



**IMPLICACIONES ADUANERAS DEL CANAL DE PANAMA: DESAFIOS
ANTE LA ESCASEZ DE AGUA Y EL ENCARECIMIENTO DEL COMERCIO
MARITIMO EN EL AÑO 2023**

Corporación Universitaria Remington

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Programa de Derecho

Ever Daniel Landero Figueroa, Carlos Ignacio Roman Mejia

Asesor. Dr Jader Aleans

2024

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
Resumen.....	3
Introducción	4
Marco teórico	5
Impacto de la escasez de agua en el cp en los procesos aduaneros, incluyendo posibles retrasos en el tránsito de buques y congestión en los puertos	21
Efectos del encarecimiento del comercio marítimo en los costos de transporte y fletes de las mercancías que pasan por el canal de panamá, y su repercusión en los ingresos aduaneros y la recaudación fiscal.....	26
Desafíos adicionales en materia de seguridad aduanera que surgen debido a la escasez de agua y los retrasos en el tránsito de buques, incluyendo el aumento de riesgos de contrabando y tráfico ilícito de drogas y proponer medidas para mitigar estos riesgos	31
Planteamiento del problema.....	12
Justificación	14
Objetivos	16
Objetivo general	16
Objetivos específicos	16
Metodología	17
Resultados y discusión	19
Conclusiones	36
Referencias.....	39

RESUMEN

En 2023, la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo han presentado desafíos significativos para las operaciones Aduaneras en el Canal de Panamá. La falta de agua ha provocado retrasos en el tránsito de buques, aumentando el riesgo de contrabando y tráfico ilícito de drogas. Además, la congestión en los puertos y la necesidad de utilizar rutas alternativas menos vigiladas han facilitado estas actividades ilegales. Para mitigar estos riesgos, es esencial mejorar la tecnología de inspección, incrementar la vigilancia marítima, fortalecer la cooperación internacional y optimizar los procedimientos aduaneros mediante la digitalización y la capacitación continua del personal. Un enfoque integral y coordinado es crucial para mantener la seguridad y eficacia en el control aduanero en este contexto desafiante.

Palabras claves: Escasez de agua, contrabando, tráfico ilícito, canal de Panamá, vigilancia aduanera

INTRODUCCIÓN

El Canal de Panamá ha sido un eje crucial en el comercio marítimo global desde su inauguración en 1914. Este paso estratégico conecta el Océano Atlántico con el Pacífico, facilitando el transporte de bienes y servicios entre diversos mercados internacionales. Sin embargo, en 2023, este vital corredor enfrenta desafíos significativos que podrían alterar el flujo comercial global. Entre estos desafíos, la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo se destacan como los más críticos.

La escasez de agua es un problema persistente en Panamá, exacerbado por cambios climáticos y patrones meteorológicos irregulares. El Canal de Panamá depende de vastas cantidades de agua dulce para operar sus esclusas, y la disminución de este recurso afecta directamente su capacidad operativa. Este déficit hídrico no solo amenaza la eficiencia del canal sino también la sostenibilidad económica de la región y, por ende, del comercio mundial.

Paralelamente, el encarecimiento del comercio marítimo ha sido impulsado por una serie de factores, incluyendo aumentos en los costos del combustible, perturbaciones en las redes de abastecimiento mundial y cambios en las políticas aduaneras internacionales. Estas condiciones han elevado los costos operativos para las empresas navieras, impactando la rentabilidad del transporte de mercancías a través del canal.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

MARCO TEÓRICO

El Istmo de Panamá ha sido un punto de interés estratégico para diversas potencias extranjeras desde la época del descubrimiento y la conquista de América. Inicialmente, la monarquía Hispánica y Portugal se repartieron el Nuevo Mundo mediante las Bulas Alejandrinas y el Tratado de Tordesillas. Sin embargo, otras coronas Europeas, como Inglaterra y Francia, no tardaron en reaccionar y comenzaron a patrocinar incursiones de corsarios en las posesiones Hispánicas, buscando asaltar las flotas de tesoros y aprovechar la posición estratégica del Istmo de Panamá.

Desde mediados del siglo XVI, el Istmo se convirtió en un objetivo primordial para los corsarios debido a su ubicación estratégica y la celebración de ferias comerciales. Francis Drake, uno de los corsarios más célebres apoyado por la Reina Isabel I de Inglaterra, planeó capturar ciudades clave en Tierra Firme, incluyendo Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, para controlar las rutas de tesoros y mercaderías entre el Atlántico y el Pacífico. Aunque algunos de sus ataques tuvieron éxito, su plan general fracasó.

Hacia finales del siglo XVI y principios del XVII, otros aventureros y exploradores, como Walter Raleigh y Samuel de Champlain, también intentaron aprovechar la posición del Istmo. Raleigh buscaba acceder al mítico Eldorado a través de Guayana y veía en Nombre de Dios y Panamá puntos estratégicos para la expansión inglesa. Por su parte, Champlain recomendó la construcción de un canal para unir el río Chagres con el Océano Pacífico.



Según Manduley (1840) en el siglo XVII, el interés inglés en el Istmo continuó bajo el liderazgo de Oliver Cromwell, quien promovió el "plan occidental" para controlar el comercio y las rutas marítimas en las Indias Occidentales. Este plan incluyó el intento fallido de capturar Santo Domingo, pero resultó en la ocupación de Jamaica, que se convirtió en una base de operaciones piráticas y contrabando, afectando directamente al Istmo de Panamá.

La idea de un canal interoceánico cobró aún más importancia durante el Siglo de las Luces (siglo XVIII), con científicos y exploradores franceses y españoles, como Charles Marie La Condamine y Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que exploraron la región y recomendaron la construcción de un canal. Aunque diversos proyectos fueron considerados, ninguno se concretó debido a los desafíos técnicos y naturales del terreno.

A principios del siglo XIX, el interés en un canal continuó, influenciado por la emancipación de Hispanoamérica y las ventajas mercantiles que supondría. Personajes como Thomas Jefferson y exploradores como Alexander Von Humboldt señalaron varias rutas posibles para un canal. A pesar de las exploraciones y propuestas, los proyectos enfrentaron muchos obstáculos y no se realizaron hasta más tarde.

