

## FE DE ERRATA

AUTORIDAD MARÍTIMA DE PANAMÁ  
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE  
RESOLUCIONES Y CONSULTAS

PARA CORREGIR ERROR INVOLUNTARIO EN LA PUBLICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN NO.106-077-DGMM DE 09 DE AGOSTO DE 2023, PUBLICADA EN LA GACETA OFICIAL DIGITAL NO. 29860 DE 04 DE SEPTIEMBRE DE 2023.

EN SU LUGAR SE ADJUNTÓ LA **RESOLUCIÓN NO. 106-073-DGMM DE 31 DE JULIO DE 2023**, LA CUAL NO CORRESPONDE EL TÍTULO CON EL DOCUMENTO EN MENCIÓN.

POR LO QUE SE PROCEDE A PUBLICAR CORRECTAMENTE LA **RESOLUCIÓN NO. 106-077-DGMM DE 9 DE AGOSTO DE 2023**.



**DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE  
RESOLUCIONES Y CONSULTAS**

**RESOLUCION No. 106-077-DGMM**

**Panamá, 9 de agosto de 2023.**

**EL SUSCRITO DIRECTOR GENERAL  
DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE  
EN USO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIERE LA LEY**

**CONSIDERANDO:**

Que mediante el Decreto Ley No. 7 de febrero de 1998, se creó la Autoridad Marítima de Panamá y se unificaron las distintas competencias marítimas de la Administración Pública.

Que el Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, en su Artículo 4, numeral 6 establece como función de la Autoridad Marítima de Panamá el velar por el estricto cumplimiento de lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 y los demás tratados, convenios e instrumentos internacionales ratificados por Panamá en relación con el Sector Marítimo.

Que de acuerdo al Artículo 36 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, la Dirección General de Consular y Naves del Ministerio de Hacienda y Tesoro cesó sus funciones y pasó a integrar la Autoridad Marítima de Panamá; y las funciones que tenía asignadas en parte fueron adscritas a la Dirección General de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá.

Que de conformidad con el Artículo 30 del Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998, modificado por el Artículo 187 de la Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008, corresponde a la Dirección General de Marina Mercante, Velar por el estricto cumplimiento y la eficaz aplicación de las normas jurídicas vigentes en la República de Panamá, convenios internacionales, códigos o lineamientos sobre seguridad marítima de sus naves, así como, sancionar a quienes infrinjan normas legales o reglamentarias referentes a la Marina Mercante Nacional.

Que durante la celebración de la Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima en el año 2002, se adoptaron medidas para la implementación acelerada del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS por sus siglas en inglés).

Que el Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS por sus siglas en inglés), se basa en sistemas de transmisión radioeléctrica, por lo que el alcance del AIS está limitado a zonas costeras y desde el 31 de diciembre de 2004, todos los buques están obligados a transmitir su identidad de forma permanente y automática a través del AIS.

Que el Sistema de Identificación de buques de carácter global que permitiera la identificación y seguimiento de buques a la larga distancia en cualquier parte del mundo, la Organización Marítima Internacional (OMI) acometió el desarrollo de un sistema basado en telecomunicaciones por satélite, que pasó a denominarse Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés).

Que la República de Panamá adoptó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974, mediante la Ley No. 7 de 27 de octubre de 1977 y su Protocolo de 1978 mediante Ley No. 12 de 9 de noviembre de 1981; de igual forma se adopta el Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974, mediante la Ley No. 31 del 11 de julio de 2007.

Que la Organización Marítima Internacional (OMI) incorporó la Regla 19-1 al Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974 enmendado, mediante la Resolución MSC.202)81 de 19 de mayo de 2006, donde se establece el Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés), el cual es un requerimiento obligatorio para buques que realicen viajes internacionales de pasaje, incluidos los de alta velocidad, buques de carga de 300 toneladas de arqueo bruto o superior y todas las Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro (MODU).

**RESOLUCION No. 106-077-DGMM**

Pág. 2

**Panamá, 9 de agosto de 2023.**

Que mediante la Resolución No. 106-OMI-06-DGMM de 26 de noviembre de 2007, la Dirección General de Marina Mercante adoptó la Resolución MSC.202 (81) de 19 de mayo de 2006, de la Organización Marítima Internacional (OMI), la cual establece en su párrafo 5 la obligación de transmitir automáticamente la información y seguimiento de largo alcance de la identidad del buque; la situación del buque (latitud y longitud), y fecha y hora de la situación facilitada.

Que el Sistema LRIT entró en vigor el 1 de enero de 2008 y los buques están obligados a transmitir la información desde el 31 de diciembre de 2008.

Que el Sistema LRIT lo comprende el equipo a bordo para la transmisión de información LRIT, los proveedores de servicios de comunicaciones, los proveedores de servicios de aplicaciones, centro de datos LRIT, que incluyen cualquier sistema de vigilancia de buques conexos, el Plan de distribución de datos LRIT y el Intercambio Internacional de datos LRIT.

Que es función del Departamento de Navegación y Seguridad Marítima de esta dirección General, asegurar que los buques del Registro Panameño, cumplan con las normas de seguridad y prevención de la contaminación y demás normas establecidas por los Convenios Internacionales y leyes nacionales de la República de Panamá.

Que mediante la Resolución No. 106-129-DGMM de 14 de diciembre de 2017, se resolvió sancionar a todas aquellas naves que, estando detenidas en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, realicen movimientos sin previa autorización de la Dirección General de Marina Mercante y/o desactiven el equipo del Sistema LRIT o el equipo del Sistema AIS.

Que el Departamento de Navegación y Seguridad Marítima, ha detectado la mala práctica o técnicas de evasión que están realizando algunas naves de bandera panameña que se encuentran navegando en aguas internacionales, las cuales desactivan sin causa justificada el equipo del Sistema LRIT o el equipo del Sistema AIS.

Que se ha detectado que algunas de estas naves desactivan el equipo del Sistema LRIT o el equipo del Sistema AIS con el propósito de realizar movimientos de navegación en áreas de accesos restringidas o realizar transferencias entre embarcaciones (Ship to Ship o STS en inglés) sospechosas que pueden conllevar el incumplimiento de resoluciones y normas de obligatorio cumplimiento por las naves pertenecientes al Registro Panameño y de posiciones claramente emitidas que representan una violación de las sanciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Que la desactivación de estos equipos a bordo de los buques de bandera panameña, constituye una clara violación a las normas nacionales e internacionales adoptadas conllevando con esto no poder tener en tiempo y exactitud el posicionamiento de los buques de nuestro registro donde quiera que se encuentren.

Que la desactivación del equipo del Sistema LRIT o el equipo del Sistema AIS a bordo de las naves de bandera panameña debe ser previamente autorizado por esta Dirección General de Marina Mercante, con miras a mitigar la mala práctica que se está realizando y que, según el Panel de Expertos de las Naciones Unidas, continúa siendo una característica general de transferencias sospechosas.

Que el Sistema AIS es un sistema para evitar colisiones, que transmite, como mínimo, la identificación de un buque y los datos de navegación y de posición a través de muy alta frecuencia (VHF) de ondas de radio. Mientras que el AIS no fue diseñado específicamente para el seguimiento de buques, se utiliza para este propósito a través de los receptores terrestres y de satélite que alimentan esta información a los servicios de seguimiento de buques comerciales. Se requieren buques que cumplan ciertos umbrales de tonelaje y que realicen viajes internacionales para llevar el sistema AIS en todo momento, de conformidad con los requisitos aplicables; sin embargo, los buques que transportan petróleo o que se encuentran realizando actividades que afectan los intereses nacionales, han sido conocidos por desactivar intencionalmente sus transpondedores AIS o modificar datos del transpondedor para enmascarar sus movimientos. Esta táctica puede ocultar el origen de la carga o crear incertidumbre en cuanto a la ubicación de los buques.

Que esta Dirección General consideró oportuno ampliar el marco legal aplicado para aquellas naves que estando detenidas en aguas jurisdiccionales realicen movimientos y/o desactiven el equipo del Sistema LRIT o el equipo del Sistema AIS, como para aquellas naves de servicio Internacional que realicen viajes internacionales y desactiven los equipos mencionados.

Que mediante la Resolución No. 106-048-DGMM de 19 de agosto de 2019, la Dirección General de Marina Mercante, estableció sancionar a todas aquellas naves del Registro Panameño, que desactiven deliberadamente el equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo

**RESOLUCION No. 106-077-DGMM****Panamá, 9 de agosto de 2023.**

Pág. 3

Alcance de los buques (LRIT por sus siglas en inglés) o el equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés).

Que de acuerdo al Artículo Tercero de la Resolución No. 106-048-DGMM de 19 de agosto de 2019, se advierte que es obligatorio que el equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques (LRIT por sus siglas en inglés) o el equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés), se mantengan funcionando de forma permanente y adecuada, evitando por todos los medios posibles que estos dejen de transmitir automáticamente la información de la identidad del buques, situación del buque, fecha y hora de la situación facilitadas. En caso contrario esta Dirección General podrá interponer sanciones correspondientes.

Que esta Dirección General considera en concordancia con los diferentes organismos internacionales, que la Pesca Ilegal es una amenaza a la seguridad humana y marítima, al igual que a la soberanía de los Estados.

Que la Pesca Ilegal amenaza el crecimiento económico, la seguridad alimentaria y los ecosistemas oceánicos de todo el mundo al socavar la pesca sostenible y los pescadores respetuosos de la ley.

Que la pesca ilegal es una amenaza latente en nuestra región para los ecosistemas marinos y la pesca sostenible, así como para la economía y la seguridad alimentaria de las comunidades costeras. En este escenario, cada vez son más importantes las medidas de control que realizan los Estados, a través de las labores de inspección y la recopilación de información.

Que en relación a lo antes expuesto, existe una serie de instrumentos internacionales, que instan a las autoridades nacionales de los países, sobre medidas y procedimientos para la lucha contra la pesca ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR). La mayoría de estas disposiciones refieren a medidas de cumplimiento obligatorio, una vez aprobados a lo interno de cada país, como es el caso del Acuerdo FAO sobre las medidas del Estado Rector de Puerto (MERP), y otros instrumentos que son de acatamiento voluntario, como lo es el Plan de Acción Internacional contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

Que dentro de las responsabilidades de los Estados de Pabellón señaladas en el Acuerdo sobre las Medidas del estado Rector de Puerto (MERP), se señala que los Estados deberían velar porque las embarcaciones pesqueras que tienen derecho a enarbolar su pabellón no practiquen ni respalden la pesca ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

Que es responsabilidad de los Estados ejercer control sobre su flota pesquera e implementar y dar seguimiento a las medidas establecidas para prevenir, desalentar y eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada, No Reglamentada (INDNR), como parte de las estrategias del Plan de Acción contra la Pesca Ilegal de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO, por sus siglas en inglés) y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), con miras a lograr la conservación y ordenación de los recursos acuáticos pesqueros.

Que la Sección de Control y Monitoreo del Departamento de Navegación y Seguridad Marítima, de la Dirección General de Marina Mercante encargada de asegurarse que los buques que ingresen al registro mercante panameño y aquellos registrados en nuestra flota no estén involucrados en actividades ilícitas relacionadas a las sanciones impuestas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas u otras organizaciones, así como para prevenir las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, procurando mediante las herramientas tecnológicas necesarias para el monitoreo y seguimiento de los buques, que los mismos cumplan con la normativa internacional en materia de pesca, terrorismo, blanqueo de capitales u otras actividades que atenten contra la estabilidad, la paz y seguridad de todas las regiones donde naveguen.

Que mediante el resuelto primero de la Resolución No. 106-086-DGMM de 14 de diciembre de 2022, se estableció el uso obligatorio del Equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés), a todas las naves de pesca de bandera panameña con patente de servicio internacional, donde quiera que se encuentren y a las naves de pesca que estén en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, con patente de servicio internacional, lo cual está siendo perjudicial para las actividades económicas pesqueras de algunas embarcaciones y conlleva un riesgo a la seguridad de la vida humana de la tripulación de dichas embarcaciones, toda vez que por medio del Equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés), la información de localización y zonas o caladeros de pesca de las embarcaciones, se encuentra disponible en tiempo real, e inclusive pueden ser objeto de actos de piratería y robo en altamar.

Que esta Dirección General considera oportuno establecer los equipos de posicionamiento que deben utilizar estas embarcaciones a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y evitar posibles actos de Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada (INDNR).

**RESOLUCION No. 106-077-DGMM**

Pág. 4

**Panamá, 9 de agosto de 2023.**

Que la Ley No 57 del 6 de agosto de 2008, en su artículo 187, numeral 24, establece como función de la Dirección General de Marina Mercante, fungir como ente regulador y coordinador de las políticas, estrategias y decisiones que afecten, de forma directa o indirecta, al registro de naves de la República de Panamá, en todo lo relativo al cumplimiento de las normas nacionales e internacionales vigentes, aplicables a los buques de la Marina Mercante Nacional.

**RESUELVE**

**PRIMERO:** ESTABLECER como uso obligatorio la utilización de los equipos del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés) y/o equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques (LRIT por sus siglas en inglés), como sistemas de posicionamiento a las naves de pesca de bandera panameña con patente de servicio internacional, donde quiera que se encuentren y las naves de pesca que estén en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá, con patente de servicio internacional.

**SEGUNDO:** ESTABLECER que aquellas naves de pesca que se encuentren inscritas en nuestro registro, y que según se establece en el artículo primero anterior opten por la utilización del equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés), deberán realizar de forma obligatoria la prueba de conformidad (Conformance Test) del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés) de acuerdo a la normativa que rija en esta materia.

**TERCERO:** ESTABLECER que aquellas naves que opten por la utilización del equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés), deberán emitir al menos seis (6) reportes de posiciones al día.

Asimismo, esta Dirección General de Marina Mercante podrá requerir más de seis (6) reportes de posiciones al día a costa de las naves, dependiendo del área de navegación en la que se encuentren. Dicha solicitud les será comunicada al buque, capitán, agente residente y armador, por el Departamento de Navegación y Seguridad Marítima de esta Dirección.

**CUARTO:** SEÑALAR que la utilización y equipamiento del equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés), es de carácter obligatorio para los buques sometidos a la Regla 19, Numeral 2.4 sobre Aparatos y Sistemas Náuticos a Bordo del Capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS 74/88) con las siguientes características:

1. Buques con arqueado bruto superior a 500 GT;
2. Buques en viaje internacional con arqueado bruto superior a 300 GT;
3. Todos los buques de pasaje, independientemente de su tamaño.

Sin embargo, en caso de que el capitán considere que la operación continua del equipo del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés) podría comprometer la seguridad de su barco o en caso de incidentes de seguridad inminentes, el AIS puede apagarse de forma inmediata y será comunicado a la Dirección de Marina Mercante por los medios electrónicos usuales.

Parágrafo: Lo establecido en este artículo aplica siempre y cuando la nave no haya optado por la utilización del equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT por sus siglas en inglés).

**QUINTO:** ADVERTIR que aquellos buques que a la entrada en vigencia de esta resolución no se encuentren reportando sus posiciones a través de los equipos del Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés) y/o equipo del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques (LRIT por sus siglas en inglés), se les iniciará un proceso de sanción que puede conllevar la cancelación de la nave de manera inmediata con las restricciones de navegación establecidas en la Ley.

**SEXTO:** INDICAR que toda nave de Pesca que desee inscribirse o se encuentre inscrita en este registro, deberá contar con un sistema de posicionamiento a bordo, de lo contrario, estarán sujetas a la cancelación del registro.

**RESOLUCION No. 106-077-DGMM**

**Panamá, 9 de agosto de 2023.**


Pág. 5

- SÉPTIMO:** **ADVERTIR** que la Resolución No. 106-048-DGMM de 19 de agosto de 2019, les será aplicable a las naves de pesca de bandera panameña, de patente de servicio internacional, donde quiera que se encuentren y a las naves de pesca que estén en aguas jurisdiccionales de la República de Panamá.
- OCTAVO:** Esta Resolución deroga en todas sus partes la Resolución No. 106-086-DGMM de 14 de diciembre de 2022.
- NOVENO:** Esta Resolución entrará en vigor a los tres (3) meses de su publicación en Gaceta Oficial.

**FUNDAMENTO DE DERECHO:**

- Ley No. 39 de 8 de julio de 1976.
- Decreto Ley No. 7 de 10 de febrero de 1998.
- Ley No. 57 de 6 de agosto de 2008.
- Ley No. 7 de 27 de octubre de 1977.
- Ley No. 12 de 9 de noviembre de 1981.
- Ley No. 31 de 11 de julio de 2007.
- Resolución No. 106-048-DGMM de 19 de agosto de 2019.
- Circular MMC-195

**COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,**

  
**ING. RAFAEL N. CIGARRUISTA G.**  
 Director General

RNCG/JLC/MAVC

20


**AUTORIDAD MARITIMA DE PANAMA**  
 CERTIFICO QUE TODO LO ANTERIOR ES FIEL COPIA DE SUS ORIGINALES  
 Panamá 14 de Agosto de 2023  
  
 Director General de Marina Mercante