

Importancia De Las Sociedades De Clasificación En El Tráfico Marítimo Importance of Classification Societies in Maritime Traffic

Por: **Oziel De Gracia**
Universidad de Panamá
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Panamá
odg_25@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8474-2607>

DOI <https://doi.org/10.48204/j.aderecho.n53.a4862>

Entregado: 5 de junio de 2023

Aprobado: 3 de agosto de 2023

Sumario:

- I. INTRODUCCION, II. HISTORIA DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, III. ROL DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION IV. REGLAS DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, V. SUSPENSION, PÉRDIDA Y RECUPERACION DE LA CLASE DE UN BUQUE, VI. IACCS, VII. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN EN PANAMÁ VIII. CONCLUSIONES.

Resumen:

A través de este artículo se busca explicar la importancia y cómo funcionan las Sociedades de Clasificación en el derecho marítimo; de igual forma cuales son las que están presentes en Panamá y aprobadas por la Autoridad Marítima de Panamá.

Palabras Claves: AMP, AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMA, SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, DERECHO MARÍTIMO, BUQUES, INSPECCIONES, ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, LPG, LNG

Resume: What is sought through this article is to make known the regulations that govern fishing in Panama, as well as the authorities that supervise the entire subject of fishing in Panama.

Keywords: AMP, Panama Maritime Authority, Classification Societies, Maritime Law, Vessel, Inspections, International Associatio Of Classification Societies, LPG, LNG

I. INTRODUCCIÓN

Las sociedades de clasificación vienen desde hace muchos años y lo primero que debemos hacer para entrar en contexto es definir que es una sociedad y en el ámbito que nos compete que es el derecho marítimo; la definición según enciclopedia jurídica es la siguiente: “Las sociedades de clasificación son instituciones eminentemente técnicas, creadas para asesorar e informar a los constructores, armadores, aseguradores, cargadores, compradores de buques y, en general, a todos aquellos interesados en la navegación y el comercio marítimo, en cuanto a la construcción y condiciones de navegabilidad de un buque.” (Enciclopedia Jurídica, 2020) es importante mencionar que las sociedades de clasificación son no gubernamentales y sin fines de lucro, de acuerdo a esta definición desde mi punto de vista la importancia de las sociedades de clasificación es que a través de su inspección y clasificación desde la construcción de un buque y luego en su periodo de funcionamiento indican que un buque está en condiciones y puede navegar, de igual forma, a través de las inspecciones resguardan la seguridad de la tripulación de las embarcaciones porque de no reunir las condiciones el buque no puede navegar.

II. Historia de las Sociedades de Clasificación

Las sociedades de clasificación tienen sus orígenes entre los siglos XVII y XVIII y estas surgen de la necesidad que tenían los mercaderes en el ámbito del seguro de saber información veraz y confiable del estado de las embarcaciones, en relación a esto calculaban la cantidad de seguro a pagar, ya que en esa época había muchas pérdidas pecuniarias por hundimientos de barcos y era una necesidad clasificar las embarcaciones y su estado.

En ese periodo era sumamente complicado calcular el seguro de una embarcación debido a que la única información que se manejaba era a través de entrevistas al capitán de la embarcación, miembros de la tripulación y los pocos datos técnicos que se tenían de la nave. Estas reuniones se daban en café y bares de Europa, pero destacaba uno por encima de los otros el café *Coffee House* de *Edwards Lloyd* el cual se encontraba en Londres, Inglaterra siendo este es de suma importancia porque por decirlo así de aquí nacen las sociedades de clasificación.

El Sr. Lloyd comienza a circular listas con los datos de las embarcaciones para posteriormente emitir estas listas con información de los buques y con características técnicas de las naves, es de esto que se tiene conocimiento del primer registro de buques de una forma más estructurada y en base a la calidad del navío, de estas listas participaban armadores, comerciantes y aseguradores.