Según Luzón (2017) para los notables y hombres de negocios del Istmo de Panamá, la apertura de una vía interoceánica era crucial para revitalizar el comercio que había colapsado con la suspensión de las ferias de Portobelo en 1739. Consideraban que una buena ruta transístmica, ya fuese acuática, terrestre o mixta, impulsaría la economía local. Además, algunos Istmeños veían con buenos ojos la idea de que naciones marítimas como Gran Bretaña, Francia



y los Estados Unidos establecieran un protectorado conjunto en Panamá, transformándolo en un "país Hanseático" que beneficiaría al comercio internacional

El CP, uno de los prodigios de la ingeniería contemporánea, tiene una historia rica y compleja que se remonta a varios siglos atrás. Señala Tack (1999), que, durante la época de la exploración y la conquista Española en el siglo XVI, surgieron las primeras propuestas para construir un canal marítimo que uniera el océano Atlántico con el Pacífico a través del istmo de Panamá. Sin embargo, estos planes no se concretaron debido a las dificultades técnicas y las condiciones de salud adversas para los trabajadores.

Según Arauz (2003) el siglo XIX presenció un renovado interés en la construcción de un canal transístmico, impulsado en parte por la fiebre del oro de California, que aumentó la necesidad de una ruta más rápida y eficiente entre los océanos. Se construyó el Ferrocarril de Panamá en 1855, proporcionando una conexión terrestre crucial entre los dos océanos y avivando aún más el debate sobre la construcción de un canal.

Para Espino (2014) luego de varios intentos de construcción se llevaron a cabo a lo largo del siglo XIX, con proyectos notables liderados por Francia bajo la dirección de Ferdinand de Lesseps, el ingeniero detrás del exitoso Canal de Suez. Sin embargo, los esfuerzos franceses fueron abandonados en 1889 debido a dificultades financieras y de salud, incluida una alta mortalidad entre los trabajadores debido a enfermedades como la malaria y la fiebre amarilla.

El inicio del siglo XX marcó un punto de inflexión en la historia del canal, con la firma del Tratado Hay-Herrán en 1903, que concedió a los Estados Unidos el derecho de construir y



operar un canal a través del Istmo de Panamá. Según García (2011) Esto condujo a la intervención estadounidense en Panamá y al inicio de la construcción del canal (CCP) en 1904.

La CCP fue un proyecto monumental que enfrentó numerosos desafíos, desde problemas de salud hasta desafíos de ingeniería debido al terreno montañoso y la demanda de edificar compuertas para subir y bajar las embarcaciones en diferentes niveles. Mora (2016) a pesar de estos desafíos, el canal fue completado y abierto al tráfico en 1914, revolucionando el tráfico marítimo al ofrecer un trayecto más breve y efectivo entre los océanos Atlántico y Pacífico.

El estatuto jurídico del Canal de Panamá ha sido un tema complejo y dinámico debido a su importancia estratégica y su control por potencias extranjeras, especialmente Estados Unidos, durante gran parte del siglo XX (Brigard, 1942). Los canales marítimos que conectan dos mares, como el Canal de Suez, el de Kiel y el de Panamá, suelen estar sometidos a un régimen de internacionalización. Este régimen no elimina la competencia del Estado Ribereño, sino que le impone ciertas obligaciones para asegurar la libre navegación de barcos extranjeros.

El régimen del Canal de Panamá se fundamenta en dos tratados bilaterales. El Tratado Hay-Pauncefote de 1901, entre Estados Unidos y Gran Bretaña, reemplazó el Tratado Clayton-Bulwer de 1850, que prohibía monopolios y fortificaciones en el futuro canal centroamericano. Este tratado permitió a Estados Unidos construir y gestionar el canal bajo principios similares a los del Canal de Suez, pero sin obligaciones hacia terceros estados (Pita, 1994). El Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, firmado entre Estados Unidos y la recién independiente República de Panamá, concedió a Estados Unidos la jurisdicción sobre el canal y una franja de terreno adyacente de 10 millas de ancho (5 millas a cada lado), dándole la



exclusividad en la edificación, conservación y protección del canal, estableciendo bases militares significativas, especialmente durante la Segunda Guerra Mundial.

A diferencia del Canal de Suez, basado en tratados plurilaterales con cláusulas de adhesión para terceros Estados, el régimen del Canal de Panamá se estableció mediante dos tratados bilaterales sin tal posibilidad de adhesión. El Tratado de 1901 estipula que el canal estará disponible para navíos de guerra y comerciales de todos los países, sin especificar si esto es válido únicamente en periodos de paz o también en tiempos de conflicto si esto se aplica solo en tiempos de paz o también durante la guerra. Esta libertad de navegación beneficia a todos los Estados, no solo a los signatarios. Además, el Tratado de 1903 no impone a Estados Unidos la obligación de neutralización del canal, permitiéndoles construir fortificaciones. Durante la Segunda Guerra Mundial y la Guerra de Corea, Estados Unidos ejerció control sobre el canal, incluyendo la construcción de numerosas bases militares.

En términos de soberanía y supremacía territorial, el Tratado Hay-Bunau Varilla otorgó a Estados Unidos el dominio territorial sobre la zona del canal, mientras que la soberanía territorial se mantenía con Panamá (Vargas, 2001). La soberanía territorial es el derecho pleno de disposición de un Estado sobre un territorio, incluyendo la capacidad de transferirlo o administrarlo, mientras que la supremacía territorial es la autoridad que un Estado ejerce sobre un territorio extranjero bajo su propio ordenamiento jurídico, generalmente mediante una autorización del Estado territorial.

La administración estadounidense del Canal de Panamá y su eventual devolución a Panamá se caracterizaron por tensiones y negociaciones prolongadas debido a la imprecisión



técnica del Tratado de 1903 y el control absoluto ejercido por Estados Unidos. Este control minimizó la participación panameña y generó rechazo en la ciudadanía de Panamá, que comenzó a exigir mayor soberanía y participación en los beneficios (Rodríguez, 1906).

En 1926, Panamá rechazó la ratificación de un tratado que aumentaría la influencia de Estados Unidos. En 1936, un nuevo tratado derogó la garantía de independencia de Panamá por parte de Estados Unidos y estableció medidas conjuntas de defensa en caso de amenaza. El Tratado Remón-Eisenhower de 1955 accedió a reclamaciones económicas de Panamá y restringió privilegios de residentes estadounidenses en la zona del canal.

