

CONSULTA DE EXPERTOS SOBRE EMBARCACIONES PESQUERAS OPERANDO BAJO REGISTROS ABIERTOS Y SUS IMPACTOS SOBRE LA PESCA ILEGAL, NO REPORTADA Y NO REGULADA (IUU)

Caso Estudio Panamá

Cuatro países fueron seleccionados como casos de estudio para la Consulta de Expertos, estos son: Belice, Cook Islands, Chipre y Panamá.

Los países fueron seleccionados tomando en cuenta la geografía, el número de embarcaciones pesqueras registradas y las políticas dirigidas al cumplimiento como Estado de pabellón.

Los propósitos de los casos de estudio, están orientados a conocer los reglamentos y legislaciones con respecto al registro de embarcaciones en particular las pesqueras, explicar las medidas que se han adoptado para ejercer las responsabilidades como Estado de Pabellón, sobre todo medidas en lo referente a jurisdicción y control en lo administrativo, técnico y social, así como presentar las dificultades que tienen los países de registro abierto en los casos de no cumplimiento por barcos en su registro.

Sumario

La historia del registro panameño es muy larga, data de 1925. Sus principales usuarios son armadores de barcos diferentes a los pesqueros, pero llegó a mantener una flota pesquera importante hasta el año de 1998, cuando distintas acciones del Estado, incluida la obligación de obtener una licencia de pesca previa al registro de la nave en la Marina Mercante, causaron una salida masiva de barcos y la eliminación de otros de dicho registro. Posteriormente se desarrollan, en el 2001, normas orientadas a prevenir la entrada de barcos IUU y al mismo tiempo orientadas a controlar la capacidad de pesca en el caso específico de los palangreros. Durante estos años, Panamá desarrolla una serie de medidas que plantean el problema de la pesca ilegal y del cumplimiento por parte de barcos pesqueros inscritos en el registro panameño.

Introducción

Al hacer un recuento histórico del registro de barcos panameños y en especial los barcos pesqueros se plasman el esfuerzo que, Panamá, ha realizado en función de lograr, como Estado de pabellón, el cumplimiento de las medidas de ordenación y conservación de las distintas organizaciones regionales o subregionales de pesca. El significado económico de estas medidas para el país es importante y tan solo la visión que se mantiene de propulsar un registro abierto que tiene como unos de sus objetivos el cumplimiento de los acuerdos internacionales en materia de seguridad, laboral, titulación y de conservación de los recursos marinos, ha hecho posible que se inicie con paso firme el desarrollo de normas apropiados para el registro de barcos pesqueros y aun, contando con lo anterior, mantener clara la necesidad de tener que, en el futuro, adecuar la legislación y plantear acciones frente a los cambios que, en el contexto de la pesca y la conservación de los recursos vivos del mar, se dan día a día.

Historia del Registro de barcos pesqueros en la Bandera panameña

Desde los principios de los años 60 hasta los años 70, se produjo un aumento en el número de palangreros registrados en Panamá. La pesca de atún con palangre se desarrolla rápidamente en esos años en Japón, posteriormente en Corea y luego en Taiwán. Algunos países adoptan un límite de concesiones de licencias de pesca y la incorporación de un nuevo barco hace necesario eliminar uno existente. Esa limitación, así como no haber restricciones nacionales (en la práctica) con respecto a la dotación, ausencia de impuestos, la facilidad para eludir algunos requisitos con respecto a seguros y otras causas más, provocaron que la mayoría de estos barcos eliminados, accedieran al registro abierto de Panamá. Durante esta época y gran parte de los periodos siguientes no se sabía con certeza a que tipo de pesca correspondían las embarcaciones pesqueras registradas en Panamá y en muchos casos tampoco se conocía el área donde faenaban o la especie que pescaban.

En los años de 1980 a 1989 se adoptan una serie de medidas de ordenación en organizaciones regionales de pesca, durante este periodo los barcos se siguen registrando en Panamá, ahora para eludir las

medidas de ordenación y conservación, principalmente las de la ICCAT. La práctica de los barcos era cambiar constantemente de bandera, muchos de ellos tenían doble bandera y la mayoría de ellos eran de bandera panameña.

Los números de registro y los nombres de los barcos no eran claramente identificables. Como la mayoría de los barcos eran de bandera panameña, Panamá llegó a representar a todos los barcos no identificados y desafortunadamente se convierte, el registro panameño, en sinónimo de Bandera de Conveniencia para la pesca ilegal.

Entre 1990 y 1995, los antiguos barcos palangreros japoneses y coreanos en la bandera panameña disminuyen notablemente, la rentabilidad de los mismos para la pesca de túnidos era difícil de mantener. En ese momento se da un cambio de barcos de Taiwán a banderas de registro abierto especialmente la de Panamá.

La actividad de los barcos de registros abiertos en el Mediterráneo se convierte rápidamente en un problema y ya en 1992 la ICCAT se había comunicado oficialmente con Panamá identificando que barcos de su pabellón pescaban en contravención con las medidas de conservación de esa organización.

Durante este periodo nuevas regulaciones internacionales para la pesca de ciertas especies surgen en el seno de organizaciones regionales de pesca especialmente en ICCAT, que en 1994 recomendó una restricción sobre las capturas del atún rojo en el Atlántico, incluido el Mediterráneo e igualmente en ese mismo año estableció el Programa de Documento estadístico para el atún rojo oficialmente validado.

En 1995 la ICCAT advirtió a Panamá, Honduras y Belice con respecto a barcos de su pabellón cuyas practicas pesqueras, fueron identificadas, como contrarias a las medidas de ordenación.

Durante el período de 1996 a 2000, en el ámbito internacional se critica muy fuertemente las actividades de la flota pesquera inscrita en el registro de Panamá. La Dirección Consular y de naves aprueba el documento estadístico para el atún rojo y se autoriza la firma del mismo al cónsul de Panamá en Islas Canarias.

A finales de 1997 se establece la obligación de obtener una licencia de pesca previa a la inscripción en el registro de la Marina Mercante. Se cancelan, del registro de marina mercante, una gran cantidad de barcos pesqueros que no aplicaron para la obtención de la licencia de pesca. No se autorizo a ningún barco a pescar atún rojo, atún blanco del norte o del sur en el atlántico, ni pescar en el Mediterráneo.

En 1998 Panamá se convierte en Parte Contratante de ICCAT (Ley N° 74 de 10 noviembre de 1998) y se exige a partir de 1999 un sistema de VMS para obtener la licencia de pesca y se adopta el Esquema para Inspección en Puerto de ICCAT.

En 1998, se crea mediante Decreto ley (Decreto ley # 7 de febrero de 1998) una institución a la que se llamó Autoridad Marítima de Panamá (AMP), la que recoge todas las competencias del sector marítimo panameño. Bajo esta nueva estructura orgánica, Autoridad Marítima, quedan la institución encargada del registro de naves antes llamado Dirección Consular y de Naves que pertenecía al Ministerio de Hacienda y Tesoro y a partir del Decreto ley pasa a llamarse Dirección General de Marina Mercante y la institución encargada de la pesca, la Dirección General de Recursos Marinos que era parte del Ministerio de Comercio e Industrias y pasa ahora ha llamarse Dirección General de Recursos Marinos y Costeros, se agregan también la Autoridad Portuaria Nacional entidad semi autónoma ahora llamada Dirección General de Puertos e Industrias Marinas Auxiliares, y se crea la Dirección General de Gente de Mar. Se espera, que bajo un mismo esquema administrativo (AMP), se podrá potenciar el desarrollo del sector marítimo, en la práctica nunca hubo una política definida en torno al registro de naves pesqueras.

En 1998 mediante Ley # 75 de 10 de noviembre se ratifica el Acuerdo sobre el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines.

En 1999 se logran levantar las sanciones comerciales que se le había impuesto desde 1998, por los países miembros de ICCAT, impidiendo la importación de atún de barcos de bandera panameña.

En el 2002, se emite el Decreto Ejecutivo # 90 de 17 de Julio, “Por medio del cual se prohíbe el uso de redes de enmalle y/o deriva a todas las naves de pesca industrial de servicio interior e internacional con bandera panameña”

POLÍTICAS PARA EL REGISTRO DE NAVES EN LA BANDERA PANAMEÑA

La Dirección de Marina Mercante es la encargada del registro de naves, incluidas las de pesca. La Marina Mercante tiene en el registro de naves dos divisiones, el registro de naves de servicio exterior y el registro de naves de servicio interior. Las naves de servicio interior son llamadas nacionales, son aquellas naves que han cumplido el requisito de nacionalizarse por medio del pago de impuestos de introducción al país, generalmente son naves que realizan su trabajo en aguas jurisdiccionales panameñas. Las naves de servicio exterior son todas aquellas naves inscritas en el registro panameño y que accedan a él por los beneficios que se le otorgan. La mayoría de las naves inscritas en el registro panameño están bajo esta condición. Esa condición de nave de servicio internacional y sus beneficios es igual para armadores panameños como para armadores de distintas nacionalidades.

Entre las exigencias que se tienen para inscribir un buque, en el registro de la Marina Mercante, se cuentan las siguientes:

- Prueba de la propiedad de la nave que se registra, esto puede ser mediante la presentación de un contrato de compraventa debidamente autenticado; certificado del constructor si la nave es de nueva construcción o documento que acredite venta judicial si fuera así, como se ha adquirido la nave.
- Poder a un abogado panameño para que ejerza la representación legal de la nave ante la DGMM.
- Certificado de Cancelación del registro anterior expedido por las Autoridades respectivas.
- Certificados técnicos expedidos por alguna de las organizaciones reconocidas por la Administración Marítima panameña.
- En adición todas las naves de 20 años o más deberán pasar por una inspección especial antes de otorgársele la patente reglamentaria.

POLITICAS PARA EL REGISTRO DE NAVES DE PESCA

Las políticas del registro para el caso de las embarcaciones pesqueras surgen en 1996 cuando se toma la decisión de conceder una anuencia, previa al registro de la nave, y participaban de la misma dos ministerios el de Hacienda y Tesoro por intermedio de la Dirección General Consular y de Naves y el Ministerio de Comercio e Industrias a través de la Dirección General de Recursos Marinos. En 1996, Panamá asiste por primera vez a una reunión de ICCAT y se hace Parte Contratante en 1998.

Entre 1995 y 1997 cuando se introduce la modalidad de conceder una anuencia por parte de la Dirección General de Recursos Marinos, previa a la inscripción de una nave de pesca en el registro de la Dirección Consular y de Naves, no existía una política específica con respecto a cuando conceder esa anuencia, tan solo era un requisito, sin embargo se establece un principio importante, la necesidad de consultarse entre dos instituciones diametralmente opuestas en sus objetivos aunque, como se demostraría mas tarde no necesariamente tendría que ser así. Con ese visto bueno de la entidad responsable de la pesca en el país, se otorgaba la correspondiente patente de navegación.

En 1997 mediante Decreto Ejecutivo # 49 de 10 de noviembre se crea la Licencia de Pesca Internacional. La licencia de pesca es expedida por la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros y la inscripción de la nave se realiza en el Registro de la Dirección General de Marina Mercante. Este es el primer

gran paso en políticas del registro pesquero y se establecen directrices específicas de obligatorio cumplimiento para las naves de pesca que deseen registrarse en la Marina Mercante.

En 1998, cuando se crea por Decreto Ley (Decreto Ley # 7 de febrero de 1998) la Autoridad Marítima (AMP) ambas direcciones pasan a formar parte de la misma institución, desde entonces las políticas de desarrollo del sector marítimo y en materia de registro de naves pesqueras está, por ley, en manos de la Junta Directiva de la AMP. La facilidad de comunicación entre, las dos direcciones directamente involucradas en el registro de naves pesqueras, Dirección General de Marina Mercante (DGMM) y Dirección General de Recursos Marinos y Costeros (DGRMC), logra hacer una efectiva, pero no total, depuración de naves pesqueras en el registro. Así por ejemplo en 2003 se tienen 220 naves de pesca inscritas en el registro de la Marina Mercante y tan solo 124 han obtenido la licencia de pesca internacional. Básicamente el problema consiste en que los buques de pesca obtienen la licencia de pesca internacional (validez por un año, creada mediante decreto) y a partir de ésta la patente permanente de navegación (inscripción en el registro de Marina Mercante) que tiene validez de cuatro años establecida y mediante ley entonces algunas de ellas no renuevan la licencia de pesca y mantienen la bandera en virtud de la patente de navegación, en adición, la ley establece la obligación de inscribir en el Registro Publico Nacional las hipotecas que tenga la nave y la obligación de cancelar esas hipotecas antes de salir del registro nacional lo cual crea una dificultad para eliminar del registro una nave cuando la misma no ha cancelado las deudas inscritas en el Registro Publico. En el pasado se han eliminado naves del registro a solicitud de la Dirección de Recursos Marinos y Costeros. En la actualidad, para lograr una mayor depuración del registro, la Dirección de Marina Mercante está procediendo a cancelar de oficio las naves de pesca que no tengan vigente la Licencia de Pesca Internacional

Mas recientemente se está elaborando la Estrategia Marítima Nacional. La Estrategia Marítima Nacional es definida como “El conjunto de políticas, planes, programas y directrices adoptadas coherentemente por el Estado panameño, para promover el desarrollo del sector marítimo”. La Estrategia Marítima Nacional es un mandato que aparece en el artículo 311 de la Constitución y reclama a todas las instituciones vinculadas al sector marítimo ser parte de ella. A su vez, sector marítimo se define como el “conjunto de actividades relativas a la marina mercante, el sistema portuario, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias marítimas auxiliares”. Uno de los objetivos, que en la Estrategia Marítima se plantean, es el relacionado con el registro de naves pesqueras y, entre otras cosas, se establece la necesidad de conformar un Plan Nacional para erradicar, detener y controlar la pesca ilegal, No Regulada y No Declarada. También establece este documento, la necesidad, “Para apoyar la puesta en marcha de los nuevos paradigmas de pesca responsable y manejo integrado de zonas costeras, lanzar un Programa Nacional de Formación y Titulación de la Gente de mar de Pesca, cuyos componentes fundamentales sean la conservación, el uso sostenible de los recursos marinos y la seguridad de la vida humana en el mar.”

La existencia del registro panameño tiene como objetivo el ingreso de naves al mismo. Así ha sido desde su inicio en el año de 1925 (Ley 8 de 12 de enero de 1925). Es el mismo caso para el registro de naves de pesca. Sin embargo a partir de 1996 cuando el país concurre a una mayor participación en las distintas organizaciones regionales de pesca y se da inicio a una documentación estadística de las capturas, uno de los objetivos que se planteó la Dirección de Recursos Marinos fue el de mantener una flota de pesca internacional que le permitiera mantener capturas históricas y así reclamar una mayor participación en los repartos de cuotas de pesca. Ese nuevo enfoque finalmente tenía dos objetivos, primero mantener un numero de embarcaciones con arreglo a las cuotas de pesca que se establecieran y mantener capacidad histórica de captura para el posterior desarrollo de una flota realmente nacional.

Como ya se ha dicho existe una diferencia entre las naves inscritas en registro de la DGMM uno es el registro de las naves de servicio exterior y otro las naves del servicio interior. Las primeras son naves que se dedican al servicio internacional y las segundas son naves que están en aguas panameñas exclusivamente. Se entiende por nave de Servicio Exterior todo casco o estructura de madera, cemento, hierro, acero o mixto, o de cualesquiera otro material que, estando inscrita en la Marina Mercante Panameña, realice de manera habitual las actividades para las cuales se les destine fuera de las aguas jurisdiccionales panameñas o entre éstas y un lugar fuera de las mismas.

Las diferencias sustanciales, en materia de cumplimiento, están en las exigencias que en materia de seguridad, contaminación, laboral, titulación y otras derivadas de los convenios que surgen de la OMI y otras

organizaciones internacionales, tienen las naves de servicio exterior con respecto a las del servicio interior. No obstante hay que tener en cuenta que muchas de esas exigencias son para buques mayores de 500 TRB y en la mayoría de los casos las naves pesqueras están por debajo de ese tamaño.

Por otro lado las embarcaciones pesqueras están sujetas a diferentes sistemas de control, dependiendo del servicio a que corresponden, es decir si están operando en aguas internacionales o jurisdiccionales. Básicamente, esto obedece a las exigencias de las inspecciones que realiza la DGMM, más exigentes en las embarcaciones de servicio exterior con respecto a las que faenan en aguas jurisdiccionales o de servicio interior. También en el caso de las naves de pesca de servicio interior están sometidas a una inspección de seguridad semestral que está en manos de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros (DGRMC).