Las listas fueron recopiladas en libros y con el uso de estos libros se suscita el problema de que estos eran casi de uso exclusivo para aseguradores y comerciantes en Londres, con esto venían algunas discriminaciones por decirlo así injustificadas, ya que los barcos hechos en el río *Thames* se consideraban mejores que los que se hacían en otros lugares y como ejemplo de esto se vio que los barcos hechos en Londres mantuvieron la clasificación más alta por 13 años mientras que los que se construían en otro lugar a lo máximo que aspiraban a mantener era la clasificación por 8 años. Debido a estas discrepancias con las asociaciones de armadores que eran de fuera del río de *Thames* estos deciden crear su propio registro de buques denominado el Libro Rojo para distinguirlo del libro verde que era el libro del grupo de Londres.

Una vez superadas las disputas entre ambos registros se crea para el año 1834 la primera sociedad de clasificación con el nombre de *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, En esta nueva sociedad de clasificación estaba representado todo el sector marítimo en el comité, mismo que se mantiene hasta hoy día con toda la representación del sector marítimo. El primer comité de la mencionada sociedad de clasificación estaba conformado por ocho miembros reconocidos del sector marítimo los cuales incluía 8 miembros del mercado de seguro, de igual forma 8 armadores, como también tanto los presidentes del registro verde y el registro rojo.

III. Rol de las Sociedades de Clasificación

En la actualidad en el mundo existen más de 60 sociedades de clasificación dentro de las cuales podemos destacar como las más importantes las pertenecientes a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación por sus siglas en inglés (IACS) de las cuales hablaremos en un apartado posterior a este.

Muchas de las sociedades de clasificación responden al carácter exclusivo nacional, o el tonelaje que registran es muy pequeño, pero todas las sociedades de clasificación tienen el mismo propósito.

El propósito de estas según José Antonio Reyero “La misión común de las sociedades de clasificación es contribuir al desarrollo e implantación de estándares técnicos para la protección de la vida, propiedades y medioambiente en el ámbito marítimo.” Reyero, José (2011) Sociedades de Clasificación, editorial Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco (p.p 58).

De esto nos queda claro que por muy grande o pequeña que sea la sociedad de clasificación el fin es el mismo, es decir no importa si es una sociedad de clasificación que sirve a un país o de las más grandes que manejan un registro de buques amplio, el fin es el mismo.

A lo largo del tiempo las sociedades de clasificación están constantemente estableciendo, desarrollando y aplicando requerimientos técnicos para el diseño, construcción e inspección de embarcaciones como también de plataformas petrolíferas o también conocidas por su nombre en inglés *offshore*. Es por esto la importancia de las sociedades de clasificación en el ámbito marítimo mundial y sobre todo en la construcción naval al ser las que dictan las pautas para la construcción y las que se encargan de la inspección de las embarcaciones para garantizar el buen estado de navegabilidad de un buque.

Estas han estado desde el inicio de la construcción de los buques, desde el paso de la madera al acero, como también de las velas a los motores he aquí su importancia en la industria naval. Un hito importante fue la marca de la capacidad de carga o marca de francobordo esto indicaba hasta donde podía ser cargado un buque hasta el día de hoy sigue siendo utilizada por las embarcaciones.

Las sociedades de clasificación se encuentran en constantes investigaciones que cuestan una fortuna y no cualquier empresa privada, muchas veces ni una bandera puede hacerle frente a este tipo de investigaciones para desarrollar nuevas tecnologías y desarrollos técnicos en la construcción naval.

Todos los nuevos materiales, tecnologías, técnicas en fin todo lo que abarca la construcción de una nave pasa por las sociedades de clasificación que las van incorporando en sus reglas.

IV. Reglas de las Sociedades de Clasificación

Cómo se Adquiere la Clasificación de un Buque

Un buque que va a construirse para obtener la clasificación tiene que completar los siguientes pasos:

1. Hay que hacer una revisión técnica de los planos y todo documento que tenga influya en la construcción de un buque con las reglas que tiene esa sociedad de clasificación.

Con esto podemos decir que una gran cantidad de planos muchas veces tienen que ser modificados, ya sea por diseño, materiales, configuraciones etc. Es decir, cualquier cosa que influya en la construcción del buque.

Podemos decir así que el corazón de una embarcación que es su maquinaria y propulsión también debe incluirse en los planos así como también equipos utilizados para su construcción y de suma importancia como en lo que es todo lo otro del barco detallar los materiales propuestos para su construcción.

