



**UNIVERSIDAD DE PANAMA  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
VICE - RECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POST - GRADO**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN  
PARA OPTAR POR EL GRADO DE  
“ MAESTRÍA EN DESARROLLO DEL SECTOR MARÍTIMO”**

**POR:**

**ANTONIO ADAMES ARROCHA  
3 - 79 - 1674**

**PROFESOR DIRECTOR:  
DOCTOR CALIXTO MALCOM**

**PANAMÁ, 1997**

303226

Ab. del autor

18 MAY 1998

T.M.

**TITULO DE LA TESIS**

**UNA PROPUESTA PARA EL DESARROLLO OPERACIONAL  
ÓPTIMO DEL SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL  
FRENTE A SU RESPONSABILIDAD DESPUÉS DEL AÑO 2000**



UNIVERSIDAD DE PANAMA  
VICERRECTORIA DE INVESTIGACION Y POSTGRADO

ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS  
PROGRAMA DE MAESTRIA EN:

DESARROLLO DEL SECTOR MARITIMO

Título del Trabajo de Tesis: Una Propuesta Para el Desarrollo Operacional Optimo del Servicio Marítimo Nacional Frente a su Responsabilidad después del Año 2,000.

Nombre del Estudiante: Antonio Adames Arrocha Cédula: 3-79-1674

Miembros del Jurado:	Calificaciones que otorgan:
a: <u>Dr. Calixto Malcolm (Director)</u>	<u>92 (A)</u>
b: <u>Ing. Héctor Escoffery</u>	<u>92 (A)</u>
c: <u>Licdo. Rodolfo Díaz</u>	<u>92 (A)</u>
Nota final Promedio	<u>92 (A)</u>

Observaciones Generales el Jurado:

El trabajo de investigación abordó un tema de interés nacional y que tiene implicaciones de seguridad para el país.

A través de un diagnóstico de la situación actual del Servicio Marítimo Nacional se evidencia la necesidad de un fortalecimiento institucional con efecto directo en un servicio operacional óptimo. Esta situación es

Firma de los Miembros del Jurado:

a: [Firma]

c: [Firma]

Firma Coordinador del Programa

Firma del Estudiante

Fecha: 12 de marzo de 1998

b: [Firma]

Firma Representante de la  
Vicerrectoría de Inv. y Postgrado

Continúa Informe de Tesis de Maestría  
Desarrollo del Sector Marítimo  
Capitán Antonio Adames Arrocha

comprobada a través de los análisis y resultados de la encuesta aplicada para verificar la hipótesis planteada.

Se considera como elemento concluyente y valorativo, la aplicación de la encuesta, cuyos resultados permitieron al estudiante presentar "la propuesta" la cual se considera pertinente en las situaciones actuales y frente a la responsabilidad de Panamá por la administración y operación del Canal de Panamá.

Se considera que la propuesta presentada en el trabajo de investigación debe ser del conocimiento de quienes deben tomar la decisión para asegurar la seguridad en aguas jurisdiccionales panameñas. Igualmente, debe ser del conocimiento de la recién creada Autoridad Marítima de Panamá y del Ministerio de Gobierno y Justicia.

**APROBADO POR:**

Director de Tesis

---

Miembro del Jurado

---

Miembro del Jurado

---

Fecha:

---

Vicerrectoría de Investigación  
y Post - Grado

---

Fecha:

---

## **AGRADECIMIENTO**

AL SEMPITERNO, POR MANTENERNOS EN LA SALUD Y VIDA, PERMITIENDO QUE ALCANCEMOS POCO A POCO TODAS NUESTRAS METAS.

AL DR. CALIXTO MALCOM, POR HABERNOS ALENTADO Y GUIADO EN LA CULMINACIÓN DE ESTE ESTUDIO.

A TODOS MIS COLEGAS Y SUPERIORES QUE SIRVIERON DE INSPIRACIÓN PARA ALCANZAR CON MAYOR AHÍNCÓ ESTE NUEVO TRABAJO.

EN ESPECIAL, A TODOS LOS DOCENTES DE LA MAESTRÍA, QUIENES SUPIERÓN TRANSMITIR SUS CONOCIMIENTOS DE MANERA EXCELENTE.

GRACIAS A TODOS.

**DEDICATORIA**

**A MI ESPOSA Y A MIS HIJOS, QUE SON NUESTRA FUENTE DE  
INSPIRACIÓN Y MOTIVACIÓN PARA CONTINUAR.**

**ANTONIO**

## **INDICE**

	<b>PÁGINAS</b>
<b>RESUMEN</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>

### **CAPÍTULO PRIMERO**

#### **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

<b>A- Planteamiento del problema</b>	<b>7</b>
<b>B- Importancia de la Investigación</b>	<b>9</b>
<b>C- Objetivo General</b>	<b>10</b>
<b>D- Objetivos Específicos</b>	<b>11</b>

### **CAPÍTULO SEGUNDO**

#### **MARCO TEÓRICO**

<b>A- Antecedentes</b>	<b>13</b>
<b>B- Misión del Servicio Marítimo Nacional</b>	<b>17</b>
<b>1- Organización</b>	<b>19</b>
<b>C- Importancia Política y Estratégica</b>	<b>21</b>
<b>1- Política Nacional y Estratégica</b>	<b>22</b>
<b>2- Política Nacional y sus interacciones</b>	<b>23</b>
<b>3- Política Nacional</b>	<b>24</b>
<b>4- Política Internacional</b>	<b>25</b>
<b>D- Concepto Estratégico</b>	<b>25</b>



E- Despliegue estratégico del Servicio Marítimo Nacional	29
1- Generalidades	29
2- Hechos que influyen en el problema	30
3- Análisis de los hechos que influyen en el problema	31
F- Comparación con el modelo de la Guardia Costera de los Estados Unidos	35

### **CAPÍTULO TERCERO**

#### **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

A- Hipótesis	45
B- Metodología	47

### **CAPÍTULO CUARTO**

#### **ANÁLISIS DE RESULTADOS**

A- Resultados y Discusión	50
1- Resultado de la Encuesta	51
2- Prueba de la Hipótesis	59
B- Propuesta de Desarrollo Operacional	61
1- Objetivos Específicos	61
2- Metas	63
3- Estrategias	64
4- Requerimientos	65
5- Implementación de la propuesta	66

<b>CONCLUSIONES</b>	69
---------------------	----

<b>RECOMENDACIONES</b>	71
------------------------	----

<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	72
---------------------	----

<b>ANEXOS</b>	74
---------------	----

## INDICE DE CUADROS

No.	DETALLE	Página
CUADRO I	Situación actual frente a sus proyecciones.....	7
CUADRO II	Instituciones Públicas y sus interacciones con el Servicio Marítimo Nacional.....	24
CUADRO III	Política Nacional.....	24
CUADRO IV	Política Internacional.....	25
CUADRO V	Comparación con el modelo de la Guardia Costera de los Estados Unidos.....	35
CUADRO VI	Comparación de las misiones y funciones de ambos Servicios.....	37
CUADRO VII	Rutina diaria de la Guardia Costera de los Estados Unidos, en aplicación a las funciones del Servicio Marítimo Nacional.....	40
CUADRO VIII	Hoja de Tabulación.....	57
CUADRO XIX	Concentración de resultados.....	58
CUADRO X	Prioridades para los años 1998 – 1999.....	67

## INDICE DE ANEXOS

No.	DETALLE	
1.	Instructivo de la Encuesta.	75
2.	Despligue estratégico de la propuesta	82
3.	Estaciones de Radares.	83
4.	Descripción de funciones específicas	84
5.	Componente de la Estructura Organizacional y Funciones.	85
6.	Organigrama actual del Servicio Marítimo Nacional.	86
7.	Organigrama propuesto.	87
8.	Decreto No. 50 de 1928	
9.	Decreto No. 38 de febrero de 1990.	
10.	Decreto de Gabinete No 42 de 17 de febrero de 1990.	
11.	Ley 9 de 1904.	
12.	Ley 8 de 12 enero 1925	
13.	Decreto No. 8 de 26 de enero de 1959	
14.	Ley No. 8 de 26 de enero de 1959.	
15.	Ley No 31 de 10 de junio de 1976	
16.	Ley No. 18 de 10 de noviembre de 1977.	
17.	Ley No 5 de 5 de noviembre de 1981	
18.	Decreto de Gabinete No. 7 de 10 de abril de 1991	

## RESUMEN

En esta investigación se expone la situación actual del Servicio Marítimo Nacional. Se describe y analiza el comportamiento de los elementos que interactúan en el desarrollo de su gestión pública. Conjuntamente se presentan algunos aspectos de la evolución histórica de su organización desde el periodo posterior a la ruptura de la unidad política con la Gran Colombia, el periodo Republicano y el periodo de la gesta revolucionaria octubrina, hasta nuestros días. Se incluye la misión y organización institucional, la incertidumbre sobre la eficiencia del sistema operacional vigente y los aspectos que influyen en éste. Así mismo tratamos las nuevas políticas marítimas de ofensiva del Gobierno Nacional para el próximo siglo que nos mueven a presentar nuestras propuestas de desarrollo operacional frente a la responsabilidad después del año 2,000.

## SUMMARY

This research work presents the present situation of the National Marine Service. We describe and analyze the work of the different elements that interact in the development of its public performance. As well, we explain some aspects of its historial evolution since the period after the break of the political unit with the Great Colombia, the Republican period and the October revolutionary period up to the present. We include its function and institutional organization, the uncertainty about the efficiency of its current operative system and the aspects that influence it. We also discuss the new offensive maritime policies of the national government for the next century which motivate us to submit our proposal of operative development towards our responsibility after the year 2,000.

## **INTRODUCCIÓN**

## INTRODUCCIÓN

El presente estudio titulado Propuesta para el Desarrollo Operacional del Servicio Marítimo Nacional, frente a su responsabilidad después del año 2,000. es de importancia dado que busca encontrar y explicar las situaciones actuales que vive el Servicio Marítimo Nacional; a fin de anunciar las variables e indicadores que deben explorarse y considerarse en la formulación de políticas públicas en cuanto a la orientación de la Policía Marítima Nacional.

El análisis explica las funciones y/o misiones desarrolladas en el Servicio Marítimo Nacional, la estructura organizacional y su composición, así como los problemas que inciden para lograr alcanzar su desarrollo operacional.

Se suma a todo lo anterior, la necesidad de adecuar sus recursos frente a los nuevos desafíos que describe la estrategia Marítima Nacional, en la que se adelantan las políticas marítimas de ofensiva que marcan claros derroteros para cada una de las actividades del sector marítimo nacional. Se anotan, analizan y estudian los hechos que influyen en el problema; y se explican de manera específica para aumentar la panorámica a la sumatoria de desafíos que se nos proyectan.

El contenido de la investigación esta presentado en cuatro capítulos que precisan la formulación del problema, el marco teórico, los aspectos metodológicos y el análisis de resultados.

En el capítulo primero se desarrolla el planteamiento del problema, la importancia de la investigación y se exponen los objetivos generales y específicos del tema objeto de la investigación.

El capítulo segundo se extiende en la exposición de los antecedentes legales e históricos del Servicio Marítimo Nacional; de la misión y organización que le son inherentes; de la importancia política y estratégica y de los hechos que influyen en el problema así como el análisis de los mismos.

El Tercer Capítulo denominado aspectos metodológicos se orienta en la exposición de la hipótesis de investigación y en la metodología utilizada para la concretización de la tesis.

El Cuarto y último Capítulo intitulado Análisis de Resultados, plantea la interpretación de los resultados de la encuesta en la prueba de la hipótesis del trabajo y se presenta la propuesta de desarrollo operacional del Servicio Marítimo Nacional.

Finalmente, se exponen las conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos del escrito.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**



## FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

El Servicio Marítimo Nacional, ubicado en la isla Flamenco, Calzada de Amador, institución del Estado que forma parte del programa de seguridad pública del Ministerio de Gobierno y Justicia, ha existido de manera informal desde antes de nuestra independencia de Panamá de Colombia. Se han desarrollado pocos estudios formales que se ocupen de orientar el desarrollo operacional de esta institución frente a sus responsabilidades, misiones y/o funciones en los sistemas económicos, nacionales e internacionales. La creación del Servicio Marítimo Nacional se formaliza en el año 1928 con el Decreto No. 50 del mismo año que crea la Policía Marítima, pero no es sino hasta el año de 1970 con el General de Brigada Omar Torrijos Herrera cuando empiezan a sentirse visos tangibles de formalizar la Marina Nacional. Mediante el Decreto No. 38 del 20 de febrero de 1990 se crea el Servicio Marítimo Nacional con presupuesto independiente y escalafón propio con respecto a los otros organismos de Seguridad del Estado.

El Servicio Marítimo Nacional a pesar de ser el elemento prioritario de la seguridad marítima nacional aún no cuenta con un modelo operacional acorde con las exigencias, según refleja el diagnóstico señalado en el cuadro No. 1.

**CUADRO No. 1**  
**SITUACIÓN ACTUAL FRENTE A SUS PROYECCIONES**

<b>SITUACIÓN ACTUAL</b>	<b>PROYECCIÓN</b>
- Sistema operacional inadecuado.	- Sistema operacional funcional.
- Inexistencia de una Ley Orgánica	- Formulación de una Ley Orgánica
- Insuficiencia de recursos.	- Dotación de recursos necesarios para una mejor gestión.
- Carencia de instalaciones propias con todas sus infraestructuras.	- Dotación de instalaciones propias con infraestructuras y habitabilidad adecuada.

FUENTE: Preparado por el autor de la investigación

#### **A. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:**

El Servicio Marítimo Nacional, antes denominado Operaciones Marinas y después Marina Nacional, ha venido desempeñando roles con responsabilidades diferentes desde 1904 hasta la fecha y las funciones o misiones desarrolladas durante este período han sido producto de los

sistemas económicos y políticos y de las deliberaciones de los órganos Ejecutivo y Legislativo del Estado en condiciones de soberanía totalmente diferentes a la que afrontaremos en el nuevo milenio, y a la que vivimos hoy cuando tierras y aguas que administra el gobierno de Estados Unidos de América en territorio panameño han ido revirtiendo a la República de Panamá como lo describen las cláusulas y artículos de los Tratados Torrijos - Carter de 1977.

El Servicio Marítimo Nacional en el periodo de vida republicana panameña, como estado independiente no ha logrado proyectarse ni con la misión, ni con las responsabilidades que le son inherentes a organizaciones de seguridad marítima de un Estado soberano.

Por otra parte, la falta de instalaciones propias, de planes de desarrollo progresivos, comparados con las misiones y responsabilidades de instituciones homólogas, además del desconocimiento del grado de suficiencia del sistema operacional, según las responsabilidades que definen el marco legal constitucional, leyes y convenios internacionales marítimos vigentes, más los nuevos desafíos para el año 2,000, nos impulsa a formular la pregunta: ¿De qué forma todos los aspectos citados

anteriormente, aunados a la carencia de recursos en general, han afectado el desarrollo operacional del Servicio Marítimo Nacional?

Y en el mismo orden de ideas nacen las siguientes interrogantes:

- 1.- ¿De qué forma afecta al Servicio Marítimo Nacional la falta de recursos materiales, económicos y humanos?.
- 2.- ¿En qué grado se encuentra su nivel profesional?.
- 3.- ¿Cuáles han sido los resultados de no contar con una ley orgánica que defina las normas sobre las cuales se fundamenta la gestión del policía marítimo?.

## **B. IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN:**

Este estudio tiene como conveniencia dar a conocer al reducido número de actores sociales que formulan y administran políticas de seguridad públicas y toman decisiones con fundamento en ellas, la necesidad de advertir sobre las variables e indicadores de gestión que deben ser preparados e incluidos con prioridad en la agenda pública para actualizar esta institución y sus normas a fin de cumplir los nuevos roles y desafíos del milenio entrante.

Con los resultados de este análisis se beneficiarían nuestro país, pues se mantendría un clima de estabilidad política, económica y social; la sociedad civil general, la navegación, el transporte de carga, la pesca interna y externa, al igual que nuestro ecosistema, con la preservación y continuidad de la vida de todos los recursos del mar.

Igualmente considera la posibilidad de servir de modelo a los futuros administradores de organismos de seguridad marítimos oficiales. Además se desarrollaría una guía para apoyar, fomentar y desarrollar futuros estudios del tema en cuestión.

### **C. OBJETIVO GENERAL:**

Determinar la capacidad operacional del Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá necesaria para cumplir con las misiones que tendrá, una vez se haga efectiva la transferencia total de la Administración del Canal.

**D. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- a) Aplicar una encuesta entre los altos oficiales del Servicio Marítimo Nacional desde el rango de Teniente de Fragata (Teniente), hasta Capitán de Corbeta (Mayor), a fin de determinar en qué nivel se encuentra la capacidad del sistema operacional del Servicio Marítimo Nacional.
- b) Comparar las funciones del Servicio Marítimo Nacional y del Servicio de la Guardia Costera de los Estados Unidos de América.
- c) Sugerir la ubicación estratégica permanente de estaciones navales en el país.
- d) Diseñar la estructura organizacional de un sistema operacional que logre alcanzar los requerimientos y cumplimiento de su misión.

## **CAPÍTULO SEGUNDO**

### **MARCO TEÓRICO**

## A. ANTECEDENTES:

La Convención Constituyente, por acto del 9 de febrero de 1904, y el poder ejecutivo autorizado por dicho acto, reconocieron a raíz de la independencia de la República la existencia de los departamentos de guerra y marina o Fuerza Pública, bajo dependencia de la secretaría de Gobierno y Relaciones Exteriores, siendo su primer secretario el General SANTIAGO DE LA GUARDIA. [LOPEZ. (1973)].

En esa misma época, la marina panameña estaba compuesta por una flotilla integrada por los vapores “3 DE NOVIEMBRE”, “MEDELLIN”, “BOYACA”, “CHUCUITO”, “DARIEN” y “CAUCA” y por las gasolineras “AURORA” y “CAMPO SERRANO”. Esta Flotilla fue rematada el 16 de octubre de 1904, por la Tesorería General de la República por razones fiscales y en cumplimiento de la Ley 9 del 23 de marzo de ese mismo año. [LOPEZ. (op. cit.)].

En el año de 1925, el Gobierno Nacional adquirió el buque “MANFRESNO” que rebautizó con el nombre de “PANQUIACO”, para ser destinado al Servicio de Vigilancia y Defensa de las costas, con el fin de



evitar el contrabando, considerándose así el establecimiento de una verdadera policía marítima; pero este servicio tuvo corta duración.

Este mismo año, la Asamblea Nacional de Panamá, mediante Ley No. 8 del 12 de enero de 1925 se dispone a dictar un mandamiento sobre policía marítima y en el Artículo No. 14 de la citada legislación describe: El poder Ejecutivo dictará un decreto sobre policía marítima que contenga todas las disposiciones necesarias sobre reglas de navegación y sobre el orden interno de las naves nacionales que no estén consignadas en lugares comerciales y fiscales vigentes. [Gaceta Oficial 4562, (1925)] .

Esta disposición se cumple, mediante el Decreto número 50 del 18 de julio de 1928, sobre policía marítima y que en su artículo No. 1 enuncia el siguiente contenido:

La Policía Marítima tiene por objeto velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y ejecutivas vigentes en la República de Panamá sobre navegación estableciendo el orden y disciplina en los puertos, bahías, y en los buques nacionales y extranjeros que naveguen en las aguas jurisdiccionales de la República. [Gaceta Oficial No. 5355 (1928)] .

No fue sino hasta el año 1968, con el proceso revolucionario liderado por el General de Brigada OMAR TORRIJOS HERRERA, que se organiza

un servicio de Policía Marítima con la denominación de Operaciones Marinas, a cargo del Capitán JOSE SANTOS MOTTA. En el año de 1973 se adquieren dos patrulleras de construcción inglesa tipo Vosper a un costo de B/.1,500,000, y ya se contaba con embarcaciones con la nomenclatura de: “ANAYANSI” , “MARTES”, “ZARATI”.

Más tarde, el Consejo Nacional de Legislación decreta reformar el Artículo 14 de la Ley 8 del 12 de enero de 1925, mediante la Ley 31 del 10 de junio de 1976, que quedó así:

El Organo Ejecutivo dictará un Decreto sobre Policía Marítima que contenga todas las disposiciones necesarias sobre reglas de navegación y sobre el orden interno de las naves nacionales, que no estén consignadas en las leyes comerciales y fiscales vigentes. Queda facultado así mismo para establecer en esos casos las penas por infracciones no previstas por dichas leyes, las cuales no excederán de multas de diez mil balboas (B/.10,000). [Gaceta Oficial No. 18,111 (1976)].

En 1982, una tripulación de Operaciones Marinas en coordinación con el gobierno de turno parten al exterior del país para conducir con destino a Panamá las patrulleras Comandante TORRIJOS; y Comandante PORRAS para integrarlas a la Hacienda Pública Nacional panameña.

En 1983, mediante la Ley 20 del 29 de septiembre del mismo año, el Consejo Nacional de Legislación dicta la Ley Orgánica de las Fuerzas de Defensa de la República de Panamá, que en su Artículo No. 1 integra la Fuerza de la Marina Nacional como unidad o como una de las unidades constitutivas de las Fuerzas de Defensa o Fuerza Pública bajo un solo comando. Adicionalmente, con la promulgación de la ley 20 se derogaron la Ley 44 del 23 de diciembre de 1953 y la ley 50 del 30 de noviembre de 1958, además de decretos, leyes y disposiciones anteriores que le fueran contrarios.

Posteriormente, a raíz de la invasión norteamericana a la República de Panamá, a través de la Operación Causa Justa, el 20 de diciembre de 1989, se organiza la Fuerza Pública, pero no es sino hasta el 10 de febrero de 1990, con el Decreto de Gabinete No. 38 de la fecha en mención, cuando el consejo de Gabinete, representado por el Presidente de la República Guillermo Endara Galimany, que se reorganiza la Fuerza Pública, como lo describe el artículo cuarto así:

Hasta tanto se adopte su ley orgánica, la Fuerza Pública consistirá de la Policía Nacional, el Servicio Marítimo Nacional y el Servicio Aéreo Nacional, con mandos y escalafón separados, bajo la autoridad y dependencia del Órgano Ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobierno y Justicia.

El Ministerio de Gobierno y Justicia supervisará las funciones de inspección de los mismos y la coordinación de operaciones entre ellos.

[ Gaceta Oficial No. 21, 479 (1990) ].

La promulgación del Decreto de Gabinete No. 38 de 1990, que derogó todas las disposiciones en leyes, orden público e interés social, tuvo efectos retroactivos desde el 22 de diciembre de 1989.

En 1992, una tripulación del Servicio Marítimo Nacional Nacional sale con destino a los Estados Unidos de América a objeto de tripular desde ese país hasta aguas nacionales panameñas 4 embarcaciones para fortalecer la flota de la Policía Marítima con las siguientes unidades flotantes: L-15 “SANTA CLARA”, L-16 “NOMBRE DE DIOS”, L-17 “BASTIMENTOS” y la P-205 “PUNTA MALA”.

## **B. MISIÓN DEL SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL**

El Servicio Marítimo Nacional tiene como misión principal por tradición proteger la soberanía en los espacios oceánicos panameños y velar por el cumplimiento de las leyes marítimas de la República en nuestras aguas jurisdiccionales y en las aguas internacionales de acuerdo con los convenios y

tratados marítimos vigentes. Sin embargo, el Decreto de Gabinete No. 38 del 10 de febrero de 1990, le asigna funciones específicas en el artículo décimo, así: (Ver Anexo No. 4).

El Servicio Marítimo Nacional tendrá las funciones específicas de transportar por mar en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socio-económicos del gobierno nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación por razón de desastre aéreo, marítimo o natural. También tendrá las funciones de Policía Marítima, especialmente en prevención de la piratería, la pesca ilegal, el contrabando y la inmigración ilegal, en apoyo a las dependencias correspondientes. [ Gaceta Oficial No. 21, 479 (1990) ].

No obstante, de todo lo anterior, para el cumplimiento de su misión, el Servicio Marítimo Nacional tendrá como funciones:

- 1.- Organizar, mantener y operar los sistemas de administración integrales del Servicio Marítimo Nacional, asegurando su máximo estado de apresto operacional.
- 2.- Mantener una red de comunicación efectiva que permita actuar con rapidez y oportunidad.

En adición a todo lo anteriormente expuesto al Servicio Marítimo Nacional como fragmento de la Fuerza Pública, le son aplicables todas las consideraciones constitucionales que se describen en la carta Magna en el título XII, en los artículos del 305 al 307.

### **1. Organización:**

La estructura organizacional del Servicio Marítimo Nacional esta diseñada para satisfacer el tipo de autoridad, comunicación y funciones que requiere para su funcionamiento. Está integrada en los niveles de autoridad; por un cuerpo de asesores, direcciones administrativas definidas como autoridad funcional; y por departamentos, que representan la autoridad de línea que se desprende de las direcciones antes descritas.

En un análisis sumario de su composición organizacional se pueden describir los siguientes componentes en su orden jerárquico: (Ver Anexo No. 6)

1. El Servicio Marítimo Nacional cuenta con una Dirección y Sub-Dirección General que cumplen una función: Planificación, Organización, Dirección y Control de todos los componentes del organigrama.

2. La Dirección de Personal que tiene la función de administrar los recursos humanos de la institución, capacitar al personal, y administrar el sistema de castigos y recompensas y del resto de las funciones de control y gestión del personal.
3. La Dirección de Seguridad e Información con la responsabilidad de la seguridad perimétrica de las Bases Navales y de centros de mantenimiento navales; así mismo como de los puestos de observación marítimos de la comunidad insular.
4. La Dirección de Operaciones, que planifica, organiza, dirige y controla el movimiento de las unidades flotantes y del centro de operaciones navales.
5. La Dirección de Logística, que está orientada a proveer materiales y suministros necesarios para satisfacer las dotaciones y requerimientos que surgen de actividades en tiempos normales e imprevistos.
6. La Dirección de Mantenimiento, que vela por la reparación y mantenimiento de maquinarias, equipos mobiliarios y edificios.

Además cuenta con los siguientes entes: La Inspectoría General que fiscaliza el cumplimiento integral de los factores higiénicos y motivacionales y la oficina de Finanzas que maneja los recursos presupuestarios,

proveeduría, tesorería y contabilidad orientados a la satisfacción de los objetivos y metas institucionales.

Desde el punto de vista de los recursos humanos, el Servicio Marítimo Nacional, cuenta con aproximadamente 549 policías y 20 componentes o funcionarios civiles. El personal policial opera cerca de 26 embarcaciones de diversos tipos y dimensiones y cuentan con un presupuesto estimado de cuatro coma nueve millones de balboas.

### **C. IMPORTANCIA POLÍTICA Y ESTRATÉGICA:**

El Servicio Marítimo Nacional, como instrumento y elemento de seguridad pública y de defensa nacional se integra en la estructura de gobierno como parte de un conjunto o sistema cuya importancia se fundamenta en el control de la estabilidad política, económica y social por la vía del mantenimiento del orden público, la protección de la vida, honra y bienes de quienes se encuentren bajo jurisdicción del Estado y para la prevención de hechos delictivos.



Del mismo modo, su trascendencia estratégica reside en la defensa nacional ante amenazas externas, en la protección de fronteras y el resguardo de otros espacios jurisdiccionales de la República de Panamá.

### **1. Política Nacional y Estratégica:**

La política marítima nacional tiene como objetivo central crear una administración marítima de excelente reputación y que brinde esmerado servicio a la comunidad marítima nacional e internacional. [ Comisión Marítima Nacional (1997) ].

En primera instancia, se sugiere la aplicación de políticas de seguridad marítima y protección del medio ambiente marino, basados en normas acordadas cosmopolitamente para mejorar la imagen marítima internacional del país y la competitividad de nuestros servicios; así, se velará por el cumplimiento de convenios y tratados vigentes ratificados por Panamá. [ Comisión Marítima Nacional (op. cit. ) ].

Con relación a la política estratégica del sector marítimo nacional, la Comisión Marítima ( COMAR), recientemente presentó ante el órgano

**ejecutivo su propuesta para el desarrollo del sector marítimo nacional a ser aprobada por el órgano legislativo en el primer trimestre de 1998.**

## **2. Política Nacional y sus interacciones:**

**Existe una relación entre las instituciones del sector público, y sus políticas nacionales en su interacción con el Servicio Marítimo Nacional, que presentamos en el cuadro, que a continuación se explica:**

**Cuadro II: INSTITUCIONES PÚBLICAS Y SUS INTERACCIONES CON EL SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL.**

<b>INSTITUCIONES</b>	<b>ACCIONES CONJUNTAS</b>
Ministerio de Relaciones Exteriores	Con cada uno de estos organismos debe existir un vector de interconexión, para responder a la defensa de orden público y estabilidad del sistema.
Flota Mercante	
Flota Pesquera	
Dirección de Recursos Marinos	También con estos organismos se definen en conjunto la política marítima del país en materia de pesca, de puertos, de ríos, de navegación y de seguridad marítima.
Autoridad Portuaria Nacional	
Industria Naval, Dique y Astillero	
Sistema Nacional de Protección Civil	
Instituto de Recursos Naturales Renovables	La investigación científica, contaminación daños ecológicos etc., así como la ingerencia que tenga la asamblea en las leyes donde involucren estos entes.
Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza	
Asamblea Legislativa	

Las interacciones ya explicadas, son del tenor que presentamos en el siguiente cuadro:

**Cuadro III: POLÍTICA NACIONAL**

<b>POLÍTICA NACIONAL</b>	Estabilidad Política
	Orden Público
	Actividades Marítimas
	Servicios Marítimos
	Seguridad Marítima
	Descentralización de las provincias

### 3. Política Internacional:

Las dimensiones del Servicio Marítimo Nacional en el ámbito de las políticas internacionales, proyectan una configuración de orden social, legal, y operacional que especificamos así:

**Cuadro IV: POLÍTICA INTERNACIONAL**

POLÍTICA INTERNACIONAL	Relaciones con la Armada de otros países que visitan nuestros puertos.
	Relaciones con los agregados civiles y militares.
	Convenio con el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos.
	Z E E. Zona Económica Exclusiva.
	Narcotráfico.
	Contrabando.
Inmigración Ilegal.	

#### D. CONCEPTO ESTRATÉGICO:

La extensión de las aguas territoriales panameñas es de 319.824 kilómetros cuadrados, más de cuatro veces su superficie continental que es de 77.082 kilómetros cuadrados.

La costa del Caribe panameña tiene una longitud de 1.288 kilómetros cuadrados; la Costa del Pacífico tiene una longitud de 1.701 Kilómetros cuadrados y es más accidentada que la caribeña. [Atlas Nacional de Panamá (1988) ].

La República de Panamá, tiene un total de 1.518 islas, islotes y cayos sobre su plataforma continental: 459 islas en el Mar Caribe y 1.023 islas en el Océano Pacífico.

A continuación presentamos algunos aspectos relevantes que justifican la atención que se le debe brindar al desarrollo de una institución como lo es el Servicio Marítimo Nacional.

1. Posición geográfica.
2. Mayor longitud de costa en comparación con los otros países del área.
3. Número uno a nivel mundial en el abanderamiento de buques mercantes.
4. Convenios y tratados marítimos nacionales e internacionales vigentes.
5. Protección contra el narcotráfico, piratería, pesca ilegal y otros delitos que atenten contra las leyes de la república.
6. La estrategia de modernización del estado.
7. La ratificación del convenio de Montego-Bay, sobre el derecho del mar de 1982.

8. El cumplimiento de los tratados Torrijos - Carter, por parte de los Estados Unidos de América el 31 de diciembre de 1,999.

9. El actual escenario fronterizo Colombo - Panameño.

Estos indicadores marcan la importancia y necesidad de contar con una institución en seguridad y protección marítima acorde con sus necesidades, colocando al Servicio Marítimo Nacional ante un cambio que le exige asumir sus responsabilidades con mayor y efectivo control en toda nuestra jurisdicción marítima.

Para esto se hace necesario cumplir con los siguientes objetivos:

- a) Ejercer un mejor control sobre nuestro mar territorial, zona contigua y sobre nuestros territorios insulares y límites fronterizos.
- b) Ejercer un constante patrullaje a todo lo largo de nuestro mar, en reforzamiento de nuestras leyes y fiel cumplimiento de los tratados y convenios internacionales firmados y ratificados por la República de Panamá.
- c) Lograr la construcción de un astillero propio para el mantenimiento de las unidades flotantes.
- d) Concretizar de forma permanente y corto plazo la construcción de bases navales propias en la provincia de Panamá (sede principal),

provincia de Colón, provincia de Veraguas y provincia de Bocas del Toro.

- e) Adquirir nuevas unidades flotantes en reemplazo de aquellas unidades que por su estado físico y años de servicio no cumplen con las medidas de seguridad inherentes a nuestras funciones, y reponer aquellas unidades flotantes que su estado físico aún le permite brindar un buen servicio, conservando las medidas de seguridad propias de sus funciones.
- f) Equipar cada una de las unidades flotantes, bases navales y puestos de observación marítima con el personal y armamento adecuados según las amenazas existentes.

Estos seis puntos enunciados anteriormente, requieren en forma inmediata de un estudio estratégico debido a la importancia que tienen para que el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá alcance el nivel óptimo que garantice la Salvaguarda Naval y todo lo concerniente a la seguridad en la mar.

## **E. DESPLIEGUE ESTRATÉGICO DEL SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL:**

### **1. Generalidades:**

En el punto anterior se hizo una descripción de las razones que justifican que nuestro país cuente con un Servicio Marítimo Nacional, dotado con los recursos necesarios que le permitan diseñar la manera de usarlos para cumplir con el propósito encomendado.

En el siguiente tema, se abordará sobre el despliegue estratégico que ha concebido el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá para el cumplimiento de su misión, teniendo en consideración los hechos que influyen en el problema, así como un análisis de los mismos.

#### **Se entiende por Estrategia:**

“ Las políticas y planes que gobiernan las acciones durante una operación ó durante una contingencia. En un sentido más amplio es el arte de utilizar el razonamiento metódico y doctrinario para arribar a una forma de acción dada; de manera que con las capacidades con que cuentan se logre el objetivo propuesto”.



## **2. Hechos que influyen en el problema:**

### **1.- Tráfico Marítimo:**

- a) Mercantes.
- b) Petroleros.
- c) Deportivos.
- d) Pesqueros.

### **2.- Rutas de Narcotráfico:**

### **3.- La Piratería**

### **4.- Actividades Náuticas:**

- a) Pesquera.
- b) Recreacionales.
- c) Deportivas.

### **5.- Actividades S.A.R. (Salvamento y Rescate).**

### **6.- Protección de la fauna marina:**

- a) Veda de camarón.
- b) Pesca ilegal.

### **7.- Actividades Ilícitas y Otros Delitos:**

- a) Venta y consumo de sustancias ilícitas.
- b) Robos de motores fuera de borda.

- c) Indocumentados.
- d) Siembra de marihuana.
- e) Contrabando.
- f) Almacenamiento de sustancias ilícitas.

8.- Actuales problemas fronterizos Colombo-Panameño:

**3.- Análisis de los hechos que influyen en el problema:**

**a) Tráfico Marítimo:**

Los datos estadísticos de embarcaciones que transitan por nuestras aguas registran un aumento progresivo en el período de 1990 - 1996. Estas actividades representan la necesidad de incrementar las tareas de control, supervisión y protección a todo lo largo de nuestra jurisdicción marítima con énfasis en las áreas o regiones de mayor actividad.

**b) Rutas de Narcotráfico:**

En numerosas ocasiones se ha señalado que la posición geográfica de la República de Panamá la convierte en un paso estratégico obligado para el comercio mundial y el sistema financiero internacional. Esto facilita que el país pueda ser utilizado como punto clave para el tráfico de drogas y otros actos delictivos.

**c) La Piratería:**

Los actos de piratería que se originaron en los años 1990 y 1991 hasta crear pánico en el sector marítimo nacional e internacional, han desaparecido casi en su totalidad.

**d) Actividades Náuticas (pesqueras, recreacionales y deportivas):**

Reportes y estadísticas confirman el ejercicio de la pesca ilegal a varias millas de nuestros límites fronterizos y el golfo de Panamá.

Esta situación aunada a las actividades de recreo y deportivas requiere de la presencia de un servicio de vigilancia marítima constante y efectiva.

**e) Actividades de S.A.R.:**

De la interpretación de los datos estadísticos de casos S.A.R. (Busqueda y Rescate), que reposan en los archivos de la Dirección de Operaciones desde el año 1990 – 1996, la mayor incidencia de estos casos se registra en las zonas insulares y las rutas hacia las áreas de pesca. Esto conlleva a la necesidad de contar con puestos S.A.R. (instalaciones en tierra y muelles con todos sus servicios) distribuídos estratégicamente a lo largo de toda la costa panameña

**f) Protección de la fauna marina:**

En coordinación con la Dirección de Recursos Marinos en especial durante la veda del camarón febrero - mayo, se hace necesario incrementar la vigilancia marítima, a fin de proteger a estas especies y evitar su extinción.

**g) Actividades ilícitas y otros delitos:**

Estas actividades están localizadas por áreas, resaltando las siguientes:

1. Distrito de Chimán:

- a) Chimán Cabecera: Visita de Extraños que se dedican a la venta y consumo de sustancias ilícitas.
- b) San Buenaventura: Robos de motores fuera de borda, embarcaciones de pesca artesanal e indocumentados.

2. Distrito de Balboa:

- a) Isla de Saboga: venta y consumo de sustancias ilícitas.
- b) San Miguel Cabecera: Siembra, venta y consumo de marihuana.
- c) Isla de Pedro González: Siembra, venta y consumo de marihuana.
- d) Población de Martín Pérez: Punto de almacenamiento y distribución de sustancias ilícitas.

3. Provincia de Chiriquí:

- a) Isla Ladrones: Pesca ilegal, narcotráfico y contrabando.

b) Isla Montuosa: Pesca ilegal, narcotráfico y contrabando.

c) Punta Burica: Pesca ilegal, narcotráfico y contrabando.

#### 4. Área del Caribe:

Tenemos en el Caribe Oriental, Colón y Comarca Kuna Yala como zonas de mayor incidencia con respecto al narcotráfico y contrabando.

Tenemos en el Caribe Occidental, Bocas del Toro y la Provincia de Veraguas, mayor incidencia con respecto al narcotráfico, contrabando y pesca ilegal.

La interpretación de estas actividades ha permitido determinar la necesidad y ubicación óptima de nuevas bases navales a fin de atenderlas con la efectividad que ameriten.

## F. COMPARACIÓN CON EL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS

**Cuadro V: COMPARACIÓN CON EL MODELO DE LA GUARDIA COSTERA DE LOS ESTADOS UNIDOS**

No.	PARÁMETROS	MODELO SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL	MODELO DE LA GUARDIA COSTERA DE ESTADOS UNIDOS
1-	MISIÓN	VISIÓN CON ALCANCE A NIVEL NACIONAL	VISIÓN MAS GENERAL NACIONAL E INTERNACIONAL (MUNDIAL)
2-	SOPORTE	LIMITADO Y SIN ACTUALIZACIÓN	ACTUALIZADO, QUE ABARCA DESDE AYUDAS DE NAVEGACION INTERNA DE LA EMBARCACIONES E INTERNACIONAL POR SATELITES Y EQUIPOS COMPUTARIZADOS, HASTA DE EMBARCACIONES SOFISTICADAS
3-	RECURSOS a.- HUMANOS b.- FINANCIEROS c.- MATERIALES	INSUFICIENTES	SUFICIENTE PARA SATISFACER LOS OBJETIVOS Y METAS NACIONALES E INTERNACIONALES
4-	ASPECTO LEGAL	DECRETO DE GABINETE QUE SOLO SEÑALA LAS FUNCIONES ESPECIFICAS Y CARECE DE UNA LEY ORGANICA	CRITERIO LEGAL AMPLIO QUE ABARCA DESDE LA ORGANIZACIÓN CONSTITUTIVA HASTA EL CUMPLIMIENTO DE LEYES NACIONALES E INTERNACIONALES

FUENTE: Preparado por el autor de la investigación con fundamento en documentos y oficiales de ambos modelos.

Los modelos comparados en el cuadro V, tomando en consideración los parámetros enumerados, proyectan por un lado una Guardia Costera con limitaciones y por el otro una institución con mucha fortaleza. No obstante, ambas en su desarrollo operacional llevan a cabo las mismas funciones como organismos de seguridad pública. Así, en una comparación de las funciones de ambos modelos tendremos los siguientes datos:

**Cuadro VI: Comparación de las misiones y funciones de ambos servicios.**

<b>FUNCIONES ESPECIFICAS DEL SERVICIO MARÍTIMO NACIONAL</b>	
<b>1. TRANSPORTE MARÍTIMO</b>	<b>SE EJECUTAN EN APOYOS A ENTIDADES DEL ESTADO A ÁREAS DE DÍFICIL ACCESO POR OTROS MEDIOS.</b>
<b>2. POLICIA MARÍTIMA</b>	<b>SE REALIZAN EN CUMPLIMIENTO DE SU MISIÓN</b>
<b>3. SEGURIDAD MARÍTIMA</b>	
<b>4. DEFENSA CIVIL</b>	
<b>MISIONES DE LA GUARDIA COSTERA DE LOS ESTADOS UNIDOS</b>	
<b>1. POLICIA MARÍTIMA</b>	<b>CUENTA CON EL APOYO DE LA ARMADA DE GUERRA PARA EL CUMPLIMIENTO DE ESTAS ACTIVIDADES</b>
<b>2. SEGURIDAD MARÍTIMA</b>	
<b>3. PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.</b>	
<b>4. SEGURIDAD NACIONAL</b>	<b>EN TIEMPOS DE GUERRA SE CONVIERTE EN UN FUERTE NUCLEO PARA LA ARMADA DE GUERRA POR MANDATO DEL PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS</b>

Son abundantes los elementos que existen en la comparación de ambos servicios de guardia costera. Al revisar y analizar las funciones que realiza



la guardia costera de los Estados Unidos, podemos detectar algunas debilidades del Servicio Marítimo Nacional.

**La guardia costera de los Estados Unidos para el logro de su misión debe cumplir lo siguiente:**

1. Encontrarse siempre lista para garantizar la seguridad e intereses nacionales.
2. Minimizar las pérdidas de vida, lesiones personales, daños a la propiedad en el mar y aguas territoriales.
3. Reforzar las leyes americanas y asuntos internacionales.
4. Garantizar la seguridad del transporte marítimo, puertos, vías de navegación e instalaciones costeras.
5. Promover el transporte marítimo y otras actividades acuáticas, en apoyo de las necesidades económicas, científicas y de defensa nacional.
6. Proteger el ambiente marino.
7. Asegurar una efectiva presencia de los Estados Unidos en las regiones polares.
8. Proyectar los intereses de los Estados Unidos en sus relaciones con otras naciones marítimas alrededor del mundo.

9. Ayudar a otras agencias en el desempeño de sus funciones cooperando en acciones marítimas conjuntas.
10. Proveer un sistema de comunicaciones marítimo efectivo.
11. Operar como un servicio de la marina de guerra cuando lo indique el Presidente.

El Servicio Marítimo Nacional, debe igualmente cumplir con los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 y 11, no siendo de su competencia el punto 7, **tener presencia en las regiones polares**, sin embargo, los puntos 4, 5 y 6 están bajo la responsabilidad de otros organismos del estado. En cuanto al cumplimiento de los puntos 1, 2, 3, 8 y 10 se cumplen pero con muchas limitaciones debido a la falta de recursos. El Servicio Marítimo Nacional, igualmente cumple con el punto 9, y así indirectamente apoya las actividades de los puntos 4, 5 y 6.

Para cumplir con las funciones antes citadas la guardia costera de los Estados Unidos, ejecutan en una rutina diaria los trabajos que se presentan en el siguiente cuadro:

**Cuadro VII: Rutina diaria de la guardia costera de los Estados Unidos, en aplicación a las funciones del Servicio Marítimo Nacional.**

<b>Guardia costera de los Estados Unidos</b>	<b>Servicio Marítimo Nacional</b>
1. Ayudas a la navegación.	1. Responsabilidad de otros organismos del estado.
2. Seguridad de botes.	2. Si aplica con ciertas limitaciones.
3. Operaciones de defensa.	3. Si aplica, se debe fortalecer su marco legal.
4. Respuesta ambiental.	4. Responsabilidad de otro organismo del estado.
5. Operaciones en las regiones polares.	5. No aplica.
6. Cumplimiento de las leyes marítimas.	6. Si aplica.
7. Inspección marina en puertos.	7. Responsabilidad de otro organismo del estado.
8. Entrega de documentos a la naves recreacionales.	8. Responsabilidad de otro organismo del estado.
9. Lleva programas de seguridad a las naves pesqueras.	9. Responsabilidad de otro organismo del estado
10. Provee las licencias de los oficiales y marinos y regula las normas de seguridad en las naves comerciales y tripulación calificada.	10. Responsabilidad de otro organismo del estado.
11. Ofrece servicio oceanográfico y de estado del tiempo.	11. Responsabilidad de otro organismo del estado
12. Protege los puertos y vías marinas.	12. Responsabilidad de otro organismo del estado.

Guardia costera de los Estados Unidos	Servicio Marítimo Nacional
13. Presta ayuda a las personas y a sus propiedades en el ambiente marino.	13 Si aplica.
14. Actúa como coordinador de búsqueda y rescate marítimo.	14 Si aplica.
15 Mantiene instalaciones de búsqueda y rescate a lo largo de las costas.	15. Si aplica con muchas limitaciones.
16. Administra las vías marítimas, esto incluye la relación entre tres entidades: Barcos, vías marítimas e instalaciones que incluye puertos, puentes y muelles.	16. Responsabilidad de otro organismo del estado.

De los 16 trabajos que resumen una rutina diaria de la guardia costera de los Estados Unidos, el Servicio Marítimo Nacional aplica únicamente en seis, limitándose enormemente su capacidad de control y supervisión, dependiendo su efectividad de la buena intención de otros organismos del estado, de aquí que su principal fortaleza es estar en la mejor disposición por cumplir con su misión aún con todas sus limitaciones y restricciones de funciones.

Toda gestión del Servicio de la Guardia Costera de los Estados Unidos, labora en un ámbito de planificación de corto, mediano y largo plazo, tendiente a alcanzar los objetivos y metas estratégicos por la vía del presupuesto de inversiones y funcionamiento. En Panamá, la escasez de recursos para el presupuesto público, limita la gestión del Servicio Marítimo Nacional al presupuesto de funcionamiento y en unas pocas veces algunos miles de dólares o balboas para el presupuesto de capital.

En la administración de los recursos humanos las políticas salariales estadounidenses propugnan por la contratación periódica del personal de los servicios de la Guardia Costera y la renovación de los contratos al personal necesario, indicados por los análisis y descripción de puestos. En el caso de Panamá, la selección, reclutamiento y contratación se realizan a través de decretos ejecutivos y resueltos de toma de posesión, sin el perfeccionamiento previo de análisis y descripción de puestos, mediante el cual se nombra al personal técnico y administrativo que requiere la estructura para satisfacer los objetivos organizacionales.

Por otra parte, la administración de recompensas en la gestión de recursos humanos estadounidenses opera para evitar la fuga de cerebros del personal especializado que labora en Guardia Costera; en Panamá, el

comportamiento estadístico de las renunciaciones y otras rotaciones de personal denuncian la débil administración de los sistemas de recompensas y motivación del personal.

Esta comparación permite reconocer qué aspectos en la administración del Servicio Marítimo Nacional panameño debemos modificar para alcanzar un desarrollo operacional que indique nuestras responsabilidades antes y durante el milenio que se avecina.

#### DEBILIDADES DEL SERVICIO MARITIMO NACIONAL

1. La falta de un presupuesto acorde a las necesidades y la aplicación de una gestión administrativa que agilice la obtención de los recursos.
2. La carencia de una ley donde se establezca y regulen las actividades y funciones que en materia de seguridad marítima su supervisión y control son más inherentes al Servicio Marítimo Nacional, que a otras instituciones.
3. La urgente necesidad de contar con recursos propios, esto incluye edificaciones costeras, muelles y un astillero.

## **CAPÍTULO TERCERO**

### **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

## ASPECTOS METODOLÓGICOS

### A.- HIPÓTESIS:

En lenguaje científico, la hipótesis equivale habitualmente a una suposición verosímil, luego comprobable o rebatible por los hechos, los cuales decidirán, en último caso, la verdad o falsedad de lo que se pretende explicar.

De donde la hipótesis es la suposición de una causa o de una ley destinada a explicar provisionalmente un fenómeno hasta cuando los hechos vengan a contradecirla o a invalidarla. [Cervo y Bervian (1990)].

El diccionario Kapeluz de la lengua Española define el concepto de hipótesis como una enunciación de la que se parte para llegar a una consecuencia.

En una investigación podemos tener una, dos o varias hipótesis; y a veces no se tienen hipótesis. Las hipótesis nos indican lo que estamos buscando o tratando de probar y pueden definirse como explicaciones tentativas del fenómeno investigativo formuladas a manera de proposiciones. [Hernández et. Al (1994)].



Las hipótesis de trabajo también denominadas hipótesis de investigación se plantean con el propósito de llegar a explicar hechos o fenómenos que caracterizan e identifican al objeto de investigación.

Según [ Cervo y Bervian. (op. Cit.) ], las hipótesis tienen una doble función:

- 1.- Práctica: para orientar al investigador, dirigiéndolo en la dirección de la causa probable o de la ley que se busca.
- 2.- Teórica: para coordinar y completar los resultados ya obtenidos, agrupándolos en un conjunto completo de hechos, para facilitar su inteligibilidad y estudio.

Para nuestro estudio, en el supuesto de que hace falta una ubicación estratégica permanente, una disposición que regule el sistema y recursos materiales, humanos y económicos actualizados y manejados racionalmente se plantea la siguiente hipótesis:

**Existe la interrogante de si el sistema operacional del Servicio Marítimo Nacional garantiza, o no, el cumplimiento óptimo de su misión, proyectado a la gran responsabilidad que tendrá después de la reversión total del Canal de Panamá a la jurisdicción plena del gobierno nacional.**

## **B. METODOLOGÍA:**

En cuanto a la metodología que se utilizará el análisis se orientará en los modelos: descriptivo, explicativo y analítico.

El estudio es explicativo, porque explica el comportamiento del sistema operacional actual del Servicio Marítimo Nacional excluyendo algunos de los elementos del proceso administrativo y de las técnicas de administración de todos los sistemas que integran la estructura.

Igualmente se definirá la conducta del sistema operacional institucional a manera de propuesta que proyectará el planteamiento ideal para alcanzar el desarrollo operacional institucional reorientado en el conjunto de variables que se describen en este estudio.

Podemos mencionar entre estas: sistema operacional funcional, ubicación estratégica permanente, una reglamentación orgánica eficiente y recursos materiales, económicos y humanos actualizados y manejados racionalmente para alcanzar el desarrollo operacional.

Así mismo se describe la importancia de contar con un sistema operacional funcional y del valor de los controles integrados de gestión.

También delineamos para la variable de ubicación estratégica permanente las áreas y técnicas que coadyuvarán a un mayor control y

desarrollo operacional de los recursos del patrimonio marítimo jurisdiccional panameño.

En síntesis, se puede definir la metodología como explicativa y analítica dado que se conjugan todos los conocimientos adquiridos y teorías abordadas para analizar e interpretar la situación del sistema operacional para así formular una propuesta para el desarrollo operacional del Servicio Marítimo Nacional.

**CAPÍTULO CUARTO**  
**ANÁLISIS DE RESULTADOS**

## **A.- RESULTADOS Y DISCUSIÓN:**

Antes de entrar a desarrollar el análisis de resultados de la encuesta, se introducen algunos componentes vinculados con el cuestionario; con las variables que son examinadas en las áreas sobre las cuales se desarrollaron las mismas, aplicación de la encuesta, la población y muestra; y de la recolección de los datos propiamente.

El diccionario Kapeluz, de la Lengua Española, define el concepto de encuesta como un acopio de datos sobre determinado asunto, obtenidos mediante consultas o interrogatorio a muchas personas para conocer la opinión dominante.

En relación a la encuesta podemos indicar que la misma fue aplicada a través de formularios que tenían como objetivo, conocer opiniones de los oficiales del S.M.N., desde el rango de Teniente de Fragata a Capitán de Corbeta, quienes forman parte del proceso decisonal en el desarrollo de políticas de seguridad pública.

Concerniente a las variables examinadas en las áreas sobre las cuales se desarrolló el cuestionario podemos apuntar las siguientes: sistema operacional funcional, ubicación estratégica permanente, reglamentación

orgánica insuficiente y disposición de recursos materiales, económicos y humanos.

En este análisis, la población es el conjunto de 25 oficiales con rango de Teniente de Fragata hasta Capitán de Corbeta. No obstante la muestra como un sub-conjunto de la población equivale a 14 oficiales con las mismas características.

A través de este instrumento de recolección de datos se desea conocer la influencia que han tenido las variables ya mencionadas.

## **1. RESULTADOS DE LA ENCUESTA:**

Luego de recopilar la información obtenida de las encuestas realizadas como se aprecia en los cuadros VIII, Hoja de Tabulación, procedimos al cálculo de los resultados que pueden observarse en el cuadro IX de Concentración de Resultados. En éste por un lado se describen las áreas, el número de preguntas a las que corresponde cada área, el total de respuestas por preguntas, cuyos resultados se obtienen del cuadro VIII, Hoja de Tabulación, para poder obtener los puntajes por clasificación de respuesta.

Finalmente calculamos los porcentajes en que ponderan las

afirmaciones, con fundamento en el total de respuestas por preguntas que forman cada área.

De las 14 preguntas formuladas en esta encuesta la número 9 **¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional cuenta con las infraestructuras necesarias para darle el mantenimiento adecuado a las unidades flotantes?** y la número 12 **¿Ofrece el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá las condiciones adecuadas: muelles, agua, luz, etc., mientras se está en puerto para alistar su embarcación de manera que esté siempre lista para zarpe de emergencia, además de evitar desgaste innecesario de los equipos de abordo?** El 100% de los encuestados es decir, los 16 que representan la muestra contestaron **negativamente**, lo que refleja que los principales problemas del sistema operativo actual del Servicio Marítimo Nacional radican en la falta de **facilidades** o infraestructuras adecuadas. Esto se debe a que esta institución **siempre** se ha mantenido huérfana de instalaciones propias y aquellas con que cuenta no ofrecen las **facilidades para el desarrollo óptimo** de sus actividades observándose de esta forma un enorme desgaste tanto del equipo como del personal o tripulaciones, teniendo como consecuencia la exigencia de un **elevado costo** de operación y mantenimiento, así como una **baja** en el

rendimiento del personal ya que la necesidad de improvisar y solicitar favores como práctica normal disminuye la motivación y por ende esta condición ha impedido una adecuada planificación con carácter permanente.

Seguidamente tenemos la pregunta número 2 **¿Considera usted que el Servicio Marítimo Nacional cuenta con suficientes unidades de transporte terrestre para cumplir con las demandas de las funciones asignadas?** y la número 13 **¿Considera usted, que el armamento con que se cuenta actualmente abordo de las unidades flotantes es el idóneo para cumplir óptimamente las funciones asignadas?.** En ambas preguntas el 93.7% es decir, 15 de los 16 encuestados contestaron negativamente, reflejándose en orden de prioridad que la falta de transporte disponible y de armamento adecuado limitan la efectividad del sistema operacional del Servicio Marítimo Nacional.

La falta de transporte, indudablemente **dificulta o atrasa** la gestión administrativa reduciéndose el ritmo en la **adquisición** de recursos, piezas, repuestos, supervisión y visitas programadas a las diferentes estaciones navales a lo largo de toda la república. Igualmente la falta de armamento así como la existencia de armamento **inadecuado** nos pone en desventajas frente



a aquellos que realizan actividades ilícitas, lo que resta seguridad en nuestro espacio marítimo.

La pregunta número 1 **¿Cree usted, basado en su experiencia, que el Servicio Marítimo Nacional puede cumplir en forma óptima sus funciones con los medios que dispone actualmente?** y la número 3 **¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional cuenta con los requerimientos necesarios para asumir las responsabilidades de un servicio de guardacostas?**. El 87.5% de los encuestados es decir, 14 de 16, contestaron negativamente, lo que indica que el Servicio Marítimo Nacional no cuenta actualmente con los medios que le permitan cumplir en forma óptima con las funciones asignadas, ésto reafirma la necesidad de impulsar el sistema operacional mediante la implementación de recursos legales, humanos y materiales.

A la pregunta número 8 **¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional cumple en forma óptima las funciones asignadas?** y a la número 11 **¿Considera usted, que las unidades flotantes cuentan con suficiente personal para cumplir con las diferentes funciones abordo?**. El 81.1% de los encuestados lo que representa a 13 de 16 contestaron negativamente lo que evidencia que actualmente el Servicio Marítimo Nacional no está

cumpliendo en forma óptima con las funciones asignadas y que la falta de personal reduce la efectividad en cuanto a una adecuada distribución de los cargos o responsabilidades abordo. Por ende, la atención que se ofrece es inadecuada, como lo son también el mantenimiento tanto de la cubierta como del casco, equipos principales y auxiliares. Igualmente dificulta los planes de adiestramiento y el programa de vacaciones.

En las preguntas números 4, 5, 6 y 10 el 75% de los encuestados es decir, 12 de 16, contestaron negativamente indicando que las diferentes direcciones del Servicio Marítimo Nacional no están cumpliendo adecuadamente las funciones asignadas, debido a la falta de recursos materiales y personal con experiencia. Así mismo, la pregunta número 10 revela la insuficiencia de personal técnico abordo de las unidades flotantes.

Cabe destacar que a las preguntas número 7 **¿Considera usted, que ha tenido el apoyo necesario para impulsar el desarrollo administrativo de la dirección a la que pertenece?** y número 14 **¿Cree usted, que el Servicio Marítimo Nacional debe buscar la automatización de los sistemas de armas para optimizar las misiones asignadas?** el 56.2% o sea 9 de 16 contestaron afirmativamente reflejándose el esfuerzo de la gestión por cumplir con las funciones asignadas así como la necesidad de equipar las

embarcaciones con el armamento que garantice la seguridad de cada una de nuestras misiones en relación con las ventajas que actualmente tienen los que realizan actividades ilícitas.

En cuanto a los resultados técnicos, se puede afirmar que los conceptos analizados en la encuesta conservan como efecto las tasas de 90% de respuestas negativas y 10% de repuestas afirmativas relativas a la concepción general sobre el cumplimiento de funciones y misiones en el Servicio Marítimo Nacional. Esto nos permite deducir y proyectar que los oficiales sienten no poder satisfacer las funciones, misiones y objetivos institucionales y nacionales durante los momentos actuales, ni después frente a las nuevas responsabilidades en el año 2,000.

## CUADRO VIII: Hoja de Tabulación

1 Si = Cierto

2 No = Falso

0 S/R = Sin Respuesta

No. de Preguntas	Puntajes			Puntajes Totales		
	1 Si	2 No	3 S/R	1 Si	2 No	3 S/R
01	I	NI III		02	14	00
02	I	NI N		01	15	00
03	III	NI III		02	14	00
04	III	NI II		03	12	01
05	I	NI II		04	12	00
06	III	NI II		03	12	01
07	NI I	NI		09	07	00
08	III	NI III		03	13	00
09		NI NI		00	16	00
10	I	NI I		04	12	00
11	III	NI III		03	13	00
12		NI NI		00	16	00
13		NI NI		00	15	01
14	NI NI I	NI		09	06	01

Fuente: Perfeccionado en Base a las Encuestas.

Cuadro IX: Concentración de Resultados.

AREAS	No. de Preg.	Total de Respuestas por Preguntas			Puntajes			Totales		
		1 Si	2 No	3 S/R	Clasificación de Respuestas			Porcentajes		
					1 Si	2 No	3 S/R	1 Si	2 No	3 S/R
<b>CONCEPTO GENERAL</b> Sobre la disposición de recursos para poder funcionar adecuadamente	01	02	14	0	5	43	0	10%	90%	0%
	02	01	15	0						
	03	02	14	0						
	<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>56</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>48</b>			
<b>CONCEPTO ADMINISTRATIVO</b> Sobre la disposición de recursos para poder funcionar adecuadamente	04	03	12	1	28	51	01	35%	64%	01%
	05	04	12	0						
	07	09	07	0						
	07	09	07	0	80	80	80			
	08	03	13	0						
	<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>51</b>	<b>01</b>						
<b>CONCEPTO OPERATIVO</b> Sobre la extensión de infraestructuras y equipamiento para la funcionalidad institucional	09	00	16	0	16	78	02	17%	81%	02%
	10	04	12	0						
	11	03	13	0						
	12	00	16	0	96	96	96			
	13	00	15	1						
	14	09	06	1						
	<b>TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>78</b>	<b>2</b>						

Fuente: Preparado por el autor de la Investigación.

## 2.- PRUEBA DE LA HIPÓTESIS:

Las hipótesis científicas se someten a prueba o escrutinio empírico para determinar si son apoyadas o refutadas de acuerdo a lo que el investigador observa. De hecho para eso se formulan. Ahora bien, en realidad no podemos probar que una hipótesis sea verdadera o falsa, sino argumentar que de acuerdo con ciertos datos obtenidos en una investigación particular, que fue apoyada o no. [Hernández et. Al. (1994) ].

Los informes provenientes de los sistemas de información gerencial de instituciones como la Comisión del Canal, la Autoridad Portuaria Nacional, la Dirección Nacional de Consular y de Naves, Recursos Marinos y del Servicio Marítimo Nacional han apuntado un aumento en la tendencia y densidad del tráfico marítimo nacional e internacional.

Por otra parte, la diversificación de las rutas y métodos utilizados para actividades del narcotráfico en ambos mares ha debilitado los controles de gestión para prevenir el acceso a aguas territoriales.

La necesidad de protección de la fauna marina y otros recursos que la integran, como también el incremento de los índices y de cifras

absolutas de actividades de salvamento y rescate, al igual que los aumentos de otros delitos y actividades náuticas, constituyen indicadores que sirven de prueba para argumentar el contenido de nuestra hipótesis.

Del mismo modo el comportamiento de los resultados porcentuales por área, proyectado en las figuras que dibujan los índices de las variables contenidos en las preguntas de la encuesta, denuncian un debilitamiento en la capacidad de desarrollo operacional, administrativo y general que se fundamentan en el sentido general de la hipótesis del trabajo.

Los análisis que se enunciaron en el Primer Congreso Universal del Canal de Panamá del 7 al 10 septiembre de 1997 representan un punto de apoyo que fortalece el enunciado de nuestra hipótesis. Como estrategia marítima nacional se plantea la necesidad de actualizar y/o modernizar las competencias marítimas del estado y de adelantar una política marítima de ofensiva. Ésto, aunado a la decisión del gobierno nacional de darle curso a su nueva política marítima nacional para el próximo siglo, constituyen argumentos que prueban nuestra hipótesis de investigación.

## **B.- PROPUESTA DE DESARROLLO OPERACIONAL (Ver Anexo No. 5)**

Esta proposición para el desarrollo operacional del Servicio Marítimo Nacional, frente a su responsabilidad después del año 2,000, no es más que un plan que explica los objetivos, metas, estrategias y necesidades presupuestarias de modo cualitativo que van a permitir a este organismo del poder ejecutivo ampliar el potencial operacional de conformidad con los roles que le son inherentes a un organismo de seguridad pública de esta especialidad.

### **1. Objetivos Específicos**

- a.- Incrementar el pie de fuerza, (personal) de la policía marítima.
- b.- Adquirir nuevas unidades flotantes en reemplazo de aquellas que por su estado físico y años de servicio no cumplen con las medidas de seguridad, o no ofrecen confortabilidad a su tripulación y repotenciar aquellas unidades flotantes que su estado físico aún le permiten brindar un servicio seguro.
- c.- Obtener un número conforme de becas para la formación de oficiales en las diferentes Escuelas Navales del continente e



incrementar la capacitación y el readiestramiento de todos los miembros.

- d.- Lograr la construcción de un astillero propio para la reparación, reconstrucción y el mantenimiento de las unidades flotantes.
- e.- Ejercer un mejor control sobre nuestro mar territorial, zona contigua y sobre nuestros territorios insulares y límites fronterizos.
- f.- Ejercer constante patrullaje a todo lo largo de nuestro mar, en reforzamiento de nuestras leyes y fiel cumplimiento de los tratados y convenios internacionales firmados y ratificados por la República de Panamá.
- g.- Concretizar de forma permanente y propia la construcción de Bases Navales en la Provincia de Panamá y Colón a la entrada del Canal, Kuna Yala en la Comarca de San Blas, Provincia de Chiriquí y Provincia de Bocas del Toro (Ver Anexo No.2).
- h.- Lograr la vigilancia y monitoreo por radares costeros (Ver Anexo No.3).
- i.- Incrementar el número suficiente de vehículos (transporte terrestre), que permitan darle respuestas oportunas a todas las necesidades.
- j.- Dotar al Servicio Marítimo Nacional de un departamento de informática que logre automatizar la mayor cantidad posible de

información brindando las mejores herramientas tecnológicas posibles produciendo un significativo aumento en la calidad del servicio que presta a un mínimo costo para el estado.

k.- Promover la formulación y evaluación del marco legal orgánico institucional y de reglamentos complementarios que definan el campo de acción de la Policía Marítima.

## **2. Metas:**

a.- Incrementar el personal a 1,000 unidades incluyendo quince oficiales de cubierta y quince oficiales de ingeniería, para fortalecer la operatividad de las embarcaciones. De igual modo adicionar ocho oficiales para reforzar las unidades administrativas.

b.- Aumentar el número de unidades flotantes así:

- Patrulleras, seis.
- Botes rápidos, nueve.
- Barcazas de transporte, cuatro. (Actualmente no se cuenta con ninguna).
- Remolcadores, dos

c.- Activar cinco áreas de control fundamental en la seguridad marítima para ampliar los radios de acción por radar, como requerimientos mínimo de la siguiente manera: (Ver Anexo No. 3)

- Cubrir la entrada a la Bahía y Golfo de Panamá, el suroeste de la Palma, en la Provincia de Darién, a partir de la base aeronaval de Punta Cocos.
- Establecer estación naval para cobertura de la costa de San Blas y la frontera con Colombia.
- Asegurar las costas de la Provincia de Bocas del Toro y la frontera del Océano Atlántico con Costa Rica.
- Salvaguardar las costas de la provincia de Chiriquí y la frontera del Océano Pacífico con Costa Rica.
- Control del tráfico marítimo de todas las embarcaciones que se dirigen a los puertos de la Ciudad de Colón.

### **3. Estrategias:**

- a. Desarrollar estudios de propuestas con alternativas y mejorar los análisis ya existentes relacionados con los problemas que confronta el Servicio Marítimo Nacional.
- b. Promover las propuestas con los análisis situacionales ante los representantes del Órgano Ejecutivo, de la Cámara Legislativa, políticos y medios de comunicación masivos.

- c.- Convertir nuestras debilidades en fortalezas.
- d.- Complementar el poder defensivo u ofensivo de nuestras embarcaciones durante las operaciones específicas destinando conjuntamente con ellas botes rápidos para alcanzar el poder de la sorpresa y mayor maniobrabilidad en el despliegue táctico.

#### **4. Requerimientos:**

- a.- Incremento del pie de fuerza.
- b.- Incremento de las unidades flotantes.
- c.- Aumento del número de equipos que integran la red de comunicaciones en todas sus fuentes y equipos auxiliares.
- d.- Construir nuevas Estaciones Navales en áreas de control de gestión estratégica.
- e.- Replantear el presupuesto del Servicio Marítimo Nacional en todos los grupos: servicios personales, servicios no personales, materiales y suministros; y maquinaria y equipo. Esto incluiría de igual forma el presupuesto de capital para el diseño y construcción de las bases navales, radares y embarcaciones.

## **5. Implementación de la Propuesta:**

En esta sección, se trata lacónicamente de plantear una guía de tiempo que sugiere una estimación ideal y una real que describa los momentos en los que deben trabajar los analistas para presentar las diferentes alternativas al decisor público. Así, como futuro potencial o plausible ideal sin cerrar demasiado las alternativas posibles, el tiempo ideal sería de 1998 - 2,000. No obstante, el futuro normativo de la propia visión del analista acerca de la evolución futura de necesidades, valores y oportunidades describe que es más probable que el estado implemente la propuesta según los recursos disponibles en el período de 1998 al 2003.

**Cuadro X: LO QUE SE DEBE ALCANZAR CON PRIORIDAD**

<b>DURANTE EL AÑO 1998</b>	<b>DURANTE EL AÑO 1999</b>
1. Tres patrulleras	1. Tres patrulleras.
2. Ocho botes de patrullaje costero (BPC).	2. Ocho botes de patrullaje costero (BPC).
3. Dos barcasas de transporte LCM.	3. Dos barcasas de transporte LCM.
4. Incremento del pie de fuerza a razón de la tripulación que requiere cada una de estas embarcaciones incluyendo el incremento de oficiales tanto de máquinas como cubierta.	4. Dos remolcadores
5. Lograr que nuestra red de comunicaciones cubra totalmente el espacio marítimo panameño.	5. Incremento del pie de fuerza a razón de la tripulación que requiere cada una de estas embarcaciones incluyendo el incremento de oficiales tanto de máquinas como cubierta.
6. Incremento de la partida presupuestaria para la operación y el mantenimiento de estas embarcaciones, así como la red de comunicaciones.	6. Incremento de la partida presupuestaria para la operación y el mantenimiento de estas embarcaciones.
7. Complementar o desarrollar el centro de cómputo a fin de llevar un buen archivo del sistema operacional.	7. Construcción de una estación naval operacional en puerto Escocés o puerto Obaldía con las infraestructuras adecuadas para el resguardo de estas embarcaciones.
8. Construcción de una estación naval operacional con terreno propio, con todas sus infraestructuras en ambos océanos a la entrada del canal.	8. Construcción de una estación naval operacional en Bocas del Toro con todas sus infraestructuras.
9. Construcción de una estación de mantenimiento (Astillero) con terreno propio, con todas sus infraestructuras.	

Esto permitirá para después del año 2,000 que el Servicio Marítimo Nacional logre cumplir eficiente y racionalmente con las misiones hasta ahora asignadas, proyectando una buena imagen ante la comunidad marítima internacional.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

## CONCLUSIONES

- 1.- La creciente timidez de los actores sociales en apoyar el modelo de gestión y el tradicional interés del sector político ha coadyuvado a mantener un sistema operacional retraído en la imagen del Servicio Marítimo Nacional.
- 2.- Las normas legales hasta la fecha, exclusivamente, han contribuido a moldear el concepto sobre la necesidad de crear una institución de seguridad marítima; más no se ha enriquecido, por la ausencia de políticas públicas que realmente promuevan la seguridad marítima nacional y del rol de la Fuerza Pública en la organización y control de la misma.
- 3.- La perspectiva de los formuladores de políticas públicas, y de analistas de desarrollo de empresas marítimas, ha limitado la constitución formal de una policía marítima.
- 4.- La reciente formulación de la Estrategia Marítima Nacional no es más que el punto de ignición que va a permitir arrancar los motores de la gestación de un ambiente de seguridad marítima y una oportunidad de coordinación y armonía para integrar en esta estrategia el papel del Servicio Marítimo Nacional como organismo de Seguridad Pública.



5.- En cuanto a los resultados de la encuesta, podemos indicar que las tendencias denuncian que con los recursos humanos, materiales y económicos existentes, el Servicio Marítimo Nacional, no podrá cumplir ni con las funciones, ni con las misiones asignadas si siguen aumentando las responsabilidades, mas no los recursos con que se administran.

## RECOMENDACIONES

- 1.- Establecer un sistema de evaluación anual de las actividades operacionales del Servicio Marítimo Nacional
- 2.- Actualizar la propuesta objeto de investigación según los cambios y nuevos escenarios que se presenten después del año 2000.
- 3.- Incrementar el Pie de Fuerza en un 20% durante los años 1998 y 1999 para mejorar el desarrollo de las actividades administrativas y operacionales a nivel nacional.
- 4.- Ajustar las partidas presupuestarias de acuerdo con las necesidades de la institución.
- 5.- Diseñar y mantener un plan actualizado que permita el readiestramiento y la capacitación del recurso humano.

## BIBLIOGRAFIA

### LIBROS

- |  |      |   |
|--|------|---|
| 1. CERVO, A.V. y<br>BEVARIAN, P. A.                          | 1990 | Metodología Científica,<br>1o. edición Mc Graw-<br>Hill. México. 137<br>páginas   |
| 2. FABREGA, J. P.  | 1995 | Constitución Política de<br>la República de Panamá.<br>Editorial Alvarez.<br>Panamá. 102 páginas                        |
| 3. HERNANDEZ, R.<br>S., FERNANDEZ, C. C.<br>y BATISTA, P. L. | 1994 | Metodología de la<br>Investigación 1o.<br>edición, Mc Graw-Hill.<br>México. 505 páginas                                 |
| 4. LOPEZ, D. A.  | 1973 | Las Fuerzas Armadas de<br>la República de Panamá<br>(Período 1903 - 1973).<br>1o. edición. Editora La<br>Nación. Panamá |
| 5. MENDEZ, C. E.   | 1995 | Metodología. 1o.<br>edición. Mc Graw Hill.<br>México. 129 páginas   |

## DICCIONARIOS

- |                     |  |
|---------------------|--|
| DICCIONARIO KAPELUZ | Diccionario de la Lengua Española.<br>1991. 1,500 páginas  |
| GOMEZ, C. W.        | Diccionario de Sinónimos y<br>Antónimos 1989. Editorial voluntad,<br>S. A. Colombia. 384 páginas |

## ENTREVISTAS

- |  |   |
|--|---|
| Capitán de Fragata<br>MARK GUILLORY      | Comandante del Servicio de Guarda<br>Costas de los Estados Unidos en la<br>República de Panamá. Diciembre<br>1997 |
| Capitán de Corbeta<br>SANTIAGO GUTIERREZ | Encargado de la Flotilla del Caribe.<br>Servicio Marítimo Nacional.<br>Noviembre 1997                             |
| Capitán de Corbeta<br>JORGE RENGIFO      | Encargado de la Flotilla del Pacífico.<br>Servicio Marítimo Nacional.<br>Noviembre 1997                           |

## ENCUESTAS

Encuestas aplicadas al personal de Oficiales con el rango de Teniente de Fragata a Capitán de Corbeta en el Servicio Marítimo Nacional.

**ANEXOS**

**ANEXO No. 1****UNIVERSIDAD DE PANAMÁ  
VICERRECTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN Y POST-GRADO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
MAESTRÍA EN DERECHO MARÍTIMO****INSTRUCTIVO DE LA ENCUESTA**

En la encuesta que se muestra a continuación encontrará usted catorce (14), preguntas sobre algunas concepciones relacionadas con el cumplimiento de la misión y sus funciones, la satisfacción de requerimientos necesarios, la capacidad del recurso humano en el desempeño profesional, la inexistencia de las infraestructuras necesarias y los equipos auxiliares a fin de analizar e investigar soluciones que puedan ser integradas a la propuesta para el desarrollo operacional del Servicio Marítimo Nacional, frente a su responsabilidad después del año 2,000.

**INSTRUCCIONES:**

Lea cada una de las interrogantes y determine su apreciación respecto a las preguntas relacionadas con los conceptos generales administrativos y operativos vinculados al Servicio Marítimo Nacional y luego proceda a calificarlo de conformidad al siguiente procedimiento:

1.- Marque con una X, el recuadro con la respuesta SI, cuando usted considere que el tema

cuestionado es cierto, es decir proyecta su sentimiento.

- 2.- Marque con una X, el recuadro con la respuesta NO, cuando usted considere que el tema cuestionado es falso, es decir no proyecta su sentir con el argumento correspondiente.
- 3.- Agradecemos al respondiente por haberse tomado el tiempo de contestar el cuestionario.

**ENCUESTA****CONCEPTO GENERAL**

- 1.- ¿Cree usted, basado en su experiencia, que el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá, puede cumplir en forma óptima con sus funciones con los medios que dispone actualmente?

**SI****NO**

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- 2.- ¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá cuenta con suficientes unidades de transporte para cumplir con las demandas que exigen las funciones asignadas?

**SI****NO**

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



3.- Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá cuenta con los requerimientos necesarios para asumir las responsabilidades de un Servicio de Guardacostas?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

#### CONCEPTOS ADMINISTRATIVOS:

4.- ¿Considera usted, que su Dirección está cumpliendo óptimamente las funciones asignadas?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

5.- ¿Considera usted, que el número y la experiencia del personal asignado a su Dirección es suficiente para cumplir óptimamente con las tareas administrativas?.

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

6.- ¿Considera usted, que su Dirección cuenta con los recursos necesarios para el buen cumplimiento de su función?.

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

7.- ¿Considera usted, que ha tenido el apoyo necesario para impulsar el desarrollo administrativo de la Dirección a la que pertenece?.

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

8.- ¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá cumple en forma óptima las funciones asignadas?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**CONCEPTOS OPERATIVOS:**

9.- ¿Considera usted, que el Servicio Marítimo Nacional cuenta con las infraestructuras necesarias para darle el mantenimiento adecuado a las unidades flotantes.

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

10.- ¿Cree usted, que las Unidades Flotantes cuentan con suficiente personal técnico idóneo adecuado para las diferentes funciones a bordo?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11.- ¿Considera usted, que las Unidades Flotantes cuentan con suficiente personal para cumplir con las diferentes funciones a bordo?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12.- ¿Ofrece el Servicio Marítimo Nacional de la República de Panamá las condiciones adecuadas: muelles, agua, luz, etc., mientras se está en puerto para alistar su embarcación de manera que esté siempre lista para un zarpe de emergencia, además de evitar desgaste innecesario de los equipos de a bordo?

SI

NO

Explique: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Anexo No. 2

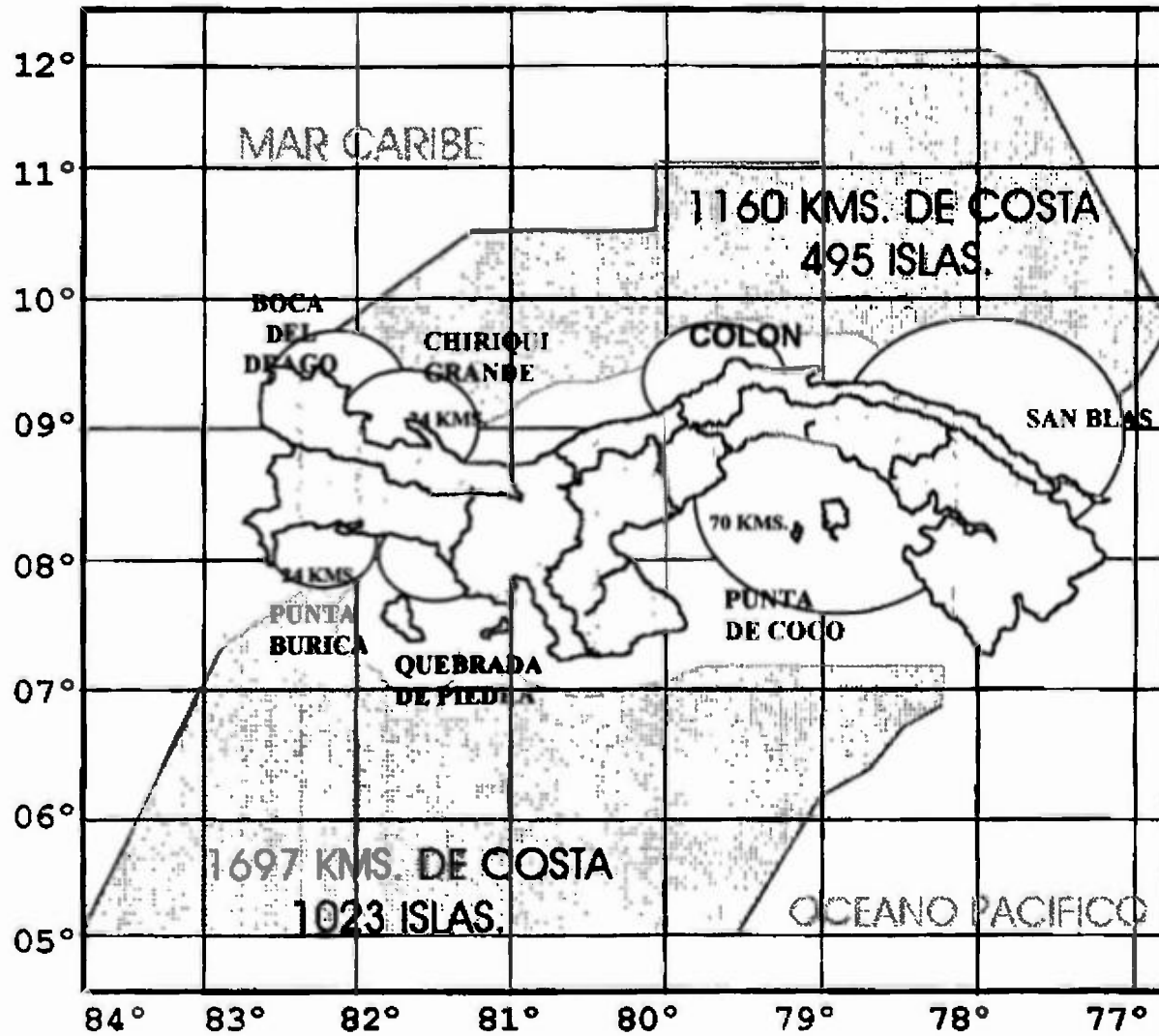
### DESPLIEGUE ESTRATEGICO DE LA PROPUESTA



Fuente: Elaborado por el autor.

## Anexo No. 3

### ESTACIONES DE RADARES



Fuente: Elaborado por el autor.

## ANEXO No. 4

**SERVICIO MARITIMO NACIONAL  
DESCRIPCION DE LAS FUNCIONES ESPECIFICAS**

CAMPO DE ACCION	FUNCIONES
A.- TRANSPORTE MARITIMO	APOYO POR MAR A LAS ENTIDADES GUBERNAMENTALES Y A LOS PROGRAMAS SOCIO-ECONOMICOS DEL ESTADO.
B.- POLICIA MARITIMA	PREVENCION DE LA PIRATERIA, NARCOTRAFICO, PESCA ILEGAL Y TRAFICO DE INDOCUMENTADOS.
C.- SEGURIDAD MARITIMA	PROTEGER LA VIDA, BIENES Y HONRA DE LOS ASOCIADOS NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DE LA JURISDICCION DE NUESTRAS AGUAS EN CUMPLIMIENTO CON LOS CONVENIOS Y TRATADOS ESTABLECIDOS.
D.- DEFENSA CIVIL	ACTIVIDADES DE BUSQUEDA, RESCATE Y EVACUACION POR RAZON DE DESASTRE AEREO, MARITIMO O NATURAL.

FUENTE: Preparado por el autor de la investigación

**ANEXO No. 5**

**SERVICIO MARITIMO NACIONAL**

**COMPONENTE DE LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL**

**Y FUNCIONES**

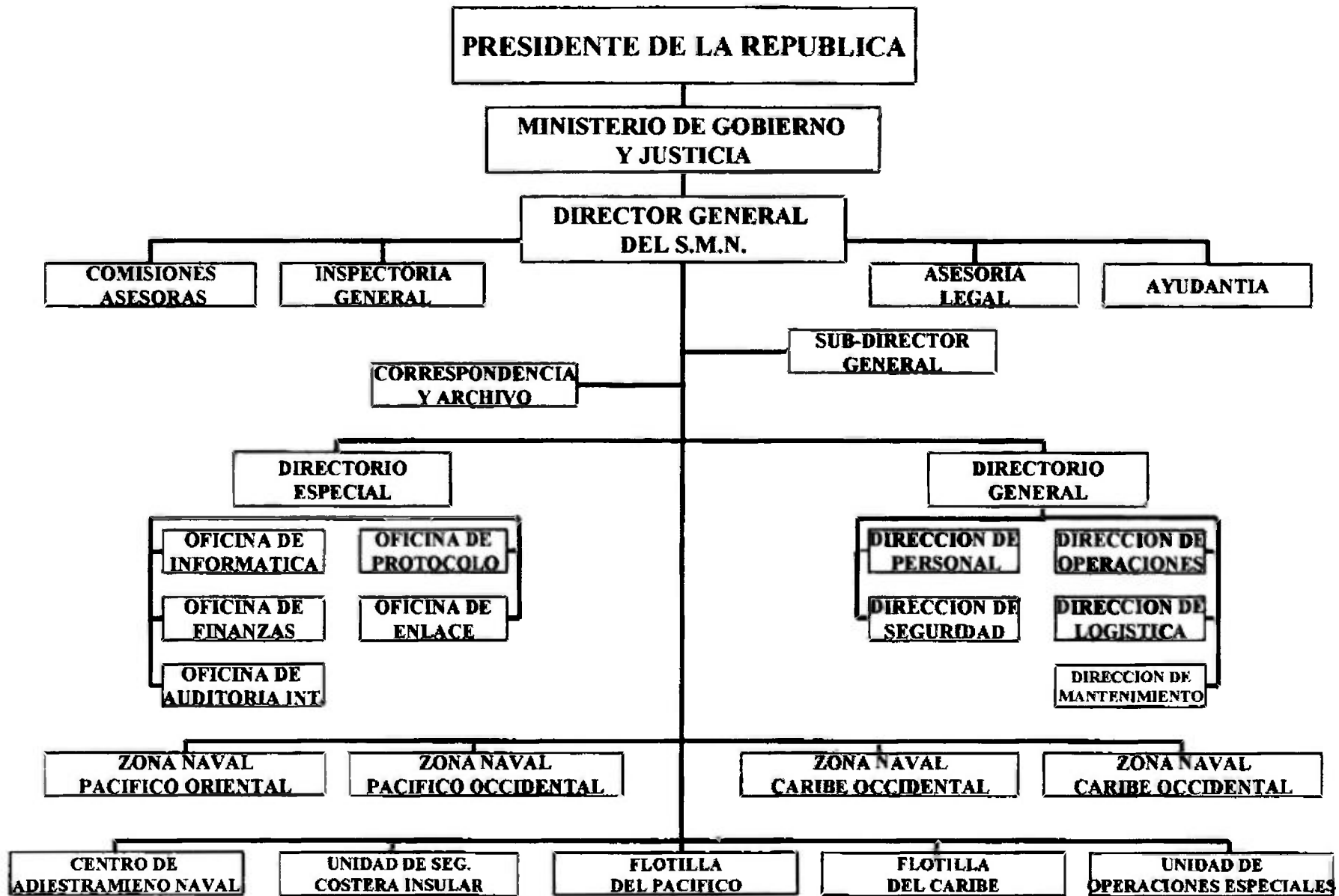
FUNCIONES	UNIDAD ADMINISTRATIVA
1.- SUPERVISION Y CONTROL	DIRECTOR GENERAL SUB-DIRECTOR GENERAL INSPECTOR GENERAL
2.- ORGANO PLANIFICADOR	DIRECCION DE PERSONAL DIRECCION DE OPERACIONES DIRECCION DE LOGISTICA DIRECCION DE SEGURIDAD E INFORMACION DIRECCION DE MANTENIMIENTO
3.- ORGANO EJECUTOR	FLOTILLA DEL PACIFICO FLOTILLA DEL CARIBE POLICIA NAVAL
4.- ENTE ASESOR	ASESORIA LEGAL.
5.- CONTROL DE RECURSOS	OFICINA DE FINANZAS AUDITORIA INTERNA
6.- APOYOS	RELACIONES PUBLICAS

AUTORIDAD LINEAL Y DE STAFF: EL ORGANO PLANIFICADOR EJERCE UNA FUNCION DE APOYO, DESTINADA HA AYUDAR AL ORGANO EJECUTOR PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPALES OBJETIVOS. CAMBIA DE UNA ORGANIZACIÓN CENTRALIZADA A DESCENTRALIZADA, DELEGANDO MUCHA AUTORIDAD.

FUENTE: Preparado por el autor de la investigación.



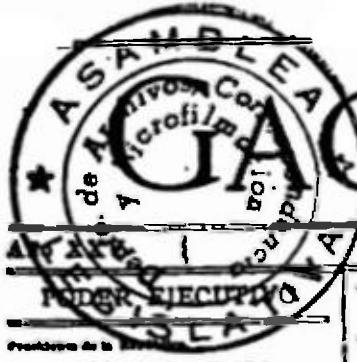
Anexo No. 6  
**ORGANIGRAMA ACTUAL**



## Anexo No. 6

### ORGANIGRAMA PROPUESTO





# CETETA OFICIAL

PANAMA, 20 DE AGOSTO DE 1928

Número 5355

**PODER EJECUTIVO NACIONAL**

Presidente de la República  
**RODOLFO CHIARI**

Secretario de Gobierno y Justicia  
**CARLOS L. LOPEZ**

Secretario de Relaciones Exteriores  
**HORACIO F. ALFARO**

Secretario de Hacienda y Tesoro  
**EUSEBIO A. MORALES**

Secretario de Instrucción Pública  
**JETHIA D. DUNCAN**

Secretaría de Agricultura y Obras Públicas  
**J. D. AROSEMENA**

Secretaría de Policía Marítima  
**Don Antonio Cruzat—Caso particular**

**CONTENIDO**

**PODER EJECUTIVO NACIONAL**

**SECRETARIA DE HACIENDA Y TESORO**

Decreto número 50 de 1928, de 18 de Julio, sobre Policía Marítima..... 1232

**SECRETARIA DE AGRICULTURA Y OBRAS PÚBLICAS**

Decreto número 21 de 1928, de 12 de Julio, sobre Policía Marítima..... 1232

**SECRETARIA DE AGRICULTURA Y OBRAS PÚBLICAS**

Decreto número 21 de 1928, de 12 de Agosto de 1928..... 1232

Decreto número 212 de 1928, de 12 de Agosto de 1928..... 1232

Decreto número 212 de 1928, de 12 de Agosto de 1928..... 1232

Decreto número 212 de 1928, de 12 de Agosto de 1928..... 1232

Decreto número 212 de 1928, de 12 de Agosto de 1928..... 1232

## Poder Ejecutivo Nacional

### SECRETARIA DE HACIENDA Y TESORO

DECRETO NUMERO 50 DE 1928

(DE 18 DE JULIO)

sobre Policía Marítima.

El Presidente de la República,

en uso de sus facultades legales, y en cumplimiento de lo que dispone el artículo 14 de la Ley 8ª de 1925,

DECRETA:

#### CAPITULO I

De la policía marítima.

Artículo 1º La Policía Marítima tiene por objeto, velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones legales y ejecutivas vigentes en la República de Panamá sobre navegación, estableciendo el orden y disciplina en los puertos y bahías, y en los buques nacionales y extranjeros que naveguen en las aguas jurisdiccionales de la República.

Artículo 2º La Autoridad de Policía se ejerce: en TIERRA, por los Inspectores de los Puertos habilitados de la República y sus subalternos; los Alcaldes y Corregidores según el caso, y A BORDO, por los Comandantes o Capitanes de naves u oficiales que los substituyan en sus funciones.

Artículo 3º Para los efectos de la jurisdicción policiva, el territorio nacional se divide en cuatro (4) circuitos así:

1º CIRCUITO DE PANAMA, que comprende todo el litoral del Pacífico, desde el límite de la República de Colombia, hasta el límite con la República de Costa Rica.

2º CIRCUITO DE COLON, formado por la Provincia de Colón y la costa atlántica de la Provincia de Veraguas;

3º CIRCUITO DE SAN BLAS, que comprende todo el territorio de la Circunscripción; y

4º CIRCUITO DE BOCAS DEL TORO, formado por la Provincia del mismo nombre.

Artículo 4º En los puertos habilitados expedirán el ZARPE,

los Inspectores de los puertos, y en los no habilitados, los Alcaldes o Corregidores, según el caso. Las infracciones de éste Decreto y de las demás disposiciones legales y ejecutivas vigentes sobre navegación, que lleguen a conocimiento de los Alcaldes y Corregidores serán comunicadas en un Informe circunstancial al Inspector del Puerto respectivo, a fin de que imponga a los contraventores la pena correspondiente.

Artículo 5º Son responsables de las contravenciones de las leyes y reglamentos sobre navegación, además de los autores principales, los cómplices y encubridores. A los cómplices se les impondrá las dos terceras parte de la pena que se le hubiere impuesto al autor principal, y a los encubridores, la mitad de dicha pena.

Artículo 6º Las penas que pueden imponerse a los contraventores de las leyes y reglamentos de navegación, son las siguientes:

- A BORDO, por los Comandantes o Capitanes de buques:
- Arresto o reducción en el camarote; y
  - Destitución del cargo o empleo que se desempeñe a bordo.

Los Inspectores de los Puertos y los Comandantes o Capitanes de naves, podrán en caso de falta de e, AMONESTAR al transgresor y PREVENIR la incurrir en nueva infracción.

Artículo 7º Cuando un Comandante de nave, se vea obligado a imponer alguna de las penas que trata el artículo anterior, lo informará así al Jefe de Policía que se encuentre en el puerto.

Artículo 8º Las penas de multa que no se paguen dentro de las VEINTICUATRO (24) HORAS de su notificación, se convertirán en arresto a razón de un día por cada balboa.

La pena de arresto comenzará a contarse desde el día en que la persona quede detenida a orden de la autoridad que debe conocer del asunto, y terminará a las siete de la mañana del día en que se venza el tiempo de la condena. La pena de arresto se cumplirá en el Cuartel de Policía, y si no lo hubiere, en el lugar que designe la autoridad que la hubiere impuesto.

Artículo 9º Toda persona detenida por infracción de las leyes y reglamentos sobre navegación, tiene derecho a pedir que se le ponga en libertad provisional, bajo fianza personal o prendaria, mientras se dicte la Resolución correspondiente, siempre que la detención no sea necesaria para evitar o prevenir la comisión de alguna falta grave o delito.

Artículo 10. Para el establecimiento y aclaración de las infracciones de las leyes y reglamentos sobre navegación, se seguirá el procedimiento sumario que establece el CODIGO ADMINISTRATIVO para los negocios policivos.

Artículo 11. Las penas correccionales que impongan los Comandantes o Capitanes de naves a bordo de sus buques, son INAPELABLES.

Artículo 12. Las multas que impongan los Inspectores de los Puertos, por infracción de las leyes y reglamentos sobre navegación, ingresarán al TESORO NACIONAL por conducto del Liquidador de Impuestos o Colector de Hacienda respectivo.

Artículo 13. En todas las Inspecciones de los puertos se llevará en ORDEN ALFABETICO, un libro que se denominará "DE MULTAS, ARRESTOS, CANCELACION Y SUSPENSION DE LICENCIAS".

de los penados, a fin de llevar un registro de las infracciones.

CAPITULO II

De los Inspectores de los Puertos.

Artículo 14. Además de las atribuciones que las leyes ESPECIALES y GENERALES y los reglamentos del Poder Ejecutivo, fijan a los Inspectores de los Puertos, tendrán también las siguientes:

- a) Cuidar por el estricto cumplimiento del Reglamento del Puerto, y de las leyes, decretos y resoluciones sobre navegación;
- b) Prestar socorro, protección y ayuda a las NAVES NACIONALES o EXTRANJERAS que se encuentren averiadas, encalladas o en peligro, y obligar a las demás que se encuentren cerca, a dirigirse al lugar del siniestro.
- c) Expedir los ZARPE y certificar los documentos de embarque o desembarque;
- d) Expedir las LICENCIAS DE IDONEIDAD de que trata el artículo 32 de este Decreto, y darles a los Comandantes o Capitanes de naves, todo el apoyo que necesiten para mantener el orden y disciplina a bordo de sus buques;
- e) Determinar en tiempo de EMERGENCIA, la hora de entrada y salida de los buques a los puertos y bahías situados en el circuito de su jurisdicción;
- f) Observar que los Capitanes, Pilotos, Ingenieros o Maquinistas de los buques que zarpan del puerto, tengan su correspondiente Licencia de Idoneidad, y que el casco, quilla, timón, hélices, velamen, material de salvamento, máquinas, motores, etc., se encuentren en perfecto estado de servicio para la navegación, así como que estén provistos de anclas, cadenas, sogas, lámparas, remos, chumaceras, extinguidor de incendios, sacos de arena, agua y combustible que se requiera para el viaje;
- g) Que los buques que zarpan del puerto, no lleven un número de pasajeros MAYOR del que indica su Patente, ni una cantidad de carga SUPERIOR a la capacidad disponible del buque;
- h) Prohibir el embarque de tripulantes que se encuentren en visible estado de embriaguez, y de carga como dinamita, pólvora, nitro-glicerina y demás materias explosivas, en los buques que conduzcan pasajeros;
- i) Prohibir la salida a la mar de las embarcaciones pequeñas, cuando el estado del mar o del viento, auguren peligro para la navegación;
- j) Resolver las cuestiones leves que se susciten entre los Capitanes o individuos de la tripulación, y en los puertos y bahías del circuito de su jurisdicción, relativas a la navegación;
- k) Fijar los lugares donde deban fondear los buques, lasurar o deslasurar;
- l) Castigar a los individuos que interrumpen o estorben en cualquier forma las operaciones de embarque o desembarque en los muelles, rampas o playas, o la navegación en los puertos y bahías;
- m) Tomar todas las medidas que juzguen convenientes para evitar los contrabandos y fraudes por los puertos habilitados o no habilitados de la República;
- n) Vigilar la pesca de concha madre-perla y castigar a las personas que pesquen dentro de las zonas prohibidas o no autorizadas;
- o) Exigir que los pescadores de concha madre-perla estén provistos de la correspondiente patente que debe expedirles el Jefe de la Sección de Ingresos de la Secretaría de Hacienda y Tesoro;
- p) Castigar a los individuos que pesquen en lugares prohibidos o que usen sustancias venenosas o explosivas;
- q) Castigar e denunciar ante la autoridad correspondiente, a los importadores de artículos que requieran permiso, licencia o patente para ser importados, y a los individuos que envíen del territorio nacional artículos de prohibida exportación;
- r) Imponer las penas que establece éste Decreto y las que determinan los Códigos Fiscal y Administrativo y las leyes que rigen y administran el comercio marítimo y a la navegación;

q) Instruir los expedientes por los delitos que se cometan a bordo de los buques que naveguen por la costa o en los que se encuentren surtos en los puertos y bahías y enviarlos a la autoridad correspondiente.

Artículo 15. Los Jefes de Resguardos tendrán para el servicio de vigilancia y policía de los puertos, por lo menos una lancha de motor con la tripulación que fuere necesaria.

Quando la lancha del Resguardo no estuviere en condiciones de navegar, y fueren necesarios los servicios de una embarcación, los Inspectores de los Puertos podrán alquilar una de propiedad particular, por el tiempo que fuere necesario.

Artículo 16. Los Inspectores de los Puertos podrán comisionar a los Alcaldes o Corregidores del circuito de su jurisdicción, para que practiquen las investigaciones que fueren necesarias, a fin de hacer efectivo el cumplimiento de éste Decreto y de las demás disposiciones sobre navegación.

CAPITULO III

De la entrada y salida de los buques.

Artículo 17. Las embarcaciones que se dediquen al comercio de cabotaje o costanero entre los distintos puertos de la República, se dividen para los efectos de la navegación, en dos clases, a saber: MAYORES Y MENORES.

Se reputan MAYORES, las de Diez (10) o más toneladas de capacidad y MENORES, las que no lleguen a ese tonelaje.

Artículo 18. Ninguna embarcación podrá hacerse a la mar, SIN OBTENER PREVIAMENTE, permiso (ZARPE) del Jefe del Resguardo, Alcalde o Corregidor, según el caso.

Exceptuáanse de ésta disposición, las embarcaciones MENORES que se dediquen EXCLUSIVAMENTE A LA PESCA, cuando no naveguen a mas de veinte (20) millas de la costa. Cuando se alejen a mayor distancia, deberán solicitar el permiso correspondiente.

A los Capitanes que se hagan a la mar sin el ZARPE o permiso de que trata éste artículo, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a cincuenta (B. 50.00) balboas, por la primera vez, y de diez (B. 10.00) a ciento (B. 100.00) en caso de reincidencia.

En los puertos o lugares donde no haya Inspector del Puerto, estas penas podrán ser impuestas por la autoridad que debe dar el zarpe.

Artículo 19. Ninguna embarcación podrá salir del puerto, sin estar convenientemente equipada, con remos, chumaceras, ancla, cadenas, sogas, lámparas, pito, herramientas, salvavidas suficientes para todos los pasajeros y tripulantes, colocados en lugares apropiados, y tener su casco, quilla, timón, hélices, velamen, máquina o motor en perfecto estado de servicio para la navegación.

Las embarcaciones que salgan de los puertos deberán llevar además, un extinguidor de incendios apropiado y en buenas condiciones, y dos sacos de arena de cincuenta (50) libras por lo menos, cada uno.

En las solicitudes de ZARPE que hagan los dueños, agentes o Capitanes de naves, deberá manifestarse, y se comprobará con los documentos del caso, que se ha practicado la REVISION de los departamentos de la nave, y que estando en condiciones de navegar con seguridad, se solicita el permiso. En las solicitudes de zarpe deberá expresarse, además, la hora fijada para la salida del buque.

Los Capitanes NO PODRAN admitir a bordo, un número mayor de pasajeros del que indica su Patente, ni una cantidad superior de carga de la que corresponde a la capacidad del buque.

Los Capitanes que infrinjan ésta disposición, serán castigados con multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas, por la primera vez, y de veinte (B. 20.00) a doscientos (B. 200.00) en caso de reincidencia.

Artículo 20. Los Capitanes de naves están OBLIGADOS a abandonar el puerto, a la hora fijada para la salida del buque, salvo fuerza mayor o caso fortuito debidamente comprobado.

A los Capitanes que infrinjan ésta disposición, se les impondrá una multa progresiva que se calculará en la forma siguiente: por la primera hora o fracción de hora, diez (B. 10.00) balboas; por la segunda hora o fracción de hora, veinte (B.

0.00) balboas, y así sucesivamente aumentando la pena en diez balboas por cada hora o fracción de hora adicional de demora.

Artículo 21. Ninguna embarcación podrá ENTRAR o SALIR de un puerto en tiempo de emergencia, sino dentro de las horas fijadas por el Jefe del Resguardo.

A los Capitanes que infrinjan esta disposición, sin causa justificada y comprobada de peligro inminente, se les impondrá una multa de veinticinco (B. 25.00) a doscientos cincuenta (B. 50.00) balboas.

Artículo 22. Ningún buque movido a máquina o motor podrá desarrollar una velocidad mayor de seis (6) millas por hora, al entrar o salir de un puerto.

Los Capitanes y Maquinistas que infrinjan esta disposición, serán castigados con multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas.

Artículo 23. Cuando un Capitán hubiere recibido orden del Jefe del Resguardo, o de alguno de sus subalternos de detener la marcha del buque y no lo hiciera, o hubiere zarpado del puerto contraviniendo orden del Jefe del Resguardo, se le impondrá una multa de veinticinco (B. 25.00) a doscientos cincuenta (B. 250.00) balboas, por la primera vez, y de cincuenta (B. 50.00) a quinientos (B. 500.00) en caso de reincidencia.

Artículo 24. Todo Capitán está obligado a presentar, por lo menos con dos horas de anticipación de su salida, al Inspector del Puerto de donde zarpe el buque, la lista de pasajeros, la lista de tripulantes y el abordo o manifiesto de carga del buque. A los capitanes que no cumplan con esta disposición, se les impondrá una multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas, por la primera vez, y de veinte (B. 20.00) a doscientos (B. 200.00) en caso de reincidencia.

Artículo 25. Los capitanes de las naves están obligados además, a informar al Jefe del Resguardo, dentro de las doce (12) horas hábiles de su llegada al puerto, los casos de defunciones o nacimientos que hubieren ocurrido a bordo; las novedades que se hubieren registrado, y la pena o penas que se hubieren impuesto. A los capitanes que no cumplan con esta obligación se les impondrá multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas.

Artículo 26. Los Capitanes de las naves están obligados a dar fondo en los lugares que determine el Jefe del Resguardo, y a poner durante la noche, una LUZ BLANCA en un lugar alto, visible por lo menos a una milla de distancia.

A los Capitanes que fundearen en un lugar distinto del que indique el Inspector del Puerto, o se trasladaren a otro sin su permiso, o que dejaren de poner la luz de que trata este artículo, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas.

La misma pena se le impondrá a los Capitanes de buques que naveguen, entren o salgan de los puertos durante la noche, sin llevar las luces correspondientes.

Artículo 27. A los Capitanes, Pilotos o Maquinistas que causaren daño a un muelle, faro, boya, dique, o pontón de propiedad del Estado o del Municipio, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a cincuenta (B. 50.00) balboas y se les condenará a pagar los gastos de reparación.

Artículo 28. A los Capitanes de naves que entren a un puerto habilitado o no habilitado, con mercaderías tomadas de otro buque y que no hubieren pagado el Impuesto Comercial, se les impondrá una multa de cien (B. 100.00) a mil (B. 1000.00) balboas.

A los cómplices y encubridores, ya sean pasajeros o tripulantes, se les impondrá la multa en la proporción que establece el artículo 5.º de este Decreto.

Artículo 29. Al Capitán que arribare a un puerto distinto del que indica el ZARPE, sin causa justificada, se le impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas, por la primera vez, y de diez (B. 10.00) a cincuenta (B. 50.00) en caso de reincidencia.

Se consideran causas justificadas de arribada forzosa: avería avería, varada, avería de víveres, agua o cualquier otro accidente inevitable; fuego o explosión por lo menos enfermedad de la tripulación; o peligro de algún pasajero o de la nave, o peligro de algún pasajero o de la nave.

Artículo 30. A los Capitanes, Pilotos, Ingenieros o Maquinistas que infrinjan cualquier otra disposición, relativa a la entrada o salida de los buques, o que dejen de cumplir alguna de las disposiciones que establece este Decreto o los demás reglamentos sobre navegación, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a cien (B. 100.00) balboas.

#### CAPITULO IV

##### De las licencias de idoneidad.

Artículo 31. Para ejercer los cargos de CAPITAN, PILOTO, INGENIERO o MAQUINISTA en embarcaciones MAYORES se requiere LICENCIA expedida por el Inspector del Puerto respectivo.

Los individuos que ejerzan estos cargos sin tener la LICENCIA DE IDONEIDAD correspondiente, se les impondrá una multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas, y se le suspenderá inmediatamente del empleo hasta que presenten la licencia.

La misma pena se impondrá a los dueños, agentes o capitanes que entreguen sus embarcaciones a Capitanes, Pilotos, Ingenieros o Maquinistas, no autorizados.

Las LICENCIAS llevarán la filiación y el retrato del autorizado y se redactarán de la manera siguiente:

"República de Panamá.—Departamento de Hacienda y Tesoro.—Inspección del Puerto de....."

El infrascrito Inspector del Puerto de....."

##### CERTIFICA:

Que el señor..... ha comprobado ante este Despacho, que posee la capacidad necesaria para ejercer el cargo de..... en embarcaciones hasta de..... toneladas de arqueo que se dediquen al servicio de..... en la costa de..... y queda por lo tanto autorizado por la presente licencia para desempeñar dicho cargo en los buques de matrícula nacional, mientras no se revoque, cancele, suspenda o retire esta licencia.

Para constancia, se extiende y firma en..... a los..... días del mes de..... de mil novecientos veinti.....

(Filiación y Retrato del Interesado)

Inspector del Puerto de.....

Artículo 32. Para obtener LICENCIA DE CAPITAN o PILOTO en embarcaciones MAYORES e inscribirse en el Registro de Capitanes y Pilotos autorizados, se requiere:

a) Saber leer y escribir, haber cumplido por lo menos VEINTIUN (21) AÑOS DE EDAD y haber navegado por lo menos dos (2) años como oficial o tripulante.

b) Conocer el manejo de las velas, aparatos y accesorios de a nave, las reglas de rumbo y gobierno y las relativas a las luces y señales;

c) Tener conocimiento de la costa por donde se va a navegar, sus corrientes, mareas y vientos reinantes en la región, conocimiento de los faros de la costa y de los bajos y bancos de los puertos de donde se tuviere que salir o arribar; y

d) Conocer los reglamentos de los puertos y las disposiciones vigentes sobre navegación y comercio de cabotaje.

Artículo 33. Para obtener LICENCIA DE INGENIERO o MAQUINISTA en embarcaciones MAYORES o MENORES, e inscribirse en el Registro de Ingenieros y Maquinistas autorizados, se requiere:

a) Haber navegado por lo menos nueve (9) meses como ingeniero o Maquinista en embarcaciones MAYORES o MENORES a satisfacción del naviero o Capitán del buque o buques donde se hubiere arribado;

b) Conocer el manejo de las velas y el uso de estas reclamaciones cuando se llegare a un acuerdo definitivo entre las partes. Los interesados podrán sin embargo recurrir a los tribunales ordinarios.

gobierno; la costa por donde se va a navegar o pescar, sus faros y los vientos reinantes de la región.

Artículo 35. Los Inspectores de los Puertos podrán **SUSPENDER TEMPORAL o DEFINITIVAMENTE**, a los Capitanes, Pilotos, Ingenieros o Maquinistas de las naves nacionales en cualquiera de los casos siguientes:

- a) **PODRAN SUSPENDERLOS PROVISIONALMENTE**, hasta por un período de seis (6) meses, cuando hubieren cometido alguna falta grave o fueren reincidentes en la infracción de alguna disposición de éste Decreto o del Reglamento del Puerto;
- b) **PODRAN SUSPENDERLOS DEFINITIVAMENTE** cuando cometan algún **CONTRABANDO o FRAUDE** a las rentas públicas; por embriaguez habitual, o cuando se negaran a socorrer a alguna nave en peligro.

Cuando se suspenda **TEMPORAL o DEFINITIVAMENTE** a un Capitán, Piloto, Ingeniero o Maquinista del ejercicio de su cargo, se le retirará la licencia. Lo mismo se hará cuando cumpla alguna pena de arresto por infracción de éste Decreto o del Reglamento del Puerto.

Las **LICENCIAS DE IDONEIDAD** que se retiren, se depositarán en la oficina del Jefe del Resguardo, y se anotará el hecho al dorso de la Licencia, expresando el tiempo que dure la suspensión y la causa que la hubiere motivado.

Artículo 36. Los Inspectores de los Puertos podrán suspender además, a **CUALQUIER TRIPULANTE** de embarcación **MAYOR o MENOR**, que diere motivo para ello, y prohibir el acceso de personas a los muelles, rampas, diques, playas o embarcaderos del puerto, cuando las circunstancias lo requieran.

**CAPITULO V**

*De los Capitanes y Pilotos.*

Artículo 37. El Capitán es el Jefe del buque y el delegado de la autoridad pública, a quien los pasajeros y tripulantes deben obediencia y respeto.

El Capitán está autorizado para tomar todas las medidas que juzgue convenientes para mantener el orden y disciplina a bordo y obligar a los pasajeros y tripulantes a que cumplan con sus deberes y obligaciones.

Artículo 38. El Capitán está obligado a estar sobre cubierta, y tomar el mando de la nave, si fuere necesario, a la entrada y salida de los puertos, al atravesar los esteros y canales, y **SIEMPRE** que haya dificultad o peligro en la navegación.

Los Capitanes de naves serán **OBLIGADOS** a socorrer a cualquier embarcación, nacional o extranjera que se encuentre en peligro y a no abandonarla mientras no se halle en condiciones de seguridad. También están obligados a cooperar en el salvamento de los pasajeros, tripulantes y carga de los buques averiados y de los que hubieren naufragado.

A los Capitanes que no cumplan con esta disposición se les impondrá multa de **CINCUENTA (B. 50.00) a QUINIENTOS (B. 500.00) balboas** y se les suspenderá la licencia.

Artículo 39. Los Capitanes de naves **MAYORES** que se dediquen al servicio de cabotaje, están obligados a llevar a bordo, los siguientes libros y documentos:

- a) La Patente de Navegación del buque;
- b) El Zarpe;
- c) El Certificado de Inspección firmado por el Inspector del Puerto;
- d) El Rol de Tripulación;
- e) El Diario de Navegación, libro de Cuenta y Razón y Libro de Cargamentos; y
- f) Un Ejemplar del Reglamento del Puerto y de éste Decreto.

El **ROL DE TRIPULACION** deberá contener el nombre del buque y el del Puerto de Registro; el nombre del Capitán, oficiales y miembros de la tripulación, con expresión de su nacionalidad, estado civil, empleo que desempeñe a bordo y salario, especificando los días de viaje, por rama, por cantidad determinada y por rama y salarios, y el comercio de artículos y de El

día y los asientos firmarse por el Capitán. En el Diario de Navegación deberá registrarse:

- a) El día, hora mes y año de la entrada y salida de cada puerto, y el número de pasajeros y de toneladas de carga que so transporten a cada lugar;
- b) Los daños o averías que le ocurrieren al buque o a la carga y sus causas;
- c) Los nacimientos o defunciones que hubieren ocurrido a bordo, indicando el nombre, sexo, padre y madre, hora, día, mes y año;
- d) Los servicios extraordinarios prestados por los tripulantes, y las penas correccionales que se hubieren impuesto de conformidad con éste Decreto y sus causas;
- e) Todas las resoluciones tomadas por el Consejo de Oficiales;
- f) Las despedidas que se hubieren verificado de los oficiales y tripulantes y sus causas; y
- g) Relato breve de los accidentes que hubieren ocurrido durante la navegación.

En el **LIBRO DE CUENTA Y RAZON**, se anotará en forma de cuenta corriente **TODO** lo que el Capitán reciba y gaste por cuenta del buque y pueda dar motivo a la rendición de una cuenta, o a deducir o contestar una demanda; abriéndose cuenta a cada uno de los individuos de la tripulación, con expresión de sus sueldos, cantidades percibidas por razón de ellos y consignaciones que dejen hechas.

En el **LIBRO DE CARGAMENTOS**, se registrará la **ENTRADA y SALIDA** de todos los efectos que cargue o descargue el buque, con expresión del nombre de los embarcadores, consignatarios, puerto de embarque y desembarque, marca, número y clase de bultos y de mercaderías y el valor del flete convenido. En éste libro se registrarán también, en folios separados y en orden de fechas, el nombre y apellido de los pasajeros, el puerto de embarque y el de desembarque.

Los **LIBROS** deberán estar encuadrados, forrados y foliados correlativamente con guarrismos. La primera y la última hojas deberán destinarse a las diligencias de apertura y cierre del libro, que redactará y firmará el Inspector del Puerto de registro del buque, en la forma que establece el inciso 23 del artículo 4º del Decreto número 71 de 1927 para los buques de gran tonelaje.

Artículo 40. El Capitán está **OBLIGADO** a permanecer **TODO EL TIEMPO** a bordo de la nave cuando ésta estuviere en viaje. Al Capitán o Piloto que la abandonaren en cualquier caso, que no sea de inminente peligro de su vida, se le impondrá una multa de veinticinco (B. 25.00) a doscientos (B. 200.00) balboas, sin perjuicio de la responsabilidad civil o criminal que pudiera sobrevenirle por su actitud.

Artículo 41. El Capitán está obligado a detener o arrestar a bordo, a la persona o personas que se hicieron culpables de cualquier falta grave o delito, a levantar las investigaciones necesarias y a entregarlos a la autoridad correspondiente.

Los Capitanes que permitan o toleren la fuga de un delincuente, serán castigados con multa de cincuenta (B. 50.00) a quinientos (B. 500.00) balboas.

Artículo 42. Los Capitanes y Contramaestres de las naves están obligados, **ANTES DE EMPRENDER** un viaje, a proveerse de los viveres y agua que fueron necesarios, para todos los pasajeros y tripulantes durante el viaje, si el pasaje incluyere alimentación y a cerciorarse de que el casco, quilla, timón, hélices, velamen, material de salvamento, máquina o motor se encuentren en perfecto estado de servicio para la navegación, quedando así sujetos a la disposición penal contenida en el artículo 20 de éste Decreto.

Artículo 43. El Piloto es el Segundo Jefe del buque y a él corresponde substituir al Capitán en el mando de la nave, en caso de enfermedad, muerte, ausencia o inhabilitación temporal o absoluta durante el viaje, y tendrá por lo tanto en éste caso, sus deberes y obligaciones.

Artículo 44. Al **Capitán o Contramaestre** maltratado de obra a alguno, o a cualquiera de los tripulantes, sin quebra o fraude agredido, se le impondrá multa de diez (B. 10) a cincuenta (B. 50.00) balboas.

Artículo 45. Los Oficiales y Tripulantes **NO PODRAN** admitir

tir como tripulantes, a los individuos que pertenezcan al personal enrolado de otro buque. En caso de duda deberá exigir al tripulante que busque colocación, un certificado de retiro o despidida, otorgado por el dueño, agente o Capitán de la nave de la cual se le crea o suponga tripulante.

Los Capitanes que infrinjan esta disposición, serán castigados con multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas. La misma pena se le impondrá al tripulante desertor, si fuere el caso, y se le obligará a devolver el adelanto que hubiere recibido.

Artículo 46. A los Capitanes que ajustaren para un viaje, y no lo llevaran a cabo sin causa justificada, se les impondrá una multa de diez (B. 10.00) a cincuenta (B.50.00) balboas, sin perjuicio de la responsabilidad civil que les corresponda por los perjuicios que hubieren causado con su actitud.

Artículo 47. Los Capitanes de las naves están obligados además, a cumplir con todas las disposiciones relativas a su cargo, que establecen los Códigos Fiscal y de Comercio.

## CAPITULO VI

### De la Tripulación.

Artículo 48. La tripulación de una nave la constituyen, el Capitán, oficiales, ingenieros, maquinistas, marineros, sirvientes y demás obreros al servicio del buque, y para los efectos de la subordinación, se seguirá el orden siguiente:

- 1º El Capitán;
- 2º El Ingeniero Jefe de Máquinas;
- 3º El Primer Oficial o 1º Piloto;
- 4º El Segundo Oficial o 2º Piloto;
- 5º El Primer Maquinista;
- 6º El Contador o Sobrecargo y
- 7º El Contramaestre.

Artículo 49. Los oficiales y tripulantes de las naves, están obligados:

- a) A estar a bordo el DÍA y HORA que les indique el Capitán; a no salir del buque en momentos de la salida; ni a pasar la noche fuera de él, sin un permiso especial del Capitán;
- b) A obedecer las órdenes del Capitán y demás oficiales superiores, en todo lo relativo a su cargo; y
- c) A auxiliar al Capitán en todos los casos en que éste necesite de la ayuda de la tripulación para el buen gobierno y administración interna del buque.

Artículo 50. A los tripulantes que sabiendo que hay pasajeros a bordo proferan palabras obscenas, o ejecuten actos deshonestos; o se presentaren desnudos a la vista de los pasajeros, o entraren sin motivo al camarote o camarotes de los pasajeros, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a veinticinco (B. 25.00) balboas, por la primera vez, y de diez (B. 10.00) a cincuenta (B. 50.00) en caso de reincidencia.

Cualquier pasajero podrá quejarse al Capitán de la nave o al Inspector del Puerto, del tripulante o tripulantes que infrinjan esta disposición.

Artículo 51. Ningún Capitán podrá desembarcar o hacer desembarcar a un tripulante de su buque, en un lugar distinto del convenido en el Rol de Tripulación. El Capitán que infrinja esta disposición, será castigado con multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas.

Artículo 52. A los Oficiales y tripulantes que no cumplan con sus obligaciones, y fueren amonestados y acusados por el Capitán o Piloto, ante el Jefe del Resguardo, de insubordinación, embriaguez, riña o escándalo a bordo, o de haber abandonado la nave sin permiso, se les impondrá multa de cinco (B. 5.00) a cien (B. 100.00) balboas.

Estas penas podrán ser aplicadas por los Alcaldes, y Corregidores en los Puertos o lugares donde no haya Resguardo, siempre que así lo solicite el Capitán o Piloto del buque.

## CAPITULO VII

### De los pasajeros.

Artículo 53. Los pasajeros están obligados a llegar al buque con sus equipajes, por lo menos diez (10) minutos antes de la hora anunciada para la salida del buque. Los pasajeros que

llegaren después de la hora señalada, perderán todo derecho a reclamar la devolución de la cantidad que hubieren pagado por su pasaje.

Artículo 54. Los Capitanes de naves no podrán admitir a bordo, un número de pasajeros mayor del que indica su Patente. Tampoco podrán admitir como pasajeros, a niños menores de doce (12) años que no vayan acompañados de un adulto ni a personas que padezcan de enfermedades contagiosas, sin un permiso especial y expreso del Jefe del Resguardo.

Los Inspectores de los Puertos, sólo podrán conceder éstos permisos cuando el paciente o pacientes puedan ser transportados cómodamente, separados totalmente, del resto de los pasajeros.

A los Capitanes que infrinjan esta disposición se les impondrá la pena de multa que establece el artículo 20 de este Decreto.

Artículo 55. Los Capitanes de naves que transporten pasajeros, no podrán admitir a bordo, pólvora, dinamita, nitro-glicerina y demás materias explosivas o inflamables, ni tolerar que se embarquen por los pasajeros como carga o equipaje. El Capitán que descubriere que se han embarcado materias explosivas, sin su consentimiento, levantará un acta en presencia de dos (2) testigos hábiles, las decomisará y las arrojará al mar.

Los Capitanes o pasajeros que infrinjan esta disposición, serán castigados con multa de veinticinco (B. 25.00) a quinientos (B. 500.00) balboas.

Artículo 56. Los Capitanes de naves NO PODRAN NEGARSE a recibir a bordo a ningún pasajero, por otra razón que no sea la de haberse completado el número que indica la Patente, que padezca de enfermedad contagiosa, o se trate de un niño menor de doce (12) años que no vayan acompañado de un adulto.

A los Capitanes que por enemistad, antipatía u otra causa distinta de las que trata el párrafo anterior se negaran a admitir a un pasajero, se les impondrá una multa de cincuenta (B. 50.00) balboas.

La misma pena se le impondrá al Capitán que obligue a un pasajero a salir del buque, o a ser trasladado a otro destino.

Artículo 57. Los Capitanes de naves no podrán admitir a bordo para ser transportados, a pasajeros que hayan estado ya transportados para el mismo destino, o que hayan estado ya transportados para otro destino, o que hayan estado ya transportados para el mismo destino, o que hayan estado ya transportados para otro destino, o que hayan estado ya transportados para el mismo destino, o que hayan estado ya transportados para otro destino.

También están autorizados para exigir por la fuerza, si fuere necesario, la ayuda de TODOS LOS PASAJEROS para salvar la nave, cuando ésta estuviere en peligro de perderse.

Los Capitanes de naves podrán acuar ante el Inspector del Puerto, Alcaldes o Corregidores, según el caso, al pasajero o pasajeros que hubieren perturbado el orden a bordo, a quienes se impondrá una multa de cinco (B. 5.00) a cien (B. 100.00) balboas.

## CAPITULO VIII

### De la carga, descarga y transporte de explosivos.

Artículo 58. Ninguna embarcación podrá recibir y transportar una cantidad de carga mayor, que aquella que corresponde a la capacidad (Peso Muerto) D. W. (Deadweight) del buque.

Los Inspectores de los Puertos ordenarán el desembarque del exceso de carga, hasta que el casco suba a la línea de flotación.

Artículo 59. Los Capitanes de las naves no podrán comenzar la operación de carga o descarga de sus buques, sin estar convenientemente fondeados. Los perjuicios que se causen a los consignatarios o embarcadores de mercaderías, por falta de cumplimiento de esta disposición, serán todos de cuenta del Capitán y Contador o Sobrecargo del buque.

Artículo 60. Los Capitanes y Contadores o Sobrecargos de los buques, serán responsables ante el dueño o Compañía de Vaporos de la pérdida de la carga que cayere al agua o se perdiere, por haberse colocado en lugares inapropiados o inseguros.

A los Inspectores de los Puertos habilitados de la República, corresponde el conocimiento y fallo de estas reclamaciones cuando no se llegue a un acuerdo definitivo entre las partes. Los interesados podrán sin embargo recurrir a los tribunales ordinarios.

Artículo 61. Los Capitanes de naves no podrán embarcar o desembarcar mercaderías, sino en los puertos o lugares habilitados para esa operación, quedando por lo tanto estrictamente prohibido el embarque o desembarque de mercaderías en cualquier punto de la costa, sin permiso especial y expreso del Jefe del Resguardo.

Los Capitanes que infrinjan esta disposición, serán castigados con multa de veinticinco (B. 25.00) a doscientos cincuenta (B.250.00) balboas, y si se tratare de contrabando o defraudación fiscal, la pena será la que establece el artículo 29 de éste Decreto.

Artículo 62. Los Capitanes de las naves están autorizados para arrojar al mar (ECHAZON) toda o parte de la carga de un buque para aligerarlo, en caso que fuere INDISPENSABLE, para evitar su pérdida y salvar la vida de los pasajeros y tripulantes.

El Capitán está obligado a dirigir personalmente la echazón y practicarla en el orden siguiente:

1º Desalojará la carga que se halle sobre cubierta, empezando por la que estorbe las maniobras, escogiendo la más pesada, de menos utilidad y valor; y

2º La que estuviere bajo la cubierta superior, comenzando siempre por la de más peso y menos valor.

Los Capitanes de las naves están obligados a levantar un acta que se denominará "DE ECHAZON" y en ella se expresará la longitud, latitud, lugar, día y hora en que comience el desembarque, la hora en que termina, el motivo, el número, clase de bultos y de mercaderías, arrojados al mar, y la cantidad y clase de artículos que quedan averiados. La echazón debe ser siempre acordada por el Consejo de Oficiales presidido por el Capitán.

El acta de echazón deberá firmarla el Capitán, Oficiales y los tripulantes hábiles que hubieren presenciado la echazón.

Los propietarios de las mercaderías arrojadas al mar, o de las que se hubieren averiado, se regirán por las disposiciones del Código de Comercio.

Artículo 63. Las embarcaciones que se dediquen al transporte de explosivos o materias inflamables, como pólvora, dinamita, nitro-glicerina, gasolina, etc., no podrán admitir a su bordo pasajeros de ninguna clase, y requieren para cada viaje, un permiso especial y expreso de la Oficina de Seguridad visado por el Jefe del Resguardo.

Cuando un buque transporte explosivos o materias inflamables, deberá llevar durante el día una BANDERA ROJA al ope del mástil de proa, y durante la noche, una luz roja en el mismo lugar.

Las naves que transporten explosivos, no podrán atracar al muelle, sin permiso del Jefe del Resguardo, ni comenzar la operación de embarque o desembarque, sino cuando existan condiciones de seguridad y dentro de las horas que se les hubieren fijado.

Los Capitanes que infrinjan cualquiera de las disposiciones de este artículo, serán castigados con multas de diez (B. 10.00) a ochocientos (B. 200.00) balboas.

## CAPITULO IX

### Disposiciones generales.

Artículo 64. Los Oficiales y agentes del Cuerpo de Policía Nacional, están obligados a cooperar con los Inspectores de los Puertos y Guardas del Resguardo, a hacer efectivo el cumplimiento de este Decreto y de las demás disposiciones sobre navegación.

Artículo 65. Queda absolutamente prohibido a los pasajeros y tripulantes de las naves, nacionales o extranjeras que se dediquen al servicio de cabotaje, conducir cartas y otros documentos, sin el franqueo correspondiente.

A la persona o personas que se les encuentre en su poder cartas sin la estampilla correspondiente, se les impondrá una multa de cinco (B. 5.00) balboas y se les condenará a adherir estampilla. La misma multa se impondrá a la persona que en la carta.

Artículo 66. Ninguna embarcación podrá dedicarse a un

servicio distinto del que indica su Patente sin un permiso especial del Jefe del Resguardo.

Los dueños, agentes o Capitanes de naves que infrinjan esta disposición, serán castigados con multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas.

Artículo 67. Cuando por alguna circunstancia faltaren las provisiones a bordo, el Capitán podrá obligar al que las tuviere a entregarlas para el uso común de todos los pasajeros y tripulantes, abonando su importe en el acto, o en el primer puerto a donde arribare.

Artículo 68. Queda absolutamente prohibido, vender, prestar, ceder o traspasar en cualquier forma la Patente de Navegación del buque para usarlo en otro, aun cuando esté nacionalizado en la República.

Cuando un buque se retire definitivamente del servicio, el dueño, agente o Capitán, deberá devolver al Inspector del Puerto de registro, a más tardar el mes siguiente de la fecha del retiro, la Patente de Navegación del buque, a fin de que la cancele y escriba sobre la nave, los gravámenes y obligaciones que establece la ley.

Si la Patente se hubiere perdido o extraviado, se declarará así ante el Inspector del Puerto, dentro del plazo de que trata el párrafo anterior, quien en vista de esa información dictará un RESUELTO cancelando la Patente.

A los dueños, agentes o Capitanes de naves que no cumplan con esta disposición, se les impondrá una multa de diez (B. 10.00) a cien (B. 100.00) balboas. Y si se tratare de la venta, cesión o traspaso de la Patente, se decomisará y cancelará. La pena que establece este artículo, se le impondrá tanto al vendedor como al comprador de la Patente.

Artículo 69. Toda nave nacional deberá sufrir el reconocimiento en su casco, quilla, velamen, máquina o motor y material de salvamento, de que trata el artículo 8º de la Ley 54 de 1926, así:

Los buques de más de diez (10) toneladas de capacidad, que se dediquen al servicio de carga o pasajeros entre los distintos puertos de la República, lo harán cada seis (6) meses. Los de menor capacidad, cada tres (3) meses.

Artículo 70. Las naves nacionales deberán sufrir además, reconocimientos extraordinarios, cuando hayan sufrido carena, varada, abordaje o serias averías.

Los Inspectores de los Puertos fijarán los lugares y las fechas en que deberán practicarse los reconocimientos y nombrarán los peritos que deban efectuarlos, cuyos honorarios pagará siempre, el dueño, agente o Capitán de la nave, a fin de que se encuentre en las condiciones de navegabilidad de que trata el artículo 10 de éste Decreto.

Los Inspectores de los Puertos impondrán multas de diez (B. 10.00) a doscientos (B. 200.00) balboas a los dueños, agentes o Capitanes de naves que dejen de efectuar los reconocimientos periódicos o extraordinarios de que tratan los artículos anteriores.

Artículo 71. Los dueños, agentes o Capitanes de naves, están obligados a mantener siempre limpios los camarotes, comedores, salones, escaleras, botes, cubiertas y demás lugares al servicio de los pasajeros y tripulantes; así como también las bodegas, a fin de evitar la propagación de las ratas y la presencia de enfermedades a bordo.

A los dueños, agentes o Capitanes de naves que no cumplan con esta disposición, se les impondrá multas de diez (B. 10.00) a doscientos (B. 200.00) balboas.

Artículo 72. Los Inspectores de los puertos podrán imponer multas de quinientos (B. 500.00) a mil (B. 1000.00) balboas a los individuos que pesquen concha madre-perla sin la Patente correspondiente, o a los que pesquen con máquina o aparatos prohibidos por la ley.

Podrán imponer multas de cinco (B. 5.00) a cien (B. 100.00) balboas, a los individuos que pesquen tortugas hembras, o tortugas machos en las épocas prohibidas; o que pesquen con veneno o explosivos, o en los lugares prohibidos; o que extraigan huestre sin pagar el impuesto, o de sitios no autorizados; o que desobedezcan sus órdenes, o que en alguna forma estorben o dificulten los trabajos en los muelles, rampas, playas, diques o embarcaderos del puerto.





El Ministro de Trabajo y  
Bienestar Social,

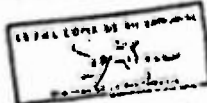
El Ministro de Salud,

El Ministro de Comercio e Industrias,

El Ministro de Vivienda,

El Director de Registros y Catastro,

El Ministro de  
Gobierno y Justicia



DECRETO DE GABINETE No. 33  
(De 10 de febrero de 1990)

"Por el cual se organiza la fuerza pública"

EL CONSEJO DE GABINETE

CONSIDERANDO:

Que es clamor de la abrumadora mayoría del pueblo panameño la exigencia de que no exista un ejército nacional y desaparezcan los vestigios de militarismo con su escuela de violación a los derechos humanos, de represión a la población, de irrespeto a la voluntad popular y a las instituciones democráticas previstas en nuestra Constitución y de sobrecarga al erario público.

Que es obligación del Estado Panameño proteger la vida, honra y bienes de sus nacionales dondequiera se encuentren y de los extranjeros que están bajo su jurisdicción, al igual que garantizar tanto la Seguridad Pública como la Defensa Nacional.

DECRETA:

**ARTICULO PRIMERO.** Se organiza la fuerza pública del Estado Panameño, que tiene como responsabilidad técnica y profesional la Seguridad Pública y la Defensa Nacional. La fuerza pública depende directamente del Órgano Ejecutivo y su actuación se sujetará a la Constitución y a las Leyes de la República, con pleno respeto a los derechos humanos, para resguardo y apoyo de las instituciones democráticas.

**ARTICULO SEGUNDO.** El Presidente de la

República es el Jefe Supremo de la fuerza pública, sobre la cual ejercerá su mando mediante decretos, reglamentos, órdenes e instrucciones. Al Presidente le corresponde por sí solo votar por la conservación del orden público. Con la participación del Ministro correspondiente, nombrará y separará a los jefes, oficiales y miembros de la fuerza pública, conforme a las normas con arreglo al escalafón respectivo y dispondrá el uso de la misma.

**ARTICULO TERCERO.** Todo miembro de la fuerza pública prestará juramento antes de iniciar sus funciones y, además, cuando así lo estime necesario al Presidente de la República en los siguientes términos:

"Juro a Dios y a la Patria cumplir con lealtad, bajo la autoridad del Presidente de la República, la Constitución y las leyes de Panamá en defensa de la democracia."

El miembro de la fuerza pública que no profesa ninguna religión podrá prescindir de la invocación a Dios en su juramento.

**ARTICULO CUARTO.** Hasta tanto se adopte su Ley Orgánica, la fuerza pública consistirá de la Policía Nacional, el Servicio Aéreo Nacional y el Servicio Marítimo Nacional, con mandos y escalafón separados, bajo la autoridad y dependencia del Órgano Ejecutivo por conducto directo del Ministro de Gobierno y Justicia.

El Ministro de Gobierno y Justicia supervisará las funciones de inspección de los mismos y la coordinación de operaciones entre ellos.

**ARTICULO QUINTO.** El Sistema Penitenciario Nacional, estará adscrito al Ministerio de Gobierno y Justicia y funcionará conforme a la legislación existente hasta tanto se adopte su Ley Orgánica.

El Departamento Nacional de Investigaciones, de ahora en adelante denominada Policía Técnica Judicial, estará adscrito provisionalmente al Ministerio de Gobierno y Justicia y funcionará conforme a la legislación existente hasta tanto se adopte su Ley Orgánica.

**ARTICULO SEXTO.** La Policía Nacional, como agente de la autoridad, protegerá la vida, honra y bienes de la población; mantendrá la seguridad y el orden público y prevendrá la comisión de hechos delictivos; colaborará con las autoridades de la República para asegurar la efectividad de los derechos y deberes individuales y sociales; apoyará a las autoridades y otros servidores públicos en el cumplimiento de sus funciones; dirigirá el tránsito de vehículos por las vías públicas, conforme a la Ley y los Reglamentos de Tránsito.

El servicio de los diferentes jefes de la Policía Nacional en las diversas provincias del país se hará en rotativa relación que no excederá

de dos (2) años.

**ARTICULO SEPTIMO:** Con la aprobación del Presidente de la República y del Ministro de Gobierno y Justicia, podrán organizarse unidades especiales en la Policía Nacional para la guarda de las fronteras como protección de la integridad del territorio nacional, para la protección del Canal de Panamá de acuerdo con los Tratados del Canal de 1977, en acatamiento a los directivos del Ministerio de Relaciones Exteriores sobre la interpretación de los mismos, y para el resguardo y apoyo de las instituciones democráticas previstas en la Constitución. Estas unidades serán organizadas de tal forma que puedan ser separadas de la Policía Nacional, si así lo determina la Ley.

**ARTICULO OCTAVO:** La Policía Nacional actuará en consulta y coordinación con la autoridad civil a nivel provincial, municipal y de consorcio, y, como agente de la autoridad, acatará las órdenes que ésta dicte en ejercicio de sus funciones legales.

**ARTICULO NOVENO:** El Servicio Aéreo Nacional tendrá las funciones específicas de transporte por aire, en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socio-económico del Gobierno Nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación por razón de desastre aéreo, marítimo u natural.

**ARTICULO DECIMO:** El Servicio Marítimo Nacional tendrá las funciones específicas de transportar por mar en apoyo a las entidades gubernamentales, a los programas de desarrollo socio-económicos del Gobierno Nacional, a las funciones de la Policía Nacional y a las actividades de búsqueda, rescate y evacuación por razón de desastre aéreo, marítimo u natural. También tendrá las funciones de policía marítima, especialmente en prevención de la piratería, la pesca ilegal, el contrabando y la inmigración ilegal, en apoyo a las dependencias correspondientes.

**ARTICULO DECIMO PRIMERO:** El ple de fuerza de la Fuerza Pública no excederá un porcentaje de la población según lo determina la Ley Orgánica correspondiente. En caso de guerra o de grave perturbación del orden público que exija medidas inmediatas, el Órgano Ejecutivo podrá decretar temporalmente el aumento del ple de fuerza hasta a la aprobación respectiva del Órgano Legislativo dentro del término de treinta (30) días calendario a partir de la adopción de tal medida.

El Órgano Legislativo aprobará cada año el ple de fuerza de la Fuerza Pública al aprobar el presupuesto general de la Nación.

**ARTICULO DECIMO SEGUNDO:** Corresponde a la Contraloría General de la República ejer-

cer control y fiscalización de los fondos que se destinan en el presupuesto de los distintos servicios de la Fuerza Pública, como parte integrante del presupuesto del Ministerio correspondiente.

**ARTICULO DECIMO TERCERO:** Se reconoce la antigüedad en las fallecidas Fuerzas de Defensa, así como el derecho a jubilación, en favor de las personas integradas al servicio de la nueva Fuerza Pública en sus distintos servicios.

Los miembros de la Fuerza Pública afectados por discontinuidad en el servicio se jubilarán al cumplir veinticinco años de servicio efectivo si así lo dispone el Presidente de la República a solicitud del Ministro correspondiente.

**ARTICULO DECIMO CUARTO:** Para disponer de los bienes que pertenecieron a las fallecidas Fuerzas de Defensa a que eran utilizados por éstas, ya sea en favor de la Fuerza Pública o de cualquier Órgano o Entidad del Estado, se establece un Comité Interministerial presidido por el Ministro de Gobierno y Justicia e integrado por los Ministros de Hacienda y Tesoro y de la Presidencia.

**ARTICULO DECIMO QUINTO:** La Fuerza Pública no es deliberante y sus miembros en ningún caso intervendrán en política partidista, salvo la emisión del voto. Los Jefes y oficiales de la Fuerza Pública no ejercerán coacción de ninguna índole sobre los miembros de la misma al tiempo de emitir su voto en elecciones. Ningún miembro de la Fuerza Pública podrá participar en actividades políticas de ninguna clase, ni tomar parte de partido político alguno, ni formular declaraciones de carácter partidista o político. Tampoco podrá participar en puestos públicos, direcciones o directorios ajenos al servicio de la Fuerza Pública del cual forma parte, excepto los que se establezcan en los tratados internacionales y los que en el futuro disponga la Ley.

**ARTICULO DECIMO SEXTO:** Se crea un cuerpo asesor del Presidente de la República en relación a la Seguridad Pública y la Defensa Nacional que se denominará Consejo de Seguridad Pública y Defensa Nacional. Dicho Consejo estará presidido por el Presidente de la República e integrado por los Ministros de Gobierno y Justicia, Relaciones Exteriores, y Planificación y Política Económica, quienes se asesorarán con los Jefes de los diferentes servicios de la Fuerza Pública cuando así lo consideren conveniente. El Presidente de la República nombrará al Secretario Ejecutivo de dicho organismo, quien lo mantendrá informado de los asuntos de la Seguridad Pública y la Defensa Nacional y preparará la documentación pertinente en los temas que aborde el Consejo.

**ARTICULO DECIMO SEPTIMO:** Quedan deta-

podas todas las disposiciones que en Leyes, Decretos, Leyes, Decretos y Reglamentos contrarian lo dispuesto en el presente Decreto de Gabinete.

**ARTICULO DECIMO OCTAVO:** Por razón de orden público e interés social, este Decreto tiene efectos retroactivos y rige a partir del 22 de diciembre de 1989.

**COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE.**

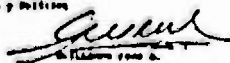
Dado en la ciudad de Panamá, a los diez días del mes de febrero de mil novecientos noventa (1990).



El Ministro de Asesoría y Asuntos,

Ricardo Arias Calderón  
Ministro de Asesoría y Asuntos

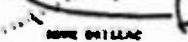
El Ministro de Fomento y Muestro



El Ministro de Relaciones Exteriores,



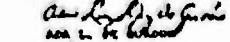
El Ministro de Obras Públicas,



El Ministro de Vivienda y Tránsito,



El Ministro de Educación,



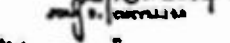
El Ministro de Trabajo y



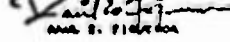
El Ministro de Salud,



El Ministro de Comercio e



El Ministro de Vivienda,



El Ministro de Desarrollo Agrario,



**DECRETO DE GABINETE No. 39**  
(De 10 de febrero de 1990)

"Por el cual se ratifica la creación de la Subdirección General del Instituto Nacional de Formación Profesional y se autoriza la designación del Director General."

**EL CONSEJO DE GABINETE**

En ejercicio de la Función Legislativa que le confiere el Estatuto de Transición a la Democracia.

**CONSIDERANDO:**

Que de conformidad con la Ley No. 18 de 29 de septiembre de 1983, el Instituto Nacional de Formación Profesional está constituido por la Comisión Nacional y la Dirección Nacional como Órgano Ejecutivo, además de las unidades operativas de dicho Instituto;

Que entre las atribuciones de la Comisión Nacional está la de presentar al Presidente de la República una terna para la designación del Director Nacional de la Institución;

Que la Comisión Nacional del INAFORP designada por Decreto Ejecutivo No. 4 de 1984 ha vencido en exceso su período y por tanto no tiene vigencia;

Que al iniciarse el Gobierno de Construcción y Reconciliación Nacional, la Dirección de la entidad ha estado vacante y debido a los actos de guerra, tanto de los días 21, 22 y 23 de diciembre de 1989, la Institución fue parcialmente saqueada;

Que tal situación hizo necesaria la designación de un Subdirector General para que asumiera las responsabilidades del funcionamiento, mantenimiento y preservación del activo existente a la fecha;

**DECRETA:**

**ARTICULO 1o:** RATIFICAR la creación de la Subdirección General del Instituto Nacional de Formación Profesional hecha por el Decreto Ejecutivo No. 1 de 17 de enero de 1990.

**ARTICULO 2o:** AUTORIZAR la designación del Director General del Instituto Nacional de Formación Profesional, designación que será sometida a la aprobación o improbación de la Comisión Nacional tan pronto sea designado dicha Comisión con las disposiciones lega-

**GACETA OFICIAL****ORGANO DEL ESTADO**

Fundada por el Decreto de Gabinete N° 10 de 11 de noviembre de 1903

**REINALDO GUTIERREZ VALDES**  
DIRECTOR**MARGARITA CEDEÑO B.**  
SUBDIRECTORA

## OFICINA

Avenida Norte (Eloy Alfaro) y Calle 3a. Casa No. 3-12,  
Edificio Casa Amarilla, San Felipe, Ciudad de Panamá  
Teléfono 28-8631, Apartado Postal 2189  
Panamá 1, República de PanamáLEYES, AVISOS, EDICTOS Y OTRAS  
PUBLICACIONES

NUMERO SUELTO: B/0.50

Dirección General de Ingresos  
**IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES**  
Mínimo 6 meses en la República: D/18.00  
Un año en la República B/30.00  
En el exterior 6 meses B/12.00, más porte aéreo  
Un año en el exterior D/30.00, más porte aéreo  
Todo pago adelantado**DECRETO DE GABINETE No. 42**  
(De 17 de febrero de 1990)

Por el cual se reforma y adiciona el Decreto de Gabinete No. 38 de 10 de febrero de 1990.

**EL CONSEJO DE GABINETE****DECRETA:****ARTICULO PRIMERO:** El Artículo Cuarto del Decreto de Gabinete No. 38 de 10 de febrero de 1990 quedará así:

"ARTICULO CUARTO: Hasta tanto se adopte su ley Orgánica, la Fuerza Pública consistirá de la Policía Nacional, el Servicio Aéreo Nacional, el Servicio Marítimo Nacional y el Servicio de Protección Institucional, independientes entre sí, con mandos y escalafón separados.

La Policía Nacional, el Servicio Aéreo Nacional y el Servicio Marítimo Nacional funcionarán bajo la autoridad y dependencia del Órgano Ejecutivo por conducto del Ministro de Gobierno y Justicia. El Ministro de Gobierno y Justicia supervisará las funciones de Inspectoría de los mismos y la coordinación de operaciones entre ellos.

El Servicio de Protección Institucional funcionará bajo la autoridad y dependencia del Órgano Ejecutivo por conducto del Ministro de la Presidencia."

**ARTICULO SEGUNDO:** El Servicio de Protección Institucional tendrá las funciones específicas de Guardia Presidencial; mantendrá la seguridad personal del Presidente de la República en todas las circunstancias y de las demás personas que laboren en las instalaciones del Palacio Presidencial; proveerá escolta y seguridad a dignatarios Estatales y a otras personalidades que determine el Presidente de la República.**ARTICULO TERCERO:** El Servicio de Protección Institucional estará formado por el personalque actualmente forma parte de la Guardia Presidencial y demás unidades que para la correspondiente especialización profesional así determine el Presidente de la República.  
**ARTICULO CUARTO:** Este Decreto comenzará a regir a partir de su promulgación.**COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.**

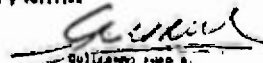
Dado en la ciudad de Panamá, a los diez y siete días del mes de febrero de mil novecientos noventa (1990).

  
Ricardo Arias Calderón  
Ministro de Gobierno y Justicia

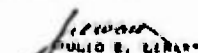
El Ministro de Gobierno y Justicia,

  
RICARDO ARIAS CALDERÓN

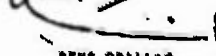
El Ministro de Planificación y Política Económica,

  
Guillermo Fournier

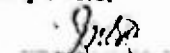
El Ministro de Relaciones Exteriores,

  
JULIO E. LLERAS

El Ministro de Obras Públicas,

  
RENÉ ORILLAC

El Ministro de Hacienda y Tesoro,

  
MARIO ORELLANA

La Ministra de Educación,

  
ANA L. DE LA CRUZ

El Ministro de Trabajo y  
Bienestar Social,

*Jorge Luis B. B.*  
JORGÉ LUIS B. B.

El Ministro de Salud,

*José María Castillejo*  
JOSÉ MARÍA CASTILLEJO

El Ministro de Comercio e Industrias,

*Juan B. Chevalier*  
JUAN B. CHEVALIER

El Ministro de Vivienda,

*Raúl E. Figueroa*  
RAÚL E. FIGUEROA

El Ministro de Desarrollo Agropecuario,

*Enrique Rodríguez*  
ENRIQUE RODRÍGUEZ

*Enrique Rodríguez*  
Enrique Rodríguez  
Ministro de Desarrollo Agropecuario



**DECRETO DE GABINETE N. 43**  
(De 17 de febrero de 1990)

"Por el cual se extiendan a todos los Servidores Públicos los efectos del Artículo 53-L del Decreto Ley 14 de 27 de agosto de 1954."

**EL CONSEJO DE GABINETE**  
**CONSIDERADO:**

Que, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 53-L del Decreto Ley 14 de 1954, tal como fue adicionado por el Artículo 85 del Decreto Ley No. 9 de 1962, subrogado por el Artículo 2 del Decreto de Gabinete 387 de 1969, subrogado por la Ley 15 de 1975, y subrogado por el Artículo 6º de la Ley 2 de 1981, se fija en la suma de Mil Balboas (B/. 1,000.00) mensuales el monto máximo de las pensiones de invalidez y vejez, y en Mil Quinientos Balboas (B/. 1,500.00) mensuales el monto máximo de dichas pensiones, en el evento de tratarse de asegurados con un mínimo de 30 años de cotización y un salario promedio mensual no inferior a Mil Quinientos Balboas (B/. 1,500.00) mensuales durante un período de 15 años;

Que no obstante, existen numerosas leyes especiales de jubilación que permiten a algunas categorías de servidores públicos retirarse de sus empleos con derecho a percibir una pensión de jubilación equivalente en cuantía a su último sueldo, independientemente de que éste sobrepase los montos máximos de pensiones a que se refiere el punto anterior;

Que tomando en cuenta universales principios jurídicos y éticos consagrados en nuestra

Carta fundamental, y considerando, así mismo, la difícil situación por la cual atraviesan nuestras finanzas públicas, se torna insoslayable la asimilación de todos los asegurados del país a un régimen común e igualitario de beneficios derivados del sistema de seguridad social.

**DECRETA:**

**ARTICULO PRIMERO:** Los Servidores Públicos amparados por leyes especiales de jubilación podrán ejercer su derecho a jubilación en los mismos términos consagrados en su respectiva Ley Especial; no obstante, lo antes indicado en ningún caso el monto de las jubilaciones así concedidas, podrá exceder la suma de Mil Quinientos Balboas (B/. 1,500.00) mensuales.

**ARTICULO SEGUNDO:** El presente Decreto de Gabinete es de orden público y de interés social, y tiene efectos retroactivos. En consecuencia, a los jubilados por ley especial que, al momento de la promulgación de este Decreto de Gabinete, se encuentran recibiendo beneficios por jubilación, cuyos montos excedan el límite aquí establecido, se les reducirán los mismos a la suma de B/. 1,500.00 mensuales.

**ARTICULO TERCERO:** Este Decreto de Gabinete empezará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

Dado en la ciudad de Panamá, a los diez y siete días del mes de febrero de mil novecientos noventa (1990).

*Enrique Rodríguez*  
Enrique Rodríguez  
Ministro de Desarrollo Agropecuario

El Ministro de Gobierno y Justicia,

*Ricardo Arias Calderón*  
RICARDO ARIAS CALDERÓN

El Ministro de Planificación y Política Económica,

*Guillermo Fuenzalida*  
GUILLERMO FUENZALIDA

El Ministro de Relaciones Exteriores,

*Gulio S. Lizaso*  
GULIO S. LIZASO

El Ministro de Obras Públicas,

*Alfonso Brilla*  
ALFONSO BRILLA

El Ministro de Vivienda y Fomento,

*Enrique Rodríguez*  
ENRIQUE RODRÍGUEZ

May 9.º de 1904

(23 de Mayo)

Por la cual se autoriza al Poder Ejecutivo para que disponga de algunas naves de la Republica.

La Convencion Nacional de Panama,  
Decreta:

Art. 1.º Autorizase al Poder Ejecutivo para que venda en licitacion publica, anunciada con treinta dias de finisio en los periodicos de mayor circulacion, en los idiomas español e inglés, las siguientes naves:

El vapor "3 de Diciembre"; "Medellin"; "Chumito"; "Boyaca"; "Cauca" y "Lorin"; e para arrendarlas, o ponerlas en administracion; si asi lo estimare de mayor conveniencia para los intereses de la Republica

Art. 2.º - Desde la promulgacion de esta ley, el Poder Ejecutivo podra si demandare las naves mencionadas, disponer de la vez que sean fundadas en un punto abrigado y seguro de la Bahia de Panama, en el personal que en seguida se espone: Un maquinista habilitado para toda la fuerza, y el correspondiente de cinco a quince cuarentas para cada buque

Dada en Panama, a diez  
de Mayo de mil novecientos cuatro

El Presidente  
Luis de Hoyos

Poder Ejecutivo Nacional  
Panama, Marzo 23 de 1906

Publicidad y Justicia

H. Pradot Viquez

El Secretario de Gobierno

J. J. J.





PODER EJECUTIVO

Table listing executive branch officials: RODOLFO CHIARI, CARLOS L. LOPEZ, HORACIO F. ALFARO, EUSEBIO A. NORALES, OCTAVIO MENDES FERREIRA, TOMAS GABRIEL DUQUE.

CONTENIDO

PODER LEGISLATIVO

Table listing legislative branch officials: SECRETARÍA DE GOBIERNO Y JUSTICIA, SECRETARÍA DE FOMENTO, OFICINA DE REGISTRO DE LA MARINERÍA.

Table listing various departments and their respective officials, including the Oficina Central de Registro del Estado Civil.

PODER LEGISLATIVO

LEY Nº DE 1925 (DE 11 DE ENERO)

por la cual se establece el procedimiento para la nacionalización y registro de buques y se dictan otras disposiciones.

La Asamblea Nacional le Pasa.

DECRETA:

Article 1º - Los buques a aguas de mar... Article 2º - Proveya de la correspondiente patente de navegación... Article 3º - Navegar con bandera panameña... Article 4º - Para adquirir la nacionalidad de un buque...

h) Sistema de fuerza de sus máquinas... 1) Dimensiones principales... 2) Número de puertos, calderas, número de mástiles...

Article 5º - El solicitante acompañará a su solicitud el documento... Article 6º - Los buques de que hablan los artículos 3 y 4 serán aceptados... Article 7º - Cuando se trate de una nave que no haya sido registrada...

de inscribirse en el registro cuando la nave exceda de cinco toneladas... Article 10 - Una vez recibida la inscripción... Article 11 - Una vez recibida la inscripción...



# GACETA OFICIAL

## ORGANO DEL ESTADO

ARO LVI

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, LUNES 16 DE FEBRERO DE 1969

Nº 13.762

### —CONTENIDO—

**ASAMBLEA NACIONAL**  
Ley No. 8 de 20 de enero de 1969, por la cual se aprueba la Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.  
**ORGANO EJECUTIVO NACIONAL**  
**MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA**  
Decreto No. 425 de 18 de diciembre de 1967, por el cual se ordena su promulgación.

**MINISTERIO DE HACIENDA Y TRABAJO**  
Decreto No. 61 de 8 de abril de 1958, por el cual se hacen varias reformas y un sustramiento.  
Decreto No. 88 de 9 de abril de 1948, por el cual se establece y fija la estructura del órgano de administración de esas Compañías de correo.  
Cada Suplemento de Justicia.  
Avisos y Edictos.

## ASAMBLEA NACIONAL

### APRUEBASE LA CONVENCION RELATIVA A LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL

**LEY NUMERO 8**  
(DE 20 DE ENERO DE 1969)  
por la cual se aprueba la Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

La Asamblea Nacional de Panamá,

DECRETA:

Artículo único: Apruébase en todas sus partes el texto de la Convención Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, suscrita el día 6 de marzo de 1948, durante la Conferencia Marítima de la Organización de las Naciones Unidas, que se llevó a efecto en la ciudad de Ginebra, Suiza, del 19 de febrero al 6 de marzo de 1948, que dice así:

#### CONVENCION

Relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Los Estados partes en la presente Convención deciden establecer la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (de aquí en adelante designada "la Organización").

#### PARTE I

##### Finalidades de la Organización

#### ARTICULO 1

Las finalidades de la Organización son:  
a) Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación.  
b) Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional, con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante

nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional.

c) Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desincentivos de empresas de navegación marítima, de acuerdo a la Parte II.

d) Tomar medidas para la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier institución u organismo especializado de las Naciones Unidas.

e) Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización.

#### PARTE II

##### Funciones

#### ARTICULO 2

Las funciones de la Organización serán consultivas y de asesoramiento.

#### ARTICULO 3

Con el propósito de alcanzar las finalidades enunciadas en la Parte I, las funciones de la Organización serán:

a) Salvo lo dispuesto en el Artículo 4, considerar y formular recomendaciones respecto a las cuestiones vinculadas al Artículo 1 a), b) y c) que puedan serle sometidas por los Miembros, por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas o por cualquier organización intergubernamental, así como respecto a aquellos asuntos enunciados en el Artículo 1 d) que sean sometidos a su consideración.

b) Preparar proyectos de convenciones, acuerdos u otros instrumentos apropiados y recomendarlos a los Gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales, y convocar las conferencias que estime necesarias.

c) Establecer un sistema de consulta entre los miembros y de intercambio de informaciones entre los Gobiernos.

#### ARTICULO 4

En aquellos asuntos que estime susceptibles de ser resueltos mediante los procedimientos norma-

**GACETA OFICIAL**

ORGANO DEL ESTADO

ADMINISTRACION

JUAN DE LA C. TURON

Encargado de la Dirección.—Teléfono 2-2612

OFICINA:

Avenida 94 Sur—Nº 12-A-26  
(Edificio de Barrera)  
Teléfono: 2-2612

TALLERES:

Avenida 94 Sur—Nº 12-A-26  
(Edificio de Barrera)  
Aparado Nº 2414

AVISOS, EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Administración Jral. de Rentas Internas.—Avenida Eloy Alfaro Nº 4-11

PARA SUSCRIPCIONES VER AL ADMINISTRADOR

SUSCRIPCIONES:

Miembros: 6 meses: En la República: B/. 2.00.—Exterior: B/. 8.00.

Un año: En la República: B/. 12.00.—Exterior: B/. 12.00

TODOS PAGOS ADELANTADO

Miembros asociados: B/. 0.00.—Sólo en la oficina de ventas de la Imprenta Oficial, Avenida Eloy Alfaro Nº 4-11.

los de la navegación comercial internacional, la Organización recomendará que así se proceda. Cuando, en opinión de la Organización, cualquier asunto referente a prácticas restrictivas desleales de las Empresas de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelto por los procedimientos normales de la navegación comercial internacional, o en el caso de haberse comprobado esta imposibilidad y siempre que el asunto haya sido previamente objeto de negociaciones directas entre los miembros interesados, la Organización, a petición de uno de ellos, procederá a su consideración.

**PARTE III**

*Miembros*

**ARTICULO 5**

Todos los Estados pueden ser miembros de la Organización conforme a las disposiciones de la Parte III.

**ARTICULO 6**

Los Miembros de las Naciones Unidas pueden ser miembros de la Organización adhiriendo a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del Artículo 57.

**ARTICULO 7**

Los Estados no Miembros de las Naciones Unidas que han sido invitados a enviar representantes a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra el 19 de febrero de 1948, pueden ser miembros adhiriendo a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del Artículo 57.

**ARTICULO 8**

Todo Estado que no tenga derecho a ser miembro según lo dispuesto en los Artículos 6 o 7, podrá solicitar su incorporación en tal carácter por intermedio del Secretario General de la Organización y será admitido como miembro, cuando haya adherido a la presente Convención de acuerdo a las disposiciones del Artículo 57 siempre que, previa recomendación del Consejo su solicitud haya sido aceptada por los dos tercios de los miembros de la Organización, excluidos los miembros asociados.

**ARTICULO 9**

Todo territorio o grupo de territorios al cual le fuera aplicada la presente Convención, conforme al Artículo 58, por el miembro que tenga a su cargo las relaciones internacionales de ese territorio

o grupo de territorios, o por las Naciones Unidas, puede ser miembro asociado de la Organización mediante notificación escrita entregada al Secretario General de la Organización por dicho miembro o por la Organización de las Naciones Unidas, según sea el caso.

**ARTICULO 10**

Todo miembro asociado tendrá los derechos y obligaciones que la presente Convención reconoce a un miembro de la Organización, excepto el derecho de voto en la Asamblea y el de ser elegido miembro del Consejo o del Comité de Seguridad Marítima, y con estas limitaciones, la palabra "miembro" en la presente Convención deberá considerarse como incluyendo a los miembros asociados, salvo disposición contraria de su texto.

**ARTICULO 11**

Ningún Estado o territorio puede llegar a ser miembro de la Organización o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

**PARTE IV**

*Organismos*

**ARTICULO 12**

La Organización constará de una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima y de todos los organismos auxiliares que la Organización juzgue necesario crear en cualquier momento, y de una Secretaría.

**PARTE V**

*La Asamblea*

**ARTICULO 13**

La Asamblea estará constituida por todos los miembros.

**ARTICULO 14**

La Asamblea se reunirá en sesión ordinaria una vez cada dos años. Las sesiones extraordinarias de la misma se celebrarán con un preaviso de sesenta días, siempre que un tercio del número de miembros haya notificado al Secretario General que desea que se celebre una reunión, o en cualquier momento si el Consejo lo estima necesario, igualmente con un preaviso de sesenta días.

**ARTICULO 15**

La mayoría de los miembros, excluyendo los miembros asociados, constituirá quorum para las reuniones de la Asamblea.

**ARTICULO 16**

Las funciones de la Asamblea serán:

- Elegir entre sus miembros, con exclusión de los miembros asociados, en cada reunión ordinaria, un Presidente y dos Vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta la reunión ordinaria siguiente.
- Determinar su propio reglamento a excepción de lo previsto en otra forma en la presente Convención;
- Establecer los organismos auxiliares temporarios, o si el Consejo lo recomienda, los permanentes que juzgue necesarios.

d) Elegir los miembros que han de estar representados en el Consejo conforme al Artículo 17, y en el Comité de Seguridad Marítima de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 28.

e) Recibir y examinar los informes del Consejo y resolver todo asunto que le haya sido sometido por el mismo.

f) Votar el presupuesto y establecer el funcionamiento financiero de la Organización, de acuerdo con lo dispuesto en la Parte IX.

g) Revisar los gastos y aprobar la cuenta de la Organización.

h) Desempeñar las funciones de la Organización teniendo en cuenta que en lo referente a cuestiones previstas en los incisos a) y b) del Artículo 3, la Asamblea las someterá al Consejo a fin de que formule las recomendaciones o los instrumentos correspondientes; siempre que además todos los instrumentos o recomendaciones sometidos por el Consejo a la Asamblea y no aceptados por esta última, serán sometidos nuevamente al Consejo para su nueva consideración con las observaciones que la Asamblea pueda hacerles.

i) Recomendar a los miembros la adopción de reglamentaciones relativas a la seguridad marítima o enmiendas a tales reglamentaciones que le someta el Comité de Seguridad Marítima por intermedio del Consejo.

j) Remitir al Consejo para su examen o decisión cualquier asunto comprendido en las finalidades de la Organización, excepto la función de hacer recomendaciones previstas en el inciso i) del presente Artículo, la que no podrá ser delegada.

## PARTE VI

### El Consejo

#### ARTICULO 17

El Consejo estará integrado por dieciséis miembros, distribuidos en la siguiente forma:

a) Seis serán los Gobiernos de los países con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales.

b) Seis serán los Gobiernos de otros países con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

c) Dos serán elegidos por la Asamblea entre los Gobiernos de los países que tengan intereses substanciales en la provisión de servicios marítimos internacionales, y

d) Dos serán elegidos por la Asamblea entre los Gobiernos de países que tengan intereses substanciales en el comercio marítimo internacional.

De acuerdo con los principios enunciados en el presente Artículo el primer Consejo será constituido conforme a lo establecido en el Anexo I de la presente Convención.

#### ARTICULO 18

Salvo en el caso previsto en el Anexo I de la presente Convención, el Consejo determinará, a los fines de aplicación del Artículo 17 a), los miembros, Gobiernos de los países que tengan los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales, y determinará igualmente, a los fines de aplicación del Artículo 17 c), los miembros, Gobiernos de los países que tengan intereses substanciales en la provisión de tales servicios. Estas determinaciones serán hechas por

mayoría de votos del Consejo, que deberá comprender la mayoría de votos de los miembros representados en el Consejo designados por el Artículo 17 a) y c). El Consejo determinará luego a los fines de aplicación del Artículo 17 b), los miembros Gobiernos de los países que tengan los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

Cada Consejo establecerá dichas determinaciones dentro de un plazo razonable antes de cada una de las sesiones ordinarias de la Asamblea.

#### ARTICULO 19

Los Miembros representados en el Consejo en virtud del Artículo 17 continuarán en funciones hasta la clausura de la reunión ordinaria siguiente de la Asamblea. Los miembros son susceptibles de reelección.

#### ARTICULO 20

a) El Consejo designará su Presidente y establecerá su propio reglamento, a excepción de lo previsto en otra forma en la presente Convención.

b) Doce miembros del Consejo constituirán quorum.

c) El Consejo se reunirá tan frecuentemente como sea necesario para el eficiente desempeño de sus funciones, por convocatoria de su Presidente o a petición por lo menos de cuatro de sus miembros, practicada con un preaviso de un mes. Se reunirá en el lugar que estime conveniente.

#### ARTICULO 21

El Consejo invitará a todo miembro a participar, sin derecho a voto, en las deliberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular para el mismo.

#### ARTICULO 22

a) El Consejo recibirá las recomendaciones e informes del Comité de Seguridad Marítima y los transmitirá a la Asamblea, y, si ella no estuviera en sesión, a los miembros para su información, acompañándolos con sus comentarios y recomendaciones.

b) Las cuestiones previstas en el Artículo 29 serán examinadas por el Consejo únicamente con dictamen previo del Comité de Seguridad Marítima.

#### ARTICULO 23

El Consejo, con aprobación de la Asamblea, nombrará el Secretario General. El Consejo tomará las disposiciones para la designación de todo otro personal que pueda ser necesario y fijará los plazos y condiciones de empleo del Secretario General y del personal, las que deberán ajustarse en lo posible a las disposiciones establecidas por las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

#### ARTICULO 24

El Consejo elevará un informe a la Asamblea en cada sesión ordinaria, sobre los trabajos realizados por la Organización desde la precedente reunión ordinaria de la Asamblea.

#### ARTICULO 25

El Consejo someterá a la Asamblea el presupuesto y el estado de cuentas de la Organización, junto con sus comentarios y recomendaciones.

## ARTICULO 26

El Consejo podrá concertar acuerdos o convenios referentes a las relaciones de la Organización con otras organizaciones, conforme a las disposiciones de la parte XII. Dichos acuerdos o convenios estarán sujetos a la aprobación de la Asamblea.

## ARTICULO 27

Entre las sesiones ordinarias de la Asamblea, el Consejo desempeñará todas las funciones de la Organización, salvo la función de formular las recomendaciones, prevista en el Artículo 16 1).

## PARTE VII

## Comité de Seguridad Marítima

## ARTICULO 28

a) El Comité de Seguridad Marítima se compondrá de catorce miembros elegidos por la Asamblea entre los Gobiernos de los países que tengan un interés importante en las cuestiones de seguridad marítima, de los cuales ocho por lo menos, deberán ser aquellos países que posean las flotas mercantes más importantes; los demás serán elegidos de manera que se asegure una representación adecuada, por una parte a los Gobiernos de los otros países con importantes intereses en las cuestiones de seguridad marítima, tales como los países cuyos naturales entran, en gran número, en la composición de las tripulaciones o que se hallen interesados en el transporte de un gran número de pasajeros con cabina o sin ella, y, por otra parte, a los países de mayor área geográfica.

b) Los miembros del Comité de Seguridad Marítima serán elegidos por un período de cuatro años y son susceptibles de reelección.

## ARTICULO 29

a) El Comité de Seguridad Marítima deberá examinar todas las cuestiones que sean propias de la competencia de la Organización y concernientes a la ayuda a la navegación, construcción y alistamiento de buques, en la medida en que interesen a la seguridad, reglamentos destinados a prevenir colisiones, manipulación de cargas peligrosas, reglamentación de la seguridad en el mar, informes hidrográficos, diarios de a bordo y documentos que interesen a la navegación marítima, encuestas sobre los accidentes marítimos, salvamento de bienes y de personas, así como todas las cuestiones que tengan una relación directa con la seguridad marítima.

b) El Comité de Seguridad Marítima establecerá un sistema para cumplir las obligaciones que le asigne la presente Convención o la Asamblea o que puedan serle confiadas dentro de las finalidades del presente Artículo, por cualquier instrumento intergubernamental.

c) Teniendo en cuenta las disposiciones de la Parte XII, el Comité de Seguridad Marítima deberá mantener estrechas relaciones con los demás organismos intergubernamentales que se ocupen de transportes y de comunicaciones, susceptibles de ayudar a la Organización a alcanzar sus propósitos aumentando la seguridad en el mar y facilitando, desde el punto de vista de la seguridad y salvamento, la coordinación de las activida-

des en materia de navegación marítima, aviación, telecomunicaciones y meteorología.

## ARTICULO 30

El Comité de Seguridad Marítima, por intermedio del Consejo deberá:

a) Someter a cada reunión ordinaria de la Asamblea, las propuestas formuladas por los miembros relativas a reglamentaciones de seguridad o a enmiendas a las mismas ya existentes, conjuntamente con sus comentarios o recomendaciones.

b) Informar a la Asamblea sobre los trabajos que haya realizado a partir de la última sesión ordinaria de la misma.

## ARTICULO 31

El Comité de Seguridad Marítima se reunirá una vez por año, y en cualquier momento en que cinco de sus miembros lo soliciten. El Comité elegirá sus autoridades anualmente y establecerá su reglamento. La mayoría de sus miembros constituirá quórum.

## ARTICULO 32

El Comité de Seguridad Marítima invitará a todo miembro a participar, sin derecho de voto, en sus deliberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular para el mismo.

## PARTE VIII

## Secretaría

## ARTICULO 33

La Secretaría estará integrada por el Secretario General, un Secretario del Comité de Seguridad Marítima, y el personal que pueda requerir la Organización. El Secretario General es el más alto funcionario de la Organización y conforme a lo dispuesto en el Artículo 23, designará al personal arriba mencionado.

## ARTICULO 34

La Secretaría mantendrá al día todos los archivos necesarios para el eficiente cumplimiento de las tareas de la organización y preparará, recopilará y distribuirá las notas, documentos, órdenes del día, actas e informes útiles para la labor de la Asamblea, del Consejo, del Comité de Seguridad Marítima y aquellos órganos auxiliares que la Organización pueda crear.

## ARTICULO 35

El Secretario General preparará y someterá al Consejo las cuentas anuales y un proyecto de presupuesto bienal, indicando separadamente las previsiones correspondientes a cada año.

## ARTICULO 36

El Secretario General mantendrá informados a los miembros sobre toda la actividad de la Organización. Todo miembro podrá designar uno o más representantes con objeto de mantenerse en comunicación con el Secretario General.

## ARTICULO 37

En el desempeño de sus obligaciones, el Secretario General y el personal no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno, ni de

ninguna autoridad ajena a la Organización. Se abstendrán de todo acto incompatible con su situación de funcionarios internacionales. Cada miembro de la Organización, por su parte, se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Secretario General y del personal, y no tratará de influenciarlos en el cumplimiento de las mismas.

## ARTICULO 38

El Secretario General desempeñará cualesquiera otras funciones que puedan serle confiadas por la presente Convención, la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima.

## PARTE IX

## Finanzas

## ARTICULO 39

Cada miembro se hará cargo de los emolumentos, gastos de traslado y otros de su propia delegación a la Asamblea y de sus representantes en el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, así como los demás Comités y organismos auxiliares.

## ARTICULO 40

El Consejo examinará los estados de cuentas y el proyecto de presupuesto establecidos por el Secretario General y los someterá a la Asamblea, acompañados de sus comentarios y recomendaciones.

## ARTICULO 41

Salvo un acuerdo al respecto entre la Organización y la Organización de las Naciones Unidas, la Asamblea examinará y aprobará el presupuesto. La Asamblea, teniendo en cuenta las proposiciones del Consejo a este respecto, prorrateará el importe de los gastos entre todos los miembros, de acuerdo con una escala que será fijada por ella.

## ARTICULO 42

Cualquier miembro que no cumpla sus obligaciones financieras con la Organización en el plazo de un año, a contar de la fecha del vencimiento de dichas obligaciones, no tendrá derecho a voto en la Asamblea, en el Consejo, ni en el Comité de Seguridad Marítima, excepto cuando la Asamblea, a su juicio, lo exima de esta disposición.

## PARTE X

## Voto

## ARTICULO 43

Las siguientes disposiciones se aplicarán a las votaciones en la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima:

- a) Cada miembro tendrá un voto.
- b) Salvo en los casos en que se disponga diferentemente en la presente Convención, o en un acuerdo internacional que confiera atribuciones a la Asamblea, al Consejo o al Comité de Seguridad Marítima, las decisiones de estos organismos serán tomadas por mayoría de los miembros presentes y votantes. Las decisiones en que se requiera una mayoría de dos tercios de votos, serán tomadas por una mayoría de dos tercios de los miembros presentes.

c) A los fines de la presente Convención, la expresión "miembros presentes y votantes" significa "miembros presentes y que emitan un voto afirmativo o negativo". Los miembros que se abstengan son considerados como no votantes.

## PARTE XI

## Sede de la Organización

## ARTICULO 44

a) La sede de la Organización será establecida en Londres.

b) La Asamblea podrá, por el voto de la mayoría de dos tercios, establecer, si fuera necesario, la sede de la Organización en otro lugar.

c) La Asamblea podrá, si el Consejo lo juzgare necesario, reunirse en un lugar diferente de la sede.

## PARTE XII

## Relaciones con las Naciones Unidas y otras Organizaciones

## ARTICULO 45

La Organización estará vinculada a la Organización de las Naciones Unidas conforme a lo dispuesto en el Artículo 67 de la Carta de las Naciones Unidas, a título de organismo especializado en materia de navegación marítima. Las relaciones se establecerán por un acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas, en virtud del Artículo 63 de la Carta de las Naciones Unidas, según lo dispuesto en el Artículo 26 de la presente Convención.

## ARTICULO 46

La Organización colaborará con cualquiera de los organismos especializados de las Naciones Unidas en todo asunto que pueda ser de interés común para la Organización y para dicho organismo especializado y en la consideración de estos asuntos procederá de acuerdo con el organismo especializado interesado.

## ARTICULO 47

La Organización podrá, en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, colaborar con otras organizaciones intergubernamentales que no sean organismos especializados de las Naciones Unidas, pero cuyos intereses y actividades tengan relación con los fines que persigue la Organización.

## ARTICULO 48

La Organización podrá, en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, celebrar los acuerdos adecuados para consulta y colaboración con las organizaciones internacionales no gubernamentales.

## ARTICULO 49

Sujeto a la aprobación de la Asamblea, resuelta por mayoría de dos tercios de votos, la Organización podrá tomar a su cargo, de cualquier otra organización internacional gubernamental, o no gubernamental, aquellas funciones, recursos y obligaciones que estén dentro de las finalidades de la Organización y puedan ser transferidos a la misma en virtud de convenios internacionales o de acuerdos mutuamente satisfactorios conveni-

os por las autoridades competentes de las respectivas organizaciones interesadas. La Organización podrá igualmente asumir todas las funciones administrativas que entren en sus finalidades y que hayan sido confiadas a un Gobierno, según los términos de un instrumento internacional.

PARTE XIII

Capacidad Jurídica, privilegios e inmunidades

ARTICULO 50

La capacidad jurídica, privilegios e inmunidades que sean reconocidos a la Organización, o vinculados con ella, serán regidos por la Convención General sobre Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 21 de noviembre de 1947, bajo reserva de las modificaciones que puedan incluirse en el texto final (o revisado) del Anexo aprobado por la Organización, conforme con las secciones 36 y 38 de la Convención General antes mencionada.

ARTICULO 51

Mientras no haya adherido a dicha Convención General, cada miembro, en lo que concierne a la Organización, se compromete a aplicar las disposiciones del Anexo II de la presente Convención.

PARTE XIV

Enmiendas

ARTICULO 52

Los textos de los proyectos de enmiendas a la presente Convención serán comunicados a los miembros por el Secretario General, con seis meses, por lo menos, de anticipación a su consideración por la Asamblea. Las enmiendas serán adoptadas por la Asamblea por mayoría de dos tercios de votos, incluyendo en ellos los de la mayoría de los miembros representados en el Consejo. Doce meses después de su aceptación por dos tercios de los miembros de la Organización, excluidos los miembros asociados la enmienda entrará en vigor para todos los miembros, con excepción de aquellos que con anterioridad a su entrada en vigor hicieran una declaración que no aceptaban dicha enmienda. La Asamblea podrá determinar por mayoría de dos tercios de votos, en el momento de la adopción de una enmienda, que ésta es de tal naturaleza que todo miembro que haya formulado tal declaración y que haya aceptado la enmienda en un plazo de doce meses a partir de la fecha de su entrada en vigor, cesará, a la expiración de dicho plazo, de ser parte de la Convención.

ARTICULO 53

Toda enmienda adoptada en las condiciones previstas en el Artículo 52 será depositada ante el Secretario General de las Naciones Unidas, quien de inmediato enviará copia de la misma a todos los miembros.

ARTICULO 54

Las enmiendas o aceptaciones previstas en el Artículo 52 deberán ser comunicadas por instrumento al Secretario General, para su depósito ante el Secretario General de las Naciones Uni-

das. El Secretario General notificará a los miembros del recibo de dicho instrumento y de la fecha en la cual la enmienda entrará en vigor.

PARTE XV

Interpretación

ARTICULO 55

Toda cuestión o diferencia que pudiera surgir acerca de la interpretación o aplicación de la presente Convención, será sometida a la Asamblea para su solución, o será resuelta en cualquier otra forma en que convengan las partes en la diferencia. Ninguna disposición del presente Artículo impedirá al Consejo o al Comité de Seguridad Marítima resolver toda diferencia o cuestión que surgiera durante la duración de su mandato.

ARTICULO 56

Toda cuestión legal que no pudiera ser resuelta por los medios indicados en el Artículo 55, será sometida por la Organización a la Corte Internacional de Justicia, para dictamen consultivo, conforme con lo dispuesto en el Artículo 96 de la Carta de las Naciones Unidas.

PARTE XVI

DISPOSICIONES DIVERSAS

ARTICULO 57

Firma y aceptación

Bajo reserva de las disposiciones de la Parte III, la presente Convención permanecerá abierta para su firma o aceptación, y los Estados podrán llegar a ser partes en la Convención por:

- a) La firma sin reserva en cuanto a la aceptación.
- b) La firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación.
- c) La aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTICULO 58

Territorios

a) Los miembros podrán en cualquier momento declarar que su participación en la presente Convención incluye todos, o un grupo, o uno solo de los territorios por cuyas relaciones internacionales son responsables.

b) La presente Convención no se aplicará a los territorios de cuyas relaciones internacionales algún miembro sea responsable, sino mediante una declaración a ese efecto que haya sido hecha en su nombre, conforme a lo previsto en el inciso a) de este Artículo.

c) Toda declaración formulada conforme al inciso a) del presente Artículo será comunicada al Secretario General de las Naciones Unidas, el que enviará una copia de la misma a todos los Estados Invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, así como a todo otro Estado que haya llegado a ser miembro.

d) En los casos en que, en virtud de un Acuerdo de Administración Fiduciaria, la Orga-



nización de las Naciones Unidas sea la autoridad administradora, dicha Organización podrá aceptar la Convención con respecto a uno, a varios, o a todos los Territorios bajo Administración Fiduciaria, conforme al procedimiento indicado en el Artículo 57.

## ARTICULO 59

*Retiro*

a) Cualquiera miembro puede retirarse de la Organización notificando por escrito al Secretario General de las Naciones Unidas, el que inmediatamente hará conocer tal notificación a los otros miembros y al Secretario General de la Organización. Tal notificación podrá practicarse en cualquier momento después de la expiración de un plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la Convención. El retiro tendrá efecto doce meses después de la fecha en que la notificación escrita sea recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.

b) La aplicación de la Convención a un territorio o grupo de territorios de acuerdo con el Artículo 58 podrá finalizar en cualquier momento, por notificación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, dirigida por el Miembro responsable de sus relaciones internacionales, o por las Naciones Unidas, si se trata de un territorio bajo administración fiduciaria de las Naciones Unidas. El Secretario General de las Naciones Unidas informará inmediatamente de tal notificación a todos los miembros y al Secretario General de la Organización. La notificación tendrá efecto doce meses después de la fecha en que sea recibida por el Secretario General de las Naciones Unidas.

## PARTE XVII

*Entrada en vigor*

## ARTICULO 60

La presente Convención entrará en vigor en la fecha en que veintidós Estados, de los cuales siete posean cada uno un tonelaje global no menor de un millón de toneladas brutas, se hayan adherido a ella, conforme el Artículo 57.

## ARTICULO 61

El Secretario General de las Naciones Unidas informará a todos los Estados invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, y a todo otro Estado que llegue a ser miembro, de la fecha en que cada Estado sea parte de la Convención, y también de la fecha en que la Convención entre en vigor.

## ARTICULO 62

La presente Convención, de la cual son igualmente auténticos los textos español, francés e inglés, será depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a cada uno de los Estados invitados a la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas y a todo otro Estado que llegue a ser miembro.

## ARTICULO 63

Las Naciones Unidas están autorizadas a efectuar el registro de la Convención tan pronto como entre en vigor.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los suscriptos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos para tal fin, han firmado la presente Convención.\*

DADO EN GINEBRA A LOS SEIS DIAS DEL MES DE MARZO DE 1948.

El texto inglés fue firmado por los siguientes países:

\*Los delegados a la Conferencia decidieron firmar únicamente el texto inglés, aunque quedó entendido que los tres textos eran igualmente auténticos.

Afghanistan Afghanistan Afghanistan	(firma ilegible)
Albania Albanie Albania	(firma ilegible)
Argentina Argentine Argentina	(firma ilegible)
Australia Australie Australia	(firma ilegible)
Austria Austrie Austria	(firma ilegible)
Belgium Belgique Belgica	(firma ilegible)
Bolivia Bolivie Bolivia	(firma ilegible)
Brazil Brésil Brasil	(firma ilegible)
Bulgaria Bulgarie Bulgaria	(firma ilegible)
Byelorussian Soviet Socialist Republic République soviétique socialiste de Biélorussie República Socialista Soviética de Bielorrusia	(firma ilegible)
Canada Canada Canadá	(firma ilegible)
Chile Chili Chile	(firma ilegible)
China Chine China	(firma ilegible)
Colombia Colombie Colombia	(firma ilegible)
Costa Rica Costa-Rica Costa Rica	(firma ilegible)

GACETA OFICIAL, LUNES 16 DE FEBRERO DE 1959

Cuba	(firma ilegible)	Ireland	(firma ilegible)
Cuba		Irlande	
Cuba		Irlanda	
Czechoslovakia	(firma ilegible)	Italy	(firma ilegible)
Tchécoslovaquie		Italie	
Checoslovaquia		Italia	
Denmark	(firma ilegible)	Lebanon	(firma ilegible)
Danemark		Liban	
Dinamarca		Libano	
Dominican Republic	(firma ilegible)	Liberia	(firma ilegible)
République Dominicaine		Libéria	
República Dominicana		Liberia	
Ecuador	(firma ilegible)	Luxembourg	(firma ilegible)
Equateur		Luxembourg	
Ecuador		Luxemburgo	
Egypt	(firma ilegible)	México	(firma ilegible)
Egypte		Mexique	
Egipto		México	
El Salvador	(firma ilegible)	Netherlands	(firma ilegible)
Salvador		Pays-Bas	
El Salvador		Holanda	
Ethiopia	(firma ilegible)	New Zealand	(firma ilegible)
Ethiopie		Nouvelle-Zélande	
Etiopia		Nueva Zelandia	
Finland	(firma ilegible)	Nicaragua	(firma ilegible)
Finlande		Nicaragua	
Finlandia		Nicaragua	
France	(firma ilegible)	Norway	(firma ilegible)
France		Norvege	
Francia		Noruega	
Greece	(firma ilegible)	Pakistan	(firma ilegible)
Grece		Pakistan	
Grecia		Pakistan	
Guatemala	(firma ilegible)	Panama	(firma ilegible)
Guatemala		Panama	
Guatemala		Panamá	
Haiti	(firma ilegible)	Paraguay	(firma ilegible)
Haiti		Paraguay	
Haiti		Paraguay	
Honduras	(firma ilegible)	Perú	(firma ilegible)
Honduras		Pérou	
Honduras		Perú	
Hungary	(firma ilegible)	Philippines	(firma ilegible)
Hongrie		Philippines	
Hungría		Filipinas	
Iceland	(firma ilegible)	Poland	(firma ilegible)
Islande		Pologne	
Islandia		Polonia	
India	(firma ilegible)	Portugal	(firma ilegible)
Inde		Portugal	
India		Portugal	
Iran	(firma ilegible)	Rumania	(firma ilegible)
Iran		Roumanie	
Iran		Rumania	
Iraq	(firma ilegible)	Saudi Arabia	(firma ilegible)
Irak		Arabie Saoudite	
Irak		Arabia Saudita	

Siam  
Siam  
Siam  
Sweden  
Suede  
Suecia  
Switzerland  
Suisse  
Suiza  
Syria  
Syrie  
Siria  
Trans-Jordan  
Transjordanie  
Transjordania  
Turkey  
Turquie  
Turquía  
Ukranian Soviet Socialist Republic  
République soviétique socialiste d'Ukraine  
República Socialista Soviética de Ucrania  
Union of South Africa  
Unión Sud-Africaine  
Unión Sudafricana  
Union of Soviet Socialist Republics  
Union des Républiques soviétiques socialistes  
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte  
United States of America  
Etats-Unis d'Amérique  
Estados Unidos de América  
Uruguay  
Uruguay  
Uruguay  
Venezuela  
Venezuela  
Yemen  
Yémen  
Yemen  
Yugoslavia  
Yougoslavie  
Yugoslavia

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

(firma ilegible)

República de Panamá.—Ministerio de Relaciones Exteriores.  
Es fiel copia de su original.

(Id.) J. A. CASTRELLON A.,  
Jefe de la Sección de Organismos,  
Conferencias y Tratados Internacionales.

República de Panamá.—Órgano Ejecutivo Nacional.—Ministerio de Relaciones Exteriores.

Aprobado.

Sométase a la consideración de la Honorable Asamblea Nacional

ERNESTO DE LA GUARDIA JR.

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
MIGUEL J. MORENO JR.

Dada en la ciudad de Panamá, a los veintinueve días del mes de enero de mil novecientos cincuenta y nueve.

El Presidente,

ELIGIO CRESPO V.

El Secretario General,

Francisco Bravo.

República de Panamá.—Órgano Ejecutivo Nacional.—Presidencia de la República.—Panamá, 26 de enero de 1959.

Ejecútense y publíquese.

ERNESTO DE LA GUARDIA JR.

El Ministro de Relaciones Exteriores,  
MIGUEL J. MORENO JR.

ORGANO EJECUTIVO NACIONAL

Ministerio de Gobierno y Justicia

NOMBRAMIENTOS

DECRETO NUMERO 442

(DE 18 DE DICIEMBRE DE 1957)

por el cual se hacen varios nombramientos en el Ramo de Correos y Telecomunicaciones.

El Presidente de la República,

en uso de sus facultades legales y,

CONSIDERANDO:

Que se acercan las festividades del "Día de la Madre", y el personal con que cuenta el Ramo de Correos y Telecomunicaciones no es suficiente para atender el recibo y despacho de correspondencia durante ese día, por lo tanto es necesario aumentar el personal de mensajeros.

DECRETA:

Artículo único: Se hacen los siguientes nombramientos en el Ramo de Correos y Telecomunicaciones durante los días 8 y 9 de diciembre de 1957:

Mensajeros de Segunda Categoría: (Panamá) Arcelio Moreno, Omar R. Conte, Antonio Raymond, Alejandro de los Ríos, Osvaldo Díaz, Augusto Visueli, Tomás de los Reyes, Rafael Hurtado, Félix González, Daniel O. García, Guillermo Sandoval, Milciades Quintero, Jaline Sanjur, Enrique Mock, Gerardo Smith, David Valencia Q., José Lozano, Humberto Montero, Alfonso Ponce Jr., Alejandro Pérez, Everardo del Cid, Carlos Alvarado, Santiago Herrera, Gonzalo J. Walker, Alejandro Morán, Gilberto Villalaz, Efraín Morales, Gilberto A. Correa, Jorge L. Ce-

# GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR

HUMBERTO SPADAFORA P.

OFICINA:

Editora Renovación, S.A., Vía Fernández de Córdoba (Vista Hermosa). Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4 Panamá, 9-A República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección General de Ingresos

Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Mínima: 6 meses: En la República: B/.6.00

En el Exterior B/.8.00

Un año en la República: B/.10.00

En el Exterior: B/.12.00

TODO PAGO ADELANTADO

Número suelto: B/.0.15. Solicitese en la Oficina de Venta de Impresos Oficiales. Avenida Eloy Alfaro 4-16.

Comisionado de Legislación,

CARLOS PEREZ HERRERA

Comisionado de Legislación,

RICARDO RODRIGUEZ

Comisionado de Legislación,

MIGUEL A. PICARD AMI

Comisionado de Legislación,

ELIGIO SALAS

Comisionado de Legislación,

SERGIO PEREZ S.

Comisionado de Legislación,

ERNESTO PEREZ B.

Ministro de la Presidencia,

FERNANDO MANFREDO JR.

## REFORMASE UN ARTICULO DE UNA LEY

LEY No. 31

(De 10 de junio de 1976)

Por la cual se reforma el Artículo 14 de la Ley 80. de 12 de enero de 1925.—

EL CONSEJO NACIONAL DE LEGISLACION

DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: El Artículo 14 de la Ley 80. de 12 de enero de 1925 quedará así:

"ARTICULO 14.—El Organó Ejecutivo dictará un Decreto sobre Policía Marítima que contenga todas las disposiciones necesarias sobre reglas de navegación y sobre el orden interno de las naves nacionales, que no estén consignadas en las leyes comerciales y fiscales vigentes.

Queda facultado asimismo para establecer en esos casos las penas por infracciones no previstas por dichas leyes, las cuales penas no excederán de multas de Diez Mil Balboas... (B/.10,000.00)".

ARTICULO SEGUNDO: Esta Ley empezará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.—

Dada en la ciudad de Panamá, a los 10 días del mes de junio de mil novecientos setenta y seis.

ING. DEMETRIO B. LAKAS,  
Presidente de la República

GERARDO GONZALEZ V.  
Vicepresidente de la República

DARIO GONZALEZ PITY,  
Presidente de la Asamblea Nacional  
de Representantes de Corregimientos

El Ministro de Gobierno y Justicia,

JORGE CASTRO

El Ministro de Relaciones Exteriores, a.i.

CARLOS OZORES T.

El Ministro de Hacienda y Tesoro, a.i.,

LUIS M. ADAMES

El Ministro de Educación,

ARISTIDES ROYO

El Ministro de Obras Públicas,

NESTOR T. GUERRA

El Ministro de Desarrollo Agropecuario,

RUBEN D. PAREDES

El Ministro de Comercio e Industrias, a.i.

ARNULFO ROBLES

El Ministro de Trabajo y Bienestar Social,

ADOLFO AHUMADA

El Ministro de Salud,

ABRAHAM SAIED

El Ministro de Vivienda,

TOMAS G. ALTAMIRANO D.

El Ministro de Planificación y  
Política Económica,

NICOLAS ARDITO BARLETTA

Comisionado de Legislación,

MARCELINO JAEN

# GAZETA OFICIAL

## ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXV

PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA, VIERNES 30 DE JUNIO DE 1978

No. 18.610

### CONTENIDO

#### LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Ley No. 18 de 10 de noviembre de 1977, por la cual se aprueba el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá.

#### AVISOS Y EDICTOS

#### LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

##### APRUEBASE EL TRATADO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUBMARINAS Y ASUNTOS CONEXOS ENTRE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA REPUBLICA DE PANAMA.

LEY NUMERO 18  
(de 10 de Noviembre de 1977)

Por la cual se aprueba el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá.

##### LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

###### DECRETO:

ARTICULO 1o: Apruébase en todas sus partes el Tratado sobre Delimitación de Áreas Marinas y Submarinas y Asuntos Conexos entre la República de Colombia y la República de Panamá, que a la letra dice:

##### TRATADO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y SUB-MARINAS Y ASUNTOS CONEXOS ENTRE LA REPUBLICA DE COLOMBIA Y LA REPUBLICA DE PANAMA.

La República de Colombia y la República de Panamá, Conscientes de que la cooperación y reciprocidad internacionales ofrecen el mejor medio para resolver los asuntos de interés común de las naciones amigas, así como cuando entre ellas existen vínculos naturales de vecindad;

Acordes en la conveniencia y necesidad de proceder a la delimitación de sus áreas marinas y submarinas en el Océano Pacífico y el Mar Caribe.

Entendidas respecto a la salvaguardia de la soberanía y jurisdicción en las áreas marinas propias de cada país y de la franca y expedita comunicación a través de éstas.

Mutualmente interesadas en la adopción de medidas adecuadas para la preservación, conservación y aprovechamiento de los recursos existentes en dichas aguas y para la prevención, control y eliminación de la contaminación de las mismas, y

Compentradas de la conveniencia de que los dos Estados adopten medidas consecuentes con los nuevos desarrollos del Derecho del Mar.

Han resuelto celebrar un Tratado y a tal efecto han designado como sus Plenipotenciarios:

El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Colombia a Su Excelencia señor Doctor Indalecio Liévano Aguirre, Ministro de Relaciones Exteriores; el Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá a Su Excelencia el señor Licenciado Aquilino Boyd, Ministro de Relaciones Exteriores;

Quienes, habiéndose comunicado sus respectivos Plenos Poderes, los que han sido hallados en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

#### ARTICULO I

Señalar como límite entre sus respectivas áreas marinas y submarinas, cualquiera que fuere el régimen jurídico establecido o que se estableciere en éstas:

##### A. En el Mar Caribe:

1) La línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial de cada Estado, desde el punto en que la frontera internacional terrestre llega al mar en el Cabo Tiburón (Latitud Norte 8o 41'07"3 y Longitud Norte 12o30'00" y Longitud Oeste 78o00'00"...

De conformidad con el principio de la equidistancia aquí acordado, salvo algunas pequeñas derivaciones que se han convenido para simplificar el trazado, la línea media en el Mar Caribe está constituida por líneas rectas trazadas entre los siguientes puntos:

	Latitud Norte	Longitud Oeste
PUNTO A:	8o41'07"3	77o21'50"9
PUNTO B:	9o09'00"	77o13'00"
PUNTO C:	9o27'00"	77o03'00"
PUNTO D:	10o28'00"	77o15'00"
PUNTO E:	11o27'00"	77o34'00"
PUNTO F:	12o00'00"	77o43'00"
PUNTO G:	12o19'00"	77o49'00"
PUNTO H:	12o30'00"	78o00'00"

2) A partir del punto ubicado en Latitud Norte 12o30'00" y Longitud Oeste 78o00'00", la delimitación de las áreas marinas y submarinas pertenecientes a cada uno de los dos Estados, está constituida por una serie de líneas rectas trazadas entre los siguientes puntos:

	Latitud Norte	Longitud Oeste
PUNTO H:	12o30'00"	78o00'00"
PUNTO I:	12o30'00"	79o00'00"
PUNTO J:	11o50'00"	79o00'00"
PUNTO K:	11o50'00"	80o00'00"
PUNTO L:	11o00'00"	80o00'00"
PUNTO M:	11o00'00"	81o15'00"

Desde el punto M, la delimitación continúa por una línea recta con acimut 225o (45o al Suroeste) hasta donde la delimitación de las fronteras marítimas debe hacerse con un tercer Estado.

##### B. En el Pacífico

1) La línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial de cada Estado, desde el punto en que la frontera internacional terrestre llega al mar en Latitud Norte 7o12'39"3 y Longitud Oeste 79o53'20", hasta el punto ubicado en Latitud Norte 5o 00'00" y Longitud Oeste 79o52'00".

**GACETA OFICIAL**

ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR

HUMBERTO SPADAFORA P.

OFICINA:

Editora Renovación, S.A., Vía Ferrocarril de Córdoba (Vía  
Maritima), Teléfono 61-7894 Apartado Postal B-4  
Panamá, 9-A República de Panamá.

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES.

Dirección General de Ingresos

Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Módulo: 6 meses: En la República: B/18.00

En el Exterior: B/18.00

Un año en la República: B/36.00

En el Exterior: B/36.00

TODO PAGO ADELANTADO

Número postal: B/O.26 Sección en la Oficina de Ventas de  
Ingresos Oficiales, Avenida Eloy Alfaro 4-16.

De conformidad con el principio de la equidistancia aquí acordado, salvo algunas pequeñas derivaciones que se han convenido para simplificar el trazado, la línea media en el Océano Pacífico está constituida por líneas rectas entre los siguientes puntos:

	Latitud Norte	Longitud Oeste
PUNTO A:	7°12'39"3"	77°53'20"9"
PUNTO B:	6°44'00"	78°18'00"
PUNTO C:	6°28'00"	78°47'00"
PUNTO D:	6°16'00"	79°03'00"
PUNTO E:	6°00'00"	79°14'00"
PUNTO F:	5°00'00"	79°14'00"

2) A partir del punto ubicado en Latitud Norte 5°00'00" y Longitud Oeste 79°52'00" la delimitación de las áreas marinas y submarinas pertenecientes a cada uno de los dos Estados, está constituida por el paralelo 5°00'00" hasta donde la delimitación deba hacerse con un tercer Estado.

Parágrafo: Las líneas y los puntos acordados están señalados en las cartas náuticas que, firmadas por los Plenipotenciarios, se agregan al presente Tratado como Anexos I y II, siendo entendido que en todo caso prevalecerá el tenor del Tratado.

**ARTICULO II**

Aceptar y respetar las modalidades mediante las cuales cada uno de los dos Estados ejerce actualmente o pudiere ejercer en el futuro su soberanía, jurisdicción, vigilancia, control o derecho en las áreas marinas y submarinas adyacentes a sus costas, delimitadas en virtud de este Tratado, de conformidad con lo que cada país haya establecido o estableciere en el futuro y con las regulaciones propias de su derecho interno.

**ARTICULO III**

La República de Panamá, considerando la gran importancia de que la República de Colombia, como el país vecino al Gran Golfo de Panamá, reconozca expresamente el carácter de Bahía Histórica de éste, ha solicitado a Colombia dicho reconocimiento.

La República de Colombia, consciente de que su reconocimiento expreso del carácter de Bahía Histórica del Gran Golfo de Panamá reviste gran importancia para la incontestabilidad de dicho carácter declara que no

objeta lo dispuesto al respecto por la República de Panamá mediante su Ley número nueve de treinta y seis de enero de mil novecientos cincuenta y seis.

**ARTICULO IV**

La República de Colombia y la República de Panamá se reconocerán recíprocamente, en las áreas marinas sometidas a su soberanía, jurisdicción, vigilancia o control, la libertad de navegación, el paso inocente y el libre tránsito, según el caso para sus buques que naveguen en ellas. Dicho reconocimiento se observará sin perjuicio del derecho de cada una de las Partes a señalar rutas marítimas y esquemas de separación de tráfico en sus mares territoriales, y de la observancia de las normas de derecho interno de cada una de ellas y de las normas de Derecho Internacional.

**ARTICULO V**

Propiciar la cooperación entre los dos Estados para coordinar las medidas de conservación que cada uno de ellos aplique en las áreas marinas sometidas a su soberanía, jurisdicción, vigilancia o control, particularmente en referencia a las especies que se desplazan más allá de sus respectivas áreas marinas, tomando en cuenta para ello las recomendaciones de los organismos, competentes y los datos científicos más veraces y actualizados.

Dicha cooperación no menoscabará el derecho soberano de cada Estado para adoptar, dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las normas y regulaciones que estimen pertinentes.

**ARTICULO VI**

Cada una de las Partes manifiesta su decisión de cooperar con la otra, según sus posibilidades, en la aplicación de las medidas más adecuadas para impedir, reducir y controlar toda contaminación del medio marino que afecte al Estado vecino, cualquiera sea la fuente de la cual provenga, coordinando, en cuanto fuere posible, las medidas que a dicho fin contemplen las normas de su derecho interno.

**ARTICULO VII**

El presente Tratado será sometido, para su ratificación, a los trámites constitucionales de las Altas Partes Contratantes y entrará en vigencia al canjarse los instrumentos de ratificación, acto que tendrá lugar en la ciudad de Panamá.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado este Tratado, en doble ejemplar, hoy veinte de noviembre de mil novecientos setenta y seis en la ciudad de Cartagena, República de Colombia.

Aquilino Boyd  
Indalecio Lievano Aguirre

ARTICULO 2o: Esta Ley comenzará a regir a partir de su promulgación.

**COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE**

Dado en la ciudad de Panamá, a los diez días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y siete (1977).

JOSE OCTAVIO HUERTA A.

Presidente de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos.

CARLOS CALZADILLA G.

Secretario General de la Asamblea Nacional de Representantes de Corregimientos.

# GACETA OFICIAL

## ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXIX

PANAMA, R. DE P., MARTES 12 DE ENERO DE 1982

Nº 19.482

### CONTENIDO

#### LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

Ley Nº 5 de 5 de noviembre de 1981, por la cual se aprueba el Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas de Cooperación Marítima entre la República de Panamá y la República de Costa Rica.

#### MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIAS

Resolución Ejecutiva Nº 87 de 16 de diciembre de 1981, por la cual se niega la solicitud de una empresa Texpan Internacional S.A.

#### AVISOS Y EDICTOS

### LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS

#### APRUEBASE EL TRATADO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS DE COOPERACION MARITIMA ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA Y LA REPUBLICA DE COSTA RICA

##### LEY No. 5

(de 5 de Noviembre de 1981)

Por la cual se aprueba el Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas de Cooperación Marítima entre la República de Panamá y la República de Costa Rica.

LA ASAMBLEA NACIONAL DE REPRESENTANTES DE CORREGIMIENTOS;  
DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: Apruébase en todas sus partes el Tratado sobre Delimitación de Areas Marinas de Cooperación Marítima entre la República de Panamá y la República de Costa Rica, que a la letra dice:  
"TRATADO SOBRE DELIMITACION DE AREAS MARINAS Y DE COOPERACION MARITIMA ENTRE LA REPUBLICA DE PANAMA Y LA REPUBLICA DE COSTA RICA".

La República de Panamá, y la República de Costa Rica, CONVENCIDAS de que la cooperación constituye el medio más eficaz para resolver los asuntos de interés común de las naciones, con mayor razón cuanto entre ellas existe en zonas geográficas de

vecindad;

CONSCIENTES de la conveniencia y la necesidad de proceder a la delimitación de sus áreas marinas en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico;

COMPENETRADAS de la necesidad de salvaguardar la soberanía y la jurisdicción de sus áreas marinas propias de cada país y de la franca y expedita comunicación a través de éstas;

MUTUAMENTE INTERESADAS en la adopción de las medidas apropiadas con la mira de preservar, conservar y aprovechar los recursos existentes en dichas áreas y para prevenir, controlar y disminuir la contaminación de las mismas.

Han resuelto celebrar un tratado y, a tal efecto, han designado como sus Plenipotenciarios, a saber:

El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Panamá, a Su Excelencia el Señor Doctor Carlos Orosco Typaldos, Ministro de Relaciones Exteriores.

El Excelentísimo Señor Presidente

de la República de Costa Rica, a su Excelencia el Señor Licenciado Rafael Angel Caldera Fournier, Ministro de Relaciones Exteriores:

Quienes han convenido lo siguiente:

##### ARTICULO 1

Señalar como límite entre sus respectivas áreas marinas las siguientes líneas.

- A. MAR CARIBE (1)
- B. MAR PACIFICO (2)

(1) En el MAR CARIBE: La línea recta cuyos puntos sean los equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial de cada Estado según el Derecho Internacional Público, desde el extremo del límite terrestre entre ambos países en un punto localizado en la desembocadura del Río Simón latitud Norte 09º 34' 16" longitud Oeste 82º 04' 00", se parte con una línea recta hasta un punto localizado en la latitud Norte 10º 49' 00" longitud Oeste 81º 08' 20", donde se intersectan los límites de Costa Rica, Colombia y Panamá.

**GACETA OFICIAL**

ORGANO DEL ESTADO

DIRECTOR  
**HUMBERTO SPADAFORA P.**OFICINA:  
Editores Renovación, S. A., Vía Fernández de Córdoba  
(Vista Hermosa) Teléfono 61-7895 Apartado Postal B-4  
Panamá P.A. República de Panamá

AVISOS Y EDICTOS Y OTRAS PUBLICACIONES

Dirección General de Ingresos  
Para Suscripciones ver a la Administración

SUSCRIPCIONES

Mensual: 6 meses. En la República: B. 10.00  
En el Exterior: B. 18.00  
Un año en la República: B. 20.00  
En el Exterior: B. 36.00NUMERO SUELTO: B.0.25  
TODOS PAGOS ADELANTADO

(2) En el OCEANO PACIFICO: La línea media cuyos puntos sean todos equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base desde donde se mide la anchura del mar territorial de cada Estado según el Derecho Internacional Público, el límite entre las áreas marítimas de ambos países lo constituirá la recta que, partiendo del extremo Sur del límite terrestre en Punta Burica, arriba a un punto en el paralelo de latitud Norte 05º 00' 00", y longitud 84º 19' 00" Oeste de Greenwich.

PARAGRAFO: Las líneas y los puntos acordados están señalados en la carta náutica que, firmada por los Plenipotenciarios, se agrega al presente Tratado como anexo, siendo convenido que, en todo caso, prevalecerá el tenor del presente Tratado.

## ARTICULO II

Aceptar y respetar las modalidades mediante las cuales cada uno de los dos Estados ejerce actualmente o pudiera ejercer en el futuro su soberanía, jurisdicción, vigilancia, control o derechos en las áreas marítimas adyacentes a sus costas, delimitadas en virtud de este Tratado, de conformidad con lo que cada país haya establecido o establezca en el futuro y con las regulaciones propias de su derecho interno.

## ARTICULO III

La República de Panamá, considerando la gran importancia que la República de Costa Rica, como país vecino, reconoce expresamente al carácter de Bahía Histórica del Gran Golfo de Panamá, ha solicitado a Costa Rica dicho reconocimiento.

La República de Costa Rica, consciente de que su reconocimiento expreso del carácter de Bahía Histórica del Gran Golfo de Panamá reviste gran importancia para la incontestabilidad de dicho carácter, declara que no objeta la disposición al respecto por la República de Panamá mediante su Ley Número nueve de treinta de enero de mil novecientos ochenta y seis.

## ARTICULO IV

Desarrollar la más amplia cooperación entre las Partes para la protección de los recursos renovables y no renovables dentro de las áreas marítimas sobre las que ejercen o ejercerán en el futuro, soberanía, jurisdicción o vigilancia y para utilizar tales recursos en beneficio de sus respectivos países.

## ARTICULO V

Propiciar la más amplia cooperación internacional para coordinar las medidas de conservación que cada Estado aplicare en las zonas de mar sometidas a su soberanía o jurisdicción, particularmente en referencia a las especies que se desplazan más allá de sus respectivas áreas marítimas, tomando en cuenta las recomendaciones de los organismos competentes y los datos científicos más veraces y actualizados. Dicha cooperación internacional no menoscabará el derecho soberano de cada Estado para adoptar, dentro del ámbito de sus respectivas jurisdicciones marítimas, las normas y reglamentos que juzgare pertinentes.

## ARTICULO VI

Prestarse mutuamente las mayores facilidades posibles con el propósito de desarrollar las actividades de explotación y utilización de los recursos vivos de sus respectivas zonas marítimas.

## ARTICULO VII

Cada una de las Partes cooperará con la otra, según sus posibilidades, en la aplicación de las medidas más adecuadas para impedir, reducir y controlar toda contaminación del medio marino que afecte al Estado vecino, cualquiera fuere la fuente de la cual proviniere, para lo cual coordinarán sus esfuerzos, en la medida de lo posible, según su derecho interno.

## ARTICULO VIII

Propiciar la más amplia cooperación para promover el desarrollo turístico expedito de la navegación interna-

cional en los mares sometidos a la soberanía o jurisdicción de cada Estado.

## ARTICULO IX

El presente Tratado será sometido, para su ratificación a los trámites constitucionales de las Altas Partes Contratantes y entrará en vigencia al canjearse los instrumentos de ratificación. Este momento se llevará a efecto en la ciudad de Panamá, EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios han firmado este Tratado, en doble ejemplar, en idioma español, siendo ambos textos igualmente auténticos, en la ciudad de San José, a los dos días del mes de febrero de mil novecientos ochenta.

POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DE PANAMA

(Fdn)  
ANASTIDES NOYO

CARLOS UZDIRIS  
POR EL GOBIERNO DE LA  
REPUBLICA DE COSTA RICA  
(Fdn.)

RODRIGO GARAZO ODIS  
RAFAEL ANGEL CALDERON  
FOURNIER

ARTICULO SEGUNDO: Este Ley comenzará a regir a partir de su promulgación.

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE  
Dada en la ciudad de Panamá a los cinco días del mes de noviembre de mil novecientos ochenta y uno.

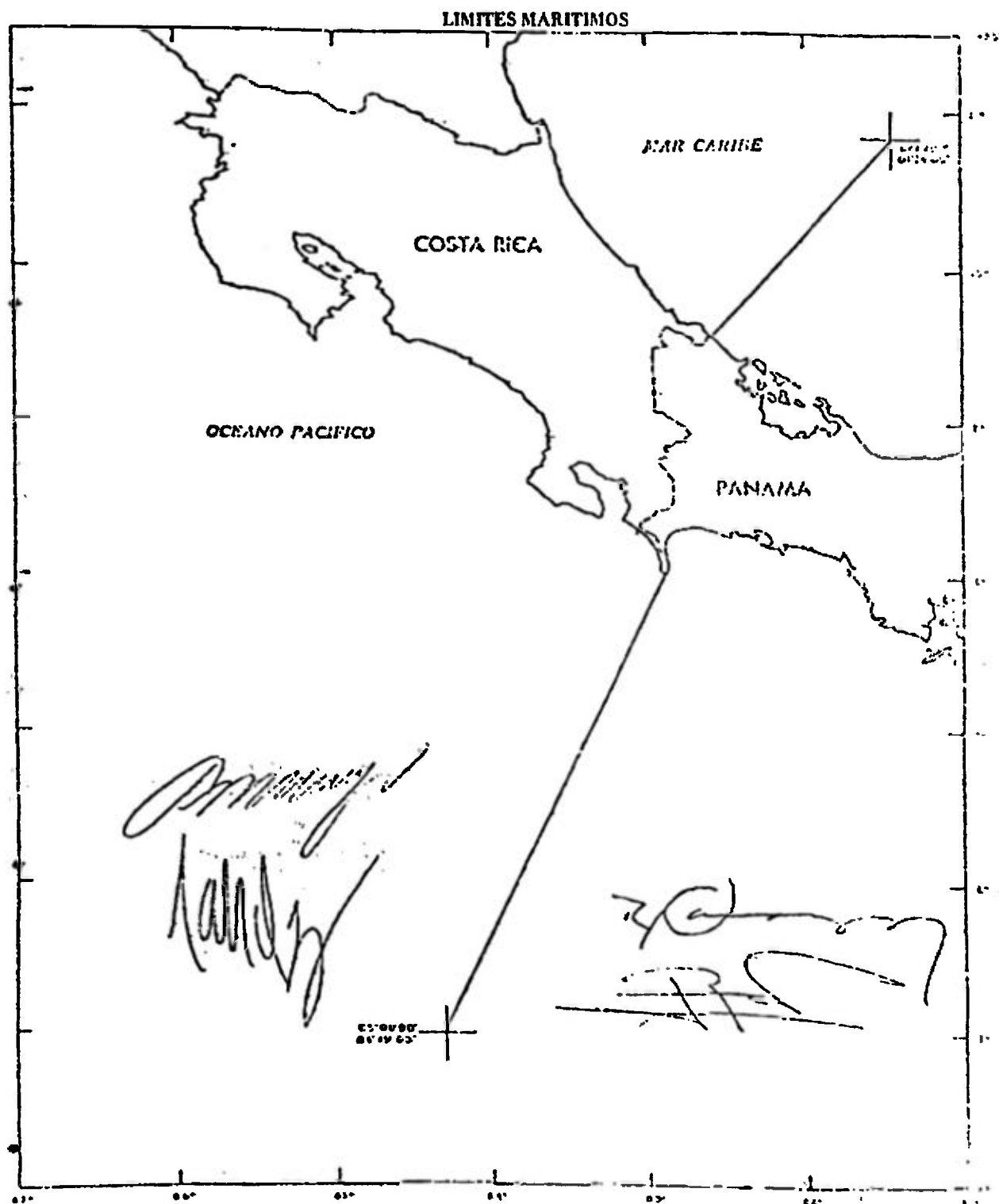
DR. LUIS DE IBON ARTIAS  
presidente de la Asamblea  
Nacional de Representantes  
de Corregimientos

CARLOS CALZADILLA  
Secretario General de la  
Asamblea Nacional de  
Representantes de Corregimientos

REPUBLICA DE PANAMA- ORGANISMO  
EJECUTIVO NACIONAL - PRESIDEN-  
CIA DE LA REPUBLICA, PANAMA,  
30 DE DIC. DE 1981

ANASTIDES NOYO S.  
Presidente de la República  
El Ministro de Relaciones Exteriores  
JORGE HALLUCA





# GACETA OFICIAL

ORGANO DEL ESTADO

AÑO LXXXVIII

PANAMÁ, R. DE P., VIERNES 12 DE ABRIL DE 1991

Nº 21.764

## CONTENIDO

MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA  
ARREGLO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS  
Y EL GOBIERNO DE PANAMA SOBRE EL APOYO Y ASISTENCIA POR PARTE  
DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS AL SERVICIO  
MARITIMO NACIONAL DEL MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA.

CONSEJO DE GABINETE  
DECRETO DE GABINETE Nº7

(De 10 de abril de 1991)

"POR EL CUAL SE AUTORIZA LA EMISION DE UNA SERIE DE CHEQUES FISCALES"

## AVISOS Y EDICTOS

MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA  
ARREGLO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS  
Y EL GOBIERNO DE PANAMA SOBRE EL APOYO Y ASISTENCIA POR PARTE  
DEL SERVICIO DE GUARDACOSTAS DE LOS ESTADOS UNIDOS AL SERVICIO  
MARITIMO NACIONAL DEL MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA.

Con referencia a las recientes conversaciones entre representantes de nuestros dos Gobiernos referentes al deseo de los Estados Unidos de América de proporcionar asistencia a la República de Panamá para capacitar a miembros del Servicio Marítimo Nacional (SMN), del Ministerio de Gobierno y Justicia y acordar la realización de operativos policiales marítimos bilaterales dentro de las aguas territoriales de la República de Panamá, con el fin de contrarrestar actividades ilícitas, como son, por ejemplo, el tráfico internacional de drogas, la pesca ilegal y el transporte del contrabando;

El Gobierno de la República de Panamá y el Gobierno de los Estados Unidos de América acuerdan lo siguiente con relación al manejo de las operaciones bilaterales bajo el marco de este arreglo:

**GACETA OFICIAL****ORGANO DEL ESTADO**

Fundada por el Decreto de Gabinete Nº 10 de 11 de noviembre de 1903

**REINALDO GUTIERREZ VALDES****DIRECTOR**

OFICINA

Avenida Norte (Eloy Alfaro) y Calle 3a. Casa No. 3-12,  
Edificio Casa America, San Felipe, Ciudad de Panamá  
Teléfono 28-8631, Apartado Postal 2158  
Panamá 1, República de Panamá**LEYES, AVISOS, EDICTOS Y OTRAS  
PUBLICACIONES**

NUMERO SUELTO: B/. 0.40

**MARGARITA CEDEÑO B.****SUBDIRECTORA**Dirección General de Ingresos  
**IMPORTE DE LAS SUSCRIPCIONES**

Mínimo 6 meses en la República: B/.18.00

Un año en la República B/.36.00

En el exterior 6 meses B/.18.00, más porte aéreo  
Un año en el exterior B/.36.00, más porte aéreo

Todo pago adelantado

1. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América suministrará las naves patrulleras adecuadas para proporcionarle apoyo y asistencia a las naves de la República de Panamá, con el propósito de que los oficiales panameños del Servicio Marítimo Nacional (SMN) del Ministerio de Gobierno y Justicia, encargados de hacer cumplir las leyes panameñas pertinentes en las aguas bajo jurisdicción panameñas, puedan ejercer su poder y facultad sobre dicho espacio del territorio nacional en forma eficiente.
2. El Ministerio de Gobierno y Justicia desea la cooperación del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América, con el objeto de que la mencionada dependencia estadounidense le proporcione adiestramiento, naves, y el apoyo funcional durante los operativos bilaterales con el Servicio Marítimo Nacional (SMN).
3. El Servicio Marítimo Nacional (SMN) del Ministerio de Gobierno y Justicia ejercerá la jurisdicción panameña durante los operativos bilaterales. El Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América sólo proporcionará

disposiciones que establece el ordenamiento jurídico panameño. Estos funcionarios llevarán a cabo los operativos en coordinación con el oficial del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América en control táctico de la nave del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América.

6. Durante cada uno de los patrullajes bilaterales, la nave del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América desplegará, en forma prominente, la bandera de la República de Panamá y la misma será ondeada en el mástil principal de todas las naves que participan en los patrullajes bilaterales. Cuando el operativo se lleve a cabo en la noche, la bandera panameña estará iluminada durante los abordajes según sea necesario para asegurar el reconocimiento de la jurisdicción panameña.

7. Los abordajes en sí de las naves panameñas o de las extranjeras que se encuentren dentro de las aguas territoriales panameñas durante los operativos bilaterales serán llevados a cabo sólomente por el personal panameño encargado de hacer cumplir las leyes panameñas pertinentes. El personal del servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América sólo proporcionará asistencia durante el abordaje desde las naves del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América y desde sus embarcaciones más pequeñas.

8. Sólo los funcionarios panameños del Servicio Marítimo Nacional (SMN), encargados de hacer cumplir las leyes panameñas pertinentes en

las aguas territoriales panameñas, dirigirán las comunicaciones para la aplicación de las leyes nacionales en lo referente a las naves que se encuentren dentro de las aguas territoriales panameñas. La República de Panamá asegurará que sus naves estén provistas adecuadamente con equipo de comunicaciones que permita a sus naves comunicarse en forma efectiva entre ellas y con el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América durante los operativos de patrullajes bilaterales..

9. Los detalles en sí de este operativo bilateral se coordinarán entre el Servicio Marítimo Nacional (SMN) del Ministerio de Gobierno y Justicia y el comandante del operativo designado para las naves del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América. Estas personas prepararán un plan de operaciones especificando los detalles de cada una de las fases del operativo bilateral. Cada patrullaje se hará de acuerdo con el plan de operaciones bilaterales. Este plan de operaciones bilaterales puede ser enmendado por dichas personas según se considere necesario, con el fin de mejorar la naturaleza de los operativos bilaterales. Dichas enmiendas se formularán dentro del marco de este arreglo.

10. Los representantes de cada uno de los gobiernos se reunirán a solicitud de alguno de ellos para considerar cualquier asunto que estimen pertinente con respecto a la aplicación de este arreglo.

11. Los operativos bilaterales conforme a este arreglo comenzarán en una fecha acordada recíprocamente entre el Servicio Marítimo Nacional (SMN), del Ministerio de Gobierno y Justicia y el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América, una vez que el Gobierno de la República de Panamá haya notificado al Gobierno de los Estados Unidos de América que se han puesto en condiciones aptas las naves panameñas para llevar a cabo los operativos bilaterales conforme a este arreglo.

Esta notificación se proporcionará para darle al Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América el tiempo suficiente para establecer los arreglos de proveeduría, mantenimiento, comunicaciones y seguridad que sostienen adecuadamente el funcionamiento de sus naves.

12. Nada en este arreglo y ninguna acción tomada conforme a este arreglo perjudicará en modo alguno las respectivas posiciones del Gobierno de los Estados Unidos de América o del Gobierno de la República de Panamá, en relación con cualquier asunto referente al derecho internacional del mar. Este arreglo entrará en vigencia al momento de su firma. Este arreglo quedará en vigencia hasta que uno de los dos Gobiernos lo dé por terminado, enviando una notificación de un mes por escrito al otro gobierno. El mismo continuará aplicándose posterior a la terminación con respecto a cualesquier procedimientos administrativos o judiciales que emanen de las acciones que se hayan tomado conforme a este arreglo.

Preparado y firmado en Panamá, R.P., en duplicado, en los idiomas español e Inglés, siendo ambos textos igualmente auténticos, el decimoctavo día del mes de marzo de 1991.

Por el Gobierno de la República de Panamá  
**RICARDO ARIAS CALDERON**  
 Ministerio de Gobierno y Justicia  
**DEANE R. HINTON**  
 Por el Gobierno de los Estados Unidos de América  
 Embajador

Es fiel copia de su original  
 Dirección de Asesoría Legal

**CONSEJO DE GABINETE**

**DECRETO DE GABINETE Nº 7**

(De 10 de abril de 1991)

"Por el cual se autoriza la emisión de una serie de cheques fiscales"

**EL CONSEJO DE GABINETE  
 CONSIDERANDO:**

Que, el Gobierno Central y las Instituciones Públicas adeudan importantes sumas de dinero en concepto de adquisición y alquiler de bienes y servicios correspondientes a los ejercicios fiscales anteriores al de 1990.

Que, en los Presupuestos de los años fiscales 1990 y 1991 no se han destinado partidas para el pago de tales deudas;

Que, asimismo, subsisten pendientes de pago las bonas de la deuda pública interna que se encontraban vencidos y los intereses generados por éstos desde enero de 1989.

Que, por otro lado, el Gobierno Central y las Instituciones Públicas tienen a su favor créditos dimanantes de tributos, precios públicos, cánones y otras prestaciones cuyos deudores se encuentran morosos;

Que, debe arbitrase una fórmula idónea con la mira de que el Gobierno Central y las Instituciones Públicas concilien las deudas de vigencia expirada y que el producto de esas sumas puede utilizarse para el pago de la morosidad en materia de tributos, precios públicos, cánones y otras prestaciones en dinero que se adeuden a las entidades del Estado, excluyendo los Municipios;

Que, de esa manera, se dará un paliativo al problema de la deuda flotante dimanante de la adquisición y alquiler de bienes y servicios y, al mismo tiempo, el Gobierno Central y las Instituciones Públicas podrán recuperar créditos, reduciendo la morosidad que se tiene con éstos.

**DECRETA:**

**ARTICULO 1º:** Autorízase la emisión de una serie de cheques fiscales, pagaderos a la orden, hasta por la suma de B/. 120.000.000,00 (Ciento veinte Millones de Balboas con 00/100) emitidos sólo en moneda nacional, que no devengarán intereses.

**ARTICULO 2º:** Los cheques fiscales se utilizarán, por su valor nominal, exclusivamente para:

1. El pago, total o parcial, de las obligaciones de vigencia expirada que adeuden a sus acreedores el Gobierno Central y las Instituciones Públicas en concepto de los bienes y servicios adquiridos o tomados en arrendamiento por los ejercicios fiscales anteriores al de 1990.

2. El pago, total o parcial, de los bienes muebles o inmuebles estatales que, con sujeción a las disposiciones pertinentes del Código Fiscal, se vendan mediante licitación pública, concurso o solicitud de precios, siempre y cuando así se haga constar en los respectivos avisos públicos, con indicación, en cada caso, de la porción del precio de venta de dichos bienes que puede pagarse con dichos cheques.

**ARTICULO 3º:** La aceptación por parte de los acreedores del Estado de los cheques fiscales en pago total o parcial de sus respectivas acreencias es voluntaria y, en consecuencia, ni el Gobierno Central ni las Instituciones Públicas pueden obligar a tales acreedores a recibir los cheques fiscales en concepto de pago de dichas acreencias.

**ARTICULO 4º:** Previo dictamen de la Contraloría General de la República respecto del monto que se adeude a cada acreedor, el Órgano Ejecutivo, por conducta del Ministerio de Hacienda y Tesoro, y con el refrendo del Contralor General de la República, emitirá los cheques fiscales por la suma de que se trate a la orden del acreedor.

**ARTICULO 5º:** Los cheques fiscales cuya emisión se autoriza en virtud de este Decreto de Gabinete son documentos negociables y circularán mediante endoso y entrega.

**ARTICULO 6º:** Cada acreedor podrá solicitar que el Gobierno Central o la Institución Pública correspondiente le entregue uno o más cheques fiscales hasta por una suma total que no excederá del importe de la acreencia de que se trate. Cada cheque fiscal podrá ser emitido por un valor de B/. 1.000,00 (Mil Balboas con 00/100) o sus múltiplos o submúltiplos.

**ARTICULO 7º:** Los tenedores de los cheques