

Apéndice B Administración y Manejo de la AMP

B.1 Administración y Manejo de Puerto

B.1.1 Instituciones del Gobierno Central

Panamá es un estado de democracia representativa con tres órganos de gobierno: legislativo, ejecutivo y un órgano judicial independiente. El órgano legislativo es una Asamblea Legislativa de una sola cámara, conformada por 72 miembros elegidos directamente y por voto secreto. El órgano ejecutivo comprende un Presidente y dos Vice-Presidentes. El Presidente y Vice-Presidentes son elegidos mediante voto directo y secreto por un término de cinco años. La estructura de todo el sector público de la República se muestra en la **Figura B.1.1**.

El órgano Ejecutivo desarrolla los asuntos administrativos de la República, y bajo el Presidente, como el jefe del ejecutivo, diez Ministerios se involucran en las tareas relevantes de su jurisdicción. Además de los diez Ministerios, dos Ministros a saber. El Ministro de la Presidencia y el Ministro de Asuntos del Canal de Panamá se encuentran dentro del Gabinete.

También forman parte del órgano ejecutivo bajo la Presidencia, la oficina del Auditor General, del Defensor del Pueblo y Ente Regular de los Servicios Públicos.

Es una característica distintiva del Sector Público panameño, que cierto número de las llamadas “entidades descentralizadas” llevan a cabo trabajo de naturaleza pública y cuasi-pública. Treinta instituciones cubren un variado rango de funciones del Órgano Ejecutivo. Toda la estructura organizacional del Órgano se muestra en la **Figura B.2**.

El órgano judicial está organizado bajo la Corte Suprema de Justicia con nueve jueces, e incluye, entre otros, la Corte Civil y la Corte Criminal, así como cortes locales y tribunales.

B.1.2 Instituciones relacionadas con Puerto

Debido a varios aspectos de la actividad, muchas instituciones intervienen en el planeamiento portuario, administración, operación y otras actividades. Las siguientes siete instituciones están específicamente muy relacionadas con las actividades portuarias, por tanto, forman el Comité Consultivo cuando se realizaba el Estudio; principalmente el Ministerio de Comercio e Industrias, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Obras Públicas, el Servicio Marítimo Nacional (Ministerio de Gobierno y Justicia), la Autoridad Nacional del Ambiente, la Autoridad del Canal de Panamá, el Instituto Panameño de Turismo y la Autoridad Marítima de Panamá. Una breve descripción de cada institución, con la excepción de la Autoridad Marítima de Panamá (su descripción detallada aparece en la siguiente sección) se presentan seguido.

Ministerio de Comercio e Industrias (MICI)

La actual conformación del MICI se estableció en 1998 mediante la Ley No. 53. Sus principales objetivos son promover, coordinar, desarrollar asuntos sobre industria, comercio, minería, energía, seguro, servicios financieros, etc. El MICI está desarrollando sus funciones en cuatro segmentos.

A Nivel Directivo están las Oficinas del Ministro y dos Vice-Ministros, a quienes se les delega el ejercicio de las funciones de Ministro de comercio interno e industria, y de comercio exterior, respectivamente. Los dos Vice-ministros pueden actuar en nombre y representación del Ministro mediante la delegación de sus funciones. Ellos constituyen el nivel supremo del Ministerio.

El nivel consultivo consiste de la Secretaría General, la Dirección de Proyectos Especiales, la Dirección de Asesoría Legal, la Dirección de Comunicación y la Dirección de Planificación. Estos funcionan como un cuerpo consultivo para el Ministro. El tercer nivel es la Dirección Administrativa, que atiende los asuntos de personal, presupuesto y asuntos de cuentas y otras funciones internas.

El nivel ejecutivo se divide en dos partes según las funciones de cada Vice-Ministerio. En el de Industrias y Comercio Interno, hay cinco Direcciones Nacionales: la Dirección Nacional de Desarrollo Industrial, la Dirección Nacional de Comercio, la Dirección Nacional de Finanzas, la Dirección Nacional de Patrimonio y la Dirección Nacional del Banano. Bajo el Vice-Ministerio de Comercio Exterior, tres Direcciones Nacionales funcionan como parte del órgano ejecutivo. La Dirección Nacional de Negociaciones de Comercio Internacional tiene las funciones de participar en negociaciones comerciales, vigilar por el adecuado cumplimiento de los acuerdos, la defensa de la posición panameña en la formulación de política de prevención de prácticas ilegales. La Dirección Nacional de Promoción para la Producción e Inversión es responsable de la promoción de exportación de bienes y servicios, particularmente mediante la transferencia de tecnología en el sector exportación, capacitación a empresas relacionadas con la actividad de exportación entre otras cosas, examinando las perspectivas de inversión extranjero, promoviendo tales inversiones, incluyendo el apoyo al proveedor en la búsqueda de socios potenciales. La Dirección Nacional de Servicios de Comercio Exterior tiene las funciones de promover el mejoramiento del producto buscando niveles de calidad internacionales, y con otras medidas para apoyar a las empresas exportadoras en la obtención de oportunidades de comercio.

Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)

El MEF fue creado en 1998 mediante la Ley N° 97, integrando el Ministerio de Hacienda y Tesoro y el Ministerio de Planificación Económica, como un Ministerio para formular la iniciativa de política económica, tales como la planificación de la inversión pública y la estrategia social, la preparación de plan de desarrollo nacional y regional, el diseño y ejecución de los lineamientos generales y tareas del gobierno en términos de la propiedad nacional y tesoro, elaboración, ejecución y control del presupuesto general del Estado, préstamos públicos y la modernización del Estado, así como la elaboración y ejecución de planificación financiera del Estado.

Las funciones del MEF están, de acuerdo con la Ley de 1998, divididas en las cuatro siguientes materias de economía, inversión y desarrollo social, materia de presupuesto, materia de finanzas públicas y administración. Para ejecutar estas funciones hay cierto número de unidades, direcciones y departamentos como se muestran en la **Figura B.3** Funcionarios de la Dirección de Planificación de la Inversión y el Departamento de Cooperación Técnica

Internacional participan en las discusiones del Comité Consultivo del Estudio. La Dirección de Planificación e Inversión evalúa con cierta profundidad cada proyecto incluido en el presupuesto solicitado para gastos de capital proporcionado a cada institución pública. MEF examina y compila las solicitudes de presupuesto de ambos en términos de gastos corrientes y gastos de capital de todas las instituciones de gobierno. Examen del presupuesto inicia en mayo y se remite al Consejo de Gabinete, luego a la Asamblea Legislativa para evaluación normalmente en septiembre. Entre las funciones del Ministerio, la preparación y evaluación del programa de cooperación técnica de países extranjeros son incluidas.

Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Las carreteras, naturalmente, afectan grandemente la calidad de los puertos, por tanto, el personal responsable de ambas instalaciones deben estar estrechamente comunicados, particularmente en la etapa de planeamiento. El Gobierno Panameño creó en una etapa muy temprana de la República una institución para supervisar la construcción y mantenimiento en 1904. Luego de varios cambios institucionales, en 1978, la Ley N° 35 estableció el Ministerio de Obras Públicas en su forma actual. El Ministerio tiene como su objetivo propio desarrollar y aplicar la política de construcción y mantenimiento de obras públicas, y son responsables de la ejecución e implementación de las políticas de construcción y mantenimiento de las carreteras y avenidas urbanas, así como de los puentes. El Ministerio tiene la responsabilidad de administrar, coordinar y supervisar la preparación de las políticas, planes y presupuesto de obras públicas. También es la responsabilidad del Ministerio desarrollar y supervisar la cartografía del país. La estructura organizativa se muestra en **(Figura B.4)**.

Servicio Marítimo Nacional

El Servicio Marítimo Nacional es creado por el Decreto de Gabinete N° 38 de febrero de 1990, como una rama del Ministerio de Gobierno y Justicia. El Ministerio tiene un amplio rango de jurisdicción, en términos de seguridad y protección de los nacionales y del territorio, así como la protección de la comunidad y la supervisión los medios de comunicación. El Ministerio tiene tres fuerzas públicas dentro su estructura. La Policía Nacional, Servicio Aéreo Nacional y el Servicio Marítimo Nacional, responsables de preservar el orden público en todo el territorio nacional, el espacio aéreo y aguas territoriales, aplicando las leyes. El Servicio Marítimo Nacional tiene la misión de proteger y defender la neutralidad y operación del Canal de Panamá, garantizar la seguridad de los puertos, patrullar y resguardar las costas y aguas territoriales. Ésta también tiene la misión de proteger contra la contaminación y preservar el ambiente marino, los recursos renovables y no renovables y las islas aisladas. Este establece observación y operara embarcaciones patrulleras. El organigrama se muestra en la **Figura B.5**.

Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)

Cuando se planifica, conduce y mantienen obras públicas, es de creciente importancia tomar en cuenta los variados aspectos ambientales. En este sentido, ANAM es un miembro del Comité

Consultivo. Panamá tiene una firme política ambiental para proteger, conservar, mejorar y restaurar la calidad del ambiente, por tanto traer como resultado un ambiente saludable adecuado para la vida y el desarrollo sostenible. Para los dichos objetivos, la ANAM es creada mediante diversas legislaciones. El objetivo de la ANAM es crear las condiciones para formular y llevar a cabo una política ambiental adecuada, leyes y regulaciones, y proyectos que promuevan efectivamente la evaluación, protección, conservación y recuperación del ambiente, y el uso sostenible de los recursos. Tiene el poder de imponer sanciones e impuestos. **(Figura B.6)**

Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

La Autoridad del Canal de Panamá es establecida mediante la Constitución Política, Título XVI, Artículo 310 el 31 de diciembre de 1999.

El Artículo 309 del Título señala:

“El Canal de Panamá constituye un patrimonio inalienable de la Nación panameña; permanecerá abierto al tránsito pacífico e in-interrumpido de las naves de todas las naciones,”

Por tanto, a la organización que gobierna el Canal se le da una naturaleza más independiente que a otras organizaciones del sector público. El Artículo 310 señala:

“Se crea una persona jurídica autónoma de Derecho Público que se denomina Autoridad del Canal de Panamá, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las constitucionales y legales vigentes, ...”

En 1997, la Ley N° 19 promulgado de acuerdo con el Artículo 317 de la Constitución Política proporciona un marco para las actividades de la ACP, y su Artículo 36 señala la autonomía financiera:

“El presupuesto de la Autoridad no será parte del presupuesto general del gobierno, ni tampoco de aplicarán las provisiones del Presupuesto General del Gobierno al presupuesto de la Autoridad.”

Aunque la Autoridad está eximida del pago de impuestos, tasas, tarifas, cargos o contribuciones nacionales o municipales, debe pagar anualmente al Tesoro Nacional, los pagos recaudados de los barcos transitando por el Canal, sujetos al pago de peajes. No obstante, la independencia financiera de la ACP se garantiza mediante provisión tal como:

“El Gobierno Nacional no puede comprometer los ingresos brutos recibidos por y mediante la Autoridad, u ofrecer cualquier propiedad de su patrimonio como colateral para prestamos o cualquier transacción financiera del Estado o por cualquiera de sus agencias.”

La ACP tiene los poderes de control e inspección de la navegación en el Canal y todas las otras actividades relacionadas a la navegación en el Canal y puertos adyacentes, incluyendo pilotos, remolques y seguridad marítima. Al mismo tiempo, es responsable, en coordinación con otras agencias del gobierno, por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos

hídricos de la cuenca del Canal de Panamá. Por esta razón, todos los planes de construcción, uso de agua, y desarrollo portuario, o cualquier otra obra o construcción a lo largo de la ribera del Canal de Panamá, requiere de la aprobación de la ACP.

El órgano supremo de la ACP es la Junta de Directores de once miembros, uno de los cuales es designado por el Presidente, quien presidirá la Junta, y mantendrá el rango de ministro de estado para Asuntos de Canal. Esta es la disposición peculiar de la disposición entre las instituciones descentralizadas. El organigrama se muestra en la **Figura B.7**.

Instituto Panameño de Turismo (IPAT)

IPAT se estableció en septiembre de 1960. Su objetivo es incrementar la atracción de turistas, dando a conocer todas las actividades relacionadas con la industria del turismo interna y externamente de Panamá, y también promover el ingreso permanente de visitantes extranjeros que buscan lugares de descanso, diversión y entretenimiento, así como el desarrollo del turismo nacional, especialmente para los jóvenes y la sociedad. En vista que Panamá está frente a tanto el Mar Caribe y el Océano Pacífico, un número considerable de turistas extranjeros vienen por mar, por tanto la coordinación entre organizaciones a cargo tanto de turismo como de asuntos marítimos es inevitable, y el IPAT es miembro del Comité Consultivo. El organigrama se muestra en la **Figura B.8**.

B.1.3 Autoridad Marítima de Panamá (AMP)

Historia y Poderes

La AMP es creada por el Decreto Ley No.7 promulgado por el Presidente el 10 de febrero de 1998, de acuerdo con el Decreto Ley N° 1 de 1998, fue promulgada durante las vacaciones de la Asamblea Legislativa (Vacatio Legis), pero tiene los mismos efectos como una Ley luego de aprobada por la Asamblea.

En 1998 la Ley No.1 es promulgada para dar al Presidente poderes extraordinarios y específicos para la realización de los trámites necesarios para la creación de la Comisión Bancaria Nacional y la AMP, y la modificación de la Ley N° 8 de 1994 relativa a las actividades de turismo.

La AMP es un cuerpo unificado de varias competencias marítimas de diferentes instituciones del Órgano Ejecutivo, tales como: administración de recursos marinos y costeros por el MICI, educación y entrenamiento de marineros del Ministerio de Educación, registro de naves de marina mercante del MEF, y absorbiendo la Autoridad Portuaria Nacional (APN) con temas portuarios (luego de la privatización de los mayores puertos)

Los objetivos de la AMP establecen en su Artículo 3 de dicho Decreto Ley, los tres puntos siguientes:

- i) Regular, proyectar y desarrollar las políticas, estrategias, leyes y programas que estén relacionados con el funcionamiento y desarrollo del Sector Marítimo. Aquí, "Sector

- Marítimo” se refiere a todas las actividades relacionadas con la marina mercante, el sistema de puertos, los recursos marinos y costeros, los recursos humanos y las industrias auxiliares marítimas de la República de Panamá;
- ii) Coordinar las actividades con la ACP, la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI), IPAT, el Instituto Nacional de Recursos Renovables y cualesquiera otras instituciones relacionadas con el Sector Marítimo para la promoción del desarrollo socio-económico del país;
 - iii) Actuar como la autoridad marítima suprema de Panamá, y ejerce los derechos y cumple con las responsabilidades del Estado dentro del marco de la Convención de las Naciones Unidas de Derecho del Mar, 1982 y otras leyes y regulaciones existentes.

Entre las funciones asignadas por el Decreto Ley de 1998 a la AMP, los siguientes seis puntos tienen que ver directamente con los asuntos portuarios:

- i) Proponer, coordinar y desarrollar la Estrategia Marítima Nacional;
- ii) Recomendar las políticas y acciones, desarrollar las acciones administrativas y aplicar las leyes y regulaciones relacionadas con el Sector Marítimo;
- iii) Preparar conjuntamente medidas para salvaguardar el interés nacional dentro de sus aguas territoriales;
- iv) Cooperar con el Servicio Marítimo nacional con el fin de aplicar las leyes nacionales en las áreas marítimas y aguas internas de Panamá;
- v) Actualizar el sistema de señalización, ayuda a la navegación, tablas náuticas y otras informaciones hidrográficas requeridas para el paso seguro de naves por las aguas de Panamá, de acuerdo con la Constitución Nacional y las leyes de la República;
- vi) Realizar, con la cooperación de otras agencias estatales competentes, las operaciones requeridas para el control de derrames de petróleo y químicos, y otros desastres o accidentes que tengan lugar dentro del área marina y aguas internas bajo jurisdicción de Panamá.

El Decreto-Ley señala que con el fin de garantizar el desarrollo del Sector Marítimo, la Autoridad debe promover la creación y expansión las compañías privada/mixta, mediante el otorgamiento de garantías, alquileres de activos o mediante cualquier otro mecanismo. También señala que debe participar en las compañías privadas/mixtas mediante la adquisición de acciones o bonos, y dentro del marco legal existente puede vender, arrendar y negociar cualquier clase de activos, o puede otorgar concesiones.