Hay que agregar que para otros tipos de embarcaciones como lo pueden ser los LNG, LPG (gaseros, petroleros), de pasaje, quimiqueros, roro (*roll on/roll off*) etc., por el tipo de barco que son pueden requerir otras adecuaciones de cosas que no son necesarias en un buque normal de carga.

2. Inspección en las fábricas de materiales y equipos.

Los inspectores de la sociedad de clasificación normalmente viajan a las fábricas donde se producen los materiales y equipos que serán empleados en la construcción de los barcos. Ahí los inspectores hacen ensayos y pruebas de los materiales que se emplearán en la construcción de los barcos, así como también en los equipos que llevarán estos.

Una vez el inspector observa y da aprobación luego de haber hecho las pruebas de los materiales expide un certificado de aprobación que dictamina que los materiales y equipos cumplen con los estándares exigidos por la sociedad de clasificación, este es recogido y adjuntado a un expediente que se elabora para cada buque en la sociedad de clasificación.

Importante mencionar que las sociedades de clasificación visitan previamente las fabricas en donde se producen estos materiales y equipos y si estos cumplen con los estándares de la sociedad se emite una autorización por parte de la sociedad para estos fabricantes e indican que estos materiales y equipos cumplen con los estándares de sus reglas. Las sociedades de clasificación se encuentran en constante actualización de lista de los fabricantes que están autorizados por ellos.

3. Supervisión a la construcción del barco en el astillero por los inspectores de la sociedad de clasificación.

Los inspectores de la sociedad de clasificación en diferentes especialidades como son: electricidad, casco, maquinaria y equipos se mantienen en el astillero durante la construcción del barco, supervisando que se utilicen los materiales, procedimientos y estructuras aprobados por la sociedad de clasificación y corroborando que la embarcación se construya de acuerdo a los planos que se aprobaron por la sociedad de clasificación.

Es importante indicar que uno de los puntos que más observan los inspectores durante la construcción del buque en el astillero son las uniones por soldadura. Primero aprueban o rechazan a los soldadores que van a trabajar en la construcción, estos tienen que superar pruebas para poder aspirar al trabajo. Una vez superada la elección de los soldadores se analizan a través de pruebas y ensayos las técnicas propuestas por el astillero para la soldadura. Después de esto analizan los materiales a utilizar que sean los que se aprobaron por la sociedad de clasificación.

4. Estar presentes en la pruebas finales que se le realizan al buque antes de entregar el barco al armador

El buque es sometido a prueba de funcionamiento, tanto en el astillero como en el mar y ahí tienen que estar presentes los inspectores de la sociedad de clasificación para estas pruebas.

Aquí se ve que los motores incluyendo el auxiliar estén en pleno funcionamiento y que el buque puede maniobrar a satisfacción. Una vez el buque aprueba los pasos a los que nos acabamos de referir y cumple con todas las reglas de la sociedad de clasificación, esta se encarga de emitir un certificado de clase.

Inspecciones periódicas una vez el armador ha recibido el buque y ya se encuentra en servicio.

Una vez el buque se encuentra en servicio para mantener la clase, el armador tiene que someter el buque a una serie de inspecciones, esto para verificar que el buque sigue cumpliendo con las reglas de la sociedad de clasificación. Estos programas de inspecciones están diseñados para un periodo de 5 años en los que se le practican inspecciones anuales, intermedias y la inspección de renovación de clase que se realiza al final del periodo de 5 años. Estas inspecciones como se debe saber son más rigurosas a medida que el buque va envejeciendo.

Las inspecciones una vez se determina la fecha, necesariamente no tienen que ser el día que se eligió, el armador tiene para que se le practiquen 3 meses antes o 3 meses después de la fecha que en teoría tenía la inspección el buque.

De la primera inspección que voy a hablar es de la anual, durante la inspección anual se inspecciona, equipos, casco y maquinarias; se sigue una serie de puntos con el fin de probar que el buque cumple con los requisitos de las reglas de la sociedad de clasificación. Estas pruebas suelen demorar horas o algunos días, no son de mucha demora.

