

# Reseña histórica y generalidades Los tribunales marítimos de Panamá

---

Por:

Lcda. Gisela Agurto Ayala\*

---

**Resumen:** *El objetivo del presente artículo es destacar las funciones y competencias de los tribunales marítimos a partir de la evolución del proceso marítimo en Panamá. En ese sentido, examina la ley 8 de 1982, que crea los tribunales marítimos, establece sus competencias en el ámbito interno e internacional y dicta normas de procedimiento. El secuestro marítimo como medida de carácter precautorio y la ejecución de créditos marítimos privilegiados, realizados de forma directa contra la nave, carga o flete, es igualmente analizado de acuerdo a la norma y jurisprudencia panameña.*

**Palabras clave:** *Procedimiento Marítimo, Secuestro Marítimo, Derecho Marítimo, Tribunal Marítimo de Panamá, Litigio Marítimo, Créditos Marítimos Privilegiados.*

**Abstract:** *The objective of this article is to highlight the functions and competencies of maritime courts, based on the evolution of the maritime process in Panama. In this regard, it examines Law 8 of 1982, which creates the maritime courts, establishes its competences at the domestic and international level and dictates procedural rules. Maritime sequestration, as a precautionary measure, and the enforcement of privileged maritime appropriations, carried out directly against the ship, cargo or freight, is also analyzed in accordance with Panamanian rule and case-law.*

**Keywords:** *Maritime procedure, maritime sequestration, maritime law, maritime court of panama, maritime litigation, privileged maritime credits.*

---

\*Licenciada en Derecho y Ciencias Políticas por la Universidad Santa María la Antigua. Actualmente es Magistrada del Tribunal Marítimo de Apelaciones de Panamá.

La labor judicial de los tribunales marítimos en Panamá, ha estado sujeta a la dinámica jurídica vigente, a través de los distintos periodos de nuestra era republicana, toda vez que en sus inicios no contaba con una normativa especial que regulara el procedimiento marítimo, por lo que se aplicaba la Ley de Procedimiento Civil. En este artículo, procedemos a realizar un recuento de la evolución del proceso marítimo judicial, así como algunas generalidades de la normativa legal vigente aplicable a la figura del secuestro marítimo, medida cautelar exclusiva que puede solicitar el acreedor para que se le restituya un derecho teniendo prioridad el tenedor de un crédito marítimo privilegiado.

La legislación marítima nacional en el aspecto procesal ha tenido un amplio e interesante desarrollo a lo largo de nuestra historia, dado que en sus inicios ella estuvo sujeta al proceso civil, ya que no existían normas especiales que regularan esta materia. A raíz de los tratados canaleros de 1903, entró en vigencia en la Antigua Zona del Canal de Panamá la legislación norteamericana y se inicia el funcionamiento de aquellos tribunales norteamericanos en esas áreas.

Posteriormente, se creó la antigua Corte Suprema de la Zona del Canal, la cual fue sustituida en 1912 por la Corte Distritorial de la Zona del Canal. Estos tribunales tenían competencia para conocer los litigios del almirantazgo que ocurrieran en la antigua Zona del Canal, mientras que los casos marítimos ocurridos fuera de la Zona del Canal, eran conocidos y resueltos por los Juzgados de Circuito Civil.

El 30 de septiembre de 1979 y el 31 de marzo de 1982, los Juzgados de Circuito Civil con sede en Balboa y Cristóbal, creados por la Ley 22 de 1979, asumen la plena jurisdicción sobre todos aquellos

casos que fuesen nuevos de carácter civil, al tenor de lo dispuesto en el inciso 6 del artículo XI del Tratado del Canal de Panamá de 1977.

