de pequeñas y medias empresas (PYMES) tales como facilidades para la carga y descarga, trasbordo, distribución de carga suelta, alquiler de espacios, almacenaje de contenedores, además de limpieza y reparación de contenedores entre otros.

4.8. Analizar y promover sistemas y operaciones de transporte de carga internacional que permitan el libre tránsito a otros países de la región. Esto incluye aspectos de infraestructura, análisis y mejoramiento de marcos regulatorios e institucionales relacionados con las operaciones de transporte de mercancías entre los países de la región.

5. Desarrollar planes de Manejo Integrado de Zonas Costeras que incluyan el establecimiento de nuevas rutas marítimas; mejorar las instalaciones portuarias y fomentar operaciones de transporte interno de pasajeros y almacenamiento de carga, para favorecer el desarrollo socioeconómico de las zonas apartadas del país.

5.1. Dotar a los puertos menores de infraestructura y equipamientos con altos estándares de seguridad y protección, con el objetivo de que sean promocionados para ofrecer servicios al transporte de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) tanto interno como en las regiones de América Latina y el Caribe.

6. Garantizar el mejor uso productivo, social y de desarrollo sostenible de los fondos de mar.

7. Propiciar y regular incentivos fiscales, garantías financieras y bancarias que faciliten la instalación de oficinas de armadores, agencias de colocación de gente de mar (manning companies), empresas de administración de flotas navieras (ship management companies) y de seguros, entre otras.

Objetivo Estratégico 3: Garantizar procesos fundamentados en la excelencia y en la comunicación efectiva entre los integrantes públicos y privados del conglomerado marítimo y logístico.

1. Garantizar procesos productivos, competitivos, transparentes e integrados que lleven a una comunicación real; y establecer formas más eficientes de ejecutar los procesos públicos entre las instituciones del sector público relacionadas con el conglomerado marítimo y logístico;

1.1. Desarrollar un sistema integrado de información de ofertas de servicios marítimos y logísticos (ventanilla única). Este sistema deberá incluir todas las leyes, reglamentos, procedimientos y disposiciones relacionadas con el sector marítimo logístico, de la cadena de suministros y actividades conexas, utilizando las más modernas herramientas de telecomunicaciones y tecnología de la información ("IT") para incrementar la interconexión y la transferencia de información entre instituciones y usuarios.

1.2. Propiciar las prácticas que eviten la corrupción, reduzcan y agilicen los trámites para hacer negocios, incrementen la transparencia y fomenten el rendimiento de cuentas.

1.3. Establecer mecanismos eficaces para la elaboración y seguimiento de las estadísticas del sector marítimo, incluyendo las operaciones del sector privado vinculado a la actividad marítima, para medir efectivamente la participación de la actividad en el producto interno bruto y para analizar oportunamente los cambios y evolución del negocio marítimo, permitiendo a la Administración Marítima adoptar decisiones oportunas.

2. Revisar de forma continua las leyes y acuerdos en materia comercial, marítima, portuaria y logística de Panamá, fortaleciendo con ello las capacidades y estimulando nuevos negocios;

2.1. Mantener integradas las comisiones mixtas de trabajo entre los sectores gubernamental, privado, laboral y sociedad civil para homologar y modernizar, a través de una revisión integral, el cuerpo de leyes y reglamentos que rigen las diversas actividades del Sector Marítimo Nacional, al igual que las de la industria logística y de la cadena de suministros.

2.2. Propiciar la consulta efectiva entre el sector público y privado para evaluar el comportamiento de la actividad marítima y conocer las necesidades del sector.

2.3. Propiciar la seguridad jurídica de las inversiones privadas e incentivar las mismas.

2.4. Propiciar las relaciones intersectoriales y el cumplimiento con la normativa nacional e internacional.

2.5. Fortalecer los tribunales marítimos de Panamá para la debida atención y disposición de las causas e incentivar los mecanismos alternativos de resolución de conflictos.