Las naves de pesca de servicio internacional, están sometidas a las mismas inspecciones que se practican a las naves mercantes, estas tienen que ver con seguridad de la vida humana en el mar y de la carga, la prevención de la contaminación del medio marino y relativas a la idoneidad y dotación mínima de los trabajadores del mar, adicionalmente se les inspecciona en el cumplimiento de la norma HACCP, por parte del Ministerio de Salud, cuando existe esa exigencia en el país importador.

No existe un trato diferenciado para los armadores o dueños de embarcaciones pesqueras de servicio internacional con respecto a las embarcaciones nacionales. De hecho un armador nacional que vive en el territorio panameño y que posea una nave de pesca (o mercante) inscrita como nave de servicio exterior debe cumplir con las mismas exigencias y tiene las mismas ventajas que los armadores de distinta nacionalidad.

Un aspecto muy importante en las actuales políticas de la AMP es que para la emisión de una licencia de pesca tanto nacional como internacional toma en consideración las distintas pesquerías y la responsabilidad del estado de bandera. De manera que la determinación de las políticas del abanderamiento de naves de pesca toma en cuenta la evaluación de la capacidad de pesca en el área de que se trate así como la capacidad de cumplir con las normativas existentes lo cual es un factor muy importante y que prima en el momento de la decisión a adoptar con respecto a la concesión de licencias de pesca.

Uno de los problemas que confronta a menudo la DGRMC en su concesión de licencias de pesca internacionales es la falta de información con respecto a las normativas que existen en las distintas organizaciones de pesca y a la falta de una lista blanca de barcos pesqueros que sirva de referencia. Por experiencia propia, la DGRMC considera de gran valor las listas negras, no obstante la publicación de estas listas sin consultar a los gobiernos involucrados y sin tomar en cuenta sus comentarios trae como resultado una lista en la que posiblemente se identifiquen de manera positiva naves IUU pero no así las banderas bajo las cuales navegan llegando en muchos casos a hacer caso omiso de las explicaciones y pruebas que presenta el Estado de Bandera en cuanto a las actuaciones realizadas con respecto a la nave, finalmente son que es de preocupación la existencia de naves identificadas como IUU dentro del registro. La consideración que existe en Panamá es que, debido a su reciente historia se hizo de una fama y mal nombre, lo que sigue haciendo estragos en los esfuerzos que desarrolla el país para mantener el registro de pesca internacional con arreglos a las normas de conservación y ordenación existentes.

Por otro lado, consideran que de existir un reconocimiento de las normas y reglamentos que desarrolla el país de bandera y un esquema internacional de control en puerto y de los productos trasbordados, exigiendo el cumplimiento internacional de esas mismas normas facilitaría de manera eficiente el control y detención de la pesca IUU.

Otro de los problemas que se enfrentan son los referentes a los barcos de trasbordo, en la actualidad esas naves son consideradas de carga y no tenemos procedimientos para su efectivo control en la recepción de productos trasbordado de naves de pesca identificadas como IUU.

Otro de los esfuerzos realizados tiene que ver con adoptar las normas internacionalmente reconocidas para la marcación de las naves tales como las Especificaciones Uniformes de la FAO para el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras. El Resuelto # 1791 de 2001 llama la atención sobre su necesidad y en la Estrategia Marítima Nacional se vuelve a incidir sobre el tema. También en el caso de los

barcos de apoyo o transporte de pescado que participan en operaciones de trasbordo en alta mar, las normas dicen que debe llevar un sistema VMS compatible con el de la DGRMC e informar fecha y lugar de los trasbordos, así como la especie, el barco desde el cual se trasbordo y el puerto donde será desembarcada la carga. En la practica ha sido muy difícil mantener estos criterios y exigencias, sin embargo, la DGMM pide una anuencia a la DGMM para darle la patente de navegación a naves de este tipo.

La política de abanderamiento de naves pesqueras no se revisa con mucha frecuencia. Tiene como objetivos principales el registro de la nave, la participación en la pesquería en áreas de distintas organizaciones de pesca y el cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación que esta mantenga. Como meta final, el registro de naves, tanto en la parte de pesca como en lo referente a las naves mercantes, busca el ejercicio efectivo del cumplimiento como Estado de pabellón.

REGISTROS DE NAVES

1. La localización física del registro panameño es la ciudad de Panamá y su existencia es a partir del año de 1925. Marina Mercante mantiene cónsules privativos en varios sitios del mundo. En ellos puede delegar la ejecución de actos relativos al registro provisional de naves, con sujeción a las condiciones y limitaciones que se fijen al verificar dicha delegación. Mantiene también Oficinas Regionales que tienen como principales funciones el control e inspección de seguridad marítima, inspecciones relativas a las condiciones de la gente de mar y una Oficina de Seguridad en Nueva York que mantiene funciones encaminadas a planificar, organizar, dirigir, coordinar y ejecutar las funciones concernientes a la Marina Mercante, el cumplimiento de los convenios internacionales y la fiscalización de las inspecciones de seguridad.
2. Las consultas de carácter interinstitucional, en lo referente al registro de naves, se dan entre la Dirección General de Marina Mercante, el Subcontralor General de la Nación, el Director General de Marina Mercante y el Vice ministro del Ministerio de Relaciones Exteriores mediante una comisión llamada Comisión Tripartita. La función de esta comisión es más de carácter presupuestario y referente al gasto de los cónsules que relacionado con la administración del registro.
3. A pesar de estar bajo la misma institución, las Direcciones (DGRMC y DGMM) a cargo del registro de naves pesqueras, no existe una política orientada a lograr una sinergia para el cumplimiento de las regulaciones en el registro para el caso de las naves de pesca. La pesca, tanto nacional como internacional no ocupa una posición muy importante comparada con otras actividades del sector marítimo tales como el abanderamiento de naves y los puertos. Esto ha aunado a la burocracia ha dificultado el establecimiento de nuevas normas y reglamentaciones en torno a la pesca y al registro de naves pesqueras de servicio internacional y nacional.
4. **Procedimiento para el registro de una nave en Marina Mercante:**
 - La solicitud para registrar la nave bajo la bandera panameña puede ser presentada en un consulado panameño o directamente ante la DGMM, mediante un abogado local.
 - En cualquier caso, son necesarios para solicitar y registrar las patentes provisionales, las patentes permanentes y las licencias de radio los siguientes documentos (todos debidamente notariados y autenticados por el cónsul panameño):
 - i. Descripción completa de la nave (nombre actual y anterior, antigua nacionalidad y tipo de servicio que presta la nave; nombre y dirección del armador, nombre y dirección del dueño; astillero, año y lugar de construcción, nombre y dirección del constructor; medidas incluyendo: tonelaje, tipo, número, caballos de fuerza de la máquina, tipo y número de cilindros y velocidad de la nave; entidad clasificadora; autoridad responsable de la función radial, número IMO, código ISM para naves de más de 500 toneladas; y licencia de pesca internacional en el caso de las naves pesqueras.
 - ii. Certificado Internacional de Tonelaje (seguridad y técnico) de acuerdo con la Convención SOLAS.
 - iii. Evidencia de que el solicitante es dueño de la nave.

- iv. Poder de presentación otorgado al abogado o firma local.
- v. Certificado de retiro del registro previo.

- El registro de la nave puede ser provisional (ley # 19 de 3 de agosto de 1992), este es un registro provisional con una duración de tres meses, vencidos los cuales dicho registro quedara cancelado de pleno derecho. Este registro especial solo es concedido para naves de servicio internacional destinadas a desguace, viajes de entrega o cualquier otra modalidad de navegación temporal. En este caso la nave recibe una patente provisional de navegación y un permiso de radio por el tiempo que demora el registro.
- Las patentes provisionales de navegación son una modalidad para permitir que la nave documente lo necesario para obtener la patente permanente de navegación, en cuyo caso, el propietario de la nave tiene 6 meses para presentar toda la documentación necesaria para obtener el registro permanente o patente permanente de navegación. Durante este tiempo la nave obtiene una licencia de radio provisional por tres meses. En el caso del registro permanente, esta tiene una duración de cuatro años e igual duración tiene la licencia de radio, la patente de navegación puede ser renovada al término de ese tiempo por períodos iguales siempre y cuando la nave cumpla con las leyes del registro y los reglamentos además de estar al DIA con los pagos de los derechos de registro y los impuestos.
- En el caso en que es el cónsul el que ha recibido la solicitud, enviará un fax a la DGMM en Panamá pidiendo la autorización para proceder con el registro provisional de la nave. El cónsul recibe notificación por la misma vía y a la nave se le asignan letras del código de llamada a la estación de radio.
- En todo caso la patente provisional no autoriza a nave alguna a pescar y en los casos de ser necesaria una patente provisional para naves de pesca, ésta se concederá previo visto bueno de la DGRMC y solamente para transitar de un puerto a otro ya sea por reparación o venta.

NAVES DE PESCA INSCRITAS EN EL REGISTRO DE MARINA MERCANTE DE PANAMA

| AÑO | TOTAL | EXTERIOR | INTERIOR | AÑO | TOTAL | EXTERIOR | INTERIOR | AÑO | TOTAL | EXTERIOR | INTERIOR | LIC.INTER |
|------|-------|----------|----------|------|-------|----------|----------|------|-------|----------|----------|-----------|
| 1970 | 259 | 77 | 182 | 1982 | 823 | 432 | 391 | 1994 | 1544 | 932 | 612 | |
| 1971 | 288 | 95 | 193 | 1983 | 906 | 495 | 411 | 1995 | 1573 | 928 | 645 | |
| 1972 | 308 | 104 | 204 | 1984 | 965 | 546 | 419 | 1996 | 1566 | 907 | 659 | |
| 1973 | 355 | 134 | 221 | 1985 | 1024 | 588 | 436 | 1997 | 1217 | 543 | 674 | |
| 1974 | 434 | 186 | 248 | 1986 | 1125 | 628 | 497 | 1998 | 1090 | 399 | 674 | 130 |
| 1975 | 466 | 200 | 266 | 1987 | 1220 | 703 | 517 | 1999 | 925 | 220 | 705 | 120 |
| 1976 | 522 | 234 | 288 | 1988 | 1289 | 765 | 524 | 2000 | 922 | 201 | 721 | 135 |
| 1977 | 575 | 258 | 317 | 1989 | 1399 | 857 | 542 | 2001 | 953 | 217 | 736 | 103 |
| 1978 | 622 | 291 | 331 | 1990 | 1449 | 892 | 557 | 2002 | 981 | 231 | 750 | 134 |
| 1979 | 684 | 327 | 357 | 1991 | 1487 | 923 | 564 | 2003 | 973 | 220 | 753 | 124 |
| 1980 | 734 | 365 | 369 | 1992 | 1529 | 939 | 590 | | | | | |
| 1981 | 773 | 392 | 381 | 1993 | 1547 | 944 | 603 | | | | | |

5. Impuestos y costos de registrar un barco.

Todas las naves de servicio exterior pagan, al inscribirse en el registro de la marina mercante, por derecho a documentos lo siguiente:

- Naves de hasta 2000 TRB, \$ 500.00
- Naves de más de 2000 y hasta 5000 TRB \$ 2000.00
- Naves de más de 5000 y hasta 15000TRB \$ 3000.00

- Naves de más de 15000 \$3000.00 Más un impuesto anual de \$ 0.10 por cada TRB o fracción de TRB que exceda las 15000 TRB hasta un máximo de \$6500 en total.
- Todas las naves inscritas en el registro, de servicio exterior, pagan un impuesto anual de \$0.10 por cada tonelada neta o fracción de la misma.

Naves de servicio exterior pagan un impuesto anual consular de la siguiente forma:

- Naves utilizadas para el comercio marítimo, pasajeros, pesca, dragas, trasbordadores, perforadoras, cargueros y remolcadores. Hasta 1000 TRB pagan \$ 1200; de 1000 a 3000TRB pagan \$ 1800; de 3000 a 5000TRB pagan \$ 2000; de 5000 hasta 15000 TRB pagan \$27000; más de 15000TRB pagan \$ 3000.
- Naves sin auto propulsión aquellas destinadas a actividades científicas, provisión de barcos submarinos. Explotación, diques flotantes y en general las que no son utilizadas para actividades lucrativas o comerciales: hasta 500 TRB pagan \$850; de 500 a 1000TRB pagan 1400; más de 1000 TRB pagan \$ 1800.
- Naves destinadas para uso deportivo o personal sin fines de lucro: hasta 100 TRB pagan \$ 1000; más de 100 TRB pagan \$ 1500.

Las naves pagan una tarifa en concepto de inspección anual de la siguiente manera:

- Naves de pasajeros: hasta 1600 TRB pagan \$900; más de 1600 TRB pagan \$ 1800. Tanqueros: hasta 500 TRB \$ 500; de 500 a 1600 TRB pagan \$ 750; de 1600 hasta 15000 pagan \$ 1000.
- Cargueros: hasta 500 TRB pagan \$ 500; de 500 a 1600 pagan \$750; de 1600 a 5000 TRB pagan \$ 850; de 5000 hasta 15000 TRB pagan \$ 1000; naves de más de 15000 TRB pagan \$1200.
- Naves de Placer \$ 400.
- Perforadoras: \$1300.
- Cualquier nave no incluida anteriormente: hasta 500 TRB pagan \$ 500; de 500 a 5000 TRB pagan \$ 800, más de 5000TRB pagan \$ 1000.

Tarifa anual para la determinación de responsabilidades por causa de acción marítima y por la participación de país en conferencias y reuniones internacionales:

- Tanqueros, plataforma de perforación, barcos de pasajeros y naves que transportan químicos \$ 850;
- Naves distintas de las mencionadas: hasta 500 TRB pagan \$ 300; de 500 a 10000TRB pagan \$ 400; más de 10000TRB pagan \$ 500.
- Todas pagan \$0.03 por tonelada neta de registro.

6. Otros cobros y requerimientos que exige la DGMM son presentados en los anexos.

7. La Dirección General de Marina Mercante genera un promedio de \$ 55 millones de dólares anuales, incluidos los valores de que recauda la Dirección General de la Gente de Mar, estos están directamente asociados a la actividad del registro de naves. Se puede estimar que una nave paga en promedio unos \$ 5,000.00 anuales. En el caso de las naves de pesca, se puede estimar que las naves pagan un promedio de \$ 3,500.00 anuales a la DGMM pesca. En total las naves de pesca contribuyen aproximadamente con el 1.4 % del total recaudado en marina Mercante. Las naves de pesca en concepto de licencia de pesca internacional han pagado en total \$ 390.000 en el año de 2003 a la DGRMC, estimándose en promedio \$ 3000.00 por embarcación.

Consultado con varias personas enteradas del asunto marítimo se estima, aunque no existe un estudio que de manera efectiva lo indique, que la actividad de abanderamiento de naves genera alrededor de 25 a 30 millones a la empresa privada panameña en concepto de abogados, notarios, traductores y actividades del

registros y unos 50 millones adicionales en concepto de los servicios que le prestan a la nave fuera del territorio nacional.

8. Beneficios para la embarcación en el registro panameño.

La DGMM reconoce las siguientes como ventajas de estar en el registro panameño de naves:

- Cualquier persona natural o jurídica, independientemente de nacionalidad o lugar de constitución, puede registrar barcos bajo bandera panameña.
- No existe un mínimo de tonelaje necesario y naves de cualquier tamaño, tipo o edad pueden ser registradas.
- Es un proceso muy simple para registrar barcos e hipotecas de barcos con registros provisionales válidos por seis meses y que se pueden obtener en Panamá mediante gestión de abogados, o mediante los cónsules de marina mercante, los cuales están en los principales puertos del mundo.
- Tribunales Marítimos especializados, accesibles las 24 horas del día. Con experiencia y eficiencia para manejar disputas marítimas complejas sobre naves, así como asuntos laborales que involucren los marinos en cualquier puerto del mundo.
- Bajas tarifas de ingreso al registro.
- Se ofrece Incentivos fiscales a naves de vieja y nueva construcción que se abanderan en este registro.
- Los ingresos derivados de operaciones de naves dedicadas al comercio internacional, incluida la pesca, están exentos de impuestos.
- Panamá se enorgullece de sus estándares de cumplimiento con respecto a las normas de carácter ambiental y de seguridad.