Para llenar ese gran vacío que existía en nuestra legislación, y ante la urgencia de una institución especializada que se encargara de los asuntos marítimos, se designó una comisión que estuvo a cargo de la elaboración de un proyecto de ley que regulara lo relativo a la creación de los tribunales marítimos panameños y al procedimiento aplicable a las controversias marítimas. Dicha comisión presentó un proyecto de ley el 17 de septiembre de 1979, pero no es sino hasta el 30 de marzo de 1982, cuando fue sancionada y se convierte en ese momento en ley de la república, publicada en la Gaceta Oficial N.º19.539 de 5 de abril de 1982.

Consecuentemente, por medio de la Ley 8 de 30 de marzo de 1982 se crean los Tribunales Marítimos y se dictan normas de procedimiento. Esta ley tuvo su primera reforma con la Ley 11 de 23 de mayo de 1986; posteriormente, mediante la Ley 23 de 1 de junio de 2001, se reformaron los artículos 3 y 5, creándose el Segundo Tribunal Marítimo de Panamá. La última reforma se dio mediante la Ley 12 de 23 de enero de 2009 y promulgada mediante Gaceta Oficial N.º26322 de 13 de julio de 2009, dándose a conocer el Texto Único de la Ley 8 de 1982, reformada. Es a través de esta modificación de la ley que se dispone en su artículo primero, la creación del Tribunal de Apelaciones Marítimas, para conocer de los procesos marítimos en segunda instancia.

Conclusivamente podemos señalar, que la jurisdicción marítima panameña surge con la Ley 8 de 1982, cuando la franja canalera es entregada a los panameños tras la firma de los Tratados Torrijos Carter en 1977.

## **Generalidades del Secuestro Marítimo: Procedimiento y Finalidad**

Luego del recuento de la creación de los Tribunales Marítimos y del Tribunal de Apelaciones Marítimas, analizaremos el tema del secuestro en la Jurisdicción Marítima, su finalidad, procedimiento y ejecución.

Debemos iniciar señalando que la Jurisdicción Marítima conoce de una materia especializada como es la marítima, que se regula a través de la Ley 8 de 1982, reformada, allí se desarrolla solo procedimiento marítimo y se establece la competencia que tienen sus tribunales en los ámbitos nacional e internacional. Cabe destacar, que esta ley permite que los procesos marítimos se surtan en apego al desarrollo de materias marítimas internaciones, pero siempre garantizando el debido proceso a las partes, sean estas nacionales e internacionales, naturales o jurídicas.

El artículo 19 de dicha ley fija la competencia privativa de los Tribunales Marítimos en las causas que surjan de actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro del territorio de la república de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Así como la competencia privativa de los Tribunales Marítimos, para conocer de las acciones derivadas de los actos anteriormente mencionados, ocurridos fuera del ámbito territorial señalado en el inciso anterior, pero únicamente en los siguientes supuestos:

- Cuando las respectivas acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdic-

ción de la República de Panamá como consecuencia de tales acciones.

- Cuando se hayan secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la república de Panamá.
- Cuando la demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la república de Panamá y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los Tribunales Marítimos.
- Cuando una de las naves involucradas fuere de bandera panameña y resultare aplicable en virtud de un contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá.

El Secuestro Marítimo se desarrolla en el capítulo VI, sección 1, de la Ley de Procedimiento Marítimo, allí se encuentran las disposiciones relativas a los requisitos y finalidades de la medida cautelar, que se desarrolla a continuación:

El artículo 166 de la *lex cit*, determina los fines del secuestro, en tres grandes aspectos, a diferencia de la finalidad o función cautelar genérica.

Como primer fin, la norma establece que es una medida de carácter precautorio, en la cual el Juez a petición de parte puede decretar secuestro sobre los bienes del demandado para asegurar el cumplimiento de la obligación que se reclama, recayendo en nuestra jurisdicción sobre la nave o carga.