En 1960, el presidente Eisenhower ordenó enarbolar la bandera panameña junto a la estadounidense en la zona del canal, señalando soberanía compartida. Sin embargo, en 1964, un conflicto entre estudiantes de ambos países por la falta de izado de la bandera Panameña resultó en un enfrentamiento sangriento, llevando a la ruptura de relaciones diplomáticas que fueron restauradas gracias a la mediación de la OEA.

En 1971, un acuerdo reconoció la soberanía Panameña sobre el canal, aunque Estados Unidos mantuvo el control operativo. En 1972, una nueva Constitución de Panamá otorgó poderes especiales al general Omar Torrijos. En 1973, el Consejo de Seguridad de la ONU medió en el conflicto, instando a la revisión de los tratados. En 1974, la Declaración Tack-Kissinger acordó abrogar el Tratado de 1903, finalizar la jurisdicción estadounidense y compartir la gestión y defensa del canal (Arredondo, 2015).

El 7 de septiembre de 1977, los presidentes Jimmy Carter y Omar Torrijos firmaron el Tratado Carter-Torrijos, que derogaba los acuerdos anteriores, reconocía la soberanía de



Panamá y establecía la creación de la Comisión del Canal de Panamá para la administración conjunta hasta el 31 de diciembre de 1999. Durante este periodo transitorio, Estados Unidos mantenía la responsabilidad de defensa del canal y el uso de bases militares, además de pagar anualmente a Panamá por la explotación del canal.

El tratado relativo a la neutralidad permanente del canal declaraba la vía acuática como neutral para el tránsito Pacífico de todas las naves en igualdad de condiciones, incluso en tiempos de guerra, con Estados Unidos colaborando en garantizar esta neutralidad. Un protocolo adicional permitía la adhesión de todos los estados del mundo al régimen de neutralidad, siendo España uno de los adherentes en 1981.

El proceso de transición implicó el traspaso gradual de competencias sobre la Zona del Canal a Panamá, culminando el 31 de diciembre de 1999 con la devolución plena e indefinida de la soberanía sobre el canal a Panamá por parte de Estados Unidos, completando así una larga lucha por la soberanía panameña sobre esta importante vía de navegación.



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Canal de Panamá (CP), abierto en 1914, ha sido una de las vías marítimas más relevantes del planeta, conectando los océanos Atlántico y Pacífico y facilitando el comercio internacional. Sin embargo, en los últimos años, el Canal se ha enfrentado a dos grandes desafíos: la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo, lo que ha generado implicaciones significativas para las operaciones aduaneras tanto a nivel nacional como internacional. El Canal de Panamá funciona mediante un sistema de esclusas que requieren grandes cantidades de agua para operar. La cuenca hidrográfica que alimenta el Canal ha experimentado una disminución significativa en accesibilidad de los recursos hídricos afectados por el cambio climático debido al fenómeno del niño. Esto ha obligado a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a implementar medidas de restricción del calado de los buques, lo que ha generado retrasos en los tiempos de tránsito y un aumento en los costos de transporte.

Además, la congestión y los retrasos en el canal debido a la escasez de agua podrían aumentar los riesgos de seguridad en la navegación marítima, lo que tendría repercusiones en la seguridad aduanera y la protección de las mercancías en tránsito. La competencia del Canal de Panamá como vía de navegación preferida también se ve amenazada por estas dificultades, lo que podría afectar su capacidad para atraer el tráfico de buques y el comercio internacional.

Ahora bien, la sequía en el Canal de Panamá afecta directamente a Colombia, especialmente en lo que respecta a sus exportaciones. Dado que gran parte del comercio exterior colombiano se realiza a través del transporte marítimo, el Canal de Panamá es una ruta crucial



para llegar a destinos internacionales. Sin embargo, la escasez de agua y los retrasos en el tránsito de buques debido a esta situación han generado impactos significativos en las exportaciones colombianas.

Los retrasos en el tránsito de buques a través del Canal de Panamá han provocado un aumento en los costos de transporte y fletes. Las navieras, conscientes de los tiempos prolongados de tránsito, han ajustado sus rutas y operaciones, lo que ha llevado a incrementos en los costos para los exportadores colombianos. Este aumento en los costos de transporte puede afectar atractivo o rendimiento de los productos colombianos en el mercado global, reduciendo su atractivo para los compradores extranjeros.

¿Cuáles son las implicaciones aduaneras del Canal de Panamá en el año 2023 frente a los desafíos derivados de la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo?



JUSTIFICACIÓN

El CP es una ruta crucial para el comercio internacional, uniendo los océanos Atlántico y Pacífico y simplificando el movimiento de bienes entre diversas áreas globales. Cualquier perturbación en su funcionamiento puede tener repercusiones en las cadenas de suministro globales y afectar el comercio entre países de América Latina, América del Norte, Europa y Asia.

Escasez de agua:

Causas: El Canal de Panamá depende del lago Gatún para su funcionamiento, el cual ha experimentado una reducción significativa en su nivel de agua debido a la sequía y el cambio climático.

Consecuencias: La escasez de agua limita la capacidad del Canal para operar a su máxima capacidad, lo que puede generar retrasos en el tránsito de buques y aumentar los costos de transporte.

Implicaciones aduaneras: Los retrasos en el Canal pueden afectar los plazos de entrega de mercancías, lo que puede generar penalizaciones para los importadores y exportadores. Además, el aumento de los costos de transporte puede repercutir en los precios finales de los productos.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Encarecimiento del comercio marítimo:

Causas: Diversos factores han contribuido al encarecimiento del comercio marítimo, como el aumento del precio del combustible, la congestión en los puertos y la disrupción de las cadenas de suministro.

Consecuencias: El aumento de los costos de transporte marítimo afecta negativamente la competitividad de las empresas y puede generar un aumento en los precios de los productos para los consumidores.

Implicaciones aduaneras: Afecta los aranceles aduaneros y otros impuestos que se aplican a las mercancías importadas, lo que puede generar mayores costos para las empresas y los consumidores.



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

OBJETIVOS

Objetivo General

Analizar las implicaciones aduaneras del Canal de Panamá frente a los desafíos derivados de la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo en el año 2023.