Las intermedias se realizan entre el segundo y tercer año y buscan verificar la estructura del buque. Estas pruebas si son de mayor duración que las anuales y suelen hacerse terminando la segunda prueba anual, comenzando por ahí mismo con la intermedia. Estas suelen durar todo un año hasta que se realiza la 3 anual. Se entiende que en esta se hacen algunas inspecciones cuando el buque se encuentra en navegación. Como esta es

una inspección más estructural y si bien se sabe el desgaste que ocasiona el agua salada en estas los inspectores hacen recomendaciones de que se cambien paneles por el desgaste.

Por último las inspecciones de renovación de clase o también conocidas como inspecciones especiales. Esta es una prueba exhaustiva que se realiza tanto en para propulsión como para estructura del buque. Estas al igual que las intermedias pueden durar semanas de igual forma y también muy parecido a las intermedias es que se suelen realizarse cuando se está realizando la cuarta anual y puede extenderse hasta la quinta anual.

Las inspecciones de clasificación son llevadas por inspectores expertos para el tipo de prueba a realizar es decir: ingenieros navales, de soldadura, de maquinas en fin profesionales cualificados en el tema que le concierne inspeccionar. Otro punto a tomar en cuenta es que las reglas de clasificación no tocan cada pieza que forma la estructura y propulsión del buque.

V. Suspensión, Pérdida y Recuperación de la clase en un buque

Como ya hemos visto la clase de una nave se mantiene aprobando las inspecciones periódicas que se les hace a los buques y de haber algún fallo el armador tiene que corregirlo y debe avisar a la sociedad de clasificación que se corrigió lo apuntado por los inspectores de la sociedad de clasificación.

Sin embargo, hay razones por las que a una embarcación se le puede suspender e incluso puede llegar a perder su clasificación, las cuales estas dos explicaré a continuación.

Suspensión de la Clase en un Buque

A un barco se le puede suspender la clase cuando incumple alguna de las siguientes formalidades:

- Que la embarcación no cumpla con las inspecciones ya sean las anuales o intermedias.

- Cuando se vence el plazo de renovación de clase
- Cuando el buque no respeta alguna recomendación que le haga la sociedad de clasificación.
- Cuando se incumplen las reglas decretadas por la sociedad de clasificación con el francobordo no puede ser mayor ni menor que el que se aprobó, esta es una infracción muy grave que incluso puede conllevar a la pérdida de la clase de la embarcación.
- Cuando se hacen modificaciones o reparaciones que pueden afectar la clase y no se les comunica a la sociedad de clasificación.
- Cuando hay algún daño del buque que puede afectar la clasificación y esta no se le es notificado a la sociedad de clasificación.

Una vez se suspende la clasificación de una nave esto se le informa al registro de buques donde está inscrita, armadores y aseguradores para que manejen la información.

Imagen 1



Francobordo o disco de Plimsoll, Javier Menéndez 2022

<https://www.fotocommunity.es/photo/marca-de-francobordo-javier-menendez/45948083>

Perdida de Clase

Las sociedades de clasificación pueden quitar la clase de un buque cuando se incurre en alguno de los siguientes supuestos:

- Cuando el armador lo pide.
- Cuando la clase se encuentra suspendida por más de seis meses conlleva a la pérdida de la clase.
- Cuando no se hacen los arreglos solicitados por la sociedad de clasificación para mantener el barco en la clase.
- Cuando el buque queda pérdida total.
- Cuando el buque deja de navegar totalmente.
- Cuando no se cumplen los parámetros exigidos por la sociedad de clasificación.

Cuando un barco pierde la clase el procedimiento es igual al de la suspensión, se le avisa a los mismos actores implicados y de igual forma se le introduce una marginal en el registro de buques en el que esté inscrito.

Con la marginal en el registro se apunta la sociedad de clasificación que lo clasificaba y hasta cuando tuvo la clase.

Recuperación De Clase

El buque aun habiendo perdido la clase puede solicitar se le asigne nuevamente y la sociedad de clasificación puede aceptar esta solicitud o no. Si la sociedad de clasificación acepta, el buque tiene que pasar por una exhaustiva inspección y esta se hará dependiendo de la edad de la embarcación y el motivo por el cual la embarcación perdió la clase.