Además de garantizar las resultas del proceso o evitar que sea ilusoria la pretensión reconocida mediante sentencia, también tiene la finalidad de adscribir competencia sobre causas de naturaleza internacional, las cuales deben ser ventiladas en Panamá por haber adquirido competencia los Tribunales Marítimos, como por ejemplo al aprehender físicamente un bien de propiedad del demandado en nuestra jurisdicción territorial (principalmente el Canal de Panamá), (*forum arresti*).

Como última finalidad la norma plantea que se garantiza con dicho secuestro la ejecución de créditos marítimos privilegiados, los cuales deben ser realizados directamente contra la nave, carga o flete.

Veamos más detenidamente cada una de las finalidades que presenta el secuestro marítimo en el artículo 166 de la *Lex cit.*

*1. Evitar que el proceso sea ilusorio en sus efectos y que la parte demandada, trasponga, enajene, empeore, grave o disipe bienes susceptibles de tal medida.*

El numeral primero describe que mediante el secuestro marítimo se garantizan las resultas del proceso, o sea que se obtenga a favor del demandante la forma de hacer materialmente efectivo el derecho que se reclama. Un secuestro practicado bajo esta finalidad, es igual a lo que se busca en un proceso civil, solo que el mismo es decretado por un juez marítimo, que tiene competencia sobre la causa independientemente de la medida cautelar, en estos procesos las involucradas son generalmente sociedades panameñas. Aquí la parte demandante deberá consignar una caución de daños y perjuicios del veinte al treinta por ciento de la cuantía de la demanda para que el secuestro sea decretado, (ver artículo 168).

Si se toma en cuenta que estamos ante un secuestro similar al practicado en la jurisdicción ordinaria, en el evento de vacíos legales que pudiesen surgir en la Ley 8 de 1982, reformada, podemos remitirnos al Código de Procedimiento Civil.

*2. Adscribir a la competencia de los tribunales marítimos panameños el conocimiento de las causas que surjan dentro o fuera del territorio nacional como consecuencia de hechos o actos relacionados con la navegación, cuando el demandado estuviera fuera de su jurisdicción, y en las causas que surjan dentro del territorio nacional cuando el demandante opte por secuestrar un bien del demandado con el fin de notificarlo de la demanda. En ambos casos, el secuestro constituido conforme a lo previsto en este numeral surtirá los efectos de la notificación personal de la demanda; sin embargo, el demandante deberá, además, cumplir con el trámite establecido en el último párrafo del artículo 403.*

*Se considera que el demandado está fuera de la jurisdicción panameña cuando su domicilio efectivo y real de negocios esté fuera de la República de Panamá, aun cuando la sociedad sea panameña o siendo extranjera esté registrada en Panamá, o tenga sucursales o empresas filiales en Panamá, o que la nave esté registrada en Panamá.*

En el numeral segundo se detallan los supuestos a través de los cuales los Tribunales Marítimos panameños adquieren competencia judicial. Debemos señalar que el secuestro está ligado a causas de

carácter internacional; aquí el Tribunal Marítimo puede llegar a ser competente si ha secuestrado y aprehendido física y materialmente bienes del demandado dentro de nuestra jurisdicción, aunque su domicilio esté fuera de nuestro país.

Como se observa, la legislación marítima a través del artículo 19 plantea complejidades en materia de competencia tanto nacional como internacional. Otro aspecto a destacar es que el secuestro sirve como medio de notificación de la demanda al demandado propietario o representante de los bienes secuestrados, entendiéndose entonces que desde que se aprehende físicamente la nave se da por notificada la demanda.

La caución que se consigna en este secuestro es de mil balboas (B/ 1,000.00), para responder por daños y perjuicios; y el acreedor a su vez deberá consignar a la orden del alguacil del Tribunal Marítimo una suma que no exceda de dos mil quinientos balboas (B/.2,500.00) como adelanto para los gastos que pueda ocasionar la conservación, mantenimiento y custodia de la nave.