2.6. Promover y propiciar la suscripción de acuerdos que favorezcan la promoción comercial y el libre tránsito de mercancías entre los países de la región y la instalación de oficinas que presten servicios de inspección de preembarque autorizadas por los principales mercados mundiales, a efecto de hacer más expedita la importación, exportación y reexportación de mercancía desde y hacia Panamá.

3. Normas internacionales.

3.1. Llevar a cabo una prolija evaluación, de todos los compromisos internacionales marítimos del Estado Panameño mediante la revisión y verificación continua de los convenios internacionales de los cuales Panamá es Parte y de aquellos que constituyan instrumentos internacionales de cumplimiento obligatorio.

3.2. Implementar y cumplir con los instrumentos internacionales obligatorios y estudiar la adhesión a las recomendaciones internacionales pertinentes según corresponda.

3.3. Promover la coordinación de las instituciones gubernamentales vinculadas a la negociación y la generación de consenso frente a temas marítimos y logísticos relevantes para el país, con la finalidad de dar seguimiento de la eficacia del Estado en el cumplimiento de instrumentos internacionales obligatorios del sector.

3.4. Propiciar acuerdos públicos y privados con organismos de cooperación técnica relacionados con la mejoras en la reingeniería de procesos relacionados con la prestación de servicios marítimos y logísticos, de compromisos y convenios internacionales.

3.5. Generar capacidad organizativa, de mantenimiento y mejoras en los resultados generales de las instituciones gubernamentales relacionadas al cumplimiento de normas y acuerdos internacionales.

3.6. Dar seguimiento al cumplimiento de los deberes y derechos como Estado Ribereño, Estado de Abanderamiento y Estado Rector de Puertos, de conformidad con las disposiciones establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR).

3.7. Dar seguimiento a las Enmiendas de todos los instrumentos obligatorios de los cuales Panamá es Parte y auditar el trabajo realizado por las direcciones generales de la institución.

3.8. Dar cumplimiento a la Ley 44 de 15 de julio de 2008 y su reglamentación, por la cual se aprueba en todas sus partes el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965 (FAL-65 enmendado). Establecer un plan de seguimiento de todas las instituciones gubernamentales involucradas para simplificar, abaratar y coordinar óptimamente los procesos aduaneros, sanitarios, de seguridad industrial y de visita e inspección de diversa índole en los recintos portuarios panameños.

3.9. Hacer más efectivo el trámite que va del interfaz buque-puerto incluyendo la carga y descarga; para mantener una comunicación previa, rápida, fácil y segura entre todos los involucrados como: agencias navieras, armadores, puertos y cualesquiera otro medio de transporte requerido para trasbordo de la carga, a través de sistemas de comunicación modernos como el Protocolo de Intercambio o Transmisión Electrónica de Datos (EDI), satelital y fibras ópticas.

Objetivo Estratégico 4: Desarrollar el capital humano que garantice el crecimiento sostenible del sector marítimo y logístico del país.

1. Convertir a Panamá en un centro de conocimiento e innovación de excelencia mundial en la formulación del factor humano en el sector marítimo, logístico y la cadena de suministros.

1.1. Promover la celebración de eventos internacionales de intercambio de conocimiento de proyección mundial, especializados en los sectores marítimos, logísticos y de la cadena de suministros.

1.1. Proyectar al país como el centro especializado por excelencia de estudios en la cadena de suministros, logística y transporte.

1.1. Propiciar la inversión, innovación y mejoramiento continuo, a través de la investigación y desarrollo y el uso adecuado de tecnología para incrementar el capital físico e intelectual en el sector.

1.1.1. Instituir acuerdos de investigación con universidades, institutos de investigación, organizaciones no gubernamentales y otras.

1.2.1. Gestionar y promover con organismos nacionales e internacionales un programa de becas en carreras relacionadas al sector marítimo y logístico.

1.1. Sobre la base de la demanda, capacitar a la fuerza laboral del conglomerado de manera sostenible para lograr un mayor nivel de productividad y acervo del capital humano.

1.1.1. Seguir promoviendo la óptima formación y el empleo de la gente de mar panameña, quienes se constituirán posteriormente en el recurso humano calificado que suplirá la demanda del crecimiento marítimo nacional que resulte de la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional.

1.2.1. Fomentar la atracción y retención del talento y la transferencia de conocimiento.

2. Promover normas y sistemas de gestión de calidad que garanticen la protección, seguridad e higiene industrial y salud ocupacional, en todas las actividades de los sectores marítimos, logísticos y de la cadena de suministros.

2.1. Enfatizar la necesidad de proveer una legislación adecuada en salud y seguridad ocupacional para el sector, que prevenga las pérdidas innecesarias por empleados accidentados y enfermos, o las relacionadas con infraestructuras dañadas a consecuencia de accidentes por omisión de procedimientos por parte del personal humano.

3. Fomentar un Régimen Laboral Marítimo justo, equitativo y adecuado.

3.1. Promocionar una cultura marítima que ofrezca a la gente de mar panameña una formación óptima y oportunidades de colocación o reclutamiento en buques de bandera panameña y de otros registros, y propiciar la adopción de normas y procedimientos que faciliten esta labor con gran potencial para generación de empleos;

Objetivo Estratégico 5: Fomentar el comercio seguro a través de sistemas de inteligencia y el cumplimiento de normas internacionales y acuerdos interinstitucionales de protección y seguridad.

1. Mantener una estrecha coordinación entre las instituciones del sector y los demás estamentos del Estado involucrados en la preservación de la seguridad nacional y unificar los lineamientos de acción en temas como terrorismo, tráfico de armas, drogas, piratería y otras prácticas ilegales.

2. Colaborar con la preservación de la seguridad interna del país mediante una preparación adecuada para enfrentar casos de contingencias, así como para el manejo regular de los negocios en sus aspectos de seguridad industrial, aduanas y telecomunicaciones.

3. Velar por el cumplimiento y promover políticas y convenios que garanticen la seguridad de la vida humana en el mar, protección marítima, la prevención de la contaminación del mar por los buques, protección del régimen laboral y monitoreo de la carga de acuerdo a los estándares comerciales, marítimos y logísticos internacionales exigidos por la Organización Marítima Internacional.

4. Maximizar las sinergias en materia de seguridad de los distintos modos de transporte, identificando amenazas y vulnerabilidades.

5. Fomentar el uso de sistemas de inteligencia que permitan la colaboración entre el sector público y privado, protegiendo las libertades civiles y la propiedad de información.

Objetivo Estratégico 6: Garantizar la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de las actividades marítimas, logísticas y de la cadena de suministros.

1. Proponer la adopción de un Convenio Macro de coordinación con las instituciones estatales para establecer criterios y parámetros consistentes para lograr la sostenibilidad de los recursos marinos y costeros.

2. Como signatarios del Protocolo de Kyoto, adoptar políticas que colaboren con la prevención de la contaminación por la emisión de gases que afecten la capa de ozono y cuya acumulación contribuyen al calentamiento global de la tierra y establecer programas que incentiven el cumplimiento de estas normas y que las coloquen como ventajas competitivas.

3. Garantizar la utilización de los estándares internacionales sobre protección del ambiente, estudios de impacto ambiental y prevención de la contaminación en el sector marítimo, logístico y de la cadena de suministros dentro de los negocios existentes y desarrollos futuros.

4. Revisar los acuerdos de asistencia internacional para incrementar la capacidad nacional de respuesta en casos de emergencia y desastres que impacten el ambiente.

5. Implementar planes de contingencia frente a posibles daños ecológicos, sobre todo en las áreas de mayor congestión de tráfico y en las áreas ecológicamente sensibles del país.