9. Numero y detalle de las embarcaciones en el registro panameño

**REGISTRO DE NAVES Y TONELAJE BRUTO DEL SERVICIO EXTERIOR
DE LA MARINA MERCANTE DE PANAMÁ, SEGÚN CLASIFICACIÓN Y
TIPO
ENERO-JUNIO. AÑO: 2003 (p)**

| CLASIFICACIÓN Y TIPO DE NAVE | Enero-Junio. 2003(p) | |
|---------------------------------|----------------------|--------------------|
| | Naves | T. Bruto |
| TOTAL | 10,262 | 147,964,752 |
| COMERCIALES | 7,315 | 142,564,610 |
| Carga | 5,515 | 98,695,342 |
| Carga y Pasajeros | 40 | 371,464 |
| Pasajeros | 223 | 2,011,976 |
| Portacontenedor | 37 | 700,931 |
| Tanquero | 1,500 | 40,784,897 |
| ACTIVIDADES MISCELÁNEAS | 2,947 | 5,400,142 |
| Abastecimiento | 232 | 162,201 |
| Barcaza | 408 | 1,820,549 |
| Draga | 50 | 105,354 |
| Excavadora | 2 | 1,147 |
| Exploración | 24 | 33,451 |
| Gabarra | 2 | 10,914 |
| Grúa | 12 | 198,802 |
| Lanchón | 45 | 54,345 |
| Perforadora | 187 | 2,219,619 |
| Pesca | 220 | 117,617 |
| Pontón | 13 | 31,454 |

| | | |
|-----------------|-------|---------|
| Remolcador | 461 | 182,174 |
| Tripulación(1) | 100 | 10,698 |
| Yate de Placer | 1,058 | 105,929 |
| No Especificada | 133 | 345,888 |

**REGISTRO DE NAVES Y TONELAJE BRUTO DEL SERVICIO INTERIOR
DE LA MARINA MERCANTE DE PANAMÁ, SEGÚN CLASIFICACIÓN Y TIPO.
ENERO-JUNIO. AÑO: 2003(p)**

| CLASIFICACIÓN Y TIPO DE NAVE | Enero-Junio 2003(p) | |
|---------------------------------|---------------------|----------------|
| | Naves | T. Bruto |
| TOTAL | 1,346 | 110,045 |
| COMERCIALES | 273 | 23,487 |
| Carga | 127 | 14,705 |
| Carga y Pasajeros | 24 | 1,168 |
| Pasajeros | 119 | 2,837 |
| Tanquero | 3 | 4,777 |
| ACTIVIDADES MISCELÁNEAS | 1,073 | 86,558 |
| Abastecimiento | 19 | 236 |
| Barcaza | 64 | 23,425 |
| Draga | 5 | 6,435 |
| Excavadora | 2 | 436 |
| Grúa | 5 | 4,587 |
| Lanchón | 11 | 463 |
| Perforadora | 2 | 1,534 |
| Pesca | 753 | 36,589 |
| Remolcador | 45 | 8,892 |
| Tripulación (1) | 49 | 1,246 |
| Yate de Placer | 20 | 364 |
| No Especificada | 98 | 2,351 |

(p): Cifras Preliminares.

(1): Se refiere a aquellas naves que transportan trabajadores de un punto a otro.

FUENTE: Dirección General de Marina Mercante.

Departamento de Estadísticas Generales.

10. Procedimiento para registrar un buque de pesca:

1. No existe una definición de lo que es un barco de pesca en la legislación nacional. Existe una definición para categorizar las distintas actividades de la pesca. En la practica se utiliza las definiciones que existen en las normas internacionales y un caso muy específico de buques de apoyo que surge de una resolución de la CIAT.
2. Las aplicaciones para registrar naves son de la siguiente manera: En el caso específico de las naves de pesca no es posible obtener un registro sin la presentación de la información adecuada para obtener una licencia de pesca. Es posible, sin embargo, obtener una patente provisional de navegación la que tendrá una duración de seis meses en cuyo caso la patente dirá que la nave no podrá efectuar actividad alguna de pesca. Es posible también fletar una nave a registros de aquellos países que tengan legislaciones similares (ley # 83 de 1976). En este caso la nave mantiene el registro primario panameño y cambia de bandera a la del registro hacia donde es fletada.
3. La licencia de pesca tiene un valor de \$ 3000 para naves menores de 2000TRB y de \$ 50000 para naves mayores de 2000 TRB.

4. Mediante Decreto Ejecutivo # 49 de noviembre de 1997 se establece la obligación de proveerse de una licencia de pesca, llamada Licencia de Pesca Internacional, como requisito necesario previo a obtener el registro de una nave pesquera. La licencia exige toda la información que se exige el Acuerdo de Cumplimiento de la FAO.
5. Previo a la obtención de la licencia de pesca, se exige a los representantes de la nave, siendo éstos abogados en Panamá un poder del propietario o armador de la nave para tal fin además, que llenen una formato de solicitud el cual es estudiado por la DGRMC. La solicitud debe informar acerca del área de pesca (coordenadas), método de pesca, especies a pescar, nombre de la nave, número IMO si lo posee, organización pesquera del área de pesca, permiso de pesca en ZEE si aplica (se comprueba), dimensiones de la nave incluido el tamaño de bodega, nombre anterior de la nave (patente de navegación anterior). Con esa información se busca si la nave está o no incluida en una lista negra, se verifica la existencia de la nave en distintos registros, se verifica la procedencia de la nave y si es necesario se consulta a la organización competente y/o al pabellón anterior de la nave. Se hace un análisis de la normativa existente en el área con respecto a la especie de interés, se verifica lo referente a las cuotas de pesca. Se constata la veracidad de la información (especie en el área y el arte apropiado). Si no existe impedimento por cuotas de pesca y si todo esta correcto, se informa que se aprueba la solicitud de la licencia y se le exige adicionalmente tres fotos desde distintos ángulos una de las cuales debe permitir la lectura del nombre de la nave, se le exige la información estadística de captura en los últimos seis meses y que instale el sistema de monitoreo satelital. Cuando todo los requisitos son cumplidos, se emite la licencia de pesca y se puede proceder a hacer la solicitud de registro de la nave. Los requisitos para inscribir una nave de pesca son iguales a la inscripción de una nave distinta a la de pesca.
6. Obtener la licencia de pesca es la parte más difícil para registrar, por primera vez, una nave pesquera en Panamá, esto puede tomar de quince días a un mes, existen casos fáciles y esto es cuando la nave está en una lista blanca o los casos de renovación de licencia. El registro de la nave en Marina Mercante puede tomar unos tres días.
7. En el caso del registro provisional, solo aplica cuando la nave se va a trasladar de un lugar a otro sin realizar faenas de pesca. En los casos de solicitud de registro provisional, la DGRMC envía una nota de no objeción a Marina Mercante y solicita que el registro diga categóricamente que la nave no puede efectuar faenas de pesca. De igual forma se realiza en los casos de patentes provisionales de pesca. No existen controles posteriores a ese tipo de registro.
8. Las causas y condiciones para eliminar del registro la nave y de no renovación o supresión de la licencia de pesca son las siguientes:
Las establecidas en el Decreto Ejecutivo # 49 de 1997. Las que se pueden enumerar como sigue:
 - A)- La violación comprobada de las medidas de conservación y ordenación de organizaciones regionales y subregionales de pesca.
 - B)- La violación comprobada de Pescar en la Zona Económica Exclusiva de cualquier país, sin la autorización correspondiente.
 - C)- El incumplimiento de las normas y reglamentos de la Dirección General Consular y de Naves hoy Dirección General de Marina Mercante.
 - D)- Cuando cesen las condiciones que sirvieron para obtener la Licencia de Pesca Internacional del Ministerio de Comercio e Industrias, conforme al Artículo Segundo de este Decreto.
 - E)- Cuando la obtención de la Licencia de Pesca internacional haya sido obtenida mediante engaño o información falsa.
 - F)- El incumplimiento a las disposiciones del Decreto 49 de noviembre de 1997.

Adicionalmente señala la Resolución Administrativa # 1791 de 2001 que, son causales para cancelar la licencia de pesca internacional:

- Pescar en áreas, o con artes no autorizadas.
- Que no se reciba en un periodo mayor de 5 días señal de la posición de la nave en el monitor de la DGRMC.
- No recibir la información de pesca en el tiempo estipulado.
- No mantener a bordo la bitácora de pesca.
- No cancelar las sanciones impuestas.
- Que la nave sea identificada como INRDN.
- La violación comprobada de medidas de ordenación y conservación de organizaciones regionales y/o subregionales de pesca
- El incumplimiento de las normas y reglamentos de DGMM
- Cuando cesen las condiciones que sirvieron para obtener la licencia de pesca
- Cuando la obtención de la licencia de pesca haya sido obtenida mediante engaño o información falsa.
- El incumplimiento de las condiciones que establece el Decreto Ejecutivo # 49 de 1997.

La Ley 2 de 1980 en su artículo 9 indica:- Podrá cancelarse de oficio el registro de una nave en la Marina Mercante Nacional:

- 1.- Cuando la nave esté al servicio de una Nación con la cual la República de Panamá se halle en estado de guerra;
- 2.- Cuando se haya inscrito en el registro de la Marina Mercante de otro país;
- 3.- Cuando sea usada para el contrabando, el comercio ilícito o la piratería;
- 4.- En caso de incumplimiento grave de las normas legales relativas a navegabilidad, seguridad, higiene, normas laborales y prevención de la contaminación del medio ambiente marino;
- 5.- En caso de incumplimiento de Convenios Internacionales ratificados por Panamá o de resoluciones expedidas por los Órganos competentes de las Naciones Unidas, en el evento de que esta sanción esté contemplada;
- 6.- En caso de expiración de la Patente de Navegación sin que ésta hubiere sido renovada oportunamente;
- 7.- En los demás casos establecidos por las leyes.

Ejercicios de control del estado de bandera sobre las embarcaciones pesqueras

1. La tendencia más perceptible a no cumplir por parte de los propietarios y armadores, es aquella relacionada con sacar del registro las naves que tienen inscritas y de buscar un registro que les dé beneficios, pero que además esté en cumplimiento con las normas de las organizaciones regionales de pesca. En los primeros años de la licencia de pesca, muchas naves no cumplieron con lo establecido en la misma. Se les eliminó la licencia y se pidió a la DGMM que las eliminara del registro, esto trajo las consecuencias antes descritas por parte de los armadores. El giro es de tal magnitud que son los armadores los que solicitan la asistencia a las reuniones de las organizaciones de pesca, a las cuales pertenece Panamá o por otro lado anima al gobierno para que se haga miembro de las mismas.

Las embarcaciones que en los últimos años han entrado al registro son embarcaciones palangreras de origen taiwanes pero que desarrollan su actividad desde puertos panameños. La mayoría de estas naves, están en el Océano Pacífico y desembarcan su producto en el Puerto Pesquero de Vacamonte. En 2003 algunas de estas naves han pasado al Mar Caribe.

En el año de 2001 se emitió la resolución # 1357 DGRMC de 25 de mayo que no permite la entrada de barcos palangreros de nueva construcción al registro y niega la licencia de pesca en función de mantener un control sobre la capacidad de pesca.

2. Las circunstancias bajo las cuales se niega la licencia de pesca y evidentemente el registro en la marina mercante surge directamente de las reglamentaciones que se han desarrollado y otras del análisis que se haga de la petición para obtener la licencia de pesca, pero el simple hecho de no recibir la señal satelital indicando que el VMS ha sido debidamente instalado en la nave, es razón suficiente para no conceder la licencia de pesca.

Algunas características que por reglamento impiden la obtención de la licencia de pesca son:

- Si el arte de pesca a utilizar se trata de redes grandes de deriva.
 - Si se trata que quieren pescar en el Mediterráneo
 - Si la especie a pescar es el toofish o se trata de pesca en área del CCMLR.
 - Si las coordenadas solicitadas para efectuar la pesca corresponden a la ZEE de un país y no presentan permiso de pesca del mismo.
 - Si el país no tiene cuota de pesca para la especie solicitada.
 - Si la nave aparece en una lista negra o en el caso de cerqueros del OPO no aparece en el listado regional.
 - Cuando no se es parte de la organización regional de pesca competente a menos que la nave tenga un historial de desempeño en la misma bajo la bandera panameña.
3. En los casos en que la nave presenta un permiso de pesca en el ZEE de otro país se comprueba mediante la consulta directa al organismo que expide dicha autorización. Hasta el momento no se han encontrado faltas en este sentido.
 4. Resumen de leyes y regulaciones relacionadas con el control sobre embarcaciones pesqueras abanderadas aparecen listadas en los anexos.
 5. No existe un sistema de MCS aunque recientemente la DGRMC se ha solicitado hacerse parte de la Red Internacional para el Seguimiento, Control y Supervisión de las Pesquerías y de hecho esta organización le ha considerado para enviarle información con respecto a los resultados de las reuniones que se han realizado aunque no existe una comunicación oficial que diga que se les considera como miembro de este grupo.
 6. Tratar de determinar la rentabilidad de los armadores, operadores, o representantes de los buques pesqueros es bastante difícil. Los representantes panameños, generalmente abogados que se desempeñan en la rama marítima, tienen un mayor negocio del registro de naves mercantes y no de las pesqueras, de hecho cada vez es menor el número de embarcaciones en el registro de naves de servicio exterior y la mayoría de ellas (56 %) salen de puertos panameños lo que significa que a diferencias de años pasados existe una economía distinta asociada a la existencia de estas naves. La pesca en Panamá no tiene impuestos en naves de servicio interior o de servicio exterior, pero existen impuestos para las plantas de procesamiento y transformación de productos pesqueros que radiquen en Panamá. Las naves pesqueras, de servicio exterior o de servicio interior, no reciben ningún tipo de incentivos aunque puede ser que para su construcción, y de acuerdo a las normas del país y a la nacionalidad de los propietarios, reciban algún tipo de incentivos.
 7. La DGMM a solicitud de la DGRMC ha iniciado el trámite para cancelar de oficio naves de pesca que no han renovado u obtenido licencia de pesca internacional. Se desprende de la ley 2 de 1980, que una nave puede cancelarse de oficio cuando haya incurrido en incumplimiento de Convenios Internacionales ratificados por Panamá. Y ese ha sido generalmente la actuación que se ha mantenido en el registro de Marina Mercante. También puede la DGMM negar una solicitud de abanderamiento cuando a su juicio, dicha solicitud sea contraria a los intereses de nacionales lo cual se utiliza en los casos en que no exista una anuencia de la DGRMC para conceder una patente provisional.

Autorizaciones de Pesca

1. Existe mucho control e investigación en el momento de aprobar la concesión de una licencia de pesca internacional. Cuando una solicitud llega a la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros, se indaga sobre la información que se presenta, esto es así porque el decreto ejecutivo que crea la licencia ordena que ante la falsedad en la información que se presente en la solicitud de la licencia, se debe sancionar a la nave retirándole la autorización de pesca. Pero, también es necesario para fines de ajustar la solicitud a realidades de la pesca. La experiencia que se tiene es que en ocasiones se solicitan permisos de pesca con artes que no corresponden a la especie, o especies que no corresponden al área o especies que no corresponden a la alta mar y por otro lado, verificar la correspondencia entre la especie y el océano donde se solicita pescar. Luego de esta primera indagatoria, en donde ya se ha verificado que la nave no esta en listas negras y que no procede de registros con sanciones en alguna organización de pesca, se verifica la especie dentro de la organización de pesca respectiva y si existe o no cuota de pesca o algún tipo de norma de ordenamiento, si la nave va a faenar sobre ZEE de algún país ribereño se solicita el permiso notariado y traducido oficialmente, si fuera el caso, del país de que se trate.

La información que se solicita del barco es la siguiente:

- Copia de la patente o matricula anterior
 - Número IMO, cuando procede
 - Bitácora de pesca de los últimos seis meses (primer ingreso)
 - Fotografía de la nave desde, al menos, tres ángulos, incluido donde se pueda apreciar el nombre de la nave.
 - Tener instalado un sistema de seguimiento satelital compatible con el que maneja la DGRMC
 - Nombre del propietario, dirección, teléfono, fax o email.
 - Nombre del armador, dirección, teléfono, fax, email
 - Nombre, dirección, fax, email del representante
 - Nombre, dirección, fax, email del representante legal en Panamá, con su respectivo poder autenticado.
 - Capacidad de bodega en metros cúbicos
 - Permiso de pesca debidamente autenticado, expedido por la autoridad competente cuando la pesca se realiza en la ZEE de otro país.
 - Especies, áreas y artes de pesca
 - Lugar y fecha de construcción de la nave
 - Nombre (s) anterior (es) de la nave.
 - Organización Regional de Pesca competente del área donde quiere faenar.
 - Certificado de arqueo de la nave.
 - Puertos donde desembarcaran el producto o naves a las que piensa trasbordar.
2. Sanciones específicas impuestas a los barcos que infringen los términos del registro y la licencia de pesca.