*3. Aprender materialmente bienes susceptibles de secuestro, para hacer efectivos créditos marítimos privilegiados, gravámenes marítimos o cualquier crédito que, según el Derecho aplicable a la causa, permita dirigir la demanda directamente contra estos. El secuestro surtirá los efectos de notificación personal sobre el bien demandado.*

La tercera finalidad que plantea el secuestro marítimo permite establecer una diferencia notable en materia de secuestro bajo nuestra legislación en comparación con el derecho estadounidense y el derecho inglés, ya que la acción *in Rem* tiene características funda-

mentales y es que la misma está dirigida contra la res o cosa y no contra su propietario, a diferencia de su aplicación en el derecho anglosajón.

Adicional a ello, el secuestro no solo se dirige en contra de la nave, sino que también se hace en contra de la carga o el flete, siendo la nave el elemento primordial, ya que el proceso *in rem* en su mayoría se dirige contra la embarcación. Surge aquí una interesante inquietud: ¿cómo se puede personificar a una cosa y llevarla a los tribunales como sujeto procesal? Para responder dicha interrogante, necesariamente debemos recurrir al derecho sustantivo aplicable a la causa y es ahí donde encontraremos la solución.

Es importante destacar que dicho artículo plantea que para adscribir competencia mediante el secuestro y solicitar la ejecución de créditos marítimos privilegiados, se hace necesario presentar una prueba indiciaria o *prima facie* que compruebe la legitimidad del derecho solicitado. Cabe señalar, que si no se presenta la prueba de indicios del derecho invocado o si las pruebas indiciarias presentadas no satisfacen los criterios de valoración del juzgador que conozca de la misma, esta medida de secuestro no será decretada.

Estas pruebas indiciarias se surten como medios para probar la existencia de una causa, pero ello no significa necesariamente que se trate de la prueba idónea que acredite el derecho que se reclama para que el Juez acceda a lo pedido, puesto que estas pruebas podrán ser incorporadas al proceso en las sucesivas etapas procesales.

Podría pensarse que esto da lugar a la presentación de demandas infundadas o temerarias; sin embargo, el grado de profesionalismo

desempeñado por los litigantes marítimos durante todos estos años, ha demostrado que la mayoría ha evitado la interposición de procesos temerarios, ya que son conscientes que el detener una nave de manera irresponsable genera grandes daños y perjuicios.

#### **Petición de Secuestro y Libelo de demanda, art. 167**

El artículo 167 de la Ley 8 de 1982, reformada, establece las formalidades que debe cumplir el secuestro, allí se plantea que podrá ser solicitado con el libelo de demanda, señalándose el lugar, fecha y hora en que puede el alguacil marítimo hacer efectivo el secuestro, siempre y cuando vaya dirigido a la nave o su carga.

En el procedimiento marítimo la solicitud de secuestro se debe presentar por regla general con la demanda, y no en escrito previo o posterior. El único supuesto en el cual el secuestro se puede presentar en escrito aparte o posterior a la demanda, es cuando el secuestro se presente para garantizar las resultas del proceso. Adicional a ello, se establece que el secuestro debe de efectuarse aunque el escrito adoleciera de algún defecto de forma, y a su vez dicho defecto no constituirá causa que entorpezca el levantamiento del mismo, siempre y cuando la solicitud esté claramente expresada y con la debida precisión respecto a la ubicación de la nave o carga que el demandante pretenda secuestrar.

#### **Requisitos para la Admisibilidad del Secuestro, Cauciones y Gastos, art. 168**

En la legislación marítima el secuestro requiere de la consignación de una caución de daños y perjuicios de conformidad con lo dispuesto en el artículo 168 de la lex cit. En la jurisdicción ordinaria,

la caución se fija en atención a la cuantía de la demanda, pero en la jurisdicción marítima la fijación de la caución depende del tipo de secuestro que se solicite o la finalidad que se persiga.