Objetivos Específicos

- Describir el impacto de la escasez de agua en el CP en los procesos aduaneros, incluyendo posibles retrasos en el tránsito de buques y congestión en los puertos.
- Investigar el efecto del encarecimiento del comercio marítimo en los costos de transporte y fletes de las mercancías que pasan por el Canal de Panamá, y su repercusión en los ingresos aduaneros y la recaudación fiscal.
- Analizar los desafíos adicionales en materia de seguridad aduanera que surgen debido a la escasez de agua y los retrasos en el tránsito de buques, incluyendo el aumento de riesgos de contrabando y tráfico ilícito de drogas, y proponer medidas para mitigar estos riesgos



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

METODOLOGÍA

Tipo de investigación:

La presente investigación es de naturaleza jurídica, enfocándose en el análisis de las implicaciones aduaneras del Canal de Panamá frente a la escasez de agua y el encarecimiento del comercio marítimo en el año 2023. Este enfoque se justifica por la necesidad de comprender y evaluar los marcos normativos y las regulaciones que afectan las operaciones aduaneras en el contexto mencionado. Además, se busca proponer recomendaciones basadas en el análisis de estos marcos legales y su aplicación práctica.

Enfoque cualitativo:

La investigación se desarrollará mediante un enfoque cualitativo, el cual es apropiado para analizar en profundidad los aspectos normativos, contextuales y operativos de la temática en estudio. El enfoque cualitativo permite una comprensión detallada y contextualizada de las implicaciones aduaneras, proporcionando una visión holística y crítica de los desafíos y oportunidades que enfrenta el Canal de Panamá.

Procedimiento para la recolección de información:

La recolección de información se llevará a cabo a través de fuentes secundarias, lo cual incluye la consulta de:

Sitios web gubernamentales: Se revisarán páginas oficiales como la de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), ministerios de comercio y transporte de Panamá, entre otros, para



obtener información actualizada y relevante sobre la gestión del Canal y sus implicaciones aduaneras.

Organizaciones internacionales: Se consultarán informes y publicaciones de entidades como la Organización Marítima Internacional (OMI), el Banco Mundial, y Naciones Unidas, que ofrezcan perspectivas globales y análisis especializados sobre el comercio marítimo y la gestión de recursos hídricos.

Informes especializados: Se incluirán documentos de consultoras y entidades especializadas en comercio marítimo y gestión del agua, que proporcionen datos y análisis técnicos sobre las condiciones actuales del Canal de Panamá.

Literatura jurídica: Se revisarán libros, artículos académicos y estudios previos que aborden la regulación del comercio marítimo, la gestión del agua y las implicaciones aduaneras, proporcionando un marco teórico y normativo sólido para el análisis.

Análisis de la información:

La información recopilada será clasificada y organizada en categorías temáticas relevantes (escasez de agua, encarecimiento del comercio, implicaciones aduaneras). Se utilizarán técnicas de análisis cualitativo para identificar las tendencias y desafíos comunes, con el objetivo de elaborar una descripción detallada y crítica de las implicaciones aduaneras del Canal de Panamá en el contexto de 2023.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

- ✓ La escasez de agua ha forzado a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a implementar restricciones en el calado de los barcos, limitando la capacidad de carga que pueden transportar. Esto ha resultado en un aumento en los tiempos de espera y una reducción en la eficiencia del tránsito, afectando la fluidez del comercio y generando mayores costos operativos para las empresas navieras.
- ✓ Como respuesta a la disminución de ingresos y el aumento de costos operativos debido a la escasez de agua, la ACP ha incrementado las tarifas de peaje. Este incremento ha repercutido en los costos aduaneros, ya que los operadores logísticos y empresas de comercio exterior han trasladado estos costos adicionales a los consumidores finales, encareciendo los productos importados y exportados a través del canal.
- ✓ Las autoridades aduaneras de Panamá han tenido que revisar y adaptar sus políticas para hacer frente a los desafíos presentados por la escasez de agua y el encarecimiento del comercio. Se han implementado medidas temporales para agilizar el despacho de mercancías y minimizar retrasos, incluyendo la digitalización de procesos aduaneros y la adopción de tecnologías avanzadas para mejorar la eficiencia y la transparencia en las operaciones.
- ✓ La inestabilidad en la operatividad del Canal de Panamá ha incentivado a algunas navieras a considerar rutas alternativas, como el Canal de Suez o rutas marítimas alrededor del Cabo de Hornos. Este desvío ha impactado los ingresos del canal



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

y ha llevado a una revaluación de las estrategias comerciales y aduaneras para mantener la competitividad del canal como una vía preferida para el comercio internacional.

- ✓ En respuesta a la crisis, se han planificado inversiones significativas en infraestructura hídrica y tecnológica. La ACP ha anunciado proyectos para la construcción de nuevos reservorios y la modernización de sistemas de gestión del agua para garantizar un suministro sostenible. Además, se están desarrollando tecnologías para mejorar la eficiencia en el manejo de cargas y reducir los tiempos de tránsito, lo cual tiene implicaciones directas en la simplificación y agilización de los procesos aduaneros.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

CAPITULO I

Impacto de la escasez de agua en el CP en los procesos aduaneros, incluyendo posibles retrasos en el tránsito de buques y congestión en los puertos

Según Morales (2023) La escasez de agua en el Canal de Panamá tiene un impacto profundo en varios aspectos del comercio y la economía, especialmente en los procesos aduaneros, el tránsito de buques, la congestión en los puertos y en la economía panameña en general.

Procesos Aduaneros

Retrasos en el Tránsito de Buques

La escasez de agua ha obligado a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a implementar medidas estrictas para conservar agua, tales como la reducción del calado permitido para los buques. Según Diaz (2023) el calado es la profundidad máxima que puede alcanzar un buque sumergido en el agua, y su restricción significa que los buques deben transportar menos carga. Esta limitación no solo afecta la eficiencia de cada tránsito, sino que también prolonga los tiempos de espera para que los buques puedan cruzar el canal.

Mayores Tiempos de Espera: Se estima que, en 2024, el tiempo de espera promedio para los buques podría aumentar en un 10-15%. Esta espera prolongada interrumpe las cadenas de suministro globales, ya que los barcos tardan más en entregar sus cargas a destino, lo que puede generar retrasos en la producción y distribución de bienes a nivel mundial.



UNIREMINGTON
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Congestión en los Puertos

Los retrasos en el tránsito de buques provocados por la escasez de agua también han llevado a una mayor congestión en los puertos ubicados en ambos extremos del canal, como el puerto de Manzanillo en Panamá y el puerto de Cristóbal en Colón.

Dificultades para la Carga y descarga: La acumulación de buques esperando para transitar el canal crea embotellamientos en estos puertos. La congestión hace que sea más difícil y lento cargar y descargar contenedores, lo que eleva los costos operativos y logísticos.