Dos tipos de sanciones se imponen, una surge del artículo 297 del Código Fiscal el cual establece sanciones que van de \$10,000 a \$ 100,000 y en caso de reincidencia el comiso de la nave. Y el otro caso es el retiro de la autorización de pesca que surge del Decreto Ejecutivo # 49 de noviembre de 1997. En pocos casos se han puesto sanciones pecuniarias, la mayoría de los casos han sido por no haber enviado la información estadística, no recibir la señal del satélite o por renovar luego de vencida la licencia de pesca. Se ha utilizado la eliminación de la licencia de pesca y la eliminación del registro de marina mercante en los casos de no renovación de la licencia y cuando la nave ha parecido en lista negra y se ha comprobado esa condición.

3. Existen problemas en la concesión de las licencias de pesca y en los temas de control. Para la administración de pesca, luego de una análisis de la solicitud y una vez aceptada la misma es fácil la verificación de la posición de la nave y el cumplimiento en materia de áreas prohibidas, entradas ilegales a ZEE de países ribereños, incluida la ZEE de Panamá pues la licencia no le autoriza a pescar en esa área específica, verificar las zonas de pesca y también los puertos de descarga. Otras son las preocupaciones en materia de cumplimiento, estas tienen que ver con la talla mínima y la verificación de las especies y artes de pesca. Los distintos controles que existen ayudan a paliar la situación, por ejemplo para el cumplimiento de la talla mínima de patudo en ICCAT se decidió autorizar solo barcos palangreros que capturan tallas grandes, para el tema de cumplimiento de pez espada en talla y captura, no se autoriza pues no se tiene cuota de manera tal que las medidas adoptadas surgen de la experiencia desarrollada en los años de estar concediendo licencia de pesca. Existen otros problemas, los trasbordo en alta mar es uno de ellos y existe mucha dificultad para ejercer un adecuado control de los mismos. Se ha propuesto exigir licencia de pesca a los barcos de trasbordo y también el uso del sistema satelital. Un problema está en que estos barcos escapan a la administración pesquera y existe una coordinación entre las direcciones de Recursos Marinos y Marina Mercante en el sentido que exista una oficina para conceder la patente de navegación lo cual es poco para ejercer un verdadero control. Otros problemas que existen son en relación con naves que pescan bajo la cuota de otro país contratadas pero no fletadas a empresas de ese país, y también el caso de naves fletadas que recientemente fue regulado en organizaciones de pesca. Finalmente, preocupa el conceder licencia de pesca a naves que faenan en el área de una organización de pesca pero que no tienen competencia sobre las especies que pescara la nave. Por ejemplo especies de profundidad en los casos de organizaciones orientados a la conservación del atún. La preocupación específica es cual es la consideración que existe para determinar la condición de pesca IUU para la nave.

En general, existen controles que se están aplicando a las naves de pesca y que tienen que ver con las normativas internacionales y que, con la participación de toda la comunidad y desarrollo de esquemas de inspección en puertos se puede mejorar, esto sería básicamente en lo concerniente al cumplimiento de tallas mínimas y especies capturadas. Allí están las mayores debilidades para los registros abiertos por cuanto su sistema de verificación es a través de la información que la misma nave le aporta.

ANEXOS

- 1. Decreto Ejecutivo # 49 DE 13 D E NOVIEMBRE DE 1997
“Por el cual se establece y reglamenta la Licencia de Pesca Internacional para naves de Servicio Internacional y se toman otras medidas”**
- 2. RESOLUCION ADM- No. L01-99
Uso obligatorio del sistema de seguimiento satelital**
- 3. RESOLUCION ADM. No.1791 DE 20 DE DICIEMBRE DE 2001
Relativo a la Pesca IUU**
- 4. RESOLUCIÓN DGRMC No.1357 DE 25 DE MAYO DE 2001
Prohibición de entradas de nuevos palangreros**
- 5. LICENCIAS DE PESCA VIGENTES EXPEDIDAS POR LA DGRMC**
- 6. FORMATO DE LICENCIA DE PESCA INTERNACIONAL**
- 7. REQUISITO QUE DEBEN SER PRESENTADOS PARA SOLICITAR LA LICENCIA DE PESCA INTERNACIONAL**
- 8. LEGISLACION REFERENTE AL REGISTRO DE NAVES EN LA MARINA MERCANTE PANAMEÑA**
- 9. OTROS COBROS QUE EFECTUA LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE**

Decreto Ejecutivo # 49
(DE 13 DE NOVIEMBRE DE 1997)

“Por el cual se establece y reglamenta la Licencia de Pesca Internacional para naves de Servicio Internacional y se toman otras medidas”

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

En uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 50 del Decreto de Ley No 17 de 9 de julio de 1959 establece que "toda persona que desee dedicarse a la Pesca, está en la obligación de proveerse de una Licencia de Pesca, expedida por el Departamento de Pesca e Industrias Conexas", el cual se denomina actualmente Dirección General de Recursos Marinos;

Que la República de Panamá tiene un registro internacional apreciable de naves dedicadas a la pesca en el ámbito mundial;

Que es necesario reglamentar la actividad de dichas naves para cumplir con las obligaciones y objetivos emanados de la Convención del Derecho del Mar, aprobada mediante la Ley NO38 de 4 de junio de 1996, así como de otros acuerdos internacionales,

Que la expedición de la Licencia de Pesca Internacional ayudará a la fiscalización y control de la operación de estas naves panameñas con el objeto de que cumplan las medidas de ordenación pesquera dictadas por organismos internacionales, tendientes a la sostenibilidad de los recursos y permitirá, igualmente imponer sanciones a los infractores de dichas reglamentaciones, incluyendo la cancelación del Permiso de Pesca Internacional,

DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: Se establece la Licencia de Pesca Internacional para las naves de Servicio Internacional inscritas o que soliciten su inscripción en la Marina Mercante Panameña.

La obtención de la Licencia de Pesca para las naves de Servicio Internacional y el pago de los derechos correspondientes, serán un requisito previo a la solicitud de inscripción de la misma en la Dirección General Consular y de Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro.

ARTICULO SEGUNDO: La Licencia de Pesca a que se refiere este Decreto, será tramitada ante el Ministerio de Comercio e Industrias a través de la Dirección General de Recursos Marinos.

ARTICULO TERCERO: Para aprobarse la Licencia de Pesca deberán cumplirse con los siguientes requisitos:

- A) Deberá comprobarse, el nombre de la compañía y del dueño de la nave, su nacionalidad y domicilio.
- B) Certificado de Arqueo y demás documentos de la nave que sirvan para comprobar todas las características y especificaciones de la misma.
- C) Señalar las especies marinas que capturará la nave, y las coordenadas del área donde realizará las faenas.
- D) Señalar los métodos y artes de pesca que utilizara la nave al efectuar su a de pesca y/o sus características de almacenamiento y proceso.
- E) Designar los Puertos y áreas en las que la nave realizará las operaciones de desembarque o el trasbordo de sus capturas.

ARTICULO CUARTO: Una vez cumplidos todos los Requisitos que se establecen en el artículo anterior, la Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias procederá a expedir o negar la Licencia de Pesca Internacional a la nave solicitante, tomando en cuenta las disposiciones de este Decreto, las obligaciones que emanen de Convenios Internacionales sobre especies marinas y los intereses económicos de la Nación.

ARTICULO QUINTO: Las naves panameñas de Servicio Internacional que al momento de entrar en vigencia este Decreto, posean la anuencia de pesca de la Dirección General de Recursos Marinos podrán continuar registradas en la Marina Mercante Panameña. Sin embargo; dichas naves solicitarán a la Dirección General de Recursos Marinos la licencia de Pesca Internacional en un periodo no mayor de tres meses, contados a partir de la Promulgación del presente Decreto.

Parágrafo: El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo es causa para la pérdida del registro en la marina mercante panameña.

ARTICULO SEXTO: la Licencia de Pesca Internacional tendrá validez de 1 año, y deberá ser renovada antes del vencimiento de la misma.

ARTICULO SÉPTIMO: Son infracciones al Presente Decreto y causases para cancelar la Licencia de Pesca Internacional las siguientes.

A)- La violación comprobada de las medidas de conservación y ordenación de organizaciones regionales y sub-regionales de pesca.

B)- la violación comprobada de Pescar en la Zona Económica Exclusiva de cualquier país, sin la autorización correspondiente.

C)- El incumplimiento de las normas y reglamentos de la Dirección General Consular y de Naves.

D)- Cuando cesen las condiciones que sirvieron para obtener la Licencia de Pesca Internacional del Ministerio de Comercio e Industrias, conforme el Artículo Segundo de este Decreto.

E)- Cuando la obtención de la Licencia de Pesca Internacional haya sido obtenida mediante engaño o información falsa.

F)- El incumplimiento a las disposiciones del presente Decreto.

ARTICULO OCTAVO: La Licencia de Pesca Internacional que establece este Decreto, causará los siguientes derechos:

Naves hasta de 2,000 toneladas de registro bruto, la suma de tres mil balboas (\$3,000.00).

Naves mayores de 2.000 toneladas de registro bruto, la suma de cinco (B/. 5,000.00).

ARTICULO NOVENO: Los derechos de la Licencia de Pesca Internacional, deberán ser pagados en la Dirección General de Recursos Marinos de Ministerio de Comercio e Industrias.

Las sumas que se recauden en concepto de expedición de la Licencia de Pesca Internacional ingresarán a la cuenta común del Tesoro Nacional.

ARTICULO DECIMO: Las infracciones a las disposiciones de este Decreto serán sancionadas de acuerdo al artículo 297 del código fiscal según la naturaleza de la infracción. Estas multas serán impuestas por la Dirección General de Recursos Marinos del Ministerio de Comercio e Industrias.

ARTICULO DECIMO PRIMERO: La base de datos de las Licencias de Pesca Internacional permanecerá disponible a todos los interesados.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO: Copia de las sanciones sobre las infracciones contempladas en este Decreto se enviará a las organizaciones interesadas.

ARTICULO DECIMO TERCERO: El presente Decreto comenzará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE,

Dado en la ciudad de Panamá, a los 13 del mes de Noviembre de mil novecientos noventa y siete.

ERNESTO PEREZ BALLADARES
PRESIDENTE

CARLOS LENNOX
MINISTRO DE COMERCIO E INDUSTRIAS

RESOLUCION ADM- No. 10I-99

EL ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMA,
en uso de sus facultades legales y,

CONSIDERANDO:

Que mediante Ley 38 de 4 de junio de 1995, la República de Panamá ratificó la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982.

Que el Numeral 1 de; Artículo 54 del Convenio sobre el Derecho del Mar establece la obligación de Panamá como Estado Ribereño y los otros Estados cuyos nacionales pesquen en la región especies altamente migratorias enumeradas en el Anexo I, de cooperar, directamente o por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, a fin de asegurar la conservación y promover la utilización óptima de dichas especies en toda la región, tanto dentro como fuera de la Zona económica Exclusiva.

Que Panamá es un país Ribereño con costas en el Atlántico y además mantiene una considerable flota pesquera faenando en el Océano Atlántico.

Que la Comisión Internacional por la conservación del Atún Atlántico es la Organización Regional reconocida por la FAO para la conservación del atún y especies afines en el Atlántico adyacentes.

Que mediante Ley No. 74 de 10 de noviembre de 1118 la Republica de Panamá ratifico el Convenio Internacional para la Conservación del Atún Atlántico que implica el cumplimiento de requisitos vinculantes por parte de la Administración Marítima de Panameña que, a su vez, deberá obligar a las naves de pesca internacional inscritas en la marina mercante panameña a que cumplan con estos, siendo los mas importantes: Cumplimiento de las limitaciones impuestas por la Comisión sobre la captura de atún rojo en el Atlántico oeste; recopilación de los datos de captura de atún rojo Atlántico e informar a la Comisión de todas las capturas de atún rojo Atlántico obtenidas por naves con su bandera.

Que debido al incumplimiento por parte de las naves de bandera panameña dedicadas a la pesca internacional que fueron detectadas pescando en época de veda en el Mediterráneo, la Comisión Internacional para la Conservación del, Atún Atlántico sancionó a la República de Panamá recomendando a los países miembros de la Comisión no importar, atún rojo desde Panamá en ninguna de sus formas, desde el año de 1997.

Que debido al embargo de atún rojo impuesto a Panamá, se dictó el Decreto Ejecutivo No.49 de 13 de, noviembre de 1997, que dispone que todas las naves de pesca internacional que se encuentren inscritas en la Dirección General de Marina Mercante deberán obtener Licencia de Pesca en la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros suministrando los siguientes datos: área de pesca, método de pesca y especies a capturar.

Que a pesar que se ha concedido un período de más de un año para que las naves de pesca panameñas tramitaran su Licencia Internacional de Pesca, gran cantidad de naves pertenecientes a la flota pesquera panameña no ha cumplido con el citado Decreto y por ende, no han suministrado la información relativa los métodos, área y arte de pesca requerida por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico.

Que el suministro efectivo de dicha información: de las naves pesqueras panameñas es una condición sine quanon para que Panamá, como Estado Parte, solicite el levantamiento de la sanción impuesta.

Que la República de Panamá por ser Parte contratante del Convenio para la Conservación del Atún Atlántico tiene la obligación de suministrar a la Comisión dicha información y, en el evento de que pueda obtenerla directamente de los propietarios de naves, deberá poner en práctica el sistema de monitoreo satelital de los buques pesqueros registrados de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros.

Que es función de la Autoridad Marítima de Panamá, según lo establece el Artículo 4 del Decreto Ley 7 de febrero de 1998, velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y los tratados convenio e instrumentos internacionales ratificados por Panamá.

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: Ordenar a todos los buques de pesca inscritos en la Dirección General de Marina Mercante y en la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros, dedicados. A la pesca internacional, su Incorporación al sistema de monitoreo satelital tipo ARGOS, la cual se hará efectiva mediante la instalación de balizas MAR GE, a bordo de cada buque.

ARTICULO SEGUNDO: Informar que la empresa Collecte Localisation Satellites (CLS de Francia), operador mundial del sistema ARGOS, es la autorizada por la Autoridad Marítima de Panamá para llevar a cabo la implementación de dicho sistema de monitoreo satelital mediante la instalación de balizas en los buques inscritos en la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros.

ARTICULO TERCERO: Los buques pesqueros descritos en la presente resolución deberán llevar a cabo la instalación de las balizas en un término no mayor de noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de esta resolución.

ARTICULO CUARTO: Informar que la información suministrada por la empresa Collecte Localisation Satellites (CLS de Francia) de los buques de pesca inscritos en la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros mediante el sistema de monitoreo satelital ARGOS, estará únicamente a disposición de la Autoridad Marítima de Panamá para el control, fiscalización y localización de los mismos en las áreas reguladas por los Convenios Internacionales ratificados por Panamá.

ARTICULO QUINTO: Esta Resolución regirá a partir de su aprobación.

FUNDAMENTO LEGAL: Ley 74 de 10 de noviembre de 1998;

Ley 2 de 17 de enero de 1980;

Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998;

Decreto Ejecutivo No. 49 de 13, de noviembre de 1997.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE

Dado en la ciudad de Panamá, a los cuatro (4) días del mes de agosto de mil novecientos noventa y nueve (1999).