Tener en cuenta que el barco aun recuperando la clase puede tener problemas para la explotación por temas de confianza de los que están involucrados en el tema del negocio marítimo, así como evidentemente a la hora de la venta del buque.

VI. Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

En 1939 se celebra la primera reunión entre sociedades de clasificación, en ese entonces asistieron 7 sociedades de clasificación sentando el primer precedente para lo que después fue la IACS.

Para el año 1968 se crea lo que hoy en día conocemos como la IACS, además de las 7 primeras sociedades de clasificación, se suman 4 mas. Entre estas 11, en la actualidad tienen clasificada más del 95% de la flota mundial.

Es importante mencionar las 11 sociedades de clasificación que conforman la IACS.

- American Bureau of Shipping (ABS).
- Bureau Veritas.
- China Classification Society.
- Croatian Register of Shipping (CRS).
- Det Norske Veritas (DNV-GL).
- Indian Register of Shipping (IR Class).
- Korean Register of Shipping (KR).
- Lloyd's Register (LR).
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK).
- Polish Register of Shipping (PRS).
- Registro Italiano Navale (RINA).

En el mundo actualmente existen más de 60 sociedades de clasificación, siendo estas las únicas que forman parte de las IACS y las únicas que cumplen los requisitos para pertenecer a la IACS. Algunos de los requisitos que hacen estas sociedades de clasificación las más importantes y los cuales forman parte para entrar a la IACS son los siguientes:

- Tener 30 años de experiencia clasificando buques con reglas de propias.
- Tener clasificado al menos 1500 buques de más de 100 toneladas de registro bruto y tener un mínimo de ocho millones de toneladas de registro bruto.
- Tener un mínimo de 150 inspectores propios de la sociedad de clasificación y 100 especialistas técnicos que hayan sido calificados y entrenados de acuerdo a los estándares de la IACS.
- Mantener al día el certificado de gestión de calidad, emitido y actualizado por la IACS.
- Siempre respetar el código ético de la IACS.

Desde su fundación la IACS ha contribuido junto con la Organización Marítima Internacional (IMO), por sus siglas, en el estudio y mejoras tanto de las condiciones

técnicas como de seguridad de los buques y en la batalla en contra de la contaminación así como también el tráfico marítimo, dictando normativas para la mejora de los equipos, las estructuras, en fin modernizando el tráfico marítimo en general para cualquier tipo de embarcación las cuales son aceptadas por todas las sociedades de clasificación que pertenecen a la IACS.

La mayor aportación que podemos destacar de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación es el desarrollo de unos requisitos mínimos y reglas para la estructura de buques petroleros y de carga seca, que han sido adoptados por todos los miembros de la IACS como reglas para la construcción de este tipo de embarcaciones.

VII. Sociedades de Clasificación en Panamá

En Panamá la norma que reglamenta, regula y supervisa las sociedades de clasificación es la resolución 106-023-DGMM del 30 de marzo de 2022 en ella se establecen los requisitos que deben cumplir las sociedades de clasificación, así como también la documentación técnica que se debe aportar para la aprobación dentro del suelo panameño y los documentos necesarios para las renovaciones de permisos.

De acuerdo a la Autoridad Marítima de Panamá en su listado actualizado al año 2022 en Panamá están habilitadas para prestar sus servicios 23 sociedades de clasificación dentro de las cuales por supuesto se encuentran las más importantes mencionadas anteriormente y algunas independientes que no pertenecen a la IACS, a continuación mencionamos las sociedades de clasificación que pueden operar en Panamá y de qué país proceden.

SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN	PROCEDENCIA
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	Estados Unidos
BUREAU VERITAS MARINE OFFSHORE & OFFSHORE SAS	Francia
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY	China
CR CLASSIFICATION SOCIETY	Taiwan
ITHSMUS BUREAU OF SHIPPING	Panama

DNV GL AS	Noruega
INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING (PANAMA), INC.	
KOREAN REGISTER OF SHIPPING	Korea
LLOYD'S REGISTER GROUP LIMITED	Gran Bretaña
NATIONAL SHIPPING ADJUSTER, INC	Panamá
MACOSNAR CORPORATION	Panamá
OVERSEAS MARINE CERTIFICATION SERVICES, INC. (O.M.C.S.)	Panamá
QUALITAS REGISTER OF SHIPPING, S.A.	Panamá
INTERNATIONAL NAVAL SURVEYS BUREAU, S.A.	Grecia
PHOENIX REGISTER OF SHIPPING	Grecia
PANAMA SHIPPING REGISTER	Panamá
PANAMA MARITIME DOCUMENTATION SERVICES, INC	Panamá
RINA SERVICES S.P.A.	Italia
NIPPON KAIJI KYOKAI	Japón
INTERMARITIME CERTIFICATION SERVICES INC.	Panamá
INTERNATIONAL MARITIME REGISTER (PANAMA), INC.	Panamá
NEW UNITED (INT'L) MARINE SERVICES LIMITED	China
PANAMA CLASSIFICATION BUREAU, INC.	Panamá

VIII. Conclusiones

Como se ha podido ver las sociedades de clasificación juegan un rol importantísimo en el comercio marítimo desde hace mucho tiempo y hoy por hoy no han perdido vigencia y se han sabido reinventar ante la constante evolución del comercio y tráfico marítimo, estas se encargan de darle la clase a las embarcaciones, hemos visto como desde sus inicios se encargaban de poner todos los detalles de las embarcaciones y esto los hizo creíbles, con esto los comerciantes invertían en las expediciones marítimas en lo que veían los detalles de la embarcación y median los riesgos que podían sufrir las embarcaciones en sus expediciones y como he dicho jugaban un papel importantísimo. En la actualidad son los que le dan la clase a una embarcación y ayudan al desarrollo de la misma a través de sus inspecciones y garantiza que todo al momento de la construcción sea acorde a lo plasmado en los planos que también son aprobados por ellos, de igual forma el equipo en materia de seguridad, materiales de construcción de la embarcación; estos han ido evolucionando a medida que la tecnología va avanzando. Es importante. También destacar que muchos países tienen a las sociedades de clasificación como organizaciones a las cuales por decirlo así, el estado rector le traspassa y acepta las inspecciones realizadas por estas. En el caso de nuestro país Panamá a el año 2022 hay 23 sociedades de clasificación reconocidas por la Autoridad Marítima de Panamá dentro de las cuales podemos encontrar de las más importantes y miembros de la IACS que juega un papel determinante al ser una asociación con las sociedades clasificadoras más potentes del mundo las cuales tienen clasificadas alrededor del 95% de la flota marina mundial. Al ser estas sociedades clasificadoras que para entrar se les exige una cantidad de años de trayectoria un mínimo de tonelaje clasificado que para otras sería complicado.

Las sociedades de clasificación también invierten muchos recursos en desarrollo de tecnología, en el mejoramiento de materiales y de perfeccionamiento del personal humano para el desarrollo del comercio marítimo. Por el conocimiento que tengo y lo que he investigado muchas veces ni siquiera los estados tienen el presupuesto, ni capacidad y mucho menos personal capacitado para las investigaciones que desarrollan estas, es por esto que la mayoría de los estados se acogen a lo que dictaminan las mismas.

Referencia Bibliográfica

- Enciclopedia Jurídica (2020), SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN , obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/sociedad-de-clasificaci%C3%B3n/sociedad-de-clasificaci%C3%B3n.htm>
- Reyero, José Antonio (2011) Sociedades de Clasificación, Ed. Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- Javier Menedez (2022), Francobordo o disco de Plimsoll, obtenido de <https://www.fotocommunity.es/photo/marca-de-francobordo-javier-menendez/45948083>
- Resolución 106-023-DGMM, POR LA CUAL SE EXPIDE EL REGLAMENTO ACTUALIZADO QUE REGULA, SUPERVISA Y CONTROLA A LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS, SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN Y A LAS ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN RECONOCIDAS AUTORIZADAS Y QUE DESEEN SER AUTORIZADAS PARA LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS ESTATUTARIOS Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS REGLAMENTARIOS A LAS NAVES DE BANDERA PANAMEÑA EN NOMBRE DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ., del 30 de marzo de 2022 G.O. 29539.