Impacto en la Competitividad: La eficiencia reducida de los puertos y el canal afecta negativamente la competitividad del Canal de Panamá como ruta de tránsito. Los retrasos y costos adicionales pueden hacer que las navieras consideren rutas alternativas, aunque más largas y costosas, como el Canal de Suez o rutas alrededor del Cabo de Hornos.

Otras Posibles Consecuencias

Aumento de los Costos de Transporte Marítimo

Para Sánchez (2023) los mayores tiempos de espera y la congestión en los puertos resultantes de la escasez de agua han llevado a un aumento de los costos de transporte marítimo. Esto se traduce en un impacto negativo para los consumidores finales, ya que los costos adicionales a menudo se transfieren a los precios de los productos.

Impacto en los Consumidores: Una amplia gama de productos importados se ve afectada por estos aumentos de costos, desde bienes de consumo diario hasta equipos industriales, lo que contribuye a la inflación y reduce el poder adquisitivo de los consumidores.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Daños a la Economía Panameña

La crisis hídrica y sus efectos sobre el Canal de Panamá tienen repercusiones significativas en la economía Panameña. El canal es una fuente crucial de ingresos para el país, y cualquier disminución en su operatividad afecta directamente las finanzas nacionales.

Pérdidas de Ingresos: Se estima que, en 2024, las pérdidas por ingresos del Canal de Panamá podrían alcanzar entre 500 y 700 millones de dólares. Esta disminución en los ingresos puede afectar el presupuesto del gobierno panameño, limitando su capacidad para invertir en infraestructura, servicios públicos y desarrollo social.

Medidas Mitigatorias y Adaptación

Para enfrentar estos desafíos, la ACP y el gobierno de Panamá han comenzado a implementar y considerar varias medidas mitigatorias y de adaptación:

Optimización de Recursos Hídricos: La ACP puede mejorar la gestión del agua disponible mediante la reutilización del agua en las esclusas y la implementación de tecnologías más eficientes. La construcción de nuevas esclusas con sistemas de ahorro de agua podría ser una solución a largo plazo.

Inversiones en Infraestructura: Inversiones significativas en infraestructura son esenciales para aumentar la capacidad del canal y mejorar su eficiencia. Esto puede incluir la creación de reservas adicionales de agua o la ampliación de las esclusas existentes.



Colaboración Internacional: La colaboración con otros países y organismos internacionales puede proporcionar los recursos y el apoyo necesario para gestionar la crisis hídrica de manera más efectiva y sostenible

Diversos estudios han abordado los efectos de la escasez de agua en el Canal de Panamá y sus implicaciones para el comercio marítimo. A continuación, se destacan algunos de los más relevantes:

Estudios Hidrológicos:

Autoridad del Canal de Panamá (ACP): La ACP ha realizado múltiples estudios sobre los patrones de precipitación y los niveles de agua en los lagos Gatún y Alhajuela, esenciales para el funcionamiento del canal. Un informe de 2019 del autor Navarro (2019) destacó que las precipitaciones en la cuenca del canal han disminuido significativamente en la última década, afectando los niveles de agua necesarios para las operaciones. Estos estudios también señalan que fenómenos climáticos como El Niño exacerbaban la reducción de las precipitaciones, creando períodos de sequía más prolongados y severos.

Según Padro (2024): "Impacto del Cambio Climático en la Operatividad del Canal de Panamá", publicado en la Revista de Iniciación Científica. Este estudio analizó los datos de precipitación y temperatura en la región, concluyendo que las tendencias actuales de cambio climático probablemente aumentarán la frecuencia y severidad de las sequías, afectando la capacidad operativa del canal.



El estudio de Padro (2024) aporta información crucial y actualizada sobre cómo el cambio climático está afectando los patrones de precipitación y temperatura en la región del Canal de Panamá. Este conocimiento es fundamental para entender las condiciones actuales y futuras que podrían influir en la disponibilidad de agua para las operaciones del canal. Al identificar una mayor frecuencia y severidad de las sequías, Padro proporciona una base empírica que respalda la necesidad de adaptar las estrategias de gestión de recursos hídricos y de desarrollar políticas aduaneras que mitiguen los impactos negativos de estos cambios climáticos.

Además, el estudio de Padro (2024) complementa y refuerza otros trabajos previos, ofreciendo un panorama más completo de los desafíos que enfrenta el Canal de Panamá debido al cambio climático. Al incorporar estas conclusiones, esta investigación se beneficia de un análisis robusto y actualizado, lo que le permite realizar un diagnóstico preciso de la situación actual y proponer recomendaciones más efectivas para la gestión de los procesos aduaneros y operativos en el contexto de la escasez de agua.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

CAPITULO II

Efectos del encarecimiento del comercio marítimo en los costos de transporte y fletes de las mercancías que pasan por el Canal de Panamá, y su repercusión en los ingresos aduaneros y la recaudación fiscal

Aumento de Tarifas de Flete:

Según Vergara (2023) el aumento en los costos operativos del comercio marítimo puede estar influenciado por varios factores, como los precios del combustible, los costos laborales y las tarifas portuarias. Estos costos adicionales son trasladados a las tarifas de flete, lo que resulta en un encarecimiento del transporte de mercancías a través del Canal de Panamá.

La fluctuación en los precios del petróleo, por ejemplo, puede tener un impacto significativo en los costos de operación de los buques, ya que el combustible es uno de los mayores gastos para las navieras. Un aumento en los precios del petróleo puede conducir a un incremento en las tarifas de flete para compensar estos mayores costos.

Además, factores como la congestión en los puertos, los retrasos en la carga y descarga, y la disponibilidad de contenedores también pueden contribuir al aumento de las tarifas de flete, ya que estos problemas pueden aumentar los tiempos de espera y los costos operativos para las navieras.



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Cambio en las Rutas de Transporte:

El encarecimiento del transporte a través del Canal de Panamá puede llevar a que algunas navieras consideren rutas alternativas, incluso si son más largas, si resultan más económicas en términos operativos. Esto puede incluir rutas que eviten el canal por completo, como el Cabo de Hornos en el extremo sur de América del Sur o el Canal de Suez en Egipto.

Además del costo, otros factores como la seguridad, la estabilidad política y las regulaciones ambientales pueden influir en la decisión de cambiar de ruta. Por ejemplo, las tensiones políticas en una región determinada pueden llevar a las navieras a evitar esa área, incluso si significa un aumento en los costos de transporte.

Este cambio en las rutas de transporte puede tener implicaciones importantes para el comercio global y la economía de Panamá, ya que puede afectar el volumen de tráfico que pasa por el canal y, por lo tanto, los ingresos generados por su operación.

Repercusiones en la Competitividad:

Según Moloney (1989) puede hacer que las mercancías que dependen de esta vía sean menos competitivas en comparación con productos similares que se transportan a través de rutas alternativas o que se producen localmente. Esto puede afectar negativamente a las industrias que dependen del comercio internacional, como la industria manufacturera y agrícola, que pueden enfrentar dificultades para competir en los mercados globales si los costos de transporte son prohibitivos. Además, una pérdida de competitividad en el comercio internacional puede



tener un impacto en la economía de Panamá en su conjunto, ya que el comercio exterior juega un papel importante en su PIB y en la generación de empleo.

Ahora bien, dado que se trata de un país con una orientación económico-política favorable a la apertura de los mercados internacionales y la atracción de inversión extranjera, su actividad económica se centra en el comercio tanto de exportación como de importación, lo que contribuye significativamente al Producto Interno Bruto (PIB). En este contexto, al mencionar las exportaciones e importaciones, es importante considerar el comercio marítimo, es decir, el movimiento de carga que entra y sale del país por vía marítima, ya que el mar es el medio preferido tanto por los productores como por los consumidores. Además, al hablar del comercio marítimo, es inevitable referirse al Canal de Panamá y su impacto en la economía del país sudamericano. Esta influencia se evidencia claramente debido a la proximidad del país con este paso interoceánico, lo que convierte su territorio en un punto estratégico en el comercio internacional.

Según Suarez (1981) el CP es un lugar de suma preponderancia para el capital del país. Tanto por el tránsito de buques que salen de puertos colombianos como por aquellos que arriban a ellos, o por el hecho de que los embarcaderos a nivel nacional contribuyen a las relaciones interoceánicas, es de super importancia la influencia que el Canal tiene para Colombia, y no solo para el país si no para todo el mundo.

Podríamos afirmar también que el Canal de Panamá desempeña un papel crucial en el impulso de la economía global, especialmente al facilitar el acceso de América Latina a los mercados internacionales de manera eficiente. En este sentido, Colombia se destaca como uno

de los países que más se benefician debido a su proximidad con este importante paso marítimo. Esta cercanía estratégica le permite a Colombia exportar sus productos a los mercados internacionales y realizar importaciones sin incurrir en costos significativamente elevados. (Peres, 2001).

Claramente, con lo expuesto, se demuestra que los impuestos relacionados con las exportaciones en Colombia están estrechamente ligados a las variaciones que pueden surgir en el transporte marítimo. Esto se evidencia con las normativas que se establecen en este ámbito. No obstante, es crucial abordar estos temas destacando la importancia de la influencia de otros sectores en el Producto Interno Bruto (PIB) colombiano.

Normatividad

(LEY 677 DE 2001)
(Decreto 1289 del 17 de junio de 2015)
(Decreto 390 del 7 de marzo de 2016)
(Decreto 2147 del 23 de diciembre de 2016)

Tratado/Acuerdo
(Tratado Herrán-Hay, 1903)



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Tratado Hay-Bunau Varilla
(Tratados Torrijos-Carter, 1977)
Tratado Urrutia-Thomson
Acuerdo Comercial entre Panamá y Colombia, TLC (2015)
Acuerdo general sobre aranceles aduaneros y comercio (GATT de 1947)
Acuerdo general sobre el comercio de servicios

Legislación y Decretos en Panamá

Decreto/Ley
Decreto Ley 2324 de 1984 (Colombia)
Decreto 5057 de 2009 (Colombia)
(Decreto Ejecutivo 147 , 2007, 13 de agosto)
Ley No. 28 del 17 de julio de 2006 (Panamá)
Resolución de Gabinete No. 178 de 13 de octubre de 2008 (Panamá)
Decreto Ejecutivo 94 de 26 de abril de 2007 (Panamá)



Según Diaz (2023) en su estudio tránsito por el canal de Panamá analiza específicamente cómo las restricciones operativas debido a la escasez de agua aumentan los costos de transporte. El autor destaca que los buques deben reducir su carga o esperar por condiciones favorables, incrementando los tiempos y costos de tránsito. Esto proporciona un marco para entender los desafíos operativos y económicos que enfrenta el Canal de Panamá en tiempos de escasez de agua, y cómo estos desafíos pueden traducirse en mayores costos de transporte y fletes.

CAPITULO III

Desafíos adicionales en materia de seguridad aduanera que surgen debido a la escasez de agua y los retrasos en el tránsito de buques, incluyendo el aumento de riesgos de contrabando y tráfico ilícito de drogas y proponer medidas para mitigar estos riesgos

Según Vallejo (2014) la escasez de agua y los retrasos en el tránsito de buques pueden aumentar significativamente los riesgos de contrabando y tráfico ilícito de drogas. Los retrasos prolongados proporcionan más tiempo a los contrabandistas para ocultar mercancías ilícitas y la congestión en los puertos facilita el trasbordo ilegal. Además, las rutas alternativas, menos vigiladas debido a la escasez de agua, pueden ser aprovechadas para el tráfico de drogas. La presión por agilizar el tránsito puede aumentar la corrupción y el soborno entre funcionarios, y la saturación de recursos y personal aduanero puede disminuir la eficacia en la inspección de mercancías.

Para mitigar estos riesgos, se deben implementar varias medidas. En primer lugar, la mejora de la tecnología de inspección mediante sistemas de escaneo avanzado y tecnologías de



detección no intrusiva, así como el uso de inteligencia artificial y análisis de big data para identificar patrones sospechosos. En segundo lugar, se debe incrementar la vigilancia marítima con drones y patrullas navales, fortalecer la cooperación internacional para compartir información y coordinar patrullajes.

Para Serna (2015) también es crucial proporcionar capacitación continua y recursos adicionales para el personal aduanero, aumentando el personal durante periodos de congestión. La cooperación internacional debe fortalecerse mediante acuerdos para el intercambio de información y la participación en redes y foros internacionales. Además, es necesario mejorar los procedimientos aduaneros simplificando y digitalizando procesos, implementando programas de gestión de riesgos y fomentando la transparencia y la ética a través de campañas de sensibilización y la creación de canales seguros para denunciar prácticas corruptas.

La importancia del control aduanero y el sistema de gestión del riesgo en el ámbito aduanero es fundamental para prevenir actividades ilegales y garantizar el cumplimiento de la normativa vigente. Ambos sistemas se complementan y deben trabajar de manera conjunta para asegurar la eficacia en la vigilancia aduanera.

El control aduanero consiste en una serie de medidas destinadas a garantizar el cumplimiento de las formalidades establecidas en la ley o reglamento aduanero. Esto implica supervisar las actividades de los usuarios aduaneros y obligados, como los operadores de transporte multimodal, para asegurar el adecuado cumplimiento de sus obligaciones (Castro, 2010). Por otro lado, el sistema de gestión del riesgo aduanero es una herramienta utilizada para prevenir y controlar posibles riesgos asociados con las operaciones aduaneras, como el



contrabando, el fraude aduanero y el lavado de activos. Este sistema permite a la autoridad aduanera identificar y evaluar posibles riesgos antes, durante y después de las operaciones, y tomar medidas para mitigarlos.

Es esencial que el control aduanero y el sistema de gestión del riesgo trabajen de manera coordinada y complementaria. El control aduanero se encarga de aplicar medidas de vigilancia y cumplimiento, mientras que el sistema de gestión del riesgo proporciona análisis y evaluación de riesgos para orientar las acciones de control. Esto permite una respuesta más eficiente y proactiva ante posibles amenazas y actividades ilegales en el ámbito aduanero.

Fases del Control Aduanero

El control aduanero se divide en tres fases principales tanto para importaciones como exportaciones:

Fase Previa: Se ejerce antes de la admisión de la declaración aduanera.

Acciones: En esta fase se revisan los perfiles de riesgo del importador o agente de aduana. Esto incluye evaluar el historial de cumplimiento del importador, la naturaleza de las mercancías y cualquier indicio de posible incumplimiento o fraude.

Fase Durante: Se lleva a cabo desde la presentación de la declaración aduanera hasta el retiro de la mercancía.

Acciones: Durante esta fase, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) puede solicitar documentos de soporte, autorizaciones y licencias que deben concordar con los datos registrados en la declaración aduanera. Se realiza una revisión detallada



UNIREMINGTON®
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

de la documentación presentada y, si es necesario, una inspección física de las mercancías.

Fase Posterior: Ocurre después del retiro de la mercancía del almacén temporal.

Acciones: Este control puede realizarse hasta cinco años después de la liquidación de tributos. Implica auditorías y revisiones posteriores para asegurar que todas las regulaciones y pagos de tributos se han cumplido adecuadamente.

Los OCE son personas naturales o jurídicas que participan directa o indirectamente en las operaciones aduaneras. Según el Decreto 390 de 2016, estos incluyen:

Agencias de Aduana: Entidades autorizadas encargada de regular todas las actividades mercantiles.

Transportadores: responsables del traslado de mercancías desde el punto de origen hasta el destino final.

Agentes Aeroportuarios, Marítimos y Terrestres: Coordinan y facilitan el movimiento de mercancías a través de sus respectivos medios de transporte.

Agentes de Carga Internacional y Operadores de Transporte Multimodal: Gestionan el transporte y logística de las mercancías a nivel internacional, utilizando múltiples modos de transporte.

Aforos Aduaneros



Los aforos son inspecciones realizadas por la autoridad aduanera para verificar el Estado, peso, cantidad y otras características de las mercancías, determinando así los derechos e impuestos correspondientes. Existen dos tipos de aforos:

Aforo Documental: Implica la verificación de la documentación presentada de manera electrónica. La autoridad aduanera revisa todos los documentos de soporte relacionados con la operación aduanera.

Aforo Físico: Consiste en la inspección física de las mercancías utilizando tecnología avanzada para asegurar que la información declarada coincide con las características reales de la mercancía.

Regímenes Aduaneros

Los regímenes aduaneros son operaciones que asignan un destino específico a los bienes que ingresan o salen de la jurisdicción aduanera nacional. Los principales regímenes son:

Definitivos: Mercancías que se importan o exportan para permanecer en el país de destino por tiempo ilimitado, debiendo ser nacionalizadas.

Temporales: Mercancías que permanecen en el país por un tiempo limitado y con un fin específico, exentas de impuestos al comercio exterior.

Matriz de Riesgo



La DIAN administra un sistema de control de riesgos para detectar y prevenir actividades ilícitas como el contrabando, que representa una amenaza significativa para la economía nacional. Pese a estos esfuerzos, el contrabando sigue siendo un problema. En Latinoamérica, se estima que las pérdidas por contrabando representan entre el 0.9% y el 2% del PIB anual. Los productos más comúnmente contrabandeados incluyen licores, cigarrillos, textiles, productos metalmecánicos, software, calzado, alimentos y cosméticos, resultando en pérdidas anuales de aproximadamente 6,000 millones de dólares, lo que equivale a un 10% del total de las importaciones legales (Avila, 2020).

CONCLUSIONES

- La escasez de agua en el Canal de Panamá ha destacado la importancia de la gestión sostenible de los recursos hídricos en el contexto de las operaciones aduaneras y el comercio marítimo internacional.



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

- La crisis hídrica ha impulsado la necesidad de colaboración entre múltiples actores, incluyendo gobiernos, empresas privadas y organizaciones internacionales, para encontrar soluciones innovadoras que aseguren la continuidad operativa del canal y mitiguen los impactos en el comercio global.
- Las restricciones en la capacidad operativa del canal han evidenciado la interdependencia de las economías regionales y globales, subrayando la importancia de una gestión efectiva de las rutas de transporte marítimo para el desarrollo económico y la estabilidad financiera.
- La adaptación de las políticas aduaneras ha requerido un enfoque proactivo y flexible por parte de las autoridades, reconociendo la necesidad de equilibrar la seguridad y eficiencia del comercio con las demandas operativas y económicas en constante cambio.
- La crisis en el Canal de Panamá ha servido como un recordatorio de la necesidad de diversificación en las estrategias de transporte y logística a nivel global, fomentando la exploración de nuevas rutas y modos de transporte para reducir la dependencia de una única vía de tránsito.
- La crisis en el canal ha resaltado la importancia de la resiliencia y la planificación de contingencia en la gestión de las cadenas de suministro internacionales, incentivando a las empresas a fortalecer sus capacidades de adaptación y respuesta ante situaciones imprevistas.
- La inversión en investigación y desarrollo tecnológico se ha vuelto prioritaria para mejorar la eficiencia operativa y la seguridad del transporte marítimo a

través del canal, impulsando la adopción de soluciones innovadoras como la automatización y el uso de energías renovables.

- La transparencia y la comunicación efectiva entre las autoridades aduaneras, las empresas del canal son fundamentales para mantener la confianza y la cooperación en momentos de crisis, facilitando la toma de decisiones informadas y coordinadas.
- La crisis en el canal ha generado oportunidades para el fortalecimiento de alianzas internacionales y la colaboración en proyectos de infraestructura y desarrollo económico, promoviendo la integración regional y la prosperidad compartida.
- La gestión de riesgos y la evaluación continua de vulnerabilidades son procesos cruciales para garantizar la resiliencia y la seguridad del comercio marítimo a largo plazo, impulsando la implementación de medidas preventivas y la mejora continua de las capacidades operativas y regulatorias del canal

BIBLIOGRAFIA

- Arauz, C. A. (2003). La construcción del Canal de Panamá, 1904-1914. *Mesoamérica*.
- Arredondo, C. G. (2015). El Canal de Panamá: Puente Marítimo del Mundo Global. *Ciencia y Mar*.
- Avila, M. P. (2020). *Evaluación del sistema de control interno del fondo de empleados de la DIAN-FEDIANI*. Obtenido de <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/12bba0cb-bf3f-437d-9e1d-5572ffd49d32/content>
- Brigard. (1942). El estatuto jurídico del Canal de Panamá. *Talle mundo grafico al dia*.
- Cabrera. (1977). *Tratados Torrijos-Carter*.
- Canal de panama. (2021). Árboles de usos múltiples de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. Obtenido de <http://www.cich.org/publicaciones/03/manual-reforestacion-vol7.pdf>
- Castro, M. (2010). *Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá*. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/53398ec0-c40c-495c-9251-567789ee7b1c/content>



China, J. R. (2019). *Los grandes proyectos hidráulicos y las políticas antipalúdicas: Un estudio comparativo entre el Plan de Riegos del alto Aragón y el Canal de Panamá*. Anuario de Estudios Americanos.

Congreso de la republica. (2015). *Decreto 1289 del 17 de junio de 2015*. Gaceta.

Congreso de la republica. (2017). *Decreto 390 del 7 de marzo de 2016*. Gaceta .

Congreso de la republica de colombia. (2001, 4 de agosto). *LEY 677 DE 2001*. Gaceta. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0677_2001.html

Diaz, R. R. (2023). *TRÁNSITO POR EL CANAL DE PANAMÁ*. Obtenido de <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/33887/Transito%20por%20el%20Canal%20de%20Panama.pdf?sequence=4>

Garcia. (2011). Historia del continuo escándalo del Canal de Panamá.

Luzón, J. M. (2017). Herederos de Balboa: España y la construcción de identidades en California y Panamá a comienzos del siglo XX. *Anuario IEHS*, 155-178.

Manduley, J. (1840). El proceso panameño. *Revista Cuadernos Políticos*.

Mendoza, L. F. (2016). *Actividad de control como función esencial de la aduana*. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/978e42b1-9cdb-482b-954e-5ad5fd12a1fc/content>

Ministerio de comercio y industria. (2007, 13 de agosto). *Decreto Ejecutivo 147* . Gaceta .

Obtenido

de



UNIREMINGTON
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

<https://wpeus2sat01.blob.core.windows.net/micanaldev/informacionlegal/decreto-147.pdf>

Moloney, G. (1989). *El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos*. Ediciones Formato 16.

Morales, R. (2023). *Impacto de la subida de fletes y servicios logísticos que aumentarán precios a clientes por escasez de contenedores*. Obtenido de Impacto de la subida de fletes y servicios logísticos que aumentarán precios a clientes por escasez de contenedores: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/380779/177001_tesis_TFM_damle_r_2022_COMPLETA.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Ospino, O. D. (2014). *El país creado por Wall Street: la historia prohibida de Panamá y su canal*.

Peres, M. M. (2001). La competitividad empresarial en América Latina y el Caribe. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/5d8d96a5-1317-4042-b1b7-b432fc7d7a24/content>

Pita, I. G. (1994). La neutralidad del Canal de Panamá. *Revista mexicana de politica exterior*.

Presidente de la republica. (2016). *Decreto 2147 del 23 de diciembre de 2016*. Diario Oficial 50096 de Diciembre.

Ramirez, C. A. (2014). *Transporte de drogas en contenedores: Riesgo de la cadena logística de abastecimiento internacional*. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/13671/4.%20Trabajo%20Completo%20Cuarta%20Entrega.pdf?sequence=2&isAllowed=y>



Rendón, S. (2015). Reforma marco de aduanas: Panamá vs Colombia. Obtenido de https://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1354/2/Esumer_aduanas.pdf

Rodríguez, A. P. (1906). La imagen en la prensa estadounidense de los obreros gallegos en el canal de Panamá. *Latina de comunicacion social* .

Sanchez, R. J. (2023). Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis de su desempeño reciente. *cepal*. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/entities/publication/c8eb53a8-37f6-4e49-b1c8-eefe720f7bb1>

Segura, R. P. (2024). *Impacto del Cambio Climático en la Operatividad del Canal de Panamá*. Revista de Iniciación Científica: 65-70.

Suarez, O. J. (1981). ANALISIS REGIONAL Y CANAL DE PANAMA. *Eupan*.

Tack, J. A. (1999). El Canal de Panamá. Instituto del Canal de la Universidad de Panamá, Editorial Universitaria " Carlos Manuel Gasteazoro", Panamá. *Derecho y economia*.

Tratado Herrán-Hay. (1903). Obtenido de <https://loveman.sdsu.edu/docs/1903HayHerranTreaty.pdf>

Vargas, D. U. (2001). Mares de Colombia: la acción diplomática que duplicó el territorio nacional. *Jorge Tadeo Lozano*.



UNIREMINGTON[®]
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON
RES. 2661 MEN JUNIO 21 DE 1996

Vergara, C. G. (2023). *LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ Y SUS EFECTOS EN EL*

COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL. Obtenido de

<https://revistamarina.cl/revistas/2011/2/galvez.pdf>