RUBEN REYNA
Administrador

REPÚBLICA DE PANAMÁ
AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ
RESOLUCIÓN ADM. No.1791 DE 20 DE DICIEMBRE DE 2001

EL ADMINISTRADOR DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA, en uso de sus facultades legales,
y

CONSIDERANDO:

Que la entrada en ejecución del Acuerdo sobre la Aplicación de las disposiciones de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, Relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios (Acuerdo sobre poblaciones de peces), establece obligaciones y derechos respecto a, entre otros, las condiciones para la pesca en alta mar y el abanderamiento de buques pesqueros;

Que la orientación que nos marca el texto del Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, no Declarada y no Reglamentada (Pesca INDNR, es en el sentido de desarrollar la pesca de acción nacional que elimine la pesca INDNR;

Que los esfuerzos desarrollados por los Estados Miembros de la FAO para afrontar la cuestión del exceso de capacidad pesquera manifestado en el Plan de Acción Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera son acogidos con beneplácito por nuestro país;

Que las normas, acuerdos y resoluciones emanadas de organizaciones de pesca regionales o sub-regionales, de conservación y ordenación atacan el problema de la pesca INDNR y el exceso de capacidad de pesca,

Que el concierto de naciones está tomando decisiones para atender el problema de la pesca INDNR y el exceso de capacidad de pesca, iniciativas de las cuales participamos estableciendo regulaciones para la flota de pesca en aguas - internacionales inscritas en el Registro de la Marina Mercante y;

Que según el ordinal 4 del artículo 32 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 19981, es función del Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, a través de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros, velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que tienen por objeto regular la utilización de recursos marinos y costeros y el desarrollo de las actividades que en función de ella se realicen;

RESUELVE:

PRIMERO: Definir, para efectos de aplicación de la presente Resolución Administrativa, los siguientes términos:

A. Pesca Ilegal:

La realizada por embarcaciones de pabellón nacional en aguas jurisdiccionales de un Estado, sin el permiso de éste, o contraviniendo sus leyes y reglamentos.

Las realizadas por embarcaciones de pabellón nacional, contraviniendo las medidas de conservación y ordenación adoptadas por organizaciones regionales y sub-regionales de pesca y en virtud de las cuales está obligado el Estado o contraviniendo las disposiciones pertinentes del derecho internacional.

B. Pesca No Declarada:

Las actividades que no han sido declaradas, o han declarado de modo inexacto, a ésta Autoridad, en contravención de los reglamentos nacionales.

Las actividades llevadas a cabo en la zona de competencia de una organización regional de ordenación pesquera, que no han sido declaradas o han sido declaradas de modo inexacto, en contravención de los procedimientos de aplicación de dicha organización.

C. Pesca No Reglamentada:

Las actividades pesqueras realizadas en la zona de aplicación de una organización regional de ordenación competente que son realizadas por embarcaciones sin nacionalidad de manera que no estén en consonancia con las medidas de conservación y ordenación de dicha organización, o que las contraviene.

La realizada en zonas o en relación con poblaciones de peces respecto de las cuales no existen medidas aplicables de conservación de los recursos marinos vivos que incumben al Estado en virtud del derecho internacional, teniendo en consideración que cierta pesca no reglamentada pueda tener lugar de una manera que no esté en violación del derecho internacional aplicable.

D. Medidas de Conservación y Ordenación:

Se entiende por esto, las normas nacionales, sub-regionales, regionales o mundiales que, para conservar una o más especies de recursos marinos vivos se adoptan o aplican de conformidad con las normas pertinentes del derecho internacional. De igual manera de hace referencia a la sostenibilidad de las poblaciones de peces a largo plazo y de la protección del medio ambiente.

SEGUNDO: Solicitar, además de lo establecido en el Decreto Ejecutivo No. 49 de 13 de noviembre de 1997, los siguientes requerimientos para otorgar la Licencia de Pesca Internacional:

Copia de la patente o matrícula anterior

Número IMO cuando procede

- Bitácora de pesca de los últimos seis meses

Fotografía de la nave desde, al menos, tres ángulos, incluido donde se pueda apreciar el nombre de la nave.

Tener montado el sistema de seguimiento satelital (VMS) compatible con los programas que tiene la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros.

- Nombre del propietario, dirección, teléfono, fax o e-mail.

- Nombre del armador, dirección, teléfono, fax o e-mail

- Nombre, dirección, teléfono, fax o e-mail del representante legal de la nave en Panamá, con el respectivo poder para ejercer esa función.

- Capacidad de bodega, en metros cúbicos.

- Permiso de pesca, debidamente autenticado, expedido por la autoridad competente cuando la pesca se realiza ZEE de otro país.

Especies a pescar, área de pesca y arte o método de pesca.

Lugar y fecha de construcción de la nave

- Nombre de la nave y nombres (s) anteriores

- Organización regional competente del área de pesca señalada

TERCERO: No autorizar la expedición de licencias de pesca internacionales, en adición a lo establecido en el Decreto Ejecutivo No.49 de 13 de Noviembre de 1997, en los siguientes casos:

- Cuando el área solicitada se encuentre dentro de una organización regional o sub-regional de pesca competente.

- según el derecho internacional vigente y de la cual no seamos miembros o no participemos como país colaborador o cooperante.

- Para la pesca de camarón

- Para la pesca de bacalao en el Atlántico Norte

- Para la pesca de Tootfish (*Dissostichus* sp.)

- Para la pesca de Salmón en el Atlántico Norte

- Cuando se trate de la pesca de especies dentro del área de aplicación de una organización pesquera en donde Panamá no posea cuota para la especie en mención

Cuando la solicitud de pesca pueda exceder la cuota de pesca establecida para el país

Cuando se exceda la capacidad de acarreo, en donde exista ésta regulación

Cuando se trate de naves que aparecen en listados donde se les identifica como naves INDNR

A naves palangreras de nueva construcción

- Para pescar en el Mediterráneo
- A naves que se les hayan cancelado la Licencia de Pesca Internacional por incumplimiento, de las normas nacionales e internacionales de conservación, a menos que demuestre con pruebas suficientes el cambio de propietario de la nave y haber cumplido con las sanciones impuestas
- Cuando tomando en consideración todos los datos pertinentes, se determine que el abanderamiento de la nave dará origen a una pesca INDNR
- En el caso de naves que muestren una trayectoria de incumplimiento
- Cuando proceden de Registros de Estados, identificados tal que sus naves incumplen las medidas de conservación y ordenación de la organización regional o sub-regional pesquera de que se trate.

CUARTO: Serán obligaciones de las naves poseedoras de la Licencia de Pesca Internacional:

- Llevar a bordo copia de la Licencia de Pesca Internacional.
- Llevar a bordo tina bitácora o cuadro de pesca y registrar las capturas incluyendo, pero no limitado a:
 - a. Registro de capturas por especies, fecha, hora y área de pesca
 - b. Peso nominal de las capturas por especie, volumen total capturado o ambos
 - c. Volumen de los descartes en la medida de lo posible por especie
 - d. Estadística de esfuerzo para cada método de pesca
 - e. Otras estadísticas sobre las operaciones pesqueras.

Nota: En el caso de barcos cerqueros que faenen en el Pacífico Oriental la información la toma directamente la CIAT, por lo cual se obvian los puntos anteriores.

Equipo de navegación necesarios para respetar las embarcaciones y zonas restringida

- Llevar a bordo un observador, cuando procede

Cumplir con los Convenios Internacionales, las leyes y reglamentos nacionales aplicables con respecto a la seguridad marítima la protección del medio marino y las medidas de disposiciones de conservación y ordenación de ámbito nacional, regional o mundial

- Cuando proceda conforme a la normativa nacional, el marcado de las embarcaciones, los parejos y artes de pesca con arreglo a las normativas internacionalmente reconocidas como las Especificaciones uniformes de la FAO por el marcado e identificación de las embarcaciones pesqueras

- Presentar el informe de pesca (10) días después de terminada la marea estableciendo entre otros, puerto o lugar de descarga, volumen descargado por especies y, toda la información del viaje de pesca y cuando procede nombre y nacionalidad del barco al que se traspordó

Proporcionar la información relativa a la nacionalidad y titulación del personal de a bordo y nombre, nacionalidad y antecedentes profesionales del capitán

QUINTO: Renovación de la Licencia de Pesca Internacional

Si la nave ha cumplido, y así lo manifiesta la DGRMC, con el punto Cuarto supra, la actualización que sea necesaria a la información solicitada y requerimientos del punto Segundo y, no estando la nave en las condiciones establecidas en el punto Tercero o en incumplimiento del Decreto Ejecutivo No 49 de noviembre de 1997, la renovación de la licencia de Pesca Internacional será inmediata y su trámite no deberá exceder los 15 días hábiles. Los representantes de las naves pesqueras solicitarán con antelación necesaria la renovación de la licencia de pesca Internacional para mantener la autorización de pesca habilitada.

SEXTO: Buques de apoyo o transporte de pescado que participen en operaciones de trasbordo en altamar.

Para mejor control de esta actividad, sobre todo de las prohibiciones de trasbordo en alta mar y de trasbordo de producto procedente de barcos INRND o de naves de registros de estados identificados tal que sus naves no cumplen las medidas de conservación y ordenación de una organización de pesca o normas nacionales, regionales o mundiales será obligatorio que:

- a) Los barcos de transporte de peces lleven un sistema VMS compatible con los programas de la Dirección General de Recursos Marinos y Costeros (DGRMC).
- b) Después de cada viaje informe a la DGRMC, fecha y lugar de todos los transbordos de pescado por peso y por especie y zona donde se haya realizado la captura transbordada.
- e) Nombre, matrícula, pabellón y cualquier otro tipo de Identificación de las embarcaciones que participen en el trasbordo.
- d) Puerto de desembarque de la captura transbordada.

Toda la información suministrada por los barcos pesqueros y de trasbordo será suministrada por la DGRMC a la FAO y a las organizaciones regionales y sub-regionales de pesca, protegiendo la confidencialidad de las naves (armadores) que proporcionan la misma.

SÉPTIMO: De la Patente Permanente de Navegación:

- En los casos de las naves pesqueras, que después de haber obtenido la patente permanente de navegación, no soliciten y obtengan la Licencia de Pesca Internacional, la Dirección General de Marina Mercante, conforme, a las leyes vigentes, suspenderá la patente de navegación.
- En los casos de naves inscritas en el Registro de la Marina Mercante que no han accedido a la Licencia de Pesca Internacional será suspendida la patente de navegación.
- En los casos de buque de transporte de pescado que realizan trasbordo, debe obtener de la DGRMC, una anuencia para el registro de la nave previo cumplimiento de lo establecido en el punto 5 supra.

OCTAVO: Serán causales para cancelar la Licencia de Pesca Internacional:

- Las establecidas en el artículo séptimo del Decreto Ejecutivo No. 49 de 13 de noviembre de 1997.
- Que la nave pesque en áreas, especies o con artes no autorizadas.
- Que no se reciba por un período mayor a (5) días, seria de la posición de la nave en el monitor de la DGRMC.
- Que no se reciba la información de pesca en el tiempo estipulado
- Que no se mantenga a bordo el cuadro o bitácora de pesca.
- No cancelar las sanciones impuestas.
- Que la nave sea identificada como nave INRND.

NOVENO: En caso de naves de pesca que poseen Licencia de Pesca Internacional y que faenen en áreas de competencia de una organización regional o sub-regional de la que Panamá no es miembro, cooperante o colaborador, al vencimiento de la misma no será renovada.

DECIMO: En el caso de naves de pesca con Licencia de Pesca Internacional y que faenan en aguas jurisdiccionales, con el permiso respectivo, del país se podrá mantener la autorización de pesca vigente.

DECIMO PRIMERO: El incumplimiento de algunas de las disposiciones establecidas en esta Resolución Administrativa serán sancionadas de acuerdo a lo que establece el artículo 297 del Código Fiscal.

FUNDAMENTOS DE DERECHO: Decreto Ley No. 17 de 9 de julio de 1959
Decreto Ley No.7 de 10 de febrero de 1998
Decreto Ejecutivo No. 49 de 13 de noviembre de 1997

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

Dada en la ciudad de Panamá a los veinte (20) días del mes de diciembre de dos mil uno (2001).

JERRY SALAZAR
Administrador
REPUBLICA DE PANAMA

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMA

DIRECCIÓN GENERAL DE RECURSOS MARINOS Y COSTEROS

RESOLUCIÓN DGRMC No.1357 DE 25 DE MAYO DE 2,001

EL DIRECTOR GENERAL DE RECURSOS MARINOS Y COSTEROS, en uso de sus facultades legales y,

CONSIDERANDO:

Que es responsabilidad de los Estados abanderantes de asegurar que los barcos bajo su bandera no lleven a cabo actividades pesqueras, que mermen la eficacia de las medidas internacionales de ordenación y conservación.

Que el Comité de Pesca de la FAO en el Documento del 24º período de sesiones sobre **“Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, Propuesta para un proyecto de plan de acción internacional”** Insta a los Estados a aplicar medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada.

Que en el Código de Conducta de la FAO se indica que los Estados deberían tomar medidas para prevenir o eliminar el exceso de capacidad de pesca y deberían velar porque los niveles de esfuerzo de pesca sean compatibles con el uso sostenible de los recursos pesqueros.

Que en el Plan de Acción Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera en la Sección II, punto 26 dice **“Los Estados deberán reducir y eliminar progresivamente todos los factores, entre ellos las subvenciones y los incentivos económicos, así como otros factores que contribuyan, directa o indirectamente, a aumentar excesivamente la capacidad pesquera y a menoscabar consecuentemente la sostenibilidad de los recursos marinos vivos, prestando debida atención a las necesidades de la pesca artesanal”**

Que la gran mayoría, sino el total de las naves que están señalada por las Organizaciones Internacionales de Pesca, como barcos que practican la pesca ilegal, no declaradas y no reglamentadas son naves palangreras construidas astilleros asiáticos.

Que observando, que los países asiáticos han tomado medidas para reducir sus flotas pesqueras palangreras, reabanderando y desguazando las naves palangreras implicadas en pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Que observando así mismo que la gran mayoría de los armadores de estas naves han reabanderado sus barcos para evitar las medidas internacionales de ordenación y conservación.

Que en la actualidad hay en construcción un importante número de grandes palangreros en astilleros asiáticos, con un gran potencial en cuanto a participación en actividades pesqueras, no reguladas y no comunicadas.

Que grandes palangreros de origen asiático han aparecido en listados de Organizaciones Internacionales en donde constan como naves con registro panameño, que se dedican a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: No conceder Licencia de Pesca Internacional a naves de pesca que aparezcan en los registros de las Organizaciones Internacionales de pesca como naves que se dedican a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

ARTICULO SEGUNDO: No conceder Licencia de Pesca Internacional a palangreros de nueva construcción.

ARTICULO TERCERO: Exceptuar de esta medida a las naves pesqueras ya Construidas que estén faenando y que han cumplido con las medidas internacionales de ordenación y conservación.

FUNDAMENTOS DE DERECHO: Decreto ejecutivo No.49 de 13 de noviembre de 1997.

Ley No.17 de 9 de julio de 1959

Código De Conducta De “La Organización De Las Naciones Unidas Para La Agricultura Y La Alimentación - Faó”

Documento Plan De Acción
Internacional Para La Ordenación De La Capacidad Pesquera
Pai

Resolución de La Comisión
Internacional Para La Conservación Del Atún Atlántico I.C.C.A.T

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE

ARNULFO L. FRANCO R.
DIRECTOR GENERAL

DAVID SILVA
SECRETARIO AD-HOC.