Comparando el arreglo presupuestario de la ACP (ver parte final de la Sección 6.4.1), la AMP no goza de independencia en términos de presupuesto y cuenta.

Organización de la Estructura

El cuerpo supremo de la AMP es la Junta de Directores, que consiste de siete miembros y sus suplentes. Un Ministro de Estado designado por el Presidente de la República será quien la presida

y el Ministro de Asuntos del Canal es un miembro. Otros cinco miembros son nombrados por el Órgano Ejecutivo de entre profesionales/empresarios de diferentes campos relacionados con las funciones de la AMP, quienes cumplen con los requisitos de nacionalidad, edad, registro no criminal, etc. Este examina y recomienda sobre todas las actividades de la institución.

Los órganos de la AMP se dividen en seis partes de acuerdo a la función; relacionado con la definición de políticas, coordinación, consulta, inspección, apoyo administrativo y operaciones (ver **Figura B.9**).

Dirección de Planificación y Desarrollo del Sector Marítimo, es la contraparte del Estudio, está en el nivel consultivo, estando a cargo de diseñar los planes y proyectos para el desarrollo del sector marítimo y para formular la política marítima de la institución coordinando con otros órganos en la Autoridad, así como instituciones relevantes fuera de la AMP. También es responsable de las estadísticas y cómputo.

En el nivel de apoyo administrativo, las Direcciones de Recursos Humanos y Finanzas están funcionando. La Dirección de Finanzas es responsable del presupuesto y de cuentas, así como del patrimonio y el control de activo. La Dirección examina y compila el presupuesto solicitado para remisión a la Junta de Directores. El presupuesto es enviado al MEF, entonces a la Asamblea Legislativa. A la Dirección algunas veces se le solicita asistir a las deliberaciones de la Asamblea para una explicación detallada del contenido del presupuesto. Para la ejecución del presupuesto, la AMP, como otras instituciones públicas, tiene que ser autorizada todos los meses por la Contraloría.

La operaciones de trabajo de la AMP son ejecutadas por la siguientes cuatro Direcciones Generales, que básicamente sucedieron a sus predecesores.

- i) Dirección General de Marina Mercante —registro de marina mercante, seguridad marítima y de navegación, prevención y control de la contaminación marina;
- ii) Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares—concesión e industrias marítimas auxiliares, capitanía de puerto y otras operaciones portuarias, planes y programas anuales de trabajo relacionado con puertos;
- iii) Dirección General de Recursos Marinos y Costeros—desarrollo y control de la pesca, administración de la zona costera, laboratorio marino (conservación y protección del ambiente marino);
- iv) Dirección General de Gente de Mar—entrenamiento y educación de gente de mar y pescadores, certificación de gente de mar y pescadores, asuntos laborales marítimos.

La AMP tiene un cierto número de oficinas locales y tres oficinas internacionales (Nueva York, Londres y Manila).

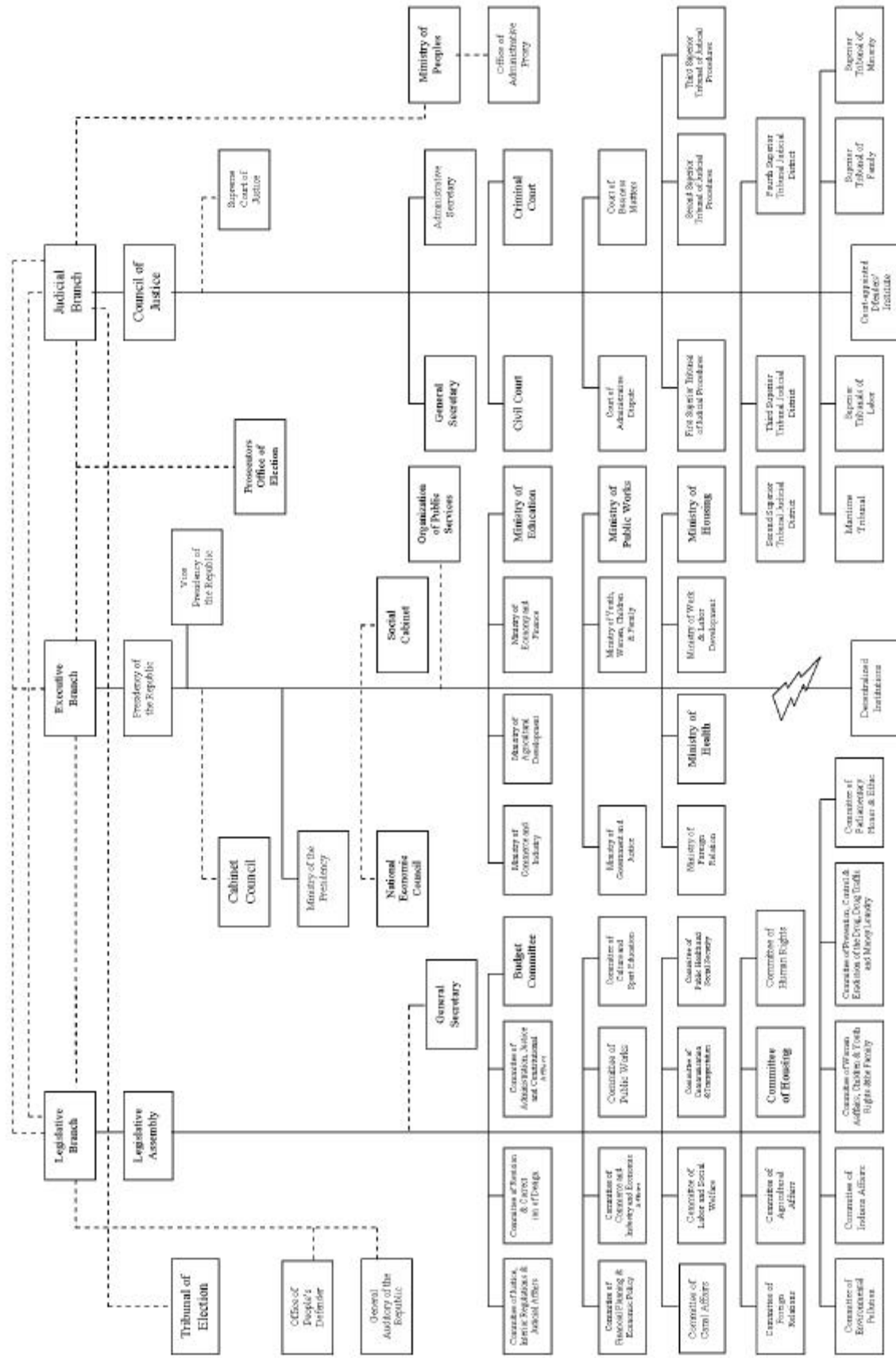


Figura B.1.1 Organización Sector Público, República de Panamá

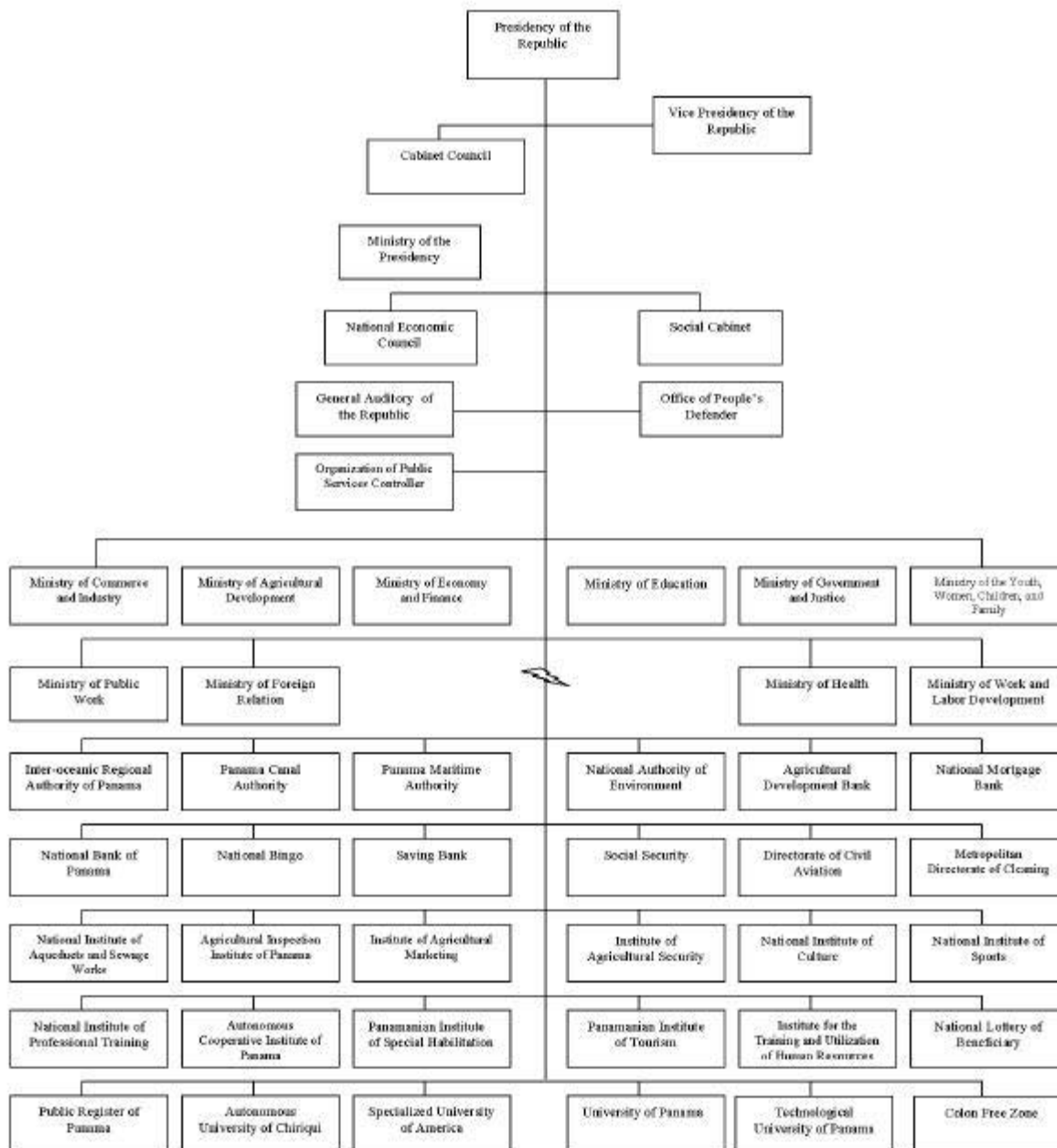


Figura B.1.2 Órgano Ejecutivo

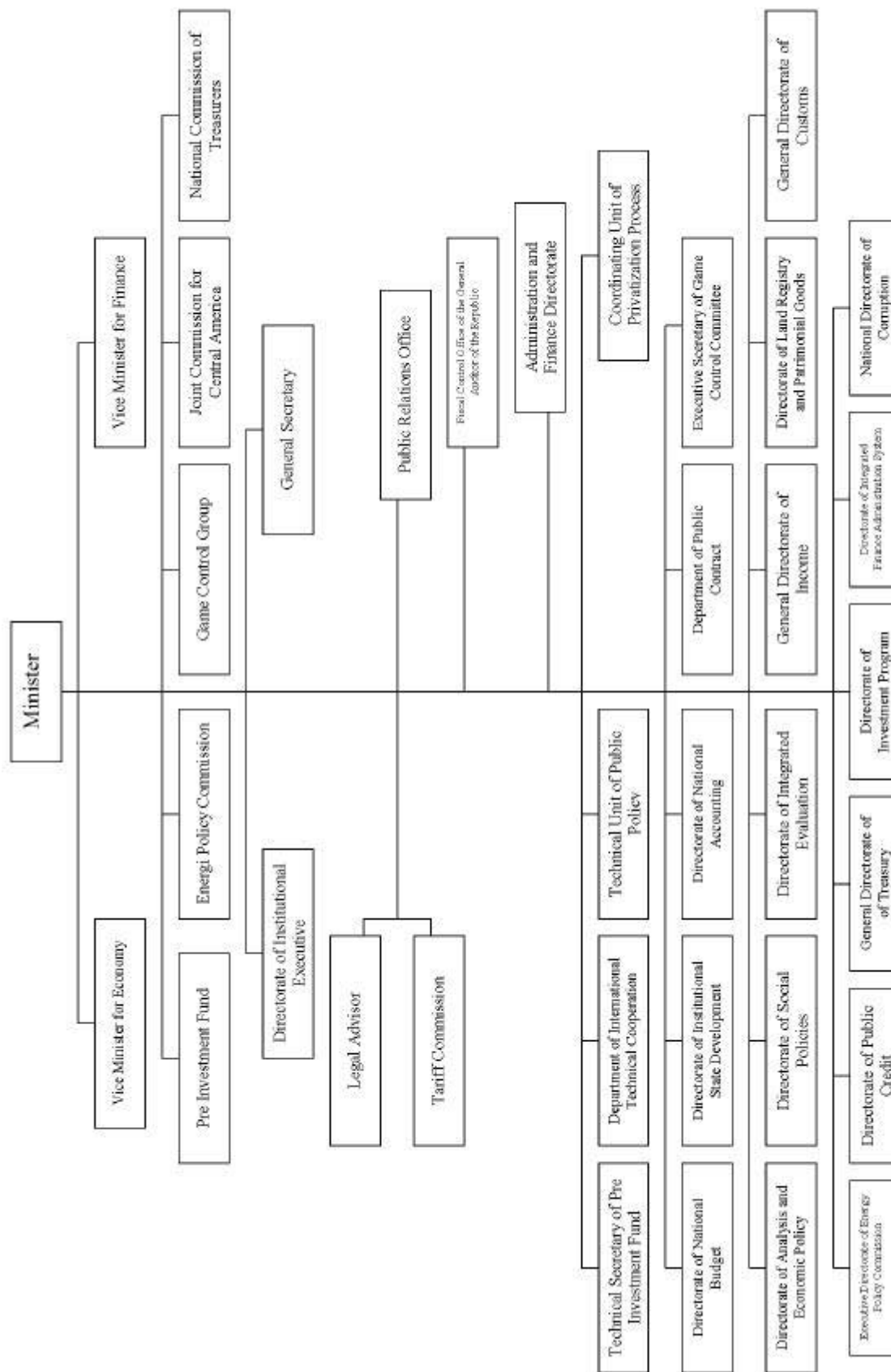


Figura B.1.3 Ministerio de Economía y Finanzas

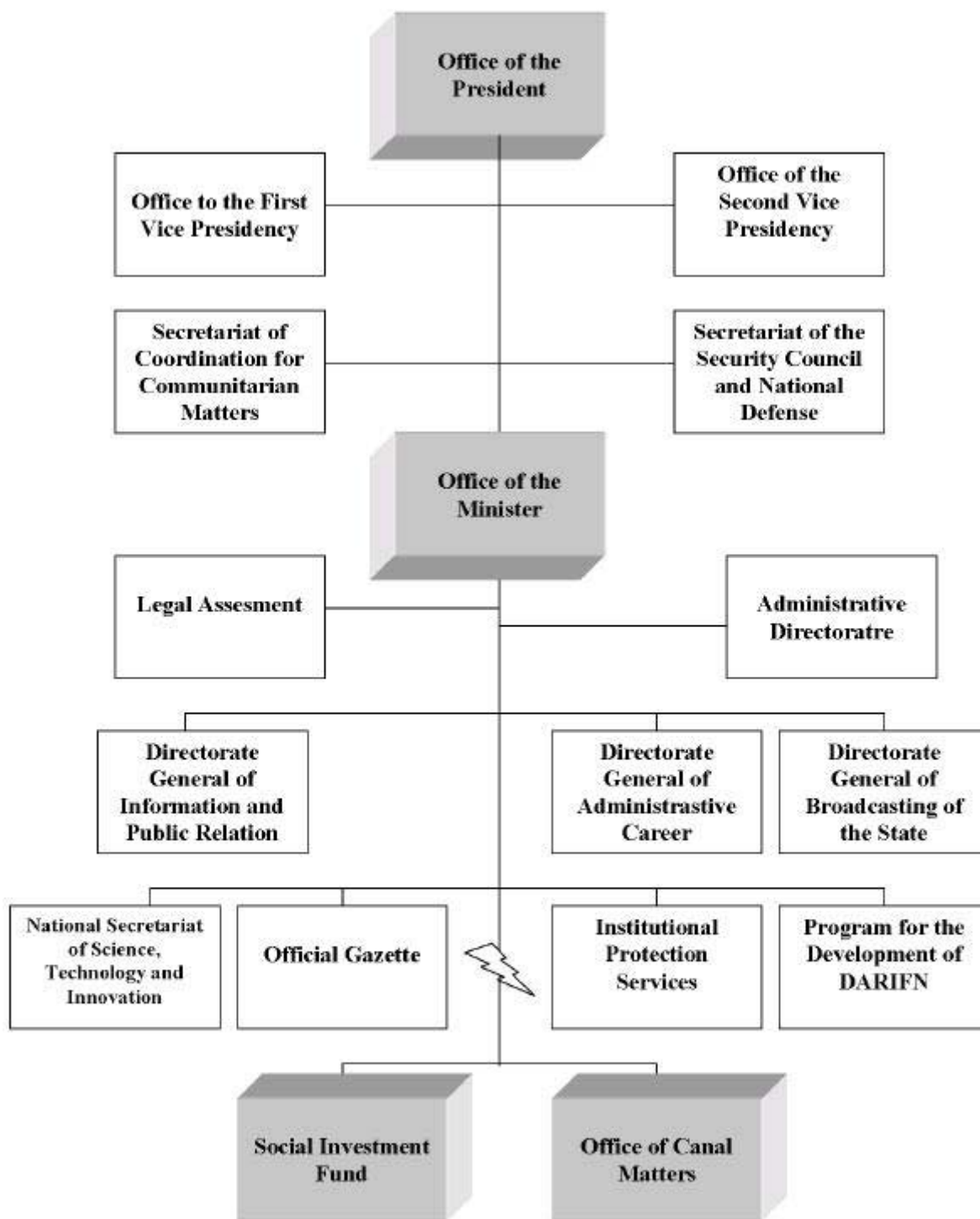


Figura B.1.4 Ministerio de Gobierno y Justicia

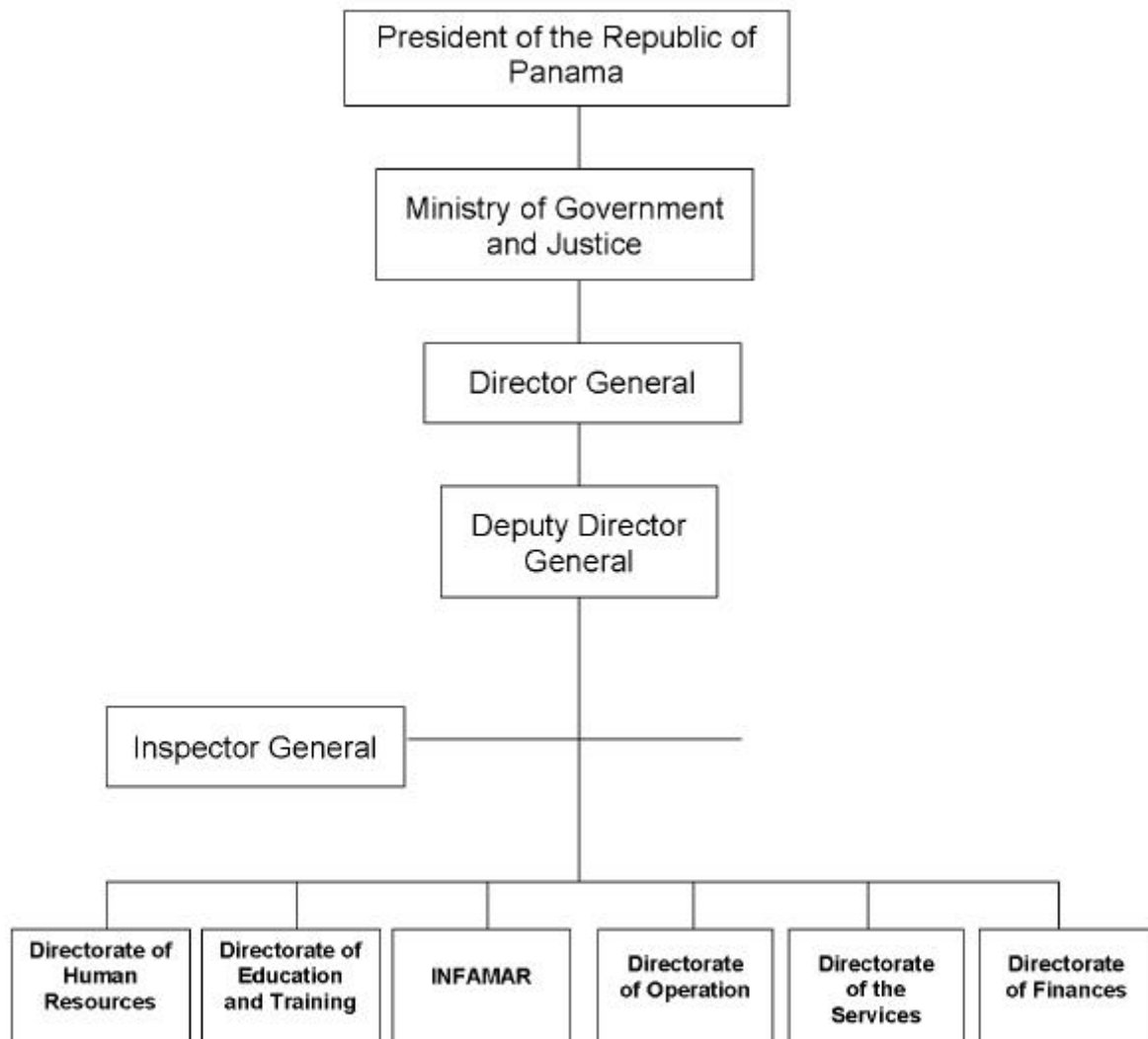


Figura B.1.5 Servicio Marítimo Nacional

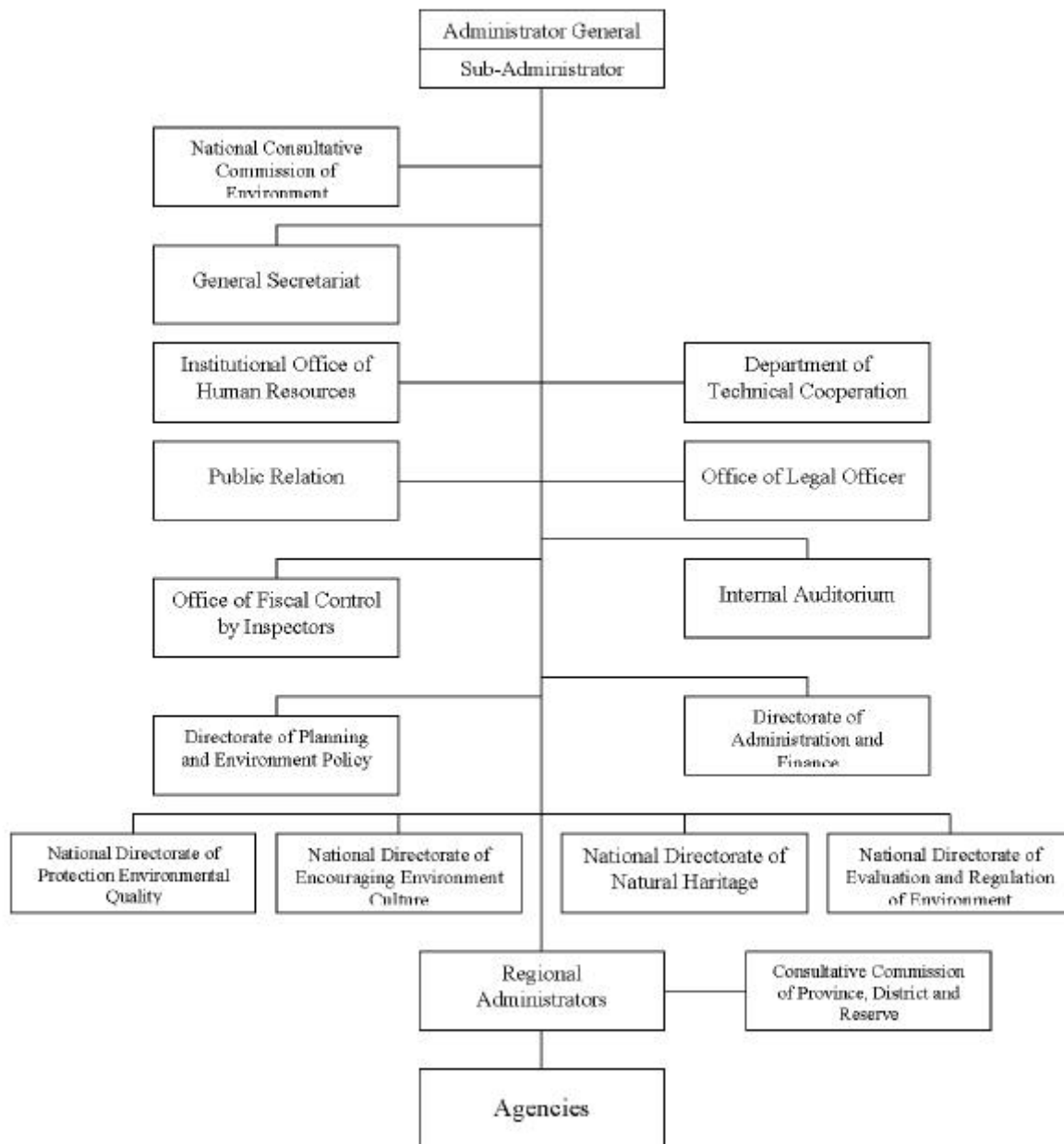


Figura B.1.6 Autoridad Nacional del Ambiente

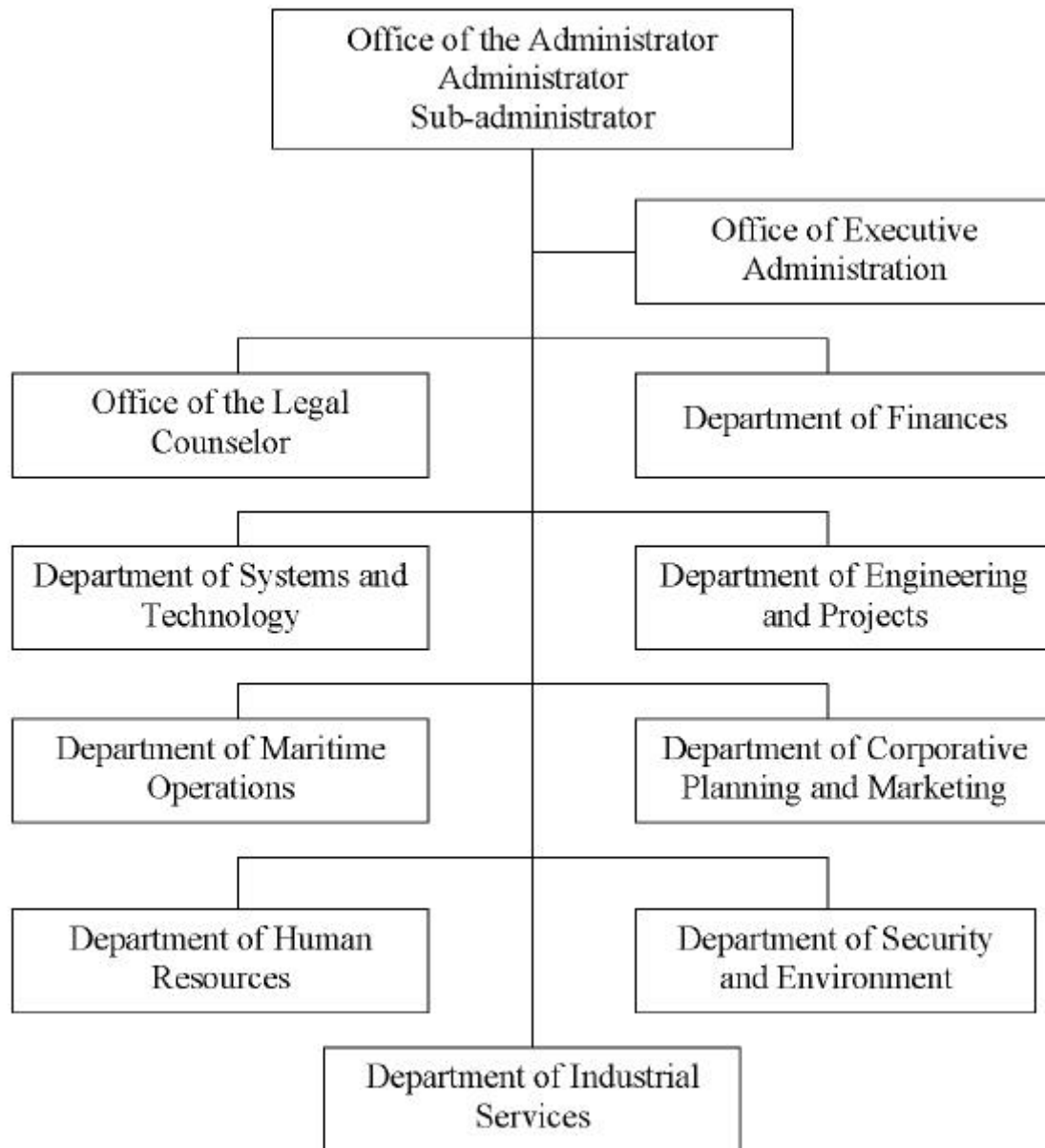


Figura B.1.7 Autoridad del Canal de Panamá

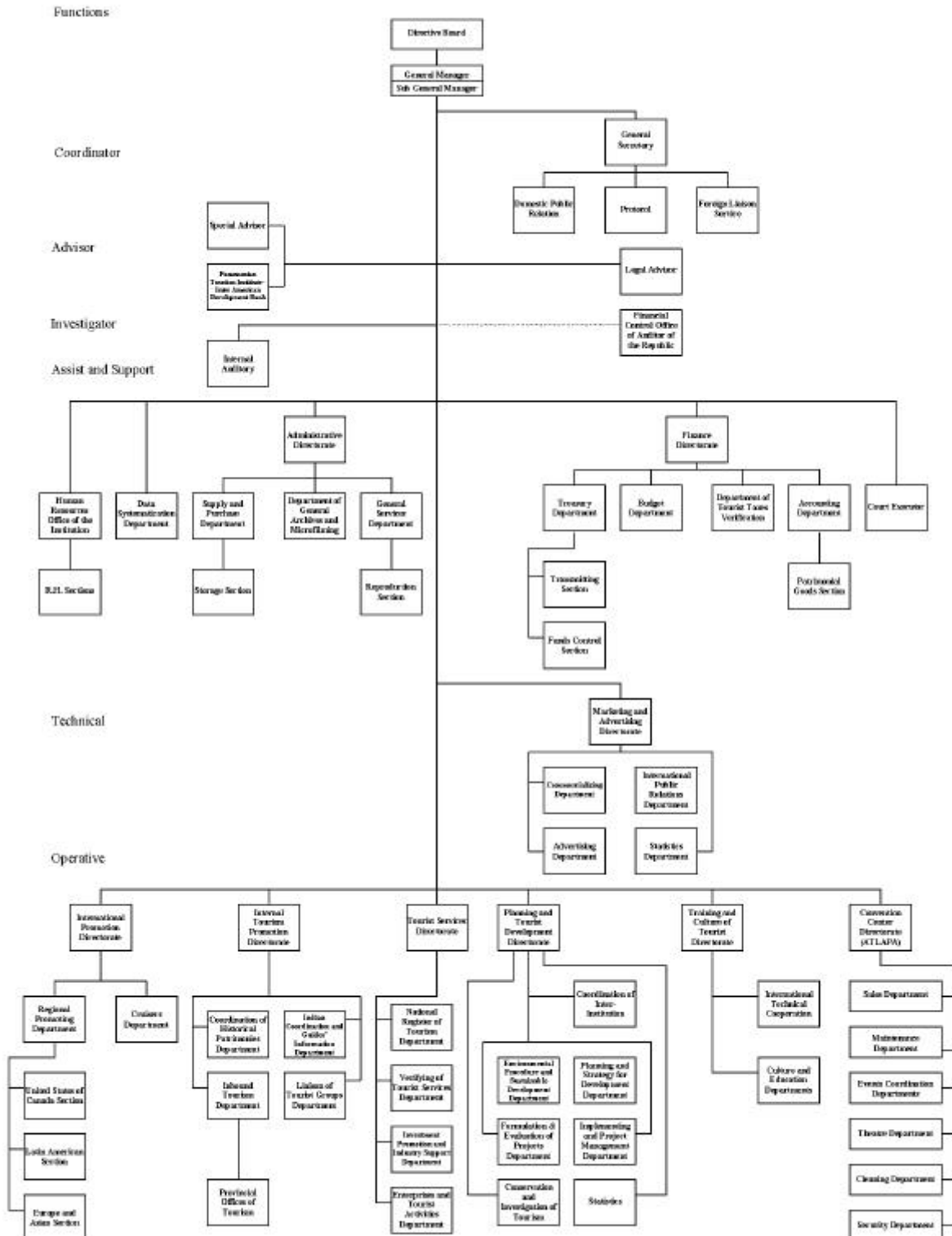


Figura B.1.8 Instituto Panameño de Turismo

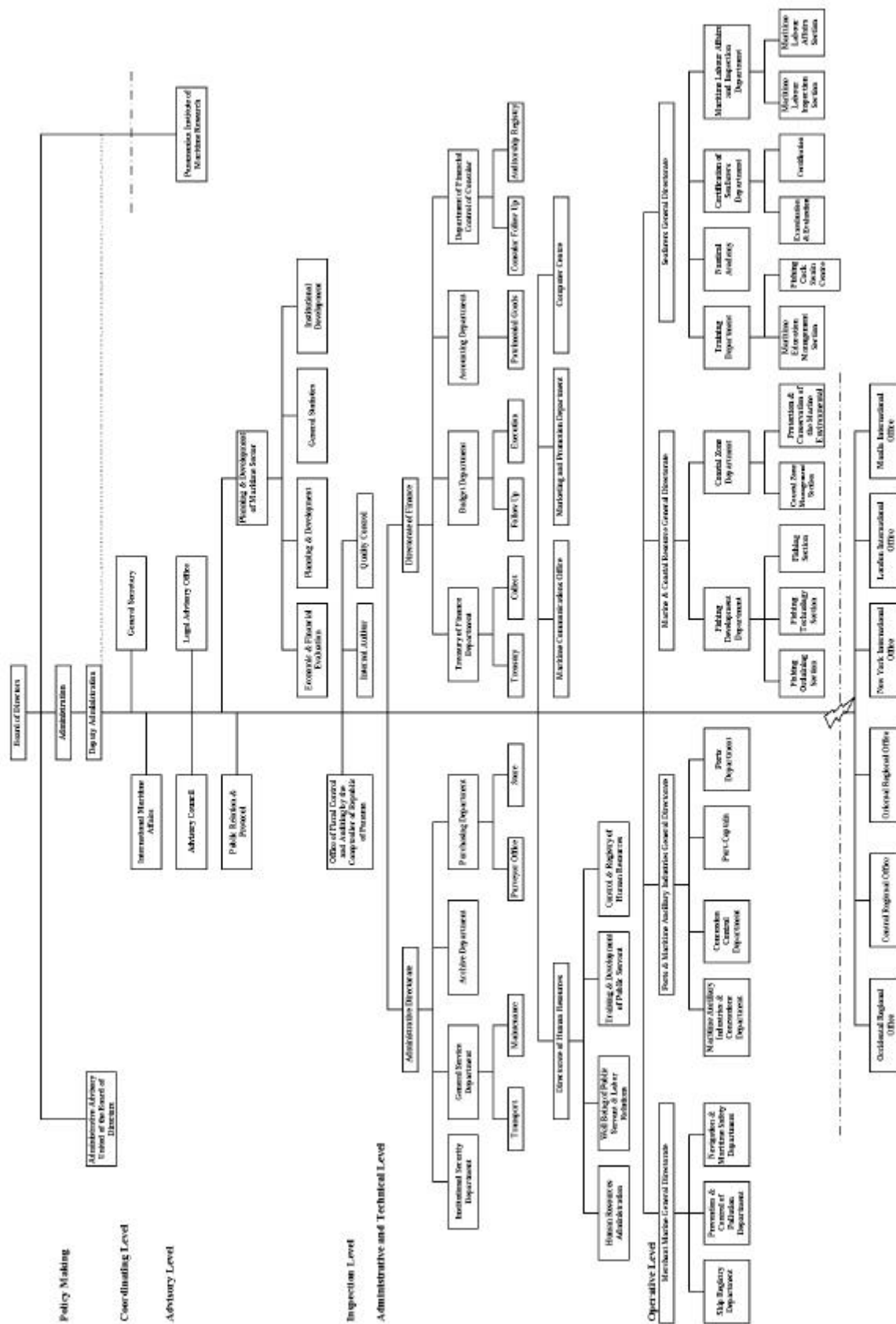


Figura B.1.9 Autoridad Marítima de Panamá

B.2 Administración y Operación de Puerto

B.2.1 Clasificación de los Puertos en Panamá

Como se señaló en la Sección 6.4.1, la AMP fue creada para dedicarse al desarrollo del sector marítimo, y tiene una rama operativa llamada 'Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.' La Dirección General es responsable por la operación de los puertos existentes, directamente o por medio de la capitanía o la administración local.

Los mayores puertos en Panamá son clasificados como puertos de comercio internacional o de cabotaje.

El nombre y la principal actividad de los puertos de comercio internacional son las siguientes:

Cristóbal	Contenedor
Manzanillo	Contenedor/Vehículo
Coco Solo Norte	Contenedor
Coco Solo	Contenedor/Carga General
Bahía Las Minas	Contenedor/Cemento/Petróleo Crudo
Balboa	Contenedor/Carga General /Granos
Chiriqui Grande	Petróleo Crudo/Carga General
Charco Azul	Petróleo Crudo
Almirante	Banano
Armuelles	Banano
Pedregal	Azúcar/Pescado/Carga General
Agua Dulce	Azúcar

Los siguientes son los mayores puertos de cabotaje:

La Palma	Madera y Plátano
Panamá	Carga General
Vacamonte	Pescado/Camarón
Mutis	Arroz
Bocas del Toro	Carga General/Ferry

Los puertos del país también se clasifican en puertos nacionales y puertos privados. Todos los principales puertos de comercio internacional son privados, e inclusive dentro de los puertos nacionales, muchas funciones e instalaciones son privatizadas mediante concesiones. En este sentido, esta clase de clasificación no parece tener mayor significado que la de indicar la propiedad sobre el patrimonio.

B.2.2 Rol de las Oficinas de AMP

Como los puertos a ambos extremos del Canal de Panamá deben tener un status especial debido a la gran influencia de sus actividades en la economía nacional, asuntos relativos a estos puertos deben ser abordados separadamente. Aquí, principalmente el trabajo de la AMP en los puertos locales se señalará.

La intervención de la AMP en el día a día de las actividades portuarias se realiza a través de la Capitanía de Puerto o la Administración (en adelante denominada "Oficinas de AMP"). Estas están ubicadas en las áreas portuarias y tienen que ver con todos los trabajos requeridos para las funciones de la AMP, no solamente limitado a los asuntos portuarios. Las funciones y tamaño de las oficinas de AMP defieren según cada puerto, de acuerdo a las características del puerto y las funciones de la Oficina de AMP. Aquí tomamos algunos ejemplos.

Capitanía del Puerto de Balboa

- i) Número total de oficinas son trece, tres de las cuales se ocupan de la contaminación marina;
- ii) Contenido de los trabajos son:
 - Negocio de la capitanía de puerto, permiso de entrada y salida de los barcos, control estatal del puerto con relación a SOLAS, MARPOL.
 - Mantenimiento de IVTMS (terminal de sistema de información de naves)
 - Recaudación de tarifas de banqueros
 - Recaudación de rentas y tarifas con relación a las concesiones
 - Preparar tablas estadísticas
- iii) Jurisdicciones: Otros además de Balboa, Rodman y Taboguilla (terminales de petróleo), y Flamenco

Administración de Vacamonte

- i) La cantidad de personal de oficina es de 142, que es el mayor entre las oficinas de AMP, y el total de empleados del puerto es cerca de 5,000. Para la conveniencia de aquellos empleados y empresas realizando negocios en el puerto, hay un número considerable de oficinas de instituciones gubernamentales, principalmente Agencia del Seguro Social, Aduana, Migración, Cuarentena Agropecuaria, Ministerio de Salud, Departamento Consular y de Naves, Departamento de Recursos Marinos, y el Banco Nacional de Panamá;
- ii) En vista que Vacamonte es el puerto pesquero más grande de Panamá con 252 naves pesqueras registradas en el Puerto de Vacamonte, y mas de veinte compañías procesadoras de pescado tienen sus centros de operaciones principales en el puerto;
- iii) Además de las industrias pesqueras, muchas compañías llevan a cabo negocios tales como reparación de embarcaciones, restaurante, venta al por menor, bodega y fábrica de hielo otorgadas mediante concesiones. En vista que son concesiones por parte, se puede decir que el puerto es operado primariamente por la oficina de AMP;

- iv) La oficina de AMP está realizando los siguientes negocios de amplio alcance:
Recolección de tarifas y pagos por concesiones¹, mantenimiento, mecánica, combate contra incendio, control del tráfico, provisiones y almacenaje.
La Administración está dividida en varias secciones correspondiendo en las tareas.

Administración de Pedregal

- i) La Administración tiene nueve funcionarios. Un funcionario es el Coordinador, quien supervisa el trabajo de las Administraciones en Pedregal, Armuelles y Charco Azul. Otras están divididas en cuatro secciones: Administración (también responsable del cobro de las tarifas, contaminación marina y estadísticas), Comunicación y seguridad, Marina Mercante y Recursos Marinos.
La Oficina del Servicio Marítimo Nacional está ubicada con tres naves en Santiago, Chiriqui y Armuelles;
- ii) Dentro del trabajo de la oficina, la inspección de las pesquerías es el mayor. Todos los trabajos son conducidos similarmente mediante manejo de documentación, por entrevistas personales;
- iii) El muelle y puerto de yates es operado por la Chiriqui Port Co y Ademar, respectivamente, bajo un contrato de concesión otorgado al momento de transición del APN a AMP. Aunque el área de agua es retenida por la AMP, el dragado del canal y el fondeadero es una obligación de los operadores bajo el permiso de la AMP. Más por alguna razón, estos fueron dejados en el estado en que se encontraban al momento de la transición;
- iv) Chiriqui Port Co., contrata siete funcionarios para la operación. Se queja que las tarifas para las compañías pesqueras frecuentemente no se pagan, y se encuentra dificultad para recobrarlos.

Administración de Armuelles

- i) Diez funcionarios se ocupan de la vigilancia de la seguridad del barco (cuatro), y administración, estadísticas y recaudación de los cargos portuarios (cinco);
- ii) Un atracadero construido para la exportación de banano y dado en concesión a la Chiquita Co., fue regresado a la AMP en 1998. Chatarra de hierro producto de la remoción de los rieles del ferrocarril bananero se embarcan en el muelle, pero este fue averiado durante el terremoto de otoño del 2002. La AMP está autorizada a gastar para su recuperación.

Administración de Almirante

- i) Realiza tareas tales como permiso de entrada y salida del puerto, cobro de tarifas, seguridad marítima y prevención de la contaminación y estadísticas con tres funcionarios. Un muelle se otorgó en concesión a la Chiquita, y una estación de gasolina y un muelle para embarcaciones pequeñas de pasajeros (llamados “taxi acuático”), también son operados por el sector privado;

¹ Las tarifas y dineros cobrados se pagan al Departamento de Contabilidad de la Oficina Centra.

- ii) En vista que Almirante es el mayor puerto de exportación en la Provincia de Bocas del Toro, un muelle con línea ferroviaria es construido y administrado por la compañía bananera. La carga general en naves retornando de Europa se maneja en el muelle, también;
- iii) Un atracadero es utilizado para naves roll-on roll-off hacia Bocas del Toro. Cinco viajes de ida y vuelta a la semana se tienen programados, pero parece que no funciona de acuerdo a un horario;
- iv) Es su deseo que para el beneficio de los pasajeros de los taxis acuáticos, un muelle se construya en un lugar apropiado, pero no hay un buen prospecto hasta ahora.

Administración de Chiriqui Grande

- i) Con dos funcionarios, la administración lleva a cabo la vigilancia en dos muelles, cobra las tarifas, y lleva las estadísticas. Además de Petroterminal de Panamá (PTP), también se operan bajo concesión restaurante, suministro de combustible y almacenes;
- ii) PTP es un joint venture público y privado, que se establece en 1982 por varias firmas petroleras y el gobierno panameño, que posee el 54% de las acciones. El propósito inicial de su establecimiento fue la construcción de una instalación entre Charco Azul y Chiriqui Grande para el petróleo crudo de Alaska para transportarlo hacia el Mar Caribe. Ahora, se usa para almacenaje y bunkering de aceite diesel. Se ha decidido que el petróleo crudo ecuatoriano vendrá luego de 90 días;
- iii) La compañía construye un muelle dentro del área de concesión para exportar banano y otras cargas. El muelle es administrado eficientemente y pulcramente con solamente dos funcionarios permanentes. Luego que una nave parte, la limpieza es realizada cuidadosamente en preparación para la siguiente nave;
- iv) El personal permanente de PTP son 40, pero contratan un número de personas para limpieza, manejo de la carga y otros trabajos. Hace 21 años cuando las instalaciones de PTP fueron construidas, el pueblo tenía solo un pequeño número de bohíos de pescadores, pero gradualmente se ha desarrollado a cierta escala el pueblo. De acuerdo con la cláusula del contrato de concesión, PTP hizo una gran reserva natural justo al lado opuesto del pueblo;
- v) El personal permanente de Charco Azul son 30 con un considerable personal temporal comprometido en tareas de mantenimiento, limpieza, operación, etc.;
- vi) La compañía paga dividendos e impuestos, más no paga la tarifa de concesión.

Administración de Bocas del Toro

Un coordinador que supervisa la administración de Chiriqui Grande, Almirante y Bocas del Toro está asignado en Bocas del Toro. La administración es pequeña con sólo dos funcionarios (uno está vacante y temporalmente viene a trabajar desde Chiriqui Grande) y solamente realiza el cobro de las tarifas y registro de estadísticas.

B.2.3 Observaciones Preliminares

Mientras visitaba varios puertos locales, el equipo condujo inspecciones a los sitios y realizó entrevistas a personal relevante, por tanto encontrando algunos puntos que son característicos de la administración panameña de puertos. Debido al corto tiempo disponible en cada puerto, algunos puntos faltan, o inclusive pueden no ser completamente ciertos, no obstante, se es del criterio que esos puntos pueden bien servir de base para la consideración del Estudio.

Centralización

Todas la tarifas, cargos y otros pagos cobrados por las oficinas de la AMP son remitidas al Departamento de Contabilidad de la Dirección de Finanzas. Por otro lado, los gastos para las actividades de la oficina, incluyendo los salarios del personal vienen del Departamento. Sin directrices concretas, la oficina de AMP no puede actuar en ninguna actividad de administración, excepto para los trabajos de rutina, tales como permitiendo la entrada y salida de buques y hacer y reportar las estadísticas. Las oficinas de AMP no tienen ni sus propios recursos financieros, ni pueden trabajar por iniciativa propia en mantenimiento o reparación de instalaciones. Es el sentir que mayor discreción y recursos financieros están concentrados en la oficina central. Este tipo de arreglo de trabajo puede parcialmente ser la causa de la falta de recursos humanos.

Falta de personal

Debe hacerse notar que las oficinas de la AMP son responsables no solo por temas portuarios, incluyendo la capitanía de puerto, sino también de la seguridad de la nave, la prevención de la contaminación marina, la supervisión de la pesca, así como de asuntos administrativos. En casos, excepto Vacamonte, el número de personal ubicado en las oficinas de AMP es menor de diez, y algunas veces hay posiciones vacantes. Además de las funciones de administración portuaria, muchos trabajos se limitan a la inspección de documentos sin una inspección personal o investigación en el lugar. Esto puede limitar no solamente una administración portuaria adecuada, sino también la aplicación de la ley con relación a la seguridad de las naves o la prevención de la contaminación marina.

Comportamiento de los Puertos Privatizados

Firmas privadas operan muchos de los atracaderos y muelles bajo contratos de concesión. Las concesiones se otorgan a las compañías o sus afiliadas que producen la carga, con la excepción de la carga general de Chiriqui Grande y Pedregal. El gobierno panameño posee más de la mitad de las acciones y envía dos representantes a la Junta Directiva de PTP, no obstante, el gobierno no interviene en la rutina de negocio de PTP. PTP opera la terminal de carga en Chiriqui Grande con un muy pequeño número de funcionarios en forma ordenada. Y la compañía contribuye al desarrollo del pueblo y la conservación del ambiente natural. Chiriqui Port Co., opera un muelle sólo por corto tiempo, y ha estado sufriendo financieramente por la falta de pago de compañías pesqueras.

B.3 Concesión

La concesión es un instrumento valioso para el manejo del puerto, y Panamá no es una excepción en el mundo en poner en uso práctico el mismo. Pero debe tenerse en mente que la utilización de este instrumento puede causar algunos problemas en términos de administración portuaria, cliente portuario y administración. Estos puntos pueden ser abordados en una etapa posterior, aquí la historia, lineamiento y procedimiento de concesión en Panamá se explica brevemente, como una base para deliberaciones posteriores.

B.3.1 Historia de las Mayores Concesiones

'Concesiones' tiene diferentes significados, no obstante generalmente significa dar a otra persona o grupo de personas un medio o producción. Dentro del gobierno o círculo legal, significa derechos especiales o poder que se le permite tener a una persona particular o grupo particular de personas (por el gobierno o entidad pública). Mostrándose, 'derechos de extracción de petróleo u otros minerales' son los más populares. Algunas veces esto significa reducción de costos/aduana.

En la terminología utilizada para asuntos portuarios, una concesión es otorgada por autoridad competente a una persona o grupo de personas que solicitan la construcción, explotación y/u operación de la instalación marítima o portuaria por un tiempo fijo. En Panamá, la concesión de puerto tiene una larga historia por muchas causas. La Ley 42 de mayo de 1974, que crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) tiene la provisión entre sus funciones de otorgar la concesión en puertos nacionales existentes o para la construcción de puerto futuro. Luego de ello, la Ley N° 31 de diciembre de 1993 y la Ley N° 5 de junio de 1997 prevé el desarrollo, construcción, operación y administración de la terminal privada de buques de contenedores, buques ro-ro, barcos de carga general y carga a granel en Balboa y Cristóbal. De acuerdo con estas legislaciones, las instalaciones portuarias de Manzanillo (MIT), Colon Container Terminal (CCT) y Panamá Port Co. (PPC) fueron construidas o sorprendentemente mejoradas bajo el contrato de concesión.

La concesión es utilizada como un instrumento de la llamada 'privatización portuaria' para introducir en la administración portuaria la destreza del sector privado. Más aún, detrás de la política de privatización, está el hecho que detrás de las circunstancias del comercio internacional, que busca la buena calidad de los servicios portuarios, los puertos a ambos extremos del Canal de Panamá tenían que alcanzar el estándar mundial en servicios e instalaciones. Al mismo tiempo, se hizo evidentemente claro para dichos puertos que la reforma del sistema no podía postergarse, con el fin de mantener la posición competitiva en el mercado universal. Por medio de concesiones extensivas, Panamá atrajo la inversión extranjera, trajo mayor participación del sector privado panameño y extranjero e introdujo el espíritu empresarial en la administración portuaria.

La política puede, en términos amplios, decirse exitosa en lo que respecta a los puestos mencionados. Primeramente, Panamá no podía realizar tan enorme inversión para la modernización de las terminales por medio de sus propios recursos financieros en esa etapa. Las terminales operadas por concesionarios han demostrado un muy buen desempeño en el manejo de

más carga y contenedores, mientras que el volumen de los otros puertos se mantiene igual que como estaban antes.

B.3.2 Lineamiento de las Concesiones

A parte de los casos de los puertos anteriores, cada puerto da una parte de sus funciones al sector privado por medio de la concesión u otro. En vista que el puerto es un complejo agregado de muchas funciones, las funciones son total o parcialmente dejadas a entidades diferentes al dueño del puerto. Se señala que hay unas doscientas concesiones en Panamá. Mientras MIT, CCT y PPC se les otorgó concesiones para una terminal o terminales como un todo, la mayoría de las concesiones están limitadas a la operación de la instalación o a un número pequeño de instalaciones. Este tipo de concesiones pueden llamarse concesiones por parte. Por otro lado, las concesiones del tipo de MIT pueden llamarse concesión híbrida.

Aunque hay muchas concesiones de terminal de petróleo, de carga a granel y de banano, que son manejadas por dueños de la carga o sus afiliadas, en caso del atracadero multi-uso, de la terminal de petróleo y carga general de Chiriqui Grande y la terminal de carga general y pesca de Pedregal son algunos ejemplos de tipo híbrido.

Entre concesión por parte y concesión híbrida no se observa una distinción clara, puesto que la extensión de la operación a ser transferida es variada según cada caso. Aún en terminales bajo la concesión híbrida, muchas instalaciones o equipo están trabajando, tales como suministro de agua o electricidad, remolques, pilotos, etc., por la misma autoridad portuaria y concesionario. Pero el efecto causado en la relación gobierno o autoridad portuaria y el concesionario son muy diferentes. Mientras en el caso de la concesión por parte gobierno/autoridad portuaria mantiene el poder para regular o controlar las actividades portuarias como un todo o por lo menos en sus mayores puertos; en caso de la concesión híbrida gobierno/autoridad portuaria es, generalmente hablando, excluidas del control de las actividades portuarias diarias como un todo.

El papel del gobierno/autoridad portuaria en el puerto de concesión híbrida es variado en cada caso. En algunos puertos el gobierno/autoridad portuaria lleva a cabo energéticamente, rutinas de trabajo tales como permiso de entrada y salida de nave, trámite de remolque, etc., de supervisar trabajos mayores de ingeniería a planificación de mejoras. Algunas veces toma la responsabilidad de coordinar los intereses entre las firmas relevantes.

Va a ser muy importante en la agenda, considerar en qué asuntos o hasta qué punto la AMP como ente responsable de puerto debe mantener la función de intervenir en el negocio portuario desarrollado por el concesionario en el tipo híbrido. Esto debe ser abordado en una etapa posterior del estudio.

B.3.3 Procedimiento para Concesión Portuaria

Hay tres niveles en que se otorga una concesión. Cuando la suma no excede un millón de balboas, el Administrador de AMP firma el contrato (llamado licencia), pero cuando la suma excede un

millón de balboas, la Junta de Directores hace la deliberación y la resolución para la firma del contrato. No obstante, donde se involucra inversión extranjera, es el Ministro del MICI quien firma el contrato.

En 1976, la Autoridad Portuaria Nacional promulgó la Regulación del Procedimiento de Concesión, que AMP mantiene. De acuerdo con la Regulación, la concesión se rechaza si un tercero prueba que es afectado. El gobierno mantendrá la propiedad sobre el bien concesionado, para que no se otorgue derechos de propiedad sobre el área o propiedad. La concesión puede ser modificada, extendida, renovada o expandida en cada caso. Generalmente, la solicitud de renovación, extensión y extensión tendrá preferencia sobre nueva aplicación. Mejoras y construcción por el concesionario serán devueltas a la AMP libre de costo cuando el término de la concesión expira.

Los concesionarios que son otorgadas para muelles, atracaderos y otros objetos para el tránsito de pasajeros y carga, tiene, entre otras, las siguientes obligaciones:

- i) Mantener medidas adecuadas para combatir incendios y tener servicios de seguridad que cumplan con las condiciones establecidas por la AMP y otras organizaciones;
- ii) Mantener un edificio adecuado para funcionarios de Aduana y del Servicio Marítimo Nacional;
- iii) Permitir la carga y descarga de bienes en circunstancias especiales a solicitud de la AMP;
- iv) Cobrar las tarifas previamente aprobadas por la AMP;
- v) Permitir el libre uso de las instalaciones por los barcos del Servicio Marítimo Nacional.

La evaluación inicial sobre si se otorga la concesión o no la lleva a cabo el Departamento de Concesiones, Dirección General de Puerto e Industrias Marítimas Auxiliares. Cuando la solicitud de concesión se presenta, el Departamento examina la información sobre la solicitud de la compañía y la naturaleza del negocio, particularmente el punto de vista que afecte los derechos existentes, y para asuntos legales se consulta a los Asesores Legales de la AMP. Busca información del Departamento de Impuesto sobre Inmueble, MEF y otras instituciones relevantes. Antes de llegar a una conclusión, los aspectos ambientales deben, entre otros, tomarse en cuenta. La Contraloría debe aprobar previamente el contrato de concesión.

Apéndice C Condiciones Actuales del Sector Puerto

C.1 Perfil de los Puertos

C.1.1 Generalidades

La República de Panamá está ubicada en Centro América, limitando con el Mar Caribe al norte y el Océano Pacífico al sur, Colombia al este y Costa Rica al oeste. La operación eficiente del Canal Interoceánico ha dado a Panamá gran importancia en el mundo marítimo y el desarrollo del Canal y los puertos en Panamá es una de las políticas/estrategias de estado del Gobierno de la República de Panamá.

Hay noventa y seis (96) puertos que administra la AMP en Panamá. La lista de puertos e instalaciones portuarias en Panamá y la ubicación de los puertos se muestra en la Tabla C.1.1 y la Figura C.1.1.

Los puertos de Panamá están clasificados en dos (2) tipos.

Los primeros tipos son los mayores puertos internacionales ubicados en la Ciudad de Panamá y la Ciudad de Colón, tales como Manzanillo International Terminal, Colon Container Terminal, Colon Port Terminal, Puerto de Cristóbal, y el Puerto de Balboa.

El segundo tipo son los puertos locales que son operados y administrados por la AMP y/o compañías panameñas.

La descripción general de los mayores puertos internacionales se muestra en la Tabla C.1.2 y la información detallada de cada puerto de la Tabla C.1.3 a la Tabla C.1.7.

Los mayores puertos internacionales han hecho notables avances con la privatización y la modernización, mientras los puertos locales en Panamá no son bien mantenidos y sus instalaciones se están deteriorando. Reforzamiento de la administración y el mantenimiento de los puertos locales se requiere para el desarrollo regional relevante.

Tabla C.1.1 Lista de Puertos e Instalaciones Portuarias en Panamá (1/3)

Category: Puerto (Port), Muelle (Pier), Atracadero (Moorage), Rampa (Ramp), Astillero (Shipyard)

Source: AMP

No.	Name of Port	Category	Location	Management
Bocas del Toro				
1	Bocas del Toro	Muelle	Isla Colon	AMP
2	Bastimento	Muelle	Isla Bastimento	AMP
3	Almirante	Muelle	Almirante, Changuinola	AMP / Private
4	Robalo	Atracadero	Punta Robalo, Chiriqui Grande	AMP
5	Miramar	Atracadero	Punta Robalo, Chiriqui Grande	AMP
6	PTP (Rambara)	Muelle	Chiriqui Grande	Private
7	Chiriqui Grande	Muelle	Chiriqui Grande	AMP / Private
8	Bahia Azul	Muelle	Bahia Azul, Bocas del Toro	AMP
9	Cusapin	Atracadero	Bahia Azul, Bocas del Toro	AMP
10	Isla Escudo de Veraguas	Atracadero	Isla Escudo de Veraguas	AMP
Chiriqui				
11	Bella Vista	Atracadero	Bella Vista, Baru	AMP
12	Limonos	Muelle	Limonos, Baru	AMP
13	Charco Azul	Muelle	Puerto Armuelles, Baru	Private
14	Puerto Armuelles	Muelle	Puerto Armuelles (Capital)	AMP
15	Pedregal	Muelle	Pedregal, David	AMP / Private
16	Boca Chica	Atracadero	Boca Chica, San Lorenzo	AMP
17	Remedios	Atracadero	Remedios (Capital)	AMP / Private
18	El Nancito	Atracadero	Tole	AMP
Veraguas				
19	Puerto Vidal	Muelle	Puerto Vidal, Las Palmas	AMP
20	Pixvae	Atracadero	Pixvae, Las Palmas	AMP
21	Bahia Honda	Atracadero	Bahia Honda, Sona	AMP
22	Puerto Orla	Atracadero	Rio de Jesus	AMP
23	Puerto Mutis	Muelle	Montijo (Capital)	AMP
24	Punta Mariatos	Atracadero	Arenas, Montijo	AMP
25	Isla Gobernadora	Atracadero	Isla Gobernadora	AMP
Los Santos				
26	Bucaro	Atracadero	Tonosi	AMP
27	Punta Mala	Muelle	Pedasi (Capital)	AMP
28	El Ciruelo	Atracadero	Pedasi (Capital)	AMP
29	El Arenal	Atracadero	Mariabe, Pedasi	AMP
30	La Concepcion	Atracadero	Pocri	AMP
31	La Candelaria	Atracadero	La Candelaria	AMP
32	Mensabe	Muelle	Las Tablas	AMP
33	Guarare	Muelle	La Enea, Guarare	AMP

Tabla C.1.1 Lista de Puertos e Instalaciones Portuarias en Panamá (2/3)

Category: Puerto (Port), Muelle (Pier), Atracadero (Moorage), Rampa (Ramp), Astillero (Shipyard)

Source: AMP

No.	Name of Port	Category	Location	Management
Herrera				
34	El Agallito	Muelle	Chitre	AMP
35	Boca Parita	Muelle	Parita (Capital)	AMP
36	Paris	Atracadero	Paris	AMP
Cocle				
37	Aguadulce	Muelle	Aguadulce	AMP / Private
38	Puerto Gago	Muelle	Penonome	AMP
Panama				
39	Las Uvas	Atracadero	Las Uvas, San Carlos	AMP
40	El Pajonal	Atracadero	Chame(Capital)	AMP / Private
41	Bahia Chame	Atracadero	Bejuco	AMP
42	Otoque Occidente	Muelle	Otoque Occidente, Taboga	AMP
43	Otoque Oriente	Muelle	Otoque Oriente	AMP
44	Playa Leona	Atracadero	Playa Leona, La Chorrera	AMP
45	Puerto Caimito	Muelle	Puerto Caimito, La Chorrera	AMP
46	Puerto Vacamonte	Puerto	Arraijan Cabecera	AMP / Private
47	Taboguilla	Muelle	Isla Taboguila, Taboga	Private
48	Taboga	Muelle	Isla Taboga (Capital)	AMP
49	Puerto Rodman	Puerto	Area Revertida	Private
50	Puerto Balboa	Puerto	Ciudad de Panama	AMP / Private
51	Puerto Panama	Muelle	Ciudad de Panama	AMP
52	Juan Diaz	Muelle	Juan Diaz, Panama	AMP
53	Coquira	Rampa	Chepo	AMP
54	Chepillo	Atracadero	Isla Chepillo	AMP
55	Contadora	Muelle	Isla Contadora, Balboa	AMP
56	Saboga	Atracadero	Isla Saboga, Balboa	AMP
57	Pedro Gonzalez	Atracadero	Isla Pedro Gonzalez, Balboa	AMP
58	San Jose	Atracadero	Isla San Jose, Balboa	AMP
59	La Esmeralda	Atracadero	Isla del Rey, Balboa	AMP
60	San Miguel	Muelle	San Miguell (Capital)	AMP
61	Rio Pasiga	Atracadero	Rio Pasiga, Chepo	AMP
62	La Maestra	Muelle	Rio La Maestra, Chiman	AMP
63	Chinina	Atracadero	Chiman	AMP
64	Chiman	Muelle	Chiman (Capital)	AMP
65	Punta Bruja	Muelle	Brujas, Chiman	AMP
66	Gonzalo Vasquez	Muelle	Gonzalo Vasquez, Chiman	AMP
Darien				
67	Puerto Quimba	Muelle	Rio Iglesias, Chepigana	AMP
68	La Palma	Muelle	La Palma (Capital)	AMP
69	Chepigana	Atracadero	Chepigana	AMP
70	Garachine	Muelle	Garachine, Chepigana	AMP
71	Yaviza	Muelle	Yaviza, Pinogana	AMP
72	Camoganti	Muelle	Camoganti	AMP
73	Puerto Pina	Muelle	Puerto Pina, Chepigana	AMP / Private
74	Jaque	Muelle	Chepigana	AMP

Tabla C.1.1 Lista de Puertos e Instalaciones Portuarias en Panamá (3/3)

Category: Puerto (Port), Muelle (Pier), Atracadero (Moorage), Rampa (Ramp), Astillero (Shipyard)

Source: AMP

No.	Name of Port	Category	Location	Management
Kuna Yala				
75	Puerto Obaldia	Muelle	Puerto Obaldia (Capital)	AMP
76	Tubuala	Astillero	Tubuala (Capital)	AMP
77	Mansukum	Muelle	Mansukum, Tubuala	AMP
78	Aligandi	Muelle	Aligandi (Capital)	AMP
79	Ticanguitiqui	Muelle	Ticanguitiqui, Nargana	AMP
80	Nargana	Muelle	Nargana (Capital)	AMP
81	Rio Azucar	Muelle	Rio Azucar, Nargana	AMP
82	El Porvenir	Muelle	El Porvenir, Nargana	AMP
Colon				
83	Santa Isabel	Muelle	Santa Isabel (Capital)	AMP
84	Playa Chiquita	Muelle	Playa Chiquita, Santa Isabel	AMP
85	Miramar	Muelle	Miramar, Santa Isabel	AMP
86	Viento Frio	Muelle	Palenque, Santa Isabel	AMP
87	Nombre de Dios	Atracadero	Nombre de Dios, Santa Isabel	AMP
88	Isla Grande	Muelle	Isla Grande, Portobelo	AMP
89	La Guayra	Atracadero	La Guayra, Portobelo	AMP
90	Portobelo	Atracadero	Portobelo (Capital)	AMP
91	Bahia Las Minas	Puerto	(Refpan, Fibropan)	Private
92	Colon Container Terminal	Puerto	Coco Solo Norte	Private
93	Colon 2000	Puerto	Ciudad de Colon	Private
94	Manzanillo	Puerto	Coco Solo Sur	Private
95	Cristobal	Puerto	Ciudad de Colon	AMP / Private
96	Donoso	Muelle	Cocle del Norte, Donoso	AMP



Figura C.1.1 Ubicación de los Puertos en Panamá

Tabla C.1.2 Descripción General de los Mayores Puertos Internacionales

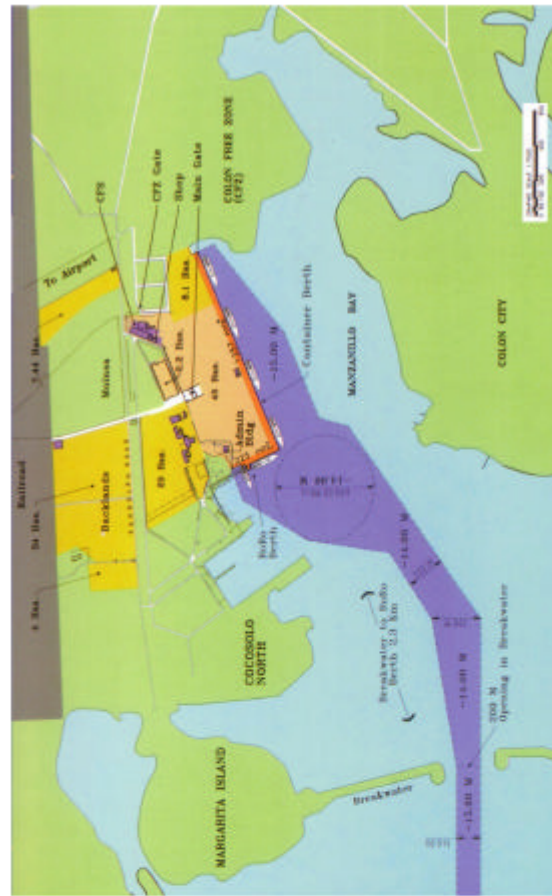
Name of Port	Manzanillo International Terminal (MIT) (South Coco Solo)	Colon Container Terminal (CCT) (North Coco Solo #1,#2)	Colon Port Terminal (CPT) (North Coco Solo #3,#4)	Cristobal Port	Balboa Port
Province	Colon	Colon	Colon	Colon	Panama
Administrator	MIT-Panama, S. A.	CCT, S. A.	CPT, S. A.	Panama Ports Company	Panama Ports Company
Category	Containerized & RO-RO cargo Terminal	Containerized Terminal	Containerized Terminal	Multipurpose Port	Containerized & General cargo Terminal
Terrestrial Area	45 hectares	25 hectares	7.9 hectares	143 hectares	181 hectares
Port Facilities	Container Berths Length: 1,240m Depth : -14m, -15m RO-RO Berths Length : 225m Depth : -13m Super Panamax Container Crane: 8 Panamax Container Crane: 2 RTG: 18 Toppicks: 14 Sidepicks: 14 Forklifts: 19	Container Berths Length: 612m Depth : -14m Panamax Container Crane: 5	Dock 3 Length: 150m Depth : -9.5m Marginal Dock 3 Length: 100m Depth : -7.0m Dock 4 Length: 420m Depth : -7.0m	Cruise Berths (PIER 6) Length: 690m (2 berths) Depth : -14.32m Container Berths Length: 450m (1 berth) Depth : -11.28m RO-RO Berths Length: 314m (1 berth) Depth : -10.97m General Cargo Berths Length: 1,750m (5 berths) Depth : -10.97m Break Bulk Berths Length: 792m (2 berths) Depth : -8.97m Panamax Container Crane: 2 Harbor Crane: 1 RTG: 4 Reachstackers: 3 Container Toplifters: 7 Side Lifters: 2 Empty handlers: 4	Container Berths Length: 350m (1 berth) Depth : -16m General Cargo Berths Length : 1,466m (4 berths) Depth : -7.31m Super Panamax Container Crane: 3 RTG: 16 Reachstackers: 16 Container Toplifters: 4 Empty Handlers: 5
Capacity	Container Storage: 27,000 TEU's CFS : 350 TEU's	Annual Handling: 400,000 TEU's Container Storage: 1,800 TEU*4Blocks	Container Storage: 8,000 TEU's	Container Storage: 5,400 TEU's CFS : 6,110 sq m Warehouse: 27,809 sq m	Container Storage: 6,800 TEU's
Services Rendered	Container Freight Station, Container Equipment Maintenance, Charter House, Cargo Inspection, Agency Offices, Shipping Agencies, Cold Storage Facilities, Customs and Quarantine	180 reefer plugs, fresh water supply, electricity (2000KVAx3), bunkering service, ship chandlery, tugs, launches, radio communications via UHF Channel 16, tie/untilt, cargo storage, navigational aid	Fresh water supply, electricity, bunkering service, ship chandlery, tugs, launches, radio communications via UHF Channel 16, tie/untilt, cargo storage, navigational aid (beacons and buoys)	Launches, obligatory pilotage, fresh water, electricity, fuel supply, navigational aid (beacons and buoys), vessel inspection, charterhouse	468 reefer plugs, fresh water supply, electricity, ship chandlery, radio communications

Tabla C.1.3 Manzanillo International Terminal

MANZANILLO is located at a few kilometers of the Atlantic entrance to the Panama Canal and with direct access to the Colon Free Zone, as well as to the cities of Panama and Colon. The South Coco Solo port, known as Manzanillo International Terminal (MIT) is operated and administrated by MIT-Panamá, a society composed by Stevedoring Services of America Panama and a group of Panamanian entrepreneurs.

In 1994 it was granted by a Concession Contract signed by the state of Panama and MIT-Panamá, the land located in South Coco Solo which is occupied actually by the Port of Manzanillo.

With an investment of approximately 300 million dollars, communication systems used for the planning of vessel operations and the main terminal, high capable human resources, handling equipment and large facilities, have made the Manzanillo International Terminal the main transshipment center of the region, initiating its operations in 1995.



Item	Description
Administrator	<input type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private: MIT-Panamá, S.A.
Category	Containerized and RO-RO cargo Terminal
Terrestrial Area	45 hectares (includes 5 hectares for container equipment repair and 1.7 hectares for CFS)
Berth Length	Container Berths: 1,240 m RO-RO Berth: 225 m
Berth Depth	Container Berths: -14 and -15 m RO-RO Berth: -13 m
Access Channel	Width: 140 m to 300 m Depth: -14 m to -15 m
Cargo Handling Equipment	Super Post Panamax Container Crane (500): 8 Panamax Container Crane (400): 2 RTG (6 high): 18 Topspicks (4 high): 14 Sidelocks (8 high): 10, (5 high): 4 Forklifts: 19
Services Rendered	Container Freight Station, Container Equipment Maintenance, Charter House, Cargo Inspection, Agency Offices, Shipping Agencies, Cold Storage Facilities, Customs and Quarantine
Port Capacity	Container Storage: 27,000 TEU's CFS: 350 TEU's
Others	All Berths +2.5 m above M.W.L. Tide variance: 0.3 m

Tabla C.1.4 Colon Container Terminal

COLON CONTAINER TERMINAL (NORTH COCO SOLO PORT) is located at the Eastern entrance of the Panama Canal, at Manzanillo Bay, approximately 2 kilometers away from the Colon Free Zone

The North Coco Solo Port reverted to Panamanian administration on October 1979 by the Torrijos-Carter Treaty. It was built and administrated by the United States Armed Forces until that date for military objectives.

Lately, the Panamanian State by Cabinet Resolution No. 358 of August 22, 1984 incorporated the North Coco Solo Port Precinct to the National Port System, under the administration of the former National Port Authority, now General Direction of Auxiliary Maritime Port and Industries of the Panama Maritime Authority.

Nowadays, the North Coco Solo port is operated and administrated by two private operators. The Quay No. 1 and the Quay No. 2 were concessioned to the Colon Container Terminal Company (CCT) for a 25 years extendable term in accordance to the Contract Statute No. 12 of January 3, 1996, signed by the State of Panama and such company. Its main client is the Maritime Line Evergreen.



Item	Description
Administrator	<input type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private: CCT, S.A.
Category	Containerized Terminal
Terrestrial Area	25 Hectares
Berth Length	612 m
Berth Depth	-14 m
Access Channel	Width: 140 m to 300 m Depth: -14 m to -15 m
Cargo Handling Equipment	Panamax Container Crane: 5 Nos 180 reefer plugs, fresh water supply, electricity (21000KVA x3), bunkering service, ship chandlery, tugs, launches, radio communications via UHF Channel 16, tie/untie, cargo storage, navigational aid
Services Rendered	
Port Capacity	Annually handling capacity: 400,000 TEU's Container Storage: 1,800 TEU's x 4 blocks
Others	MWL: +0.3 m Tide variance: 1.2 m

Tabla C.1.5 Colon Port Terminal

COLON PORT TERMINAL (NORTH COCO SOLO PORT QUAYS 3 AND 4) is located at the Eastern entrance of the Panama Canal, at the Manzanillo Bay, approximately 2 kilometers away from the Colon Free Zone.

Colon Port Terminal (CPT) complements the port infrastructure of the North Coco Solo Precinct Port. This Panamanian port is the only one that has been concessioned to two different operators, dividing port operations in two competing terminals.

Quays 3 and 4 of North Coco Port are administrated and operated by the Colon Port Terminal Company for a 20 years term in accordance to the Concession Contract No. 2-028-97 signed by the Panama Maritime Authority and such company. In that way, on January, 1998 the company initiates its operations providing services to the ship and to the cargo.



Item	Description
Administrator	<input type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private: CPT, S. A.
Category	Containerized Terminal
Terrestrial Area	7.9 Hectares
Berth Length	Dock 3: 150 m Marginal Dock 3: 100 m Dock 4: 420 m
Berth Depth	Dock 3: -9.5 m Marginal Dock 3: -7.0 m Dock 4: -7.0 m
Access Channel	Width: 140 m to 300 m Depth: -14 m to -15 m
Cargo Handling Equipment	Ship Gear, Truck Crane
Services Rendered	Fresh water supply, electricity, bunkering service, ship chandlery, tugs, launches, radio communications via UHF Channel 16, tie/untie, cargo storage, navigational aid (beacons and buoys)
Port Capacity	Container Storage: 8,000 TEU's
Others	MWL: +0.3 m Tide variance: 1.2 m

Tabla C.1.6 Cristobal Port

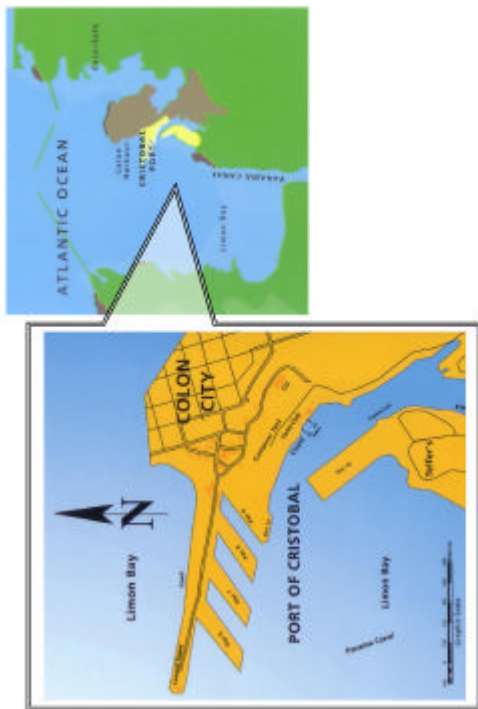
CRISTOBAL PORT is strategically located at the entrance of the Panama Canal, just 3 kilometers from the Colon Free Zone, the most important free zone of the Occidental Hemisphere, and it is strategically connected with Balboa Port by road, airport and railroad, circumstance that facilitates the cargo exchange between both coasts.

The Cristobal Port reverted to Panama by the signing of the Torrijos-Carter Treaties on October 1, 1979. Then, under the Contract State No. 5 of January 16, 1997 the port is privatized.

Today the Panama Ports Company, S.A. (PPC) a member of the Hutchinson Ports Holdings Group (HPH), the biggest port operator in the world, operates this port in conjunction with the Balboa port with interests in Asia, Europe and America.

Panama Ports Company (PPC) inaugurated last October 2nd, 2000 a terminal exclusively dedicated to receiving cruise liners. Pier 6 located of Cristobal Port counts with 16,000 square meters of roofed area, as well as an ample parking lot (covered), for transporting passengers to their chosen tourist spot.

Cristobal Port is strategically located in serving the Caribbean market, the biggest in the world, as well as all ships transiting the Canal.