Si el secuestro se solicita para adscribir competencia o para la ejecución de créditos marítimos privilegiados, la caución será de mil balboas (B/1000.00); sin embargo, si se solicita para evitar que el proceso sea ilusorio, la caución se fijará en atención a la cuantía de la demanda, aun cuando se solicite el secuestro por suma inferior a la demanda. Debemos señalar que las cauciones que las partes pueden consignar están listadas en el artículo 103 de la ley. Adicional a la caución, quien solicite el secuestro en la Jurisdicción Marítima, deberá consignar como adelanto dos mil quinientos balboas (B/.2,500.00) para la conservación, mantenimiento y custodia de la nave.

Este artículo también plantea que el funcionario encargado de la ejecución de dicha medida cautelar es el alguacil marítimo, quien por ley se convierte en el depositario de los bienes que estén bajo su custodia con todas las responsabilidades legales que implica tal condición.

### **Gastos Adicionales, artículo 169**

El artículo 169 de la ley guarda relación con los artículos relativos al levantamiento del secuestro, ya que faculta al alguacil marítimo a solicitar al secuestrante en cualquier momento, sumas adicionales de dinero para cubrir todos aquellos gastos que demanden la conservación, mantenimiento y custodia de todos los bienes que se encuentren secuestrados, consagrando como una causa de levantamiento del secuestro decretado la falta de consignación de dichas sumas.

## **Continuación del Proceso, artículo 170**

El artículo 170 de la Ley Marítima, plantea que el proceso continúa sin la comparecencia del demandado, una vez que el secretario haya admitido la caución, que el juez revise la demanda y la encuentre conforme, procede entonces el alguacil marítimo a trasladarse al lugar donde se encuentren los bienes susceptibles de secuestro y notificará de inmediato a la persona encargada del mando y la custodia del bien secuestrado.

Tratándose de carga, la orden de secuestro se fijará sobre la misma de ser factible. De secuestrarse naves u otros bienes inscritos en el Registro Público, es deber del secretario del Tribunal comunicar al registrador la orden de que se haga la anotación marginal correspondiente. El auto de secuestro puede ser firmado por el juez o su secretario.

## **Auxilio de Unidades de la Fuerza Pública, art. 171**

Este artículo detalla que al momento de ejecutar el secuestro, cuando el Alguacil Marítimo se encuentre en lugares de difícil acceso o de peligrosidad, podrá solicitar apoyo a las unidades de la Policía Nacional, quienes deberán brindarle la ayuda necesaria.

Debemos agregar que en aguas jurisdiccionales existe el Servicio Marítimo Nacional, quien se encarga de custodiar al alguacil para que ejecute el secuestro. Esto no se encuentra regulado en nuestra ley, pero a través de un oficio, el alguacil le comunica a la autoridad su lugar de destino, es decir, el lugar exacto donde se encuentra el bien que se ha de secuestrar y ellos le prestan su colaboración.

### **Secuestro de naves y bienes, art. 172**

Este artículo plantea que el secuestro se encuentra debidamente constituido en los casos de las naves, aun las de registro panameño y de otros bienes muebles, una vez sea recibida la orden del Tribunal por la persona encargada del bien secuestrado o por el responsable del mismo. A su vez, si el secuestro recae sobre una nave de registro panameño debe enviarse un oficio al Registro Público para que haga la correspondiente anotación marginal, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 170, pero esto solo se hará cuando se haya aprehendido físicamente la nave.

Sin embargo, la parte puede solicitar al Tribunal que se oficie al director del Registro Público para que anote una marginal en el título del propietario, de esta manera se hace constar que contra la misma se ha interpuesto una demanda ante el Tribunal Marítimo. En relación con lo anterior se hará constar que todo documento que solicite dicha nave, contendrá un informe que señale que existe sobre la misma una demanda en su contra.

### **Pluralidad de secuestros sobre un bien, art. 174**

Este artículo sostiene que la existencia de un secuestro previo no impedirá la realización de posteriores medidas de secuestro sobre los mismos bienes, siempre y cuando el secuestro recaiga sobre créditos marítimos.