LICENCIAS DE PESCA VIGENTES EXPEDIDAS POR LA DGRMC

LICENCIAS INTERNACIONALES DE PESCA

| Nombre de la Nave | No de Licencia | Eslora | Metodo de Pesca | Especies | Area de Pesca | Puerto de Desembarque |
|--------------------------------|----------------|--------|---|---|---|---|
| TARZAN 16 | 001-09-02-3-B | 25.52 | PALANGRE | THUNNUS OBEUS, ALLALUNGA,ALBACARES,TETRAPTERUS AUDAX,XIPHIAS GLADIUS, MAKAIRA MAZARA,ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS,TIBURON | PACIFICO | COSTA RICA y PANAMA |
| GRICHI (EX RIO LANDRO CILLERO) | 002-06-02-3-B | 24.7 | PALANGRE | PEZ ESPADA | PACIFICO | SALAVERRY- TRUJILLO- PERU |
| DRAGON 16 | 003-09-02-3-B | 25.52 | PALANGRE | ATUN ALBACORA. ATUN PATUDO | PACIFICO | COSTA RICA,PANAMA |
| PESCA RICA N°6 | 004-06- | 50.8 | PALANGRE | THUNNUS OBEUS, ALLALUNGA,ALBACARES,TETRAPTERUS AUDAX,XIPHIAS GLADIUS, MAKAIRA MAZARA,ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS,TIBURON | PACIFICO | SINGAPORE, TAIWAN, JAPON, SAMOA AMERICANA, TAHITI, FIJI, PANAMA, PERU, ECUADOR Y CHILE |
| GENESIS I | 005-10-02-3-B | 47.85 | RED DE CERCO | ATUN ALETA AMARILLAY BARRILETE | PACIFICO ORIENTAL | BUENAVENTURA / COLOMBIA |
| THE FISHER | 006-05-02-2-B | 50.4 | PALANGRE | CHERNA, ROSADA CHILENA, PEZ ESPADA, TIBURON Y ATUN | INDICO, AGUAS INTERNACIONALES DEL OCEANO PACIFICO ORIENTAL | ILO (PERU), MONTEVIDEO (URUGUAY) |
| CHUNG KUO N° 33 | 007-07-03-4-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANOATLANTICO | PANAMA |
| MAR DE LOS SARGAZOS | 008-01-01-4-A | 35.17 | PALANGRE | QUELLA, CORNUDA Y MARRAJO | ATLANTICO | MONTEVIDEO Y VIGO |
| CHUNG KUO N° 113 | 009-04-03-2-B | 18.38 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| BLUE PLANET | 010-04-02-2-B | 58.94 | RED DE ARRASTRE | HALIBUT, GRANADERO, COREANO Y PLATUJA. | ATLANTICO | VIGO (ESPAÑA) |
| CHUNG KUO N° 35 | 011-07-03-4-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| MAR SALVAJE | 012-09-02-1-B | 95.17 | RED DE ARRASTRE DE FONDO Y MEDIA AGUA | CALAMAR (ILLEX ARGENTINUM) | ATLANTICO SUR | MONTE VIDEO, URUGUAY |
| SEA DRAGON N° 668 | 014-02-01-1-B | 43.45 | PALANGRE | THUNNUS OBEUS, THUNNUS ALALUNGA, THUNNUS ALBACARES, XIPHIAS GLANDINS, TETRAPTERUS AUDAX (STRIPPED MARLIN), MAKATRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS Y TIBURON | INDICO | TAIWAN, JAPON, SINGAPUR, TAILANDIA, MALASIA, SAMOA AMERICANA, TAHITI, FIJI, PANAMA, PERU, ECUADOR Y CHILE |
| CHUNG KUO No 283 | 015-01-03-1-B | 22.5 | PALANGRE | ATUN | OCEANOATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO No 285 | 016-01-03-1-B | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| GILONTAS No.777 | 017-05-03-1-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN, | ATLANTICO | PANAMA |
| FISCHIPAN 1 | 018-11-02-2-B | 33.02 | PALANGRE,POTERA S | TIBURONES, Thunnus alalunga, T. albacares, T. obesus, Dorado, CALAMAR | PACIFICO | SHANGHAI, CHINA CONTINENTAL,VACAMONTE |
| CHUNG KUO N° 37 | 019-07-03-4-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| AORERE | 020-02-01-3-A | 59.52 | RED DE ARRASTRE | HOKI, HAKE, LING | ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA DE NUEVA ZELANDIA (PACIFICO SUR) | NELSON, NUEVA ZELANDIA |
| CHUNG KUO N° 228 | 021-04-02-2-B | 18 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| AMERICAN FISHERIES | 022-08-01-1-B | 27.2 | PALANGRE | DORADO, ALETA AMARILLA, PATUDO, BONITO, BARRILETE | PACIFICO | VACAMONTE (PANAMA) |
| CHUNG KUO N° 39 | 023-07-03-4-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| JOHANNA GISSELLE TRAMITE | 024-03-03-6-A | 25.24 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 81 | 025-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO No. 95 | 026-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| AMERICAN FISHERIES II | 027-05-01-1-B | 18.9 | PALANGRE | MARLIN, TIBURON, DORADO (MAHI-MAHI), PEZ ESPADA, ATUN (BONITO, BIG EYE) | PACIFICO | GUATEMALA C.A. (PUERTO CHAMPERICO), COSTA RICA C.A. (PUERTO PUNTARENAS), PANAMA C.A. (PUERTO VACAMONTE) |
| CHUNG KUO N° 85 | 028-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO N° 86 | 029-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANOATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO No. 91 | 030-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO N° 96 | 031-08-03-4-B | 32 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| GEMINIS | 033-05-01-3-A | 32.01 | RED DE CERCO | ATUN ALETA AMARILLA Y BARRILETE | OCEANO PACIFICO ORIENTAL Y AGUAS COLOMBIANAS | BUENAVENTURA, COLOMBIA. |
| FONTE NOVA | 035-08-02-1-B | 34.32 | PALANGRE | TIBURON ATUN ALETA AMARILLA, ATUN OJO GRANDE Y PEZ ESPADA | PACIFICO ORIENTAL | PANAMA |
| WANG JIA MEN 88 | 036-09-01-2-B | 25.52 | PALANGRE | ATUN , THUNNUS ALBACARES, THUNNUS OBEUS, THUNNUS ALALUNGA, THUNNUS ALBACARES, XIPHIAS GLADIUS, TETRAPTETUS AUDAX, MAKAIRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS,EUTHYNNUS AFFINIS,TIBURON | PACIFICO | COSTA RICA, PANAMA |
| CHUNG KUO N° 11 | 037-04-03-2-B | 18.1 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 17 | 038-02-03-2-B | 18.8 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 989 | 039-04-03-2-B | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 9 | 040-02-03-2-B | 18.8 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |

| | | | | | | |
|---|---------------|--------|-------------------------------------|--|---|---|
| CHUNG KUO N° 128 | 041-04-03-2-B | 18 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CAIFAS UNO | 042-12-02-3-B | 60.75 | RED DE CERCO | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 19 | 043-02-03-2-B | 18.8 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 13 | 044-04-03-2-B | 18.1 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 7 | 045-02-03-2-B | 18.8 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO No 288 | 046-02-03-1-B | 23.8 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| TXORI AUNDI | 047-10-02-5-A | 68.57 | RED DE CERCO | ATUN | INDICO | PUERTO VICTORIA, MAHE (SEYCHELLES), ANTSIRANANA (EX DIEGO SUAREZ), MADAGASCAR, MOMBASA (KENIA), PUKBET (THAILANDIA) |
| MORE RICH | 048-05-02-2-B | 50.8 | PALANGRE | THUNNUS OBESUS, THUNNUS ALALUNGA, THUNNUS ALBACARES, XIPHIAS GLADINS, TETRAPTERUS AUDAX, MAKAIRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPERUS Y TIBURON KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS | PACIFICO | TAIWAN, JAPON, SINGAPUR, SAMOA AMERICANA, TAHITI, FIJI, PANAMA, PERU, ECUADOR Y CHILE |
| CERVANTES | 050-05-03-1-C | 49.46 | RED DE CERCO | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO MANTA- ECUADOR |
| CONTADORA I (Ex CHIRIQUI) | 051-11-02-1-B | 57 | RED DE CERCO | TUNIDOS | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PANAMA, ECUADOR, COSTA RICA, MEXICO, VENEZUELA, GUATEMALA, COLOMBIA |
| GOIDAU RUEY N°1 | 052-05-01-1-B | 25.52 | PALANGRE | (TUNA)THUNNUS OBESUS, THUNNUS ALALUNGA, THUNNUS ALBACARES, XIPHIAS GLADINS, TETRAPTERUS AUDAX (STRIPPED MARLIN) MAKATRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPERUS (SAIL FISH) KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS Y TIBURON | PACIFICO | COSTA RICA, PANAMA |
| TESORO N° 168 | 053-11-00-1-B | 47.09 | PALANGRE | ATUN OJO GRANDE Y ALBACORA | INDICO | SINGAPUR, LAS PALMAS |
| BONNIE | 054-11-01-2-B | 61.33 | RED DE CERCO | TUNIDOS | OCEANO PACIFICO ORIENTAL Y ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA DEL PACIFICO MEJICANO | ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, MEXICO |
| TIUNA | 055-04-03-2-B | 61.96 | RED DE CERCO | ATUN | PACIFICO | PANAMA, COSTARICA, ECUADOR |
| ROJO JUAN (ex Juan Santamaria) TRAMITE | 056-04-03-2-B | 40 | PALANGRE | Dorado, Atun , Bonito, | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE, PANAMA |
| CHUNG KUO No 287 | 057-02-03-1-B | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO N° 23 | 058-02-03-4-A | 21 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 21 | 059-02-03-4-A | 21 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| DONG YIH N° 666 | 060-12-00-1-B | 48.6 | PALANGRE | THUNNUS ALALUNGA, THUNNUS ALBACARES, THUNNUS OBESUS, TETRAPTERUS, AUDAX, XIPHIAS GLADIUS E ISTIOPHORUS PLATYPTERUS | INDICO | SINGAPUR, MAURITUSI, JAPON |
| CHI HAO N° 36 | 061-12-00-1-B | 43.1 | PALANGRE | (TUNA) ALALUNGA, ALBACARES, OBENUS, TETRAPTERUS AUDAX, XIPHIAS GLADIUS, ISTIOPHORUS PLATYPTERUS | INDICO | SINGAPUR, MAURITIUS, JAPON |
| RAFFAELLO | 062-21-02-3-B | 53.1 | RED DE CERCO | ATUN (SKIPJACK Y YELLOWFIN) | PACIFICO | COSTA RICA |
| PANAMA TUNA | 063-03-03-5-A | 101.66 | RED DE CERCO | TUNIDOS | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | QUETZAL (GUATEMALA), MANTA Y MONTEVERDE (ECUADOR), BARRANQUILLA Y CARTAGENA (COLOMBIA), TABOGA (PANAMA) |
| GILONTAS N° 727 | 064-12-02-4-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| GILONTAS N° 737 | 065-12-02-4-A | 23.29 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| NEUTRON (ex URANUS) | 066-05-02-2-B | 34.4 | PALANGRE | PEZ ESPADA, ATUN, MARRAJA, KELLA | PACIFICO ORIENTAL | CALLAO E ILO (PERU) |
| GILONTAS N° 767 | 067-12-02-4-A | 23.29 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 68 | 068-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 67 | 069-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 666 | 070-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 868 | 071-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 886 | 072-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 888 | 073-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 999 | 074-12-02-4-A | 25.15 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 22 | 075-04-02-4-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 24 | 076-04-02-4-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| YONG FENG 01 | 077-10-01-1-B | 31.25 | PALANGRE Y POTERA PESCA DE LINEA | ATUN ALETA AMARILLA, ATUN ALBACORA, ATUN PATUDO, DORADO, TIBURON, MERLIN, CALAMAR PATAGONICO, JIBIA GIGANTE, POTA ESTRELLADA | PACIFICO | PANAMA |
| JULIE L. | 078-05-03-5-A | 67.52 | RED DE CERCO | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| DON FICO N° 701 | 079-05-01-3-A | 71.94 | RED DE ARRASTRE | PULPO, JIBIA | NUEVA ZELANDIA (PACIFICO SUR) | TRANSBORDO EN TIMARU, LYTTELTON Y EL PUERTO DE NELSON EN NUEVA ZELANDA. |
| LIAN FENG 02 | 080-10-01-1-B | 31.25 | PALANGRE Y POTERA | ATUN ALETA AMARILLA, ATUN ALBACORA, ATUN PATUDO, DORADO, TIBURON, MERLIN, CALAMAR PATAGONICO, JIBIA GIGANTE, POTA ESTRELLADA | PACIFICO | PANAMA |
| MARY-LYNN | 081-12-02-4-A | 33 | RED DE CERCO | ATUN ALETA AMARILLA Y ATUN BARRILETE | PACIFICO | BUENAVENTURA, COLOMBIA |
| 88 KOPAS | 082-07-02-4-A | 29.55 | PALANGRE | ATUN DE ALETA AMARILLA | ATLANTICO SUR E INDICO | MONTEVIDEO, PUERTO ELIZABETH, CAPE TOWN |
| PESCA RICA N°2 | 083-06-01-1-B | 50.8 | PALANGRE | THUNNUS OBESUS, ALLALUNGA, ALBACARES, TETRAPTERUS AUDAX, XIPHIAS GLADIUS, MAKAIRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS, TIBURON | PACIFICO | SINGAPURE, TAIWAN, JAPON, SAMOA AMERICANA, TAHITI, FIJI, PANAMA, PERU, ECUADOR Y CHILE |
| CHUNG KUO No 289 | 084-02-03-1-B | 23.8 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO No 242 | 085-05-02-1-B | 25.5 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | ATLANTICO | PANAMÁ |

| | | | | | | |
|----------------------------|---------------|--------|---|--|---|--|
| CHUNG KUO No 281 | 086-03-03-1-B | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO N° 25 | 087-07-03-5-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 26 | 088-07-03-5-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 282 | 089-03-03-1-B | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| SEA DRAGON N°168 | 090-07-01-1-B | 43.45 | PALANGRE | T. OBESUS, T. ALLALUNGA, T. ALBACARES, XIPHIAS GLADIUS, TRETAPTERUS AUDAX, MAKAIRA MAZARA, ISTIOPHORUS PLATYPTERUS, KATSUWONUS PELAMIS, EUTHYNNUS AFFINIS, Y TIBURON | INDICO | TAIWAN, JAPON SINGAPUR, TAILANDIA, MALASIA, SAMOA AMERICANA, TAHITI, FIJI, PANAMA, ECUADOR Y CHILE |
| YES SIR TRAMITE | 091-07-02-2-B | 33.13 | RED DE ENMALLE DE FONDO Y SUJETA | SQUALUS ACANTHIAS, SQUATINA ARGENTINA Y KING CRAB | ATLANTICO CENTRO/NORTE | PORTEVEDRA (ESPAÑA) |
| SEA HUNTER I | 093-11-02-3-A | 67.17 | RED DE ARRASTRE | HOKI, LING, HAKE, SILVER WAREHOU, WHITE WAREHOU. | ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA DE NUEVA ZELANDIA (PACIFICO SUR) | NUEVA ZELANDIA |
| CHUNG KUO N° 32 | 094-01-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 29 | 095-01-03-3-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 27 | 096-01-03-3-A | 21 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| CHUNG KUO N° 31 | 097-01-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE - PANAMA |
| LAWRENCE TRAMITE | 099-04-03-4-A | 94.44 | RED DE ARRASTRE | ALLASKA POLLAK, BACALAO, ARENQUE, LENGUADO | MAR DE BERING, GOLFO DE ANADYR (PACIFICO NORTE) | PUSAN - KOREA |
| GILONTAS No. 168 | 100-05-03-1-B | 23.9 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| DAVYS LANE (ex Salud No.9) | 101-05-02-3-A | 26.83 | PALANGRE Y RED DE ENMALLE N° 12, 14 Y 16 | DORADO, ATUN ALBACORA Y TIBURON | PACIFICO | MAZATLAN, MEXICO |
| CHUNG KUO No 232 | 102-05-02-1-B | 25.5 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | ATLANTICO | PANAMA |
| POSEIDON V | 103-05-02-2-A | 92.33 | RED DE ARRASTRE DE FONDO Y MEDIA AGUA | CALAMAR (ILLEX ARGENTINUM) | ATLANTICO SUR | MONTE VIDEO |
| HSIENG CHIEH CHUN N° 8 | 104-07-03-3-A | 18.96 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| CHUNG KUO | 105-07-03-3-A | 18.8 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| CHUNG KUO N° 73 | 106-07-03-3-A | 22.37 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| CHUNG KUO N° 76 | 107-07-03-3-A | 22.1 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| CHUNG KUO N° 87 | 108-07-03-3-A | 22.34 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| CHUNG KUO N° 89 | 109-07-03-3-A | 22.1 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| GILONTAS N° 268 | 110-07-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| GILONTAS N° 368 | 111-07-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| GILONTAS N° 668 | 112-07-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| GILONTAS N° 768 | 113-07-03-3-A | 23.9 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | VACAMONTE |
| VERONICA II TRAMITE | 114-25-03-2-A | 97.89 | RED DE CERCO Y DE ARRASTRE | HORSE MACKAREL, SARDINELLA, ANCHOVIES AND PILCHARDS. | ATLANTICO | LAS PALMAS, ISLAS CANARIAS O AGADIR, MARUECOS |
| CHUNG KUO No.222 | 115-01-03-1-A | 27.2 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CHUNG KUO No 88 | 116-01-03-1-A | 29.6 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CHUNG KUO No 99 | 117-01-03-1-A | 29.6 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CHUNG KUO No 66 | 118-01-03-1-A | 29.6 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CHUNG KUO No 77 | 119-01-03-1-A | 29.6 | PALANGRE | ATUN | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CHUNG KUO No 212 | 120-01-03-1-A | 27.2 | PALANGRE | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PUERTO VACAMONTE PANAMÁ |
| CAPT. JOE JORGE | 121-01-03-2-A | 56.9 | RED DE CERCO | ALETA AMARILLA (YELLOWFIN) - PATUDO (SKIPJACK) | PACIFICO ORIENTAL | COSTA RICA - PANAMA - COLOMBIA |
| MARMOUSET | 122-02-03-1-B | 49.99 | RED DE ENMALLE DE FONDO SUJETA (GILL NET) | SQUALUS ACANTHIAS, SQUATIVA ARGENTINA Y KING CRAB | ATLANTICO CENTRO/NORTE | PONTEVEDRA - ESPAÑA |
| CHUNG KUO No 286 | 123-02-03-1-A | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| CHUNG KUO No 280 | 124-02-03-1-A | 22.5 | PALANGRE | ATUN | ATLANTICO | PANAMA |
| LA PARRULA | 125-04-03-1-A | 56.36 | RED DE CERCO | TUNIDOS | OCEANO PACIFICO ORIENTAL | PANAMA, COSTA RICA |
| LUCILE F | 126-04-03-1-A | 64.89 | RED DE CERCO | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | PANAMA, COSTA RICA |
| GENESIS No. 232 | 127-07-03-1-A | 25.5 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| GENESIS No. 242 | 128-07-03-1-A | 25.5 | PALANGRE | ATUN ALETA AMARILLA | OCEANO ATLANTICO | PANAMA |
| SEA KING | 129-07-03-1-A | 64.7 | RED DE CERCO | ATUN | PACIFICO ORIENTAL | GUATEMALA, EL SALVADOR, COSTA RICA, PANAMA, ECUADOR Y COLOMBIA |
| DESERT DIAMOND TRAMITE | 130-08-03-1-A | 108.12 | ARRASTRE | JUREL "HORSE MACKEREL" (TRACHURUS TRACHURUS CAPENSIS), MERLUZA "CAPE HAKE" (MERFUCIUS CAPENSIS) | ZONA ECONOMICA EUROPEAS DE SUDAFRICA | PUERTO ELIZABETH, PUERTO DE CAPE TOWN |

Total de Licencias: 124

Promedio de Registro Bruto: 533.35

Promedio de Registro Neto: 193.89

Valor en Balboas: B/.390,000.00

| Año | N° de Licencia |
|-------------|-----------------------|
| 99 | 20 |
| 2000 | 28 |
| 2001 | 28 |
| 2002 | 22 |
| 2003 | 25 |

REPUBLICA DE PANAMA



AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA
DIRECCION GENERAL DE RECURSOS MARINOS Y COSTEROS

LICENCIAS INTERNACIONALES DE PESCA
International Fishing Permits

Nombre de la Nave: PRUDENCIA-Q
Name of the vessel

Fecha de Expedición: 12-12-03
Issue date

No de Licencia: 1234455
License N°

Fecha de Vencimiento: 12-12-04
Valid until
Valor: B/. 3000
Value

I. CARACTERISTICAS DE LA NAVE

Ship Information

Propietario: ORLANDO SILVA
Owner

Representante Legal: MARVIN TUÑON
Legal Representative

Residencia del Armador: CLAYTON # 294-4
Shipowner's Residence

Eslora: 25 Mts. Tonelaje Bruto: 250
Length Gross Ton.

Manga: 6 Mts.
Breadth

Tonelaje Neto: 80
Net Ton.

Puntal: 3 Mts.
Depth

Bodega(s): 150 Mts 3

Potencia del Motor Principal: 600 Hp
Main Engine H.P.

Potencia del Motor Auxiliar: 0
Auxiliary Engine H.P.

II. INFORMACION DE PESCA

Fishing Information

Método de Pesca: PALANGRE
Fishing Method

Especies: YELLOW FIN
Species

Area de Pesca: OCEANO PACIFICO ORIENTAL
Fishing Area

Coordenadas: - 40N, 150W, 40S CON EL BORDE COSTERO DE AMERICA
Position

Puerto de Desembarque: PANAMA
Port of Landing

* ES OBLIGATORIO ENVIAR LA INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE CAPTURA Y ESFUERZO, POR ESPECIE, A MAS TARDAR DESPUÉS DE 30 DÍAS DE ENTRADA EN PUERTO.

It is mandatory that the statistical information be sent at least after 30 days of entering a port, detailing capture and effort for each species.

NOTA: NO PUEDE PESCAR PEZ ESPADA
OBSERVATION: CAN'T FISH SWORDFISH

BERTILDA GARCIA ESCALONA
ADMINISTRADORA DE LA AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA
ADMINISTRATOR - PANAMA MARITIME

De surgir algún cambio en la información suministrada, deberá ser comunicada a la Dirección General de Recursos Marinos Y Costeros para su aprobación. Esta Licencia sólo autoriza la pesca en aguas internacionales, excepto cuando posea Licencia de Pesca vigente para faenar en aguas sujetas a jurisdicción del país ribereño.

El poseedor de la Licencia de Pesca Internacional deberá cumplir los reglamentos internacionales sobre conservación y respetar la legislación de los países costeros.

Es obligatorio el uso del Sistema de Localización por Satélite

Any modification of the above information must be reported to the General Directorate of Marine and Coastal Resources.

This License applies only to fishing in international waters, except when vessel has fishing permit issued by the coast state subjected by its jurisdiction.

The holder of the present License must comply with the law.

It is mandatory the use of the Satellite Localization System (VMS).

Jueves 21 de Agosto de 2003

REQUISITO QUE DEBEN SER PRESENTADOS PARA SOLICITAR LA LICENCIA DE PESCA INTERNACIONAL

- ❖ Nombre de la nave y nombre(s) anteriores si procede.
- ❖ Nombre del propietario, dirección, teléfono, fax o e-mail.
- ❖ Nombre del armador, dirección, teléfono, fax o e-mail.
- ❖ Nombre dirección, teléfono, fax o e-mail del representante legal de la nave en Panamá, con copia autenticada del respectivo poder para ejercer esa función.
- ❖ Copia de la patente vigente o matrícula anterior.
- ❖ Certificado de arqueo y demás documentos de la nave que sirvan para comprobar todas las características y especificaciones de la misma.
 - Tonelaje neto
 - Tonelaje bruto
 - Manga
 - Eslora
 - Puntal
 - Capacidad de bodega en metros cúbicos
 - Año y lugar de construcción
- ❖ Numero IMO.
- ❖ La información estadística de pesca.
- ❖ Copia de la bitácora de pesca de los últimos seis (6) meses, cuando la solicitud se hace por primera vez.
- ❖ 3 fotografías de la nave, en una (1) de ella debe apreciarse el nombre de la nave claramente.
- ❖ Tener instalado y operando la baliza del sistema ARGOS de monitoreo satelital.
- ❖ Especies a pescar (nombre común y nombres científicos).
- ❖ Área de pesca (Océano y coordenadas).
- ❖ Arte o método de pesca.
- ❖ Designar puertos y áreas en las que la nave realizara las operaciones de desembarque o trasbordo.
- ❖ Permiso de pesca autenticado y expedido por autoridad competente, cuando pesque en ZEE de otro país.

Toda la documentación exigida para tramitar las solicitudes, debe ser presentada tanto para cuando se solicita la Licencias de Pesca Internacional por primera vez, como para las renovaciones de las mismas.

LEGISLACION REFERENTE AL REGISTRO DE NAVES EN LA MARINA MERCANTE PANAMEÑA

1. **Ley 8 de 12 de enero de 1925.** Por la cual se establece el procedimiento para nacionalización y arqueo de naves y se dictan otras disposiciones.
2. **Ley 2 de 17 de enero de 1980.** Por la cual se crea la Dirección Consular y de Naves y se dictan otras disposiciones.
3. **Ley 83 de 1976.**

4. Ley 19 de _____ Acerca del Registro Provisional

TRATADOS Y CONVENIOS REFERENTES POR ORDEN CRONOLOGICO DEL INSTRUMENTO DE RATIFICACION

1.- **CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR.**

Hecha en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982.

Aprobada por Ley No. 38 de 4 de junio de 1996.

Gaceta Oficial No. 23,056 de 12 de junio de 1996 y FE DE ERRATAS en la Gaceta Oficial No. 23,059 de 17 de junio de 1996.

Depósito del Instrumento de Ratificación el 1 de julio de 1996.

Nota: Con declaración sobre el Golfo de Panamá, Bahía Histórica.

2.- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978.**

Adoptado en Londres el 7 de julio de 1978.

Aprobado mediante Ley No. 4 de 15 de mayo de 1992.

Gaceta Oficial No. 22,038 de 20 de mayo de 1992.

Depósito del Instrumento de Adhesión el 29 de junio de 1992.

3.- **PROTOCOLO PARA LA PROTECCION DEL PACIFICO SUDESTE CONTRA LA CONTAMINACION RADIOACTIVA.**

Firmado en Paipa (Colombia) el 21 de septiembre de 1989.

Aprobado mediante Ley No. 20 de 6 de diciembre de 1990.

Gaceta oficial No. 21,684 de 12 de diciembre de 1990.

Depósito del Instrumento de Ratificación el 27 de marzo de 1991.

4.- **CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES MARITIMAS POR SATELITE (INMARSAT).**

Hecho en Londres el 3 de septiembre de 1976.

Aprobado mediante Ley No. 4 de 16 de junio de 1987.

Gaceta Oficial No. 20,832 de 29 de junio de 1987.

Depósito del Instrumento de Adhesión el 21 de agosto de 1987.

Nota: El Acuerdo de Explotación de INMARSAT, hecho en Londres el 3 de septiembre de 1976, fue firmado por el INTEL como Entidad competente designada por el Gobierno panameño el 26 de octubre de 1987.

5.- **CONVENIO PARA LA PROTECCION Y EL DESARROLLO DEL MEDIO MARINO DE LA REGION DEL GRAN CARIBE Y PROTOCOLO RELATIVO A LA COOPERACION PARA COMBATIR LOS DERRAMES DE HIDROCARBUROS EN LA REGION DEL GRAN CARIBE.**

Firmado en Cartagena el 24 de marzo de 1983.

Aprobado mediante Ley No. 13 de 30 de junio de 1986.

Gaceta oficial No. 20,613 de 7 de agosto de 1986.

Depósito del Instrumento de Ratificación el 7 de octubre de 1987.

- 6.- **PROTOCOLO PARA LA PROTECCIÓN DEL PACIFICO SUDESTE CONTRA LA CONTAMINACION PROVENIENTE DE FUENTES TERRESTRES.**
Firmado en Quito el 22 de julio de 1983.
Aprobado mediante Ley No. 7 de 7 de abril de 1986.
Gaceta Oficial No. 20,533 de 16 de abril de 1986.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 23 de julio de 1986.
- 7.- **ACUERDO PARA LA COOPERACION REGIONAL PARA EL COMBATE CONTRA LA CONTAMINACION DEL PACIFICO SUDESTE POR HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS EN CASO DE EMERGENCIA.**
Firmado en Lima el 12 de noviembre de 1981.
Aprobado mediante Ley No. 6 de 25 de marzo de 1986.
- 8.- **PROTOCOLO COMPLEMENTARIO DEL ACUERDO SOBRE LA COOPERACION REGIONAL PARA EL COMBATE CONTRA LA CONTAMINACION DEL PACIFICO SUDESTE POR HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS.**
Firmado en Quito el 20 de julio de 1983.
Aprobado mediante Ley No. 5 de 25 de marzo de 1986.
Gaceta Oficial No. 20,530 de 11 de abril de 1986.
Depósito del Instrumento de Ratificación del 23 de junio de 1986.
- 9.- **CONVENIO PARA LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO Y LA ZONA COSTERA DEL PACIFICO SUDESTE.**
Firmado en Lima el 12 de noviembre de 1981.
Aprobado mediante Ley No. 4 de 25 de marzo de 1986.
Gaceta Oficial No. 20,534 de 17 de abril de 1986.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 23 de junio de 1986
- 10.- **ENMIENDA A LA CONVENCION DE LA OMI.**
Adoptada en Londres el 15 de noviembre de 1979.
Aprobada mediante Ley No. 11 de 29 de octubre de 1983.
Gaceta Oficial No.20,076 de 12 de junio de 1984.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 11 de diciembre de 1984.
- 11.- **PROTOCOLO RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973.**
Hecho en Londres el 17 de febrero de 1978.
Aprobado mediante Ley No. 1 de 25 de octubre de 1983.
Gaceta Oficial No. 20,141 de 12 de septiembre de 1984.
Depósito del Instrumento de Adhesión el 20 de febrero de 1985.
- Nota:** El nombre del convenio quedó: CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973, modificado por el Protocolo de 1978.
- 12.- **CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION POR LOS BUQUES, 1973.**
Hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973.
Aprobado mediante Ley No. 17 de 9 de noviembre de 1981.
Gaceta Oficial No 20,545 de 5 de mayo de 1986.

- 13.- **PROCOLO 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974.**
Firmado en Londres el 17 de febrero de 1978.
Aprobado mediante Ley No. 12 de 9 de noviembre de 1981.
Gaceta Oficial No. 19,581 de 4 de junio de 1982.
Depósito del Instrumento de Adhesión el 14 de julio de 1992.
- 14.- **ENMIENDA A LA CONVENCION DE LA OMI.**
Adoptada en Londres el 12 de noviembre de 1977.
Aprobada mediante Ley No. 20 de 7 de noviembre de 1979.
Gaceta Oficial No. 19,070 de 16 de mayo de 1980.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 23 de diciembre de 1980.
- 15.- **ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966.**
Adoptadas en Londres el 12 de noviembre de 1975.
Aprobada mediante Ley No. 8 de 9 de noviembre de 1978.
Gaceta oficial No. 19,384 de 18 de agosto de 1981.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 14 de marzo de 1979.
- 16.- **ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966.**
Adoptadas en Londres el 12 de octubre de 1971.
Aprobada mediante Ley No. 8 de 9 de noviembre de 1978.
Gaceta Oficial No. 19,384 de 18 de agosto de 1981.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 14 de marzo de 1979.
17. **CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972.**
Firmado en Londres el 20 de octubre de 1972.
Aprobado mediante Ley No. 7 de 9 de noviembre de 1978.
Gaceta Oficial No. 19,358 de 10 de julio de 1981.
Depósito del Instrumento de Adhesión el 14 de marzo de 1979.
- 18.- **ENMIENDA A LA CONVENCION DE LA OMI**
Adoptada en Londres el 14 de noviembre de 1975.
Aprobada mediante Ley No. 8 de 27 de octubre de 1977.
Gaceta Oficial No. 18, 549 de 4 de abril de 1978.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 22 de junio de 1977.
- 19.- **CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974.**
Firmado en Londres el 1. de noviembre de 1974.
Aprobado mediante Ley No. 7 de 27 de octubre de 1977.
Gaceta Oficial No. 18,910 de 17 de septiembre de 1978.
Depósito del Instrumento de Adhesión el 9 de marzo de 1978.
- 20.- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969.**
Firmado en Londres el 23 de junio de 1969.
Aprobado mediante Ley No. 6 de 27 de octubre de 1977.
Gaceta Oficial No. 18,713 de 30 de noviembre de 1978.

Depósito del Instrumento de Adhesión el 9 de marzo de 1978.

- 20.- **ENMIENDA AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1954 Y SUS ANEXOS.**
Adoptada en Londres el 21 de octubre de 1969.
Aprobada mediante Ley No. 2 de 25 de octubre de 1976.
Gaceta Oficial No. 18,255 de 17 de enero de 1977.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 7 de enero de 1978.
- 21.- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA. 1966.**
Firmado en Londres el 5 de abril de 1966.
Aprobado mediante Ley No. 20 de 23 de octubre de 1975.
Gaceta Oficial No. 18,050 de 22 de marzo de 1976.
Firma definitiva el 13 de mayo de 1966.
- 22.- **CONVENIO SOBRE LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS. 1972.**
Abierto a la firma en México, D.F., Londres, Moscú y Washington el 29 de diciembre de 1972.
Aprobado mediante Ley No. 18 de 23 de octubre de 1975.
Gaceta Oficial No. 18,080 de 5 de mayo de 1976.
Depósito del Instrumento de Adhesión el 31 de julio de 1975.
- 23.- **CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS.**
Firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.
Aprobado mediante Ley No. 16 de 23 de octubre de 1975.
Gaceta Oficial No. 18,080 de 5 de mayo de 1976.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 7 de enero de 1976.
- 24.- **CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCION EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS Y SU ANEXO.**
Firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.
Aprobado mediante Ley No. 16 de 23 de octubre de 1975.
Gaceta Oficial No. 18,080 de 5 de mayo de 1976.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 7 de enero de 1976.
- 25.- **ENMIENDA A LA CONVENCION DE LA OMI**
Adoptada en Londres el 17 de octubre de 1974.
Aprobada mediante Ley No. 15 de 23 de octubre de 1975.
Gaceta Oficial No. 18,071 de 22 de abril de 1976.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 23 de mayo de 1975.
- 26.- **TRATADO SOBRE LA PROHIBICION DE EMPLAZAR ARMAS NUCLEARES Y OTRAS ARMAS DE DESTRUCCION EN MASA EN LOS FONDOS MARINOS Y OCEANICOS Y SU SUBSUELO.**
Abierto a la firma en Washington, Londres y Moscú el 11 de febrero de 1971.
Aprobado mediante Ley No. 8 de 8 de noviembre de 1973.
Gaceta Oficial No. 17,484 de 3 de diciembre de 1973.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 20 de marzo de 1974.

