



COMUNICADO

REGISTRO DE BUQUES DE PANAMÁ RESPONDE DE MANERA CONTUNDENTE A VIDEO QUE BUSCA EMPAÑAR SU IMAGEN

El Registro de Buques de Panamá responde a un desafortunado video que circula en las redes sociales, ya que desinforma, carece de veracidad, es calumnioso, difamatorio, irrespetuoso y malicioso no solo para el Registro de Buques de Panamá sino también para nuestro país, mostrando una total ausencia de conocimiento sobre cuáles son las regulaciones internacionales que rigen la industria marítima a nivel mundial. Es por ello, que procedemos desarticular cada una de las mentiras que en él se señalan.

Al contrario de lo que dice el video, la industria del transporte marítimo no es insegura; los barcos, que transportan la mayor parte del comercio mundial, no son peligrosos. El Registro de Buques de Panamá, es el líder mundial en número de buques y en tonelaje, también es líder en seguridad ambiental y cumple con todos los convenios internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Como resultado, ha estado en las Listas Blancas del MoU de París durante los últimos diez (10) años, y del MoU de Tokio así como de otras organizaciones de Estado Rector de Puerto, que registran la seguridad de los buques que hacen escala en puertos de todo el mundo.

El granelero Wakashio, fue construido por Universal Shipbuilding Corporation en Japón e incorporado al Registro Panameño el 29 de marzo de 2007, y cuenta con toda su certificación técnica vigente, emitida por la Sociedad de Clasificación NKCLASS (Nippon Kaiji Kyokai), certificación estatutaria válida hasta el 22 de abril de 2021, cuando deberá pasar por su ciclo de inspecciones para las debidas reformas. La última inspección de Bandera se completó el 1° de marzo de 2020 en

17 de agosto de 2020

1 de 4



en Kawasaki, Japón y la inspección del Estado Rector de Puerto anterior fue realiza en Por Hedland, WA, Australia el 14 de febrero de 2020. Por lo tanto, el buque cumple en su estructura y equipo, con los Convenios Internacionales establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).

El Wakashio al momento del encallamiento contaba con veinte (20) tripulantes de diferentes nacionalidades; todos contaban con sus certificados correspondientes requeridos para sus puestos y responsabilidades a bordo, según lo exigido por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW, por sus siglas en inglés), así como las pólizas de seguro relativas a la prevención de la contaminación; además en cuanto a responsabilidad civil, protección, indemnización y seguros, aún están vigentes y todos fueron emitidos por la Asociación de Protección e Indemnización Mutua de Propietarios de Buques de Japón, una de las empresas más prestigiosas del mercado.

Este difamatorio video acusa al Registro de Buques de ser laxo en la aplicación de las normas de seguridad. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, el Wakashio había pasado todas las inspecciones requeridas, tenía las pólizas de seguro necesarias y era seguro de navegar.

El Registro de Buques de Panamá lamenta profundamente el derrame de combustible en la costa de Mauricio como resultado de este grave accidente marítimo y la Autoridad Marítima de Panamá [el organismo estatal que supervisa el Registro de Buques] ha ofrecido su plena cooperación a las autoridades de la isla de Mauricio en lo que respecta a las investigaciones sobre las causas del accidente. En la actualidad, el Registro de Buques de Panamá se encuentra realizando las investigaciones pertinentes bajo las reglas del Código para la Investigación de Siniestros e Incidentes Marítimos, aprobado por la promulgación de la Resolución A.849 (20) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

17 de agosto de 2020

2 de 4



No solo es injusto sino totalmente impreciso culpar de este accidente al Registro de Buques de Panamá por el solo hecho de que el buque está registrado bajo la bandera de Panamá.

En los últimos 5 años se han enviado y publicado más de 200 informes de investigaciones de incidentes y accidentes marítimos, a la entidad correspondiente que es la OMI. Estos informes son públicos para los 174 países miembros y sus tres miembros asociados pueden consultarlos. La información es pública y transparente entre los miembros. Como líder en abanderamiento de buques, el Registro Panameño fue inspeccionado más de 16 mil veces el año pasado y el nivel de cumplimiento fue del 96,5%, colocando al Registro en un alto nivel internacional.

Además, es importante señalar que la legislación de Panamá prohíbe el uso de mano de obra barata y es un país líder en la ratificación de todos los convenios laborales de la OIT. Panamá ha ratificado e implementado adecuadamente el Convenio sobre Trabajo Marítimo en todos sus buques de más de 500 TRB.

El registro de una embarcación bajo la bandera de Panamá no es un trámite simple. Panamá ha promulgado la Ley 23 de 27 de abril de 2015 adoptando medidas para la prevención del lavado de activos, financiamiento del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva y otras disposiciones.

Además, no solo el armador tiene que cumplir con una serie de documentos técnicos, sino que debe presentar un debido proceso donde el buque y / o la empresa del armador no estén incluidos en ninguna lista negra o vinculados a actividades ilegales e irregulares. La debida diligencia realizada por el Registro de Buques de Panamá es de suma importancia para la bandera de Panamá y las embarcaciones y propietarios pasan por un estricto proceso de validación.

17 de agosto de 2020

3 de 4



El Registro no abandera los buques de origen dudoso. Como ejemplo, este año 2020 se han rechazado unas 118 embarcaciones que no cumplían con los requisitos y se han cancelado 200 embarcaciones, que no observaban las normas internacionales.

El registro de sociedades en Panamá [por armadores] pasa por un proceso similar de debida diligencia ya que Panamá es signatario de los foros de cooperación tributaria internacional liderados por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Por tanto, es muy irresponsable señalar con el dedo al Registro de Buques y a Panamá mientras se les acusa de ser refugio de evasores fiscales.

La Asociación Internacional de Organizaciones Reconocidas (IARO), Women's International Shipping & Trading Association Panama (WISTA Panama), así como destacados gremios marítimos, entre ellos: la Cámara Marítima de Panamá (CMP), el Consejo Empresarial Logístico (COEL), la Asociación Panameña de Derecho Marítimo (APADEMAR), YoungShip Panamá, InterMaritime Group emitieron comunicados mostrando su apoyo a la gestión que realiza la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y para rechazar de manera categórica las afirmaciones infundadas de las cuales está siendo objeto el Registro de Buques de Panamá.

17 de agosto de 2020

4 de 4