### **Acta de secuestro, art. 175**

Cuando se realice la diligencia de secuestro, el alguacil marítimo deberá levantar un acta, que contendrá el inventario de las cosas

secuestradas y deberá ser suscrita por el alguacil y el custodio, que debe ser un marino nombrado por el alguacil. En el secuestro de naves, adicional al inventario, el alguacil se puede solicitar al capitán u oficial al mando todos los documentos relacionados con el inventario de la nave y su carga, los cuales deberán ser incluidos al acta antes señalada.

### **Alguacil Marítimo como Administrador del bien Secuestrado, del artículo 176 al 179**

Este artículo establece la condición de depositario del alguacil marítimo de todos los bienes secuestrados, es responsable por la custodia del bien y debe cumplir las obligaciones siguientes: cuidar de la conservación de los bienes secuestrados, informar cuando el saldo de la custodia y el mantenimiento de un secuestro disminuyan de los mil balboas (B/.1,000.00) que establece el artículo 168, velar porque se haga la repatriación de los oficiales y tripulantes que así lo exijan, cuando el bien secuestrado sea una nave, contratar los seguros que estime convenientes para proteger los bienes secuestrados, llevar razón puntual y diaria de todas las sumas que reciba y de los gastos en que incurra y rendir al Tribunal cuenta de su gestión una vez por semana y siempre que este se lo ordene de oficio a solicitud de parte.

El alguacil marítimo también tiene la facultad cuando considere que el bien secuestrado puede dañarse y sufrir merma o deterioro, previa autorización del Tribunal y con audiencia de parte, proceder a enajenar dichos bienes en subasta pública y depositar el dinero recibido por el remate judicial al Banco Nacional de Panamá.

No obstante, la venta anticipada no se encuentra regulada en la Ley de Procedimiento Marítimo, pero con base en las jurisprudencias emitidas al respecto por la Corte Suprema de Justicia y por el Tribunal de Apelaciones Marítimas se ha establecido que se debe seguir el patrón de la venta judicial, constituyéndose en un grave problema el hecho de que el producto de la venta, que muchas veces es cuantiosa, debe ser depositada en una cuenta denominada de Remate y Venta Judicial, que no le proporciona ningún interés a los acreedores de la nave o bienes secuestrados.

### **Crédito Marítimo Privilegiado**

En la esfera marítima existe una variedad de créditos que las legislaciones de los distintos países suelen categorizar y listar como créditos marítimos privilegiados, y estos pueden recaer sobre la nave, carga o flete.

Podría decirse que el crédito marítimo privilegiado supone una acción real, porque existe una ficción jurídica que considera a las naves como una persona con capacidad para contraer obligaciones. Idea sustentada en la fortuna de mar que es reservada para el pago de acreedores privilegiados, con el fin de que ellos puedan satisfacer sus acreencias, lo que generalmente no alcanza para el pago del resto de las mismas. Esto se da con la finalidad de que los propietarios de las naves no puedan evadir obligaciones contraídas en el comercio marítimo, en la vía de traspasar la nave a otro propietario.

Cuando el secuestro se solicita para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado, si se levanta el secuestro por solicitud exclusiva del demandante antes del término de contestación de la demanda y

sin que medie caución que sustituya el bien secuestrado, se produce sin más trámite el desistimiento del demandado (art. 195).

### Referencias

Carreyo C., Nelson. *Introducción al Derecho Procesal Marítimo*. ABADAS. Panamá. 2009

Ley 12 de 23 de enero de 2009. *Gaceta Oficial* N°26322 de 13 de julio de 2009

Ley 22 de 1979. *Gaceta Oficial* N°. 19.539 de 5 de abril de 1982

*Manual Marítimo de Panamá*. Editora Sibauste. Panamá. 2005

Pino C., Cristhian. *Seguridad Marítima y Portuaria*. Primera Edición. Panamá. 2019