- 27.- **CONVENIO RELATIVO AL ABORDAJE DE LOS BARCOS PESQUEROS (CONVENIO No. 126).**
Firmado en Ginebra el 21 de junio de 1966.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 57 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,813 de 18 de marzo de 1971.
Depósito del instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 28.- **CONVENIO RELATIVO AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACION A BORDO (REVISADO) CONVENIO No. 92.**
Firmado en Ginebra el 18 de junio de 1949.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 50 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,811 de 16 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 29.- **CONVENIO RELATIVO AL CERTIFICADO DE MARINO PREFERENTE (CONVENIO NO 74).**
Firmado en Seattle el 29 de junio de 1946.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 48 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,811 de 16 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 30.- **CONVENIO RELATIVO AL EXAMEN MEDICO DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 73).**
Firmado en Seattle el 29 de junio de 1946.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 47 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,811 de 16 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 31.- **CONVENIO RELATIVO A LAS PENSIONES DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 73).**
Firmado en Seattle el 28 de junio de 1946.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 46 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,809 de 12 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971
- 32.- **CONVENIO RELATIVO AL CERTIFICADO DE APTITUD DE LOS COCINEROS DE BUQUES (CONVENIO No. 69).**
Firmado en Seattle el 27 de junio de 1946.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 45 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,809 de 12 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 33 **CONVENIO RELATIVO A LA ALIMENTACION Y AL SERVICIO DE FONDA DE LOS BUQUES (CONVENIO No 68).**
Firmado en Seattle el 27 de junio de 1946.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 44 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,809 de 12 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.

- 34.- **CONVENIO RELATIVO AL SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 56).**
Firmado en Ginebra el 24 de octubre de 1936.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 42 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16, 808 de 11 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 35.- **CONVENIO RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD, ACCIDENTE O MUERTE DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 55).**
Firmado en Ginebra el 24 de octubre de 1936.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 41 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,808 de 11 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 36.- **CONVENIO RELATIVO A LA PROTECCION CONTRA LOS ACCIDENTES DE LOS TRABAJADORES EMPLEADOS EN LA CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES (REVISADO) CONVENIO No. 32.**
Firmado en Ginebra el 27 de abril de 1932.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 40 de 26 de febrero de 1971.
Gaceta Oficial No. 16,803 de 4 de marzo de 1971.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 4 de junio de 1971.
- 37.- **CONVENIO RELATIVO A LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA DE LOS PESCADORES (CONVENIO No. 125).**
Firmado en Ginebra el 21 de junio de 1966.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 192 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,649 de 17 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 38.- **CONVENIO RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LOS PESCADORES (CONVENIO No. 114).**
Firmado en Ginebra el 19 de junio de 1959.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 186 de 4 de mayo de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,647 de 15 de Julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 39.- **CONVENIO RELATIVO AL EXAMEN MEDICO DE LOS PESCADORES (CONVENIO No. 113).**
Firmado en Ginebra el 19 de junio de 1959.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 185 de 4 de mayo de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,647 de 15 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 40.- **CONVENIO RELATIVO A LA EDAD MINIMA DE ADMISION AL TRABAJO DE LOS PESCADORES (CONVENIO No. 112).**
Firmado en Ginebra el 19 de junio de 1959.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 184 de 4 de mayo de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,646 de 14 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

- 41.- **CONVENIO RELATIVO A LOS DOCUMENTOS NACIONALES DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 108).**
Firmado en Ginebra el 13 de mayo de 1958.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 183 de 4 de mayo de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,647 de 15 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de ratificación el 19 de junio de 1970.
- 42.- **CONVENIO POR EL QUE SE FIJA LA EDAD MINIMA DE ADMISION DE LOS NIÑOS EN EL TRABAJO MARITIMO (RDO). CONVENIO No. 58.**
Firmado en Ginebra el 24 de octubre de 1936.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 174 de 4 de mayo de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,641 de 7 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 43.- **CONVENIO RELATIVO AL MINIMO DE LA CAPACIDAD PROFESIONAL DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE (CONVENIO No. 53).**
Firmado en Ginebra el 24 de octubre de 1936.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 173 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,641 de 7 de julio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 44.- **CONVENIO RELATIVO A LA INDICACION DEL PESO EN LOS GRANDES FARDOS TRANSPORTADOS POR BARCO (CONVENIO No 27).**
Firmado en Ginebra el 21 de junio de 1929.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 171 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,626 de 16 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 45.- **CONVENIO RELATIVO A LA REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 23).**
Firmado en Ginebra el 23 de junio de 1926.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 169 de 4 de junio de 1970.
Gaceta oficial No. 16,625 de 15 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 46.- **CONVENIO RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 22).**
Firmado en Ginebra el 24 de junio de 1926.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 168 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,623 de 11 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 47.- **CONVENIO RELATIVO A LA SIMPLIFICACION DE LA INSPECCION DE LOS EMIGRANTES A BORDO DE LOS BUQUES (CONVENIO No.21).**
Firmado en Ginebra el 5 de junio de 1926.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 167 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,623 de 11 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.

- 48.- **CONVENIO RELATIVO AL EXAMEN MEDICO OBLIGATORIO DE LOS MENORES EMPLEADOS A BORDO DE LOS BUQUES (CONVENIO No. 16).**
Firmado en Ginebra el 11 de noviembre de 1921.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 164 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,662 de 10 de junio de 1970.
Deposito del Instrumento de ratificación el 19 de junio de 1970.
- 49.- **CONVENIO POR EL QUE SE FIJA LA EDAD MINIMA DE ADMISION DE LOS MENORES AL TRABAJO EN CALIDAD DE PAÑOLEROS O FOGONEROS (CONVENIO No. 15).**
Firmado en Ginebra el 11 de noviembre de 1921.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 163 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,662 de 10 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 50.- **CONVENIO RELATIVO A LA COLOCACION DE LA GENTE DE MAR (CONVENIO No. 9).**
Firmado en Génova el 10 de julio de 1920.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 159 de 4 de junio de 1970.
Gaceta Oficial No. 16,622 de 10 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 51.- **CONVENIO RELATIVO A LA INDEMNIZACION DE DESEMPLEO EN CASO DE PERDIDA POR NAUFRAGIO (CONVENIO No. 8).**
Firmado en Génova el 9 de julio de 1920.
Aprobado mediante Decreto de Gabinete No. 158 de 4 de junio de 1970.
Gaceta oficial No. 16, 622 de 10 de junio de 1970.
Depósito del Instrumento de Ratificación el 19 de junio de 1970.
- 52.- **CONVENCION INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1954** (tal como fue enmendada el 11 de abril de 1962).
Aprobada en Londres el 12 de mayo de 1954.
Aprobada mediante Ley No 63 de 4 de febrero de 1963.
Gaceta Oficial No. 14,820 de 19 de febrero de 1963.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 25 de septiembre de 1963.
- 53.- **CONVENCION DE LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI).**
Firmada en Ginebra el 6 de marzo de 1948.
Aprobada por Ley No. 8 de 26 de enero de 1959.
Gaceta oficial No. 13,762 de 16 de febrero de 1959.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 31 de diciembre de 1958.
- 54.- **ENMIENDAS A LA CONVENCION DE LA OMI (ARTICULOS 17 Y 18).**
Adoptada el 15 de septiembre de 1964.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 2 de agosto de 1966.
- 55.- **ENMIENDA A LA CONVENCION DE LA OMI (ARTICULO 28).**
Adoptada el 28 de septiembre de 1966.
Depósito del Instrumento de Aceptación el 2 de agosto de 1966.

56. **ACUERDO RELATIVO A LA APLICACION DE LA PARTE XX DE LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR DE 10 DE DICIEMBRE DE 1982.**

Adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 28 de julio de 1994.
Participación de Panamá a partir del 1 de julio de 1996 (Artículo 3,1).

OTROS COBROS QUE EFECTUA LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

A- PATENTE REGLAMENTARIA EXPEDIDA POR PRIMERA VEZ. SE CONCEDE PREVIO EL CUMPLIMIENTO DE LOS SIGUIENTES REQUISITOS:

1. Poder Legal, debidamente notariado y autenticado
2. Título de Propiedad (Escritura Pública) debidamente inscrita en el Registro Público
3. Certificado de Arqueo y confirmación de tonelajes
Cuando el certificado de arqueo es original o está refrendado por la Oficina Internacional en Nueva York no necesita confirmación de tonelaje
4. Fotocopia del Contrato de Compra-Venta (Bill of Sale)
5. Certificados IGS:
SMC (International Safety Management Certificate)
DOC (Document of Compliance)
 - . Excepto los buques de Guerra y buques para el transporte de tropas
 - . Buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas brutas
 - . Buques carentes de propulsión propia
 - . Buques de manera de construcción primitiva
 - . Yates de recreo no dedicados al tráfico comercial
 - . Buques pesqueros
6. Certificados de Construcción (si la nave es de nueva construcción). Traducido, habilitado y autenticado
7. Si la nave proviene de otro registro debe presentar cancelación del registro anterior.
8. Circular 26 (inspección que deben pasar los buques que tengan más de 20 años de edad)
9. Licencia de pesca (cuando el servicio del buque es de pesca)
10. Número IMO (no aplican buques de pesca, sin propulsión, buques menores de 100 TB. y Yates de placer.
11. Si el buque es adquirido bajo venta judicial o subasta pública presentar venta judicial
12. Constancia o confirmación de pago por los derechos de abanderamiento en el registro panameño del buque.
13. Paz y Salvo en los impuestos

B- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR RENOVACION

1. Patente vigente (verificar fecha de última patente expedida)
2. Licencia de Radio vigente
3. Paz y Salvo en los impuestos
4. Constancia de Pago de B/.300.00 por derechos de renovación de la patente
5. Circular 26 (si la nave ha cumplido 20 años de edad)
6. SMC Y DOC vigentes
7. En los casos que se solicita renovación y cambio de representante legal deben presentar la sustitución de poder.

C- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DE NOMBRE Y PROPIETARIO

1. Constancia o confirmación de pago de B/. 1,000.00
2. Certificado de Arqueo con el nuevo con el nuevo nombre del buque o confirmación de pago de B/.1,000.00
3. Escritura pública debidamente inscrita.
4. Fotocopia del Contrato de Compraventa (Bill of Sale)
5. Poder legal.
6. Si el buque requiere de SMC debe ser con el nuevo nombre del buque.
7. Certificado original de Registro Público en los casos que se ha solicitado cuando se autorizó el cambio.
8. Circular 26 si lo requiere.
9. Paz y Salvo en los impuestos.

D- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DE NOMBRE Y/O EL NOMBRE DEL PROPIETARIO

1. Constancia de pago o confirmación de pago de los B/. 1,000.00
2. Certificado de Arqueo con el nuevo nombre del buque o confirmación de pago de B/.1,000.00
3. Poder legal
4. Certificado del Registro Público o Fotocopia de la Escritura donde conste la inscripción del nuevo nombre del buque y nombre del propietario del buque.
5. Circular 26 si la requiere
6. SMC con el nuevo nombre del buque
7. DOC vigente
8. Paz y Salvo en los impuestos.

E- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DEL NOMBRE DEL BUQUE

1. Constancia de pago o confirmación de pago de los B/. 1,000.00
2. Certificado de Arqueo con el nuevo nombre del buque o confirmación de pago de B/.1,000.00
3. Certificado del Registro Público o Fotocopia de la Escritura donde conste la inscripción del nuevo nombre del buque
4. SMC con el nuevo nombre del buque
5. DOC vigente
6. Circular 26 si la requiere
7. Debe presentar consentimiento del acreedor hipotecario o cancelación de hipoteca si el buque mantiene hipoteca.
8. Paz y Salvo en los impuestos de navegación.

F- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DE TONELAJES DEBIDO A MODIFICACIONES EN LA ESTRUCTURA DEL BUQUE.

1. Constancia de pago o confirmación de pago de los B/. 1,000.00
2. Certificado de Arqueo con los nuevos tonelajes.
3. Circular 26 si la requiere
4. SMC - DOC vigentes
5. Paz y Salvo en los impuestos

G- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DEL RESPONSABLE DE LAS CUENTAS DE RADIO DEL BUQUE

1. Paz y Salvo en los impuestos
2. Constancia de pago o confirmación de pago de los B. 1,000.00
3. SMC o DOC vigentes si el servicio de la nave lo requiere
4. Fotocopia de la Venta Judicial debidamente inscrita

H- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DEL PROPIETARIO POR FUSION DE SOCIEDADES

1. Paz y Salvo en los impuestos
2. Constancia de pago o confirmación de pago de los B/. 1,000.00
3. SMC o DOC vigentes en los casos que la nave los requiere
4. Fotocopia de Escritura debidamente inscrita donde conste dicha inscripción
5. Circular 26 si la requiere

I- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR ASIGNACIÓN DE N° IMO

1. Paz y Salvo en los impuestos

J- EN LOS CASOS DE LA PATENTE ESPECIAL PARA YATES SÓLO SE REQUIERE:

1. Poder legal.
2. Licencia de radio vigente
3. Contrato de Compra-Venta
4. Certificado de Registro de sociedad panameña si el propietario es panameño
5. Constancia de pago o confirmación de pago de B/.1,500.00 cuando el propietario es extranjero y B/1,000.00 cuando es panameño.

K- PATENTE PROVISIONAL SE CONCEDE POR:

- Cambio de Propietario
 1. Libre gravamen
 2. SMC –DOC vigentes, si la nave lo requiere
 3. Constancia de pago o confirmación de pago de B/.1,000.00 en el expediente.
 4. Impuestos al día.

- Nombre de la nave:
 5. Certificado de libre gravamen de la nave.
 6. Constancia de pago o confirmación de pago de B/.1,000.00 en el expediente
 7. SMC –DOC vigentes
 8. Consentimiento del acreedor hipotecario si la nave mantiene hipoteca

- Nombre de la nave y/o nombre del propietario
 9. Certificado de libre gravamen de la nave.
 10. Impuestos al día
 11. Consentimiento del acreedor hipotecario si la nave mantiene hipoteca
 12. SMC –DOC vigentes, si la nave lo requiere

- Cambio de tonelajes debido a modificaciones en la estructura del buque
 13. Impuestos al día
 14. Constancia de pago o confirmación de pago de B/.1,000.00
 15. SMC –DOC vigentes, si la nave lo requiere

- Cambio de los responsables de las cuentas de radio
 16. Impuestos al día
 17. Constancia de pago o confirmación de pago de B/.500.00
 18. SMC –DOC vigentes, si la nave lo requiere

L- PROPIETARIO DEL BUQUE

1. Constancia de pago de B/.1,000.00
2. Fotocopia de la Escritura debidamente inscrita
3. Fotocopia del Contrato de Compraventa (Bill of sale)
4. Poder legal
5. SMC con fecha de expedición posterior a la autorización del cambio solicitado o una declaración del propietario que certifique que se mantiene el operador de la nave refrendado por la Oficina Internacional de Seguridad en Nueva York.
6. Certificado original del Registro Público en los casos que se ha solicitado cuando se autorizó el cambio.

7. Circular 26 si la requiere
8. Paz y Salvo en los impuestos

M- PATENTE REGLAMENTARIA DE NAVEGACIÓN POR CAMBIO DE NOMBRE Y PROPIETARIO DEL BUQUE

1. Constancia o confirmación de pago de B/.1,000.00
2. Certificado de Arqueo con el nuevo nombre del buque o confirmación de pago de B/.100.00