

Canal de Panama, Formalités, Colon et Panama City, Mai 2016

En écrivant ces lignes, je souhaite partager notre expérience de la traversée du canal de Panama en voilier. Je ne prétends pas être exhaustive, juste retransmettre ce que l'on a vu, vécu et entendu. Par soucis de confidentialité je ne donne pas les noms des bateaux-copains (ils se reconnaîtront).

Qui sommes-nous ? Keep Cool, Sun Fizz de 1982, 40pieds. Alix et Joan, la trentaine, skippers depuis quelques années, en « année sabbatique », au départ de la Martinique en mars 2016 et à destination de la Polynésie française. Lise, 3 ans et demi et Léna, 2 ans.

Tout d'abord, je vous invite à visiter le blog de Ninamu. Leur passage s'est effectué en mai 2012, leur blog regorge d'informations et nous nous en sommes beaucoup servis.

De plus, les infos les plus officielles, vous les trouverez sur le site du canal (anglais, espagnol)

Je vous invite à vous référer aux annexes pour l'annuaire, les sites utiles, les formulaires.

| | |
|---|----|
| Canal de Panama, Formalités, Colon et Panama City, Mai 2016 | 1 |
| Colon | 2 |
| La Douane d'entrée..... | 2 |
| L'attente à Colon..... | 2 |
| Les démarches | 4 |
| Agent ou pas agent ?..... | 4 |
| La mesure..... | 4 |
| Le paiement | 5 |
| Les équipiers | 5 |
| Le canal de Panama : 40 milles pour changer d'océan | 6 |
| Panama City | 9 |
| Le mouillage | 9 |
| Les courses..... | 10 |
| La douane..... | 11 |
| Les formalités pour les Galápagos | 11 |
| | |
| Annexes..... | 13 |
| Annuaire..... | 13 |
| Mail de Eric Galvez, agent officiel du canal | 14 |
| Formulaire de demande de mesure du bateau | 16 |
| Shelter Bay Marina : tarifs, informations, réception de colis | 17 |
| Procédure passage du canal (anglais) : form 4352-i..... | 18 |
| Photos | 21 |
| Certificat de fumigation des Galapagos..... | 24 |

Colon

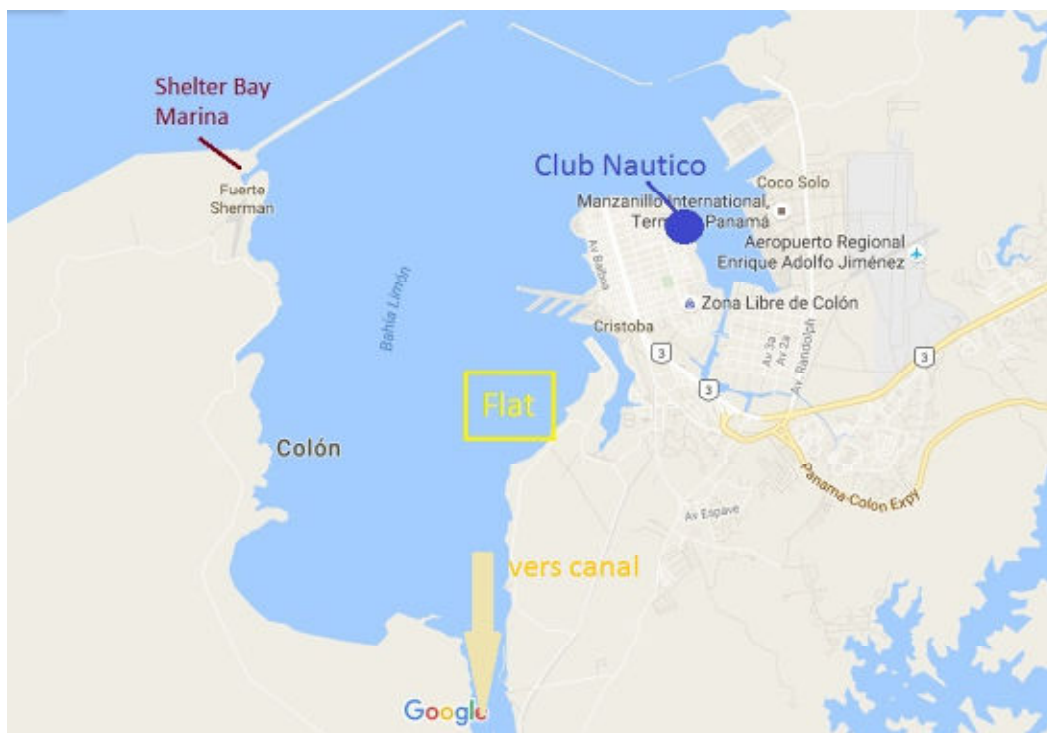
La Douane d'entrée

Nous sommes arrivés aux San Blas, à Porvenir, le 8 avril, nous avons effectué les papiers là-bas. 193\$ la taxe de navigation pour un an de validité, et 110\$/adulte pour l'immigration (autorisation de trois mois sur le territoire). Nous nous sommes rendu compte à la sortie à Panama que nous n'avions pas fait le « zarpe », la déclaration de douane. Il y a également une taxe pour le gouvernement Kuna de 60\$ pour un mois, mais ils ne nous l'ont pas demandé au bureau. Nous avons quand même eu un contrôle sur la zone par un bateau d'officiels, ils nous ont laissé jusqu'au lendemain pour se mettre en règle ou partir.

Il se trouve que le bureau a fermé quelques jours plus tard, à cause de conflits entre le gouvernement du Panama et celui des kunas. S. n'avait pas encore fait les formalités d'entrée et l'ont faite directement à Colon. Bien compliqué pour la douane, et après l'avoir fait tourner en rond, de taxi en taxi, de bureau introuvable à douanier désagréable, il a réussi à y faire sa taxe de navigation mais pour l'immigration, impossible sans la présence de tous les membres d'équipage. Il a fini par le faire au bureau détaché de Porto Bello, où il y a seulement l'immigration. M., dans le même cas, a lâché quelques dollars à Tito : ils ont eu le « permis de 3 jours », immigration allégée pour les traversiers du canal (sur les porte-conteneurs ! en général pour nous voiliers, nous restons un peu plus pour se préparer pour les grandes navigations à venir). Je ne sais pas s'ils ont fait de douane de sortie.

Nous avons pris une carte Sim locale aux San Blas (à côté de Porvenir), avec laquelle nous avons la 3g, qui marche très bien dans les grandes villes (un peu moins aux San Blas mais quand même suffisant pour rester connecté !). Cela nous a bien servi pour toutes les démarches, et se repérer dans la ville (maps).

L'attente à Colon



A Colon, il y a trois endroits où l'on peut se garer. D'abord le « flat », zone de mouillage par quinze mètres de fond dans la vase délimitée par quatre bouées jaunes, juste avant les écluses. On ne peut pas débarquer à terre depuis cette zone, et de nombreuses pilotines traversent la zone à fond, quand ce n'est pas un porte container qui vient décharger à cent mètres de là. Il y a pas mal de vent, du clapot, des vagues, ce n'est pas confortable. C'est là que l'on récupère le « pilot advisor » qui nous accompagne lors du passage. Il est possible de se faire mesurer là, c'est ce que nous avons fait.

Ensuite il y a le « Club Nautico ». Loin d'être, comme son nom le sous-entend, un yacht club, cette zone est un minuscule mouillage toléré le long du chenal. Les pilotines et porte-conteneurs se succèdent, le bateau fait de

belles embarcades sur leurs vagues, les voiliers sont à quelques mètres les uns des autres. Cela peut changer car une petite « marina » était en travaux pendant que nous y étions, certainement réservée pour les faibles tirant d'eau. On se met au quai pour s'y remplir de gazole (55 cts le litre) et d'eau douce. Attention aux grands tirants d'eau : nous sommes passés tout juste avec 2m de quille.

L'intérêt de ce mouillage est sa proximité avec le centre-ville : 3\$/adulte le passage par le club nautico pour y laisser l'annexe. Il y a là un petit shipchandler, le gérant y fait des miracles. Le centre commercial « colon 2000 » est à proximité : dix minutes à pied, mais il est fortement déconseillé de se balader à pied dans la ville, mieux vaut prendre un taxi (1,5\$). C'est là que l'on trouve l'immigration, il y a un supermarché « super99 » pour y faire des courses, le chargement à bord n'est pas trop compliqué, le frais reste à peu près frais. Un peu plus loin, il y a le centre commercial « cuatro alto » : immense, on y trouve tout (sauf un shipchandler !), un supermarché « Rey » et toutes sortes de magasins. L'on peut également se rendre à la « Zona Libre » ou FreeZone, une « ville dans la ville » avec des magasins détaxés. On y trouve de l'alcool, des produits de beauté, de l'électronique et j'y ai même vu des panneaux solaires. Nos voisins Z. ont trouvé un moteur hors-bord. Il faudra présenter son passeport pour rentrer, puis, pour sortir avec des marchandises, payer un montant indéterminé de votre choix (ou du sien !) au vigile à l'entrée (par exemple, les Z ont payé 35\$ pour passer avec le hors-bord). En semaine les taxis peuvent rentrer dans la zone, mais pas le weekend end. Je m'y suis retrouvée à pied, et un « guide » (dédommagé 10\$) m'a aidé à chercher mon bonheur (beaucoup de magasins sont fermés le samedi). Officiellement, il faudrait faire venir un douanier à bord pour vérifier que la marchandise y est (justification de la détaxe), mais cette opération coute environ 200\$... il faut vraiment que l'achat vaille le coût !