Item	Description
Administrator	<input type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private: PPC, S.A.
Category	Multipurpose Port
Terrestrial Area	143 Hectares
Berth Length	Cruise Berths (PIER 6): 600 m (2 berths) Container Berths: 450 m (1 berth) RO-RO Berths: 314 m (1 berth) General Cargo Berths: 1,750 m (5 berths) Break Bulk Berths: 792 m (2 berths)
Berth Depth	Cruise Berths (PIER 6): -14.32 m Container Berths: -11.28 m RO-RO Berths: -10.97 m General Cargo Berths: -10.97 m Break Bulk Berths: -8.97 m
Access Channel	Caribbean side of the Panama Canal Panamax: Container Crane: 2 Nos
Cargo Handling Equipment	Harbor Cranes: 1 Nos RTG: 4 Nos Reachstackers: 3 Nos Container Toplifters: 7 Nos Side lifters: 2 Nos Empty handlers: 4 Nos
Services Rendered	Lunches, obligatory pilotage, fresh water, electricity, fuel supply, auxiliary fuel (beacons and buoys), vessel inspection, charterhouse
Port Capacity	Container Storage: 5,400 TEU's CFS: 6,110 sq m Warehouse: 27,869 sq m

Tabla C.1.7 Balboa Port

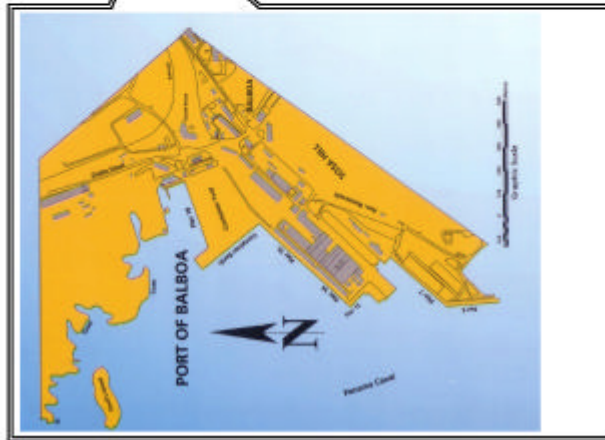
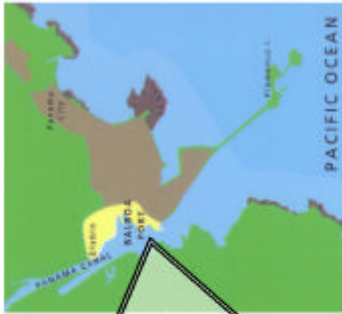
BALBOA PORT is located at the Eastern entrance of the Panama Canal of Pacific side. Administrated since the beginning by the United States Armed Forces, the Balboa port has become the most important port in the pacific coast of Panama.

In 1979 reverted to the state of Panama and through the former National Port Authority, now General Direction of Auxiliary Maritime Port and Industries of the Panama Maritime Authority, took charge of the administration and operation of it.

On August 22, 1984, the former Department of State and Treasury, now Department of Economy and Finance, transferred the Balboa Port Precinct to the former National Port Authority under Resolution No. 358 of the same date.

In 1997 the Panama Ports Company (PPC), subsidiary of the Hutchinson Ports Holding Group acquired the concession of the Balboa and Cristobal Port, according to the Contract Statute No. 5 signed by the mentioned company and the State of Panama on January 16, 1997.

The construction works for the expansion of the modern Balboa Container Terminal were finished. Its inauguration on November 14, 2000 marks a new era in the port activity.



Item	Description
Administrator	<input type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private; PPC, S.A.
Category	Containerized and General Cargo Terminal
Terrestrial Area	181 Hectares
Berth Length	Container Berths: 350 m (1 berth) General Cargo Berths: 1,466 m (4 berths)
Berth Depth	Container Berths: -16 m General Cargo Berths: -7.31 m
Access Channel	Pacific side of the Panama Canal
Cargo Handling Equipment	Super Post Panamax Crane: 3 Nos Rubber tyred gantry crane: 16 Nos Reachstackers: 2 Nos Container top lifters: 4 Nos Empty handlers: 5 Nos
Services Rendered	4x8 reefer plugs, fresh water supply, electricity, ship chandlery, radio communications
Port Capacity	Container Storage: 6,800 TEU's
Others	Port extension work is under construction.

C.1.2 Puertos Candidatos

En esta sección, los puertos candidatos para el plan maestro de este estudio se examinan.

Como se menciona en la Sección C.1.1, hay noventa y un (91) puertos locales administrados por AMP y/o compañías privadas excepto cinco (5) mayores puertos internacional.

La mayoría de los puertos locales tienen pequeños muelles, atracaderos y rampas para las comunidades vecinas. Los puertos candidatos se examinan conforme el siguiente criterio de selección:

- Ser administrado directamente por personal empleado de AMP o individuos o firmas autorizadas.
- Ser reportado en las mercancías y volúmenes de carga.
- Estar equipado con instalaciones portuarias.
- Tener las actividades portuarias domésticas.
- Tener posibilidades de aumentar el volumen del tráfico de carga.
- Tener industrias existentes o posibles industrias para promover.

Como se muestra en la Tabla C.1.8 y Figura C.1.2, quince (15) puertos son seleccionados de acuerdo con el criterio anterior.

Tabla C.1.8 Puertos Candidatos

No	Región	Nombre del Puerto	Provincia
1	Costa Pacífica Este	La Palma	Darién
2		Quimba	
3		Coquira	Panamá
4	Área Canal de Panamá	Bahía Las Minas	Colón
5		Muelle Fiscal de Panamá	Panamá
6		Vacamonte	
7	Costa Pacífica Central	Aguadulce	Coclé
8		Mensabe	Los Santos
9		Mutis	Veraguas
10	Costa Pacífica Oeste	Pedregal	Chiriquí
11		Armuelles	
12		Charco Azul	
13	Costa Caribe Oeste	Chiriquí Grande	Bocas del Toro
14		Almirante	
15		Bocas del Toro	

La descripción general de los 15 puertos se muestra de la Tabla C.1.9 a la Tabla C.1.24.

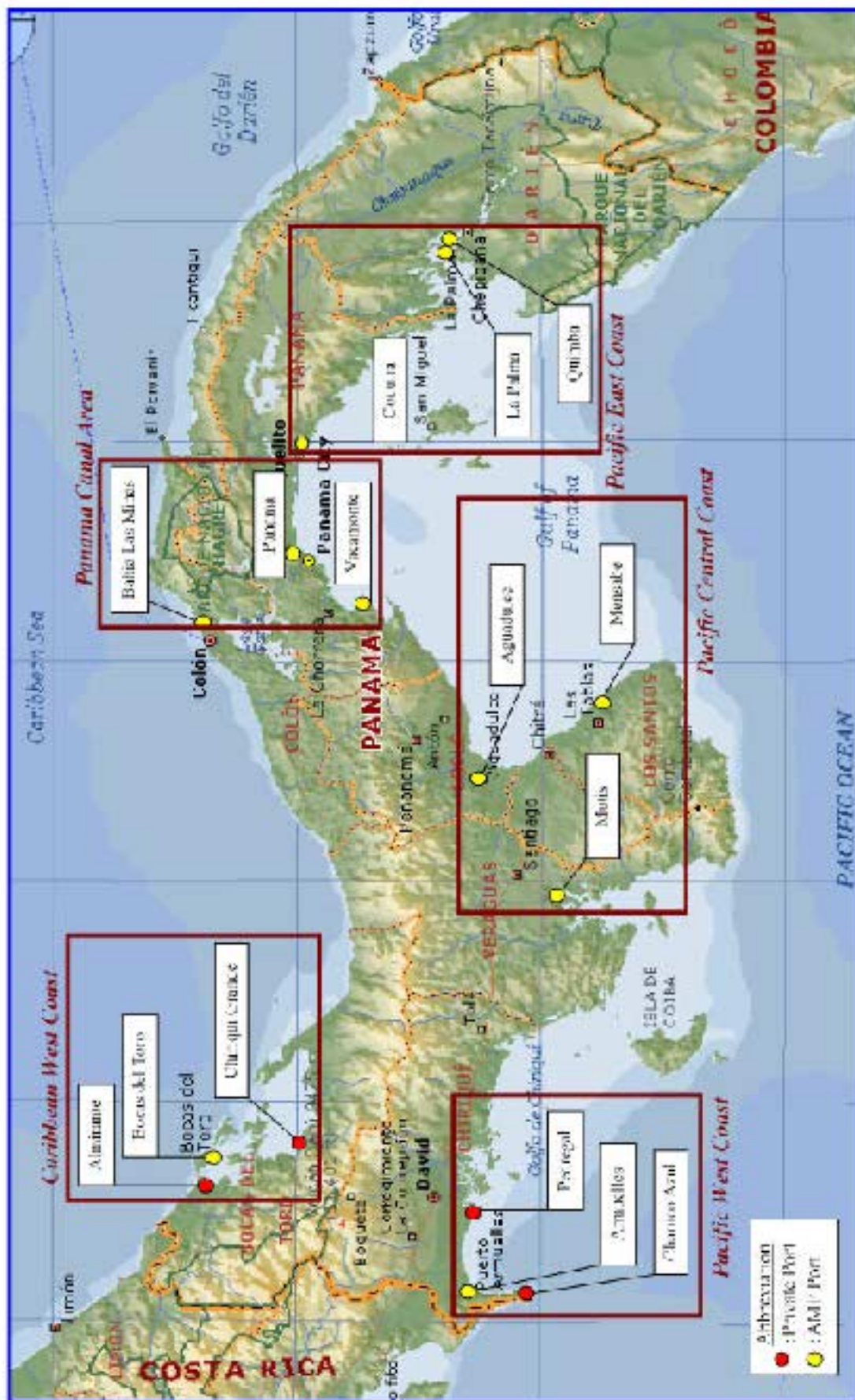


Figura C.1.2 Ubicación de los Puertos Candidatos

Tabla C.1.9 Descripción General de los Puertos Candidatos (1/3)

Classification	Pacific East Coast			Panama Canal Area		
	La Palma	Quimba	Coquira	Bahina Las Minas	Fiscal Quay of Panama	Vacamonte
Name of Port						
Province	Darien	Darien	Panama	Colon	Panama	Panama
Administrator	AMP	AMP	AMP	AMP/Private	AMP	AMP
Category	General Cargo & Passenger Terminal	General Cargo & Passenger Terminal	General Cargo & Passenger Terminal	General and Containerized RO-RO Cargo Berth	General Cargo Port	Fishery Port
Terrestrial Area	640 sq m	No Record	5,000 sq m	4.7 hectares	2,006.6 sq m	104 hectares + 950 sq m
Port Facilities	Berth Length: 40m Berth Width: 16m Berth Depth: N/A	Floating Dock Length: 13.6m Platform: 6.4m*4.6m	Berth Area: 1,824 sq m	Berth Length: 90m Berth Depth: 7.0m(MLW)	T-shaped Pier: 145m Pier Width: 14.5m Berth Depth: 0m~4m	T-shaped Pier: 60 m (5.5 m wide) × 2 Nos Access Pier: 108 m (12.5 m wide) Breakwater: 1,050m Synoro-Lift: 140t
Capacity	N/A	Warehouse(Private)	N/A	N/A	Warehouse: 1,000sq m	Repair: 250DWT
Services Rendered	Fresh water supply and electricity	No Record	Fresh water supply, electricity, ice and bunker	Launches, obligatory pilotage, fresh water supply, electricity, bunkering services, navigational aid (beacons and buoys), vessel inspection	Navigational aid (beacons and buoys), radio communications, fresh water supply and bunkering services	Electricity, fresh water supply, bunkering service, navigational aid (beacons and buoys), ship chandelling, security, vessel maintenance and repair (shipyard), vessel inspection, tugs and radio communications
Year of Completion	1979	1995	No Record	No Record	1935 (Offshore)	1979
Repair & Maintenance	General Maintenance (1996)	1998: Repair	No Record	No Record	General Maintenance (1994 - 96)	1994: Fender system 1996: Shore Protection

Tabla C.1.9 Descripción General de los Puertos Candidatos (2/3)

Classification	Pacific Central Coast				Pacific West Coast			
	Aguadulce	Mensabe	Mutis	Pedregal	Armuelles	Charco Azul		
Name of Port								
Province	Cocle	Los Santos	Veraguas	Chiriqui	Chiriqui	Chiriqui		
Administrator	AMP	AMP	AMP	AMP	AMP	Petroterminal de Panama		
Category	General and Bulk Cargo Port	Multipurpose Port	General Cargo Port	Specialized Port	Specialized Port	Petroleum Terminal		
Terrestrial Area	No Record	No Record	2,420.6 sq m	Lot #1: 4,333.36 sq m Lot #2: 23,357.05 sq m	2,125 sq m	83.56 hectares		
Port Facilities	Berth Length: 70m+100m Berth Depth: 2.72m~4.42m	T-shaped dock: 50m Main Pier: 16.2m (3.9m wide) Berth Depth: 0.3m	Wooden Pier: 16.5m Berth Depth: 0m	Berth Length: 52m Lot#1: 52m Lot#2: 32m Berth Depth: 2.5m~3.5m	T-Shaped Tressel: 277m Berth Length: 137m Berth Width: 5.5m Berth Depth: 10m	Tanker: 25,000~265,000 DWT Berth Depth: No.1 24.2m No.2 21.0m		
Capacity	N/A	N/A	N/A	Sugar Storage: 2,000MT	N/A	Storage Tanks: 2.5 million barrel Loading: 40,000 b.p.h Unloading: 100,000 b.p.h		
Services Rendered	Launches, obligatory pilotage, fresh water, electricity, bunkering service, navigational aid and vessel inspection	Fresh water supply, navigational aid (beacons and buoys), electricity and bunker	Fresh water supply, navigational aid (beacons and buoys) and bunker service	Electricity, fresh water supply, bunker, navigation aid (beacons and buoys) and pilotage service	Navigational signaling (beacons and buoys), radio communications through VHF Channel 16, fresh water supply and bunkering	Radio communications via VHF Channel 16, docking, tie/untie, storage, navigational aid (beacons and buoys), tug and launch rentals, inspecting agencies and ship chandlers		
Year of Completion	1925	1996	No Record	1927	1938	No Record		
Repair & Maintenance	1996: Port Facility 2000: Gabions Wall	No Record	1996: Admi. Building : Floating Dock	1995: Improvement works	2004: Whole Facilities	No Record		

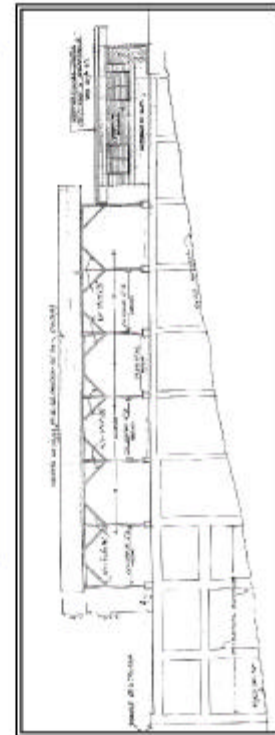
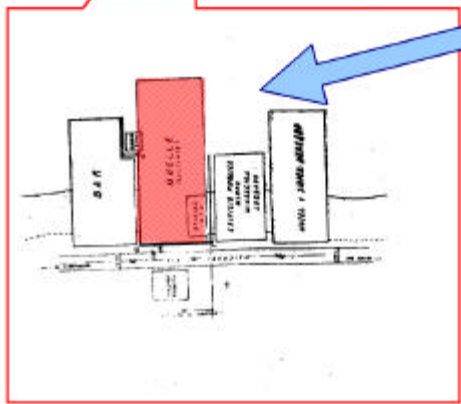
Tabla C.1.9 Descripción General de los Puertos Candidatos (3/3)

Classification		Caribbean West Coast		
Name of Port	Chiriqui Grande	Almirante	Bocas del Toro	Bocas del Toro
Province	Bocas del Toro	Bocas del Toro	Bocas del Toro	Bocas del Toro
Administrator	AMP/Petroterminal de Panama, S.A.	AMP/Chiquita Brands International Company (CBI)	AMP	AMP
Category	AMP: RO-RO Dock PTP: Petroleum Terminal, Container & General cargo Terminal	CBI: Banana Handling Port AMP: General Cargo Port	Multipurpose Port	Multipurpose Port
Terrestrial Area	No Record	No Record	No Record	No Record
Port Facilities	T-Shaped Pier: 182m Pier Width: 24,24m Berth Depth: 11.0m	Banana handling Berths: 304, 8 m Berth Depth: 11.0m General Cargo Berths: 10m	General Cargo Berths: 18m Ferry Dock: 30m, 12m wide Berth Depth: 3.9m	General Cargo Berths: 18m Ferry Dock: 30m, 12m wide Berth Depth: 3.9m
Capacity	Storing capacity: 185,000cu m Container yard: 8 hectares Reefer Container Storage: 330TEU Loose cargo yard: 3 ha 3 tanks: 13,000 barrel	N/A	N/A	N/A
Services Rendered	Radio communications via UHF Channel 16, docking, tie/untie, storage, navigational aid (beacons and buoys), tug and launch rentals, shipping agencies, inspection agencies and ship chandlery	Radio communications via UHF Channel 16, docking, tie/untie, storehouse, navigational aid (beacons and buoys), tug and launch rentals, shipping agencies, inspection agencies and ship chandlery	Fresh water supply, navigation aid (beacons and buoys) and electric power supply	Fresh water supply, navigation aid (beacons and buoys) and electric power supply
Year of Completion	1996: PTP Pier	1908: United Fruit Company	1947	1947
Repair & Maintenance	No Record	1996: General Maintenance	1995: Improvement works	1995: Improvement works

Tabla C.1.10 La Palma Port

LA PALMA PORT is located at the outlet of Tuira River into the San Miguel Gulf.
 In 1971, the Direction of Roads, Quays and Airports of the Department of Public Works began the construction and late administration of the Quay of La Palma.
 Today the Panama Maritime Authority manages this port and it is principally used for coastwise trade.
 Through this port, the agricultural products of the region (plantain, ñame, wood, etc.) are shipped to the city and also the alimentary needs of the residents of this region arrive there. Also it is used for the transportation of passengers from and to the province of Darien.

Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	General Cargo & Passenger Port
Terrestrial Area	640 sq m
Berth Size	Length: 40 m, Width: 16 m
Berth Depth	N/A
Access Route	40 minutes from Port of Quimba by boat
Cargo Handling Equipment	N/A
Services Rendered	Fresh water supply and electricity
Others	New floating dock is designed at the existing airport area.



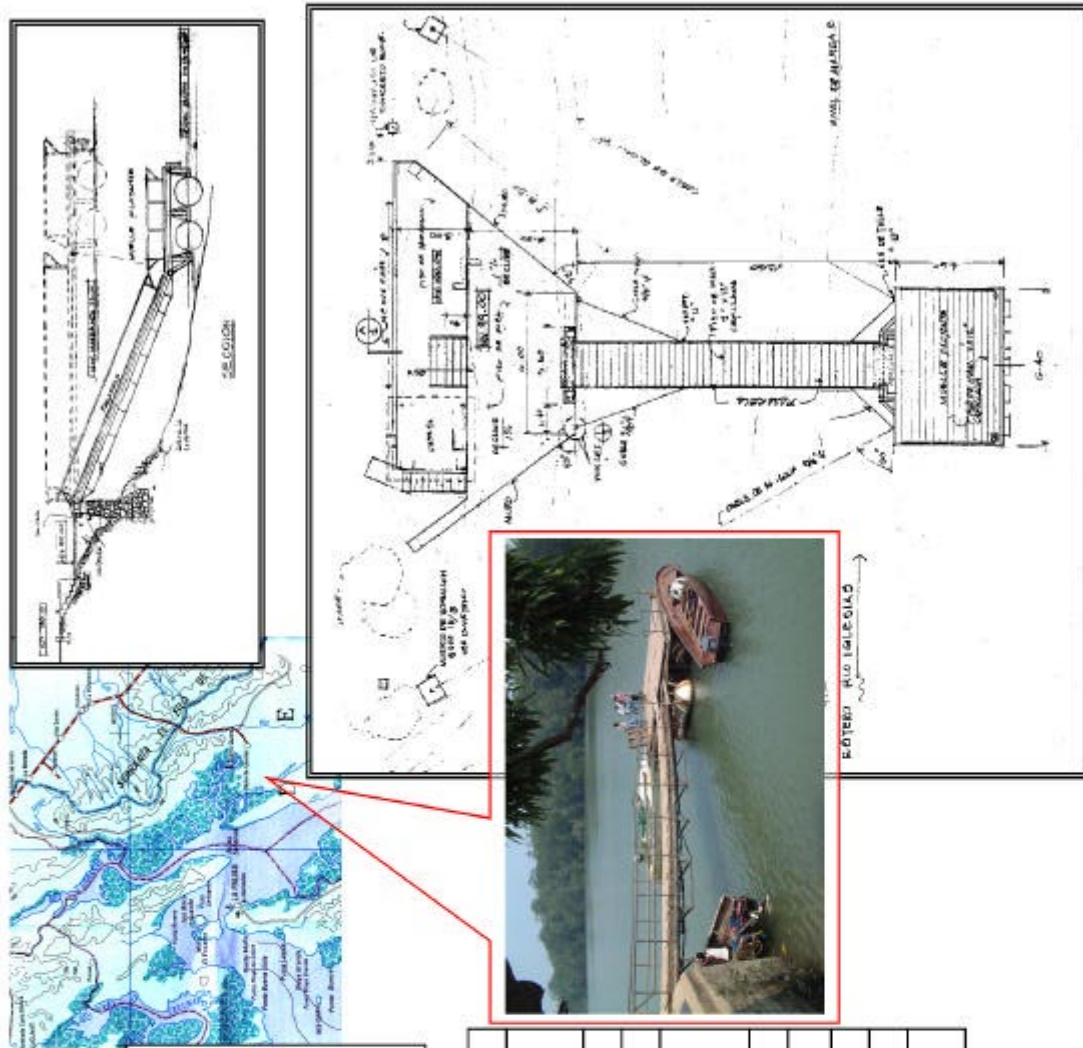


Tabla C.1.11 Quimba Port

QUIMBA PORT is located 10 km away from Port of La Palma and it is in the tributary of the Sabanas River.
 Today the Panama Maritime Authority manages this port and it is principally used for coastwise trade.
 Through this port, the general cargoes are shipped to the city and also the alimentary needs of the residents of this region leave there. Also it is used for the transportation of passengers from and to the province of Darien.
 In 1996, the floating dock was constructed at this port.

Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	General Cargo & Passenger Port
Terrestrial Area	N/A
Berth Size	Floating dock Length: 13.6m Platform: 6.4m x 4.6m
Berth Depth	N/A
Access Road	Approx. 30 min. from METETI by road
Cargo Handling Equipment	N/A
Services Rendered	No Records
Others	New floating dock is designed at this site.

Tabla C.1.12 Coquira Port

COQUIRA PORT is located at the Bayano River, District of Chepo, in the Province of Panama and composed by a ramp that works mainly for passenger and general cargo traffic. Also the fishermen of the region to trade their products use it.

The port precinct of Coquira is constituted under Executive Decree No. 107 of October 31, 1995. Mrs. Xenia de Duque owns the delimited grounds inside the port precinct and this property is registered as State No. 425, Volume No. 11, Folio No. 42.

Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	General Cargo Ramp & Passenger boat Terminal
Terrestrial Area	5,000 sq m
Berth Area	1,824 sq m
Berth Depth	N/A
Access Route	Approx. 30 minutes from the river mouth along the Bayano River by boat
Cargo Handling Equipment	N/A
Services Rendered	Fresh water supply, electricity, ice and bunker

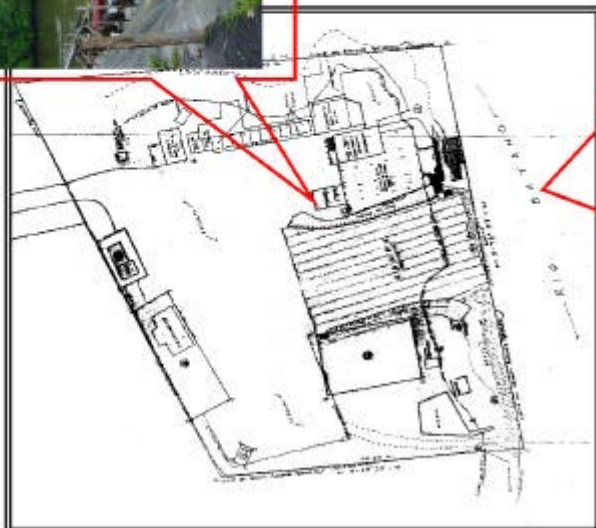
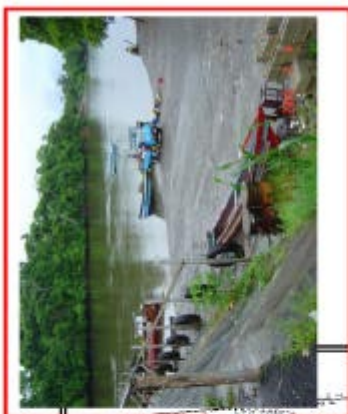
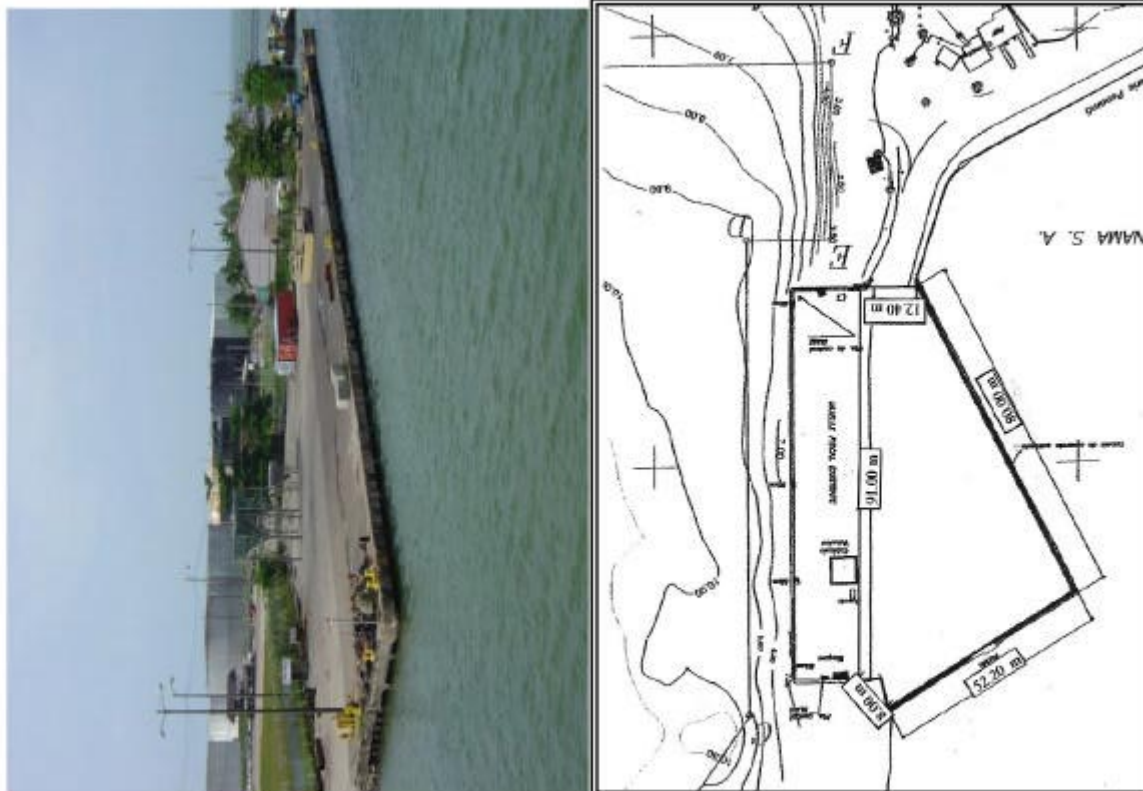


Tabla C.1.13 Bahía las Minas Port

BAHÍA LAS MINAS PORT's quay is actually operated and developed by the Panama Maritime Authority under Executive Decree No. 6 of April 21, 1978 in which are constituted the port precincts of the Fiscal Quay and Bahía Las Minas Port as patrimony of this institution.

The new facilities are under construction from year 2002, which are clinker unloading pier and industrial plant invested by Cemento Panama.



Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input checked="" type="checkbox"/> Private
Category	General and RO-RO Cargo Berth
Terrestrial Area	4.7 hectares
Berth Length	90 m
Berth Depth	7.0 m (MLWS)
Access Road	30 minutes from Colon City by road
Cargo Handling Equipment	Ship Gear
Services Rendered	Launches, obligatory pilotage, fresh water supply, electricity, bunkering services, navigational aid (beacons and buoys), vessel inspection
Port Capacity	N/A
Others	The clinker unloading pier is under construction.

Tabla C.1.14 Fiscal Pier of Panama

FISCAL PIER OF PANAMA known commonly as Panama Port was build under Executive Decree No. 7 of December 5, 1978.

This pier is utilized for the passenger and general cargo transportation, remarking the cargo originated in the province of Darien. Wood, crop, plantain and vegetables are the main products that are unloaded in this port, while food and fuel are the main shipped products.



Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	General Cargo Port
Terrestrial Area	2,006.6 sq m
Berth Length	T-shaped Pier: 145 m (14.5 m wide) (257.5 m usable at high tide)
Berth Depth	0 m ~ 4.0 m
Access Channel	N/A (Panama Bay)
Cargo Handling Equipment	Ship gear
Services Rendered	Navigational aid (beacons and buoys), radio communications, fresh water supply and bunkering services
Warehouse	1,000 sq m (on the pier)

Tabla C.1.15 Vacamonte Port

VACAMONTE PORT is located 30 minutes from Panama City by road. With an initial cost of 34 million dollars, the construction of the Vacamonte Port was initiated in October 1976 with the collaboration of the British and Japanese governments. The National Port Authority, today the Panama Maritime Authority, took the decision of building a fishing port near the main city area that could offer all the facilities to the local fishing industry as to the international fishing industry. Finally, the project was inaugurated on August 14, 1979 at a cost of 53 millions dollars.

Its principal activity, the fishing cargo handling, makes this port the most important facility specialized in this type of cargo.

The dredging works finished in June 1992 rehabilitated a permissible maximum draft of 5.5 meters in the access canal and 9 meters in the tuna quay.



Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	Fishery Port
Terrestrial Area	104 hectares + 950 sq m
Berth Length	T-shaped Pier: 60 m (5.5 m wide) + 2 Nos Access Pier: 108 m (12.5 m wide)
Berth Depth	International Pier: 6.0 m Services Pier: 3.0 m
Breakwater	Length: 1,050 m Height: 4.5 m
Access channel	Protection area: 31.5 hectares of water L= 1 km. Depth: 6.0m (Low tide)
Cargo Handling Equipment	Ship gear
Services Rendered	Electricity, fresh water supply, bunkering service, navigational aid (beacons and buoys), ship chandelling, security, vessel maintenance and repair (shipyard), vessel inspection, tugs and radio communications
Synchro-lift	Capacity: 140 tons
Others	Annual sediment: 24 am

Tabla C.1.16 *Aguadulce Port*

AGUADULCE PORT was built by the government in 1923 as a response to the needs of the region, demanding a port facility that could let them export their agricultural products principally.
The port precinct of Aguadulce was built under Executive Decree No. 6 of April 14, 1976 of the former National Port Authority.

Today, this port is operated and administrated by the Panama Maritime Authority and its principal activity is the handling of general and bulk cargo. It is located at 7 kilometers from the Pacific Coast at the Palo Blanco Inlet of Punta Bay.

Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	General and Bulk Cargo Port
Berth Length	100 m
Berth Depth	2.72 m (Mean Low Water Spring) 4.42 m (High Tide)
Access River	Minimum Depth: 0.9 m (MLW)
Cargo Handling Equipment	belt Conveyor
Services Rendered	Launches, obligatory pilotage, fresh water, electricity, bunkering service, navigational aid and vessel inspection
Port Capacity	N/A
Others	The bulk type vessels have to wait for the full tide.



Tabla C.1.17 Mensabe Port

MENSABE PORT is located at outlet of Mensabe River and constructed in year 1996. Mainly it is used by fisher men to unload fish.

Item	Description
Administrator	<input checked="" type="checkbox"/> AMP <input type="checkbox"/> Private
Category	Multipurpose Port
Berth Length	T-shaped concrete dock: 55.9 m Main Pier: 16.3 m (3.9 m wide)
Berth Depth	4.0 m
Access Channel	N/A (outlet of Mensabe River)
Cargo Handling Equipment	N/A
Services Rendered	Fresh water supply, navigational aid (buoys and buoys), electricity and bunker