6. Adoptar programas de Responsabilidad Social Corporativa y que promuevan el desarrollo sostenible.

7. Cumplir con los proyectos del SINIP y el Plan Quinquenal de la Autoridad Marítima de Panamá.

ARTICULO SEGUNDO: Crear la Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional (CICEMN), constituida por una Secretaría Ejecutiva, un Comité Técnico Permanente y un Comité Técnico Permanente Ampliado. El Coordinador General del CICEMN será la Autoridad Marítima de Panamá, en cuya sede estará la Secretaría Ejecutiva a cargo de un funcionario designado por el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá. Igualmente, los miembros del Comité Técnico Permanente y del Comité Técnico Permanente Ampliado designarán un representante ante la Secretaria Ejecutiva.

La Secretaria Ejecutiva presidirá la Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional (CICEMN) que estará compuesta por representantes del Gobierno y de la empresa privada, como sigue:

1. Autoridad Marítima de Panamá (AMP), que la preside

2. Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

3. Ministerio de Comercio e Industrias (MICI)
4. Secretaria Nacional de Ciencias y Tecnología (SENACYT)
5. Un (1) representante del Comité Técnico Permanente
6. Un (1) representante del Comité Técnico Permanente Ampliado
7. Cámara Marítima de Panamá (CMP)

La función de estos miembros es de planificar y coordinar el desarrollo y cumplimiento de los objetivos estratégicos plasmados en este documento. Cualquier otra institución del Estado que sea creada posterior a la actualización de esta estrategia y del CICEMN, será agregada a la lista de los Comité Técnico Permanente y Comité Técnico Permanente Ampliado conforme a la función que cumpla dentro del desarrollo marítimo, logístico y de servicios acordados por los miembros del CICEMN.

La Secretaría Ejecutiva de la Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional decidirá los temas que se le presenten para su discusión. El Comité Técnico Permanente y el Comité Técnico Permanente Ampliado son organismos de consulta.

La Autoridad Marítima de Panamá deberá proveer los fondos para la ejecución del programa de trabajo para la ejecución de la Estrategia Marítima Nacional actualizada. Asimismo, gestionará la incorporación de este programa de trabajo a su presupuesto anual de gastos y su Oficina de Planificación deberá darle seguimiento a la ejecución de los mismos. En esta gestión serán actores principales las Dirección de ejecución de programa de la AMP. No obstante, lo anterior, las instituciones públicas y privadas incluidas dentro de la Comisión Interinstitucional podrán asumir costos del programa de trabajo en dinero o especie, o asumir total o parcialmente el costo de dicho programa. También podrá financiarse el programa de ejecución de esta Estrategia a través de fondos de cooperación.

ARTICULO TERCERO: El siguiente cuadro es la representación gráfica de la Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional (CICEMN). En el mismo se puede observar la división de los tres organismos o entes que forman parte de la mencionada comisión. Esta comisión está dividida en una Secretaria Ejecutiva, un Comité Técnico Permanente y en un Comité Técnico Permanente. Estos están conformados por las instituciones del Estado responsables o estrechamente relacionadas con el desarrollo del sector marítimo panameño.

Cuadro No. 1

Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional (CICEMN)

Secretaría Ejecutiva	Comité Técnico Permanente	Comité Técnico Permanente Ampliado
ORGANISMOS DEL SECTOR PÚBLICO	ORGANISMOS DEL SECTOR PÚBLICO	ORGANISMOS DEL SECTOR PÚBLICO
Autoridad del Canal de Panamá (ACP)	Administración de la Zona Libre de Colón	Autoridad de los Recursos Acuáticos (ARAP)
Autoridad Marítima de Panamá (AMP)	Aeropuerto Internacional de Tocúmen, S. A.	Consejo Nacional de Seguridad
Ministerio de Comercio e Industrias (MICI)	Agencia del Área Económica Especial Panamá-Pacífico (AAEPP)	Servicio Nacional de Migración (SNM)
Secretaria Nacional de Ciencias y Tecnología (SENACYT)	Autoridad de Aeronáutica Civil (AAC)	Autoridad de Turismo de Panamá (ATP)

1 (Uno) Representante del Comité Técnico Permanente	Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT)	Ministerio de Comercio e Industrias (MICI)
1 (Uno) Representante del Comité Técnico Permanente Ampliado	Autoridad Nacional de Aduanas	Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)
ORGANISMOS DEL SECTOR PRIVADO	Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)	Ministerio de Gobierno y Justicia (MIGOB)
Cámara Marítima de Panamá (CMP)	Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA)	Ministerio de Salud (MINSA)
	Ministerio de Obras Públicas (MOP)	Superintendencia de Bancos
	Ministerio de Relaciones Exteriores (MINRE)	Superintendencia de Seguros y Reaseguros
	ORGANISMOS DEL SECTOR PRIVADO	Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP)
	Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón	Unidad Administrativa de Bienes Revertidos
	Asociación Panameña de Agencias de Carga (APAC)	[Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)]
	Asociación Panameña de Agroexportadores	ORGANISMOS DEL SECTOR PRIVADO
	Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas (APEDE)	Asociación Bancaria Nacional
	Asociación Panameña de Exportadores (APEX)	Asociación Panameña de Derecho Marítimo (APADEMAR)
	Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIAP)	Cámara Panameña de Tecnología (CAPATEC)
	Asociación Panameña de Ejecutivos de la Cadena de Abastecimientos (APECA)	Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP)

ARTICULO CUARTO: Son funciones de la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Interinstitucional Consultiva de la Estrategia Marítima Nacional las siguientes:

1. Crear un Reglamento Interno para la CICEMN;
2. Presentar un cronograma de cumplimiento de objetivos estratégicos al Órgano Ejecutivo y a la Junta Directiva de la Autoridad Marítima de Panamá.
3. Vigilar el cumplimiento y desarrollo de los objetivos estratégicos de la EMN y sus tareas;
 - 3.1. Evaluar periódicamente el cumplimiento de los objetivos estratégicos y sus tareas.
 - 3.2. Revisar periódicamente la Estrategia Marítima Nacional.
4. Crear comités, sub-comités y mesas de trabajo interinstitucionales para tratar temas relacionados a la Estrategia Marítima Nacional;
 - 4.1. Coordinar y participar en comisiones mixtas de trabajo.
 - 4.2. Fomentar y participar en eventos, seminarios, conferencias y foros dirigidos a propiciar y promover el desarrollo de las industrias marítimas y logísticas en el ámbito nacional e internacional.
5. Participar y emitir comentarios sobre los proyectos en materia marítima y logística que se presenten en el país;
6. Coordinar la supervisión de los programas, proyectos y políticas de desarrollo de las industrias marítimas y logísticas, para asegurar que los impactos potencialmente negativos puedan ser minimizados;
7. Establecer y operar un centro de información que incluya datos sobre las actividades marítimas que se desarrollan en el territorio nacional, los programas y proyectos relacionados a estas actividades, y demás actividades sujetas a la estrategia marítima nacional; y
8. Cualquier otra designada por el Órgano Ejecutivo o por la Junta Directiva o el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá
9. Efectuar una medición bianual de los resultados.

ARTICULO CUARTO: Autorizar al Presidente de la Junta Directiva y al Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá para que presenten ante el Órgano Ejecutivo para su consideración y aprobación las actualizaciones de la Estrategia Marítima Nacional.

ARTICULO QUINTO: Esta Resolución comenzará a regir a partir de su publicación en Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO DE DERECHO:

Artículo 317 de la Constitución Política de la República de Panamá.

Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998 modificado por la Ley 57 de 2008.

Resolución de Gabinete No. 3 de 28 de enero de 2004.

Panamá, 18 de septiembre de 2008

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE

DILIO ARCIA TORRES

Presidente

FERNANDO A. SOLÓRZANO A.

Secretario

Dado en la Ciudad de Panamá, a los 18 días, del mes de septiembre del año dos mil ocho (2008).