Le troisième lieu d'attente de Colon est la **marina Shelter Bay** (50\$ la nuit pour un 40pieds, si l'on mesure moins, c'est pareil : les prix commencent à 40pieds !). Attention en traversant la rade : M. à talonné à 5 nœuds sur une épave ! Là, c'est le calme, la quiétude ... l'on en oublie les nombreux cargos aux alentours, bien cachés derrière la mangrove. De larges pontons en béton, munis de catway, de l'eau douce à disposition. Attention, pour ceux qui comme nous boivent l'eau des réservoirs (filtrée au charbon), celle de Shelter n'est pas très bonne au goût bien que potable. Il n'y a pas beaucoup d'air et pas mal de moustiques (mangrove oblige), mais une piscine libre d'accès permet de se rafraîchir. Possibilité de louer (1000\$ de caution) un adaptateur 110v/220v, ou de réclamer dès l'arrivée un ponton qui possède des bornes en 220 ! Il y a aussi du wifi pour 10\$ par semaine, la connexion marche bien et nous avons pu nous mettre à jour de toutes nos séries en retard ! Par contre le réseau digicel ne passe pas là-bas. La marina est très éloignée de tout, nous sommes au milieu d'un parc naturel / jungle où règnent les singes (et les militaires !). Il y a un restaurant, une petite épicerie (vraiment petite, et vraiment chère), une salle de gym (!). Il y avait un ship mais il est maintenant fermé.

La marina est loin de colon : ils proposent un service de navettes gratuites (le matin ?) vers Colon, il faut s'y inscrire la veille (nombre de places limité). Le trajet dure une heure et demi pendant laquelle on traverse le canal via un « bac », dont les horaires sont fixes (il semble qu'il ne fasse pas de rotations toute la journée). Arrivés à « Cuatro Alto », la navette du retour est à prendre une heure et demie après, c'est un peu court pour faire de grosses courses. Au retour, on peut prendre la navette de l'après-midi (soir !), ou un taxi pour 25\$. Attention, beaucoup ne savent pas vraiment par où aller et le nôtre a passé beaucoup de temps à demander son chemin, me voyant râler pour mes courses de frais qui ne sont pas arrivées très fraîches. En taxi, nous traversons le canal par la seconde écluse de Gatún, une passerelle s'ouvrant à la fermeture de la porte.

Pour ma part, je regrette de n'avoir pas fait plus de courses « de fond » à Colon : notre attente a été trop courte ! Si nous trouvons à Panama City le grand marché pour les fruits et légumes, et des produits plus spécialisés (mais toujours pas de shipchandler), les supermarchés Rey et Super99 proposent les mêmes produits, mais les transports sont plus compliqués (difficultés de chargement à bord, éloignement des supermarchés et bouchons en taxi). L'inhospitalité de l'accueil à Panama City ne donne pas envie de s'éterniser... mieux vaut avoir fait le maximum d'appro avant, vous aurez plus de temps pour faire du tourisme... ou peaufiner !

Les démarches

Agent ou pas agent ?

Il y a trois façons de faire les démarches : soi-même, en passant par un agent officiel, ou en passant par Tito, agent non officiel. Si l'on fait tout soi-même ou par Tito, il faudra laisser une caution pour le passage du canal de 895\$. Elle nous a été rendue par virement bancaire (moins les frais internationaux bien sûr) deux mois après. Il faudra aussi payer en liquide. Beaucoup ont eu des difficultés à retirer dans les distributeurs (limitations ?). Nous n'avons jamais eu de soucis avec la carte visa premier et ses plafonds élevés (mais nous étions partis avec du liquide en anticipation).

Par un agent officiel, pas de caution à payer mais 350\$ pour lui. Possibilité de payer par carte. Tito est un agent non officiel, il fournit donc une aide aux démarches pour 150\$ je crois. Il peut aussi nous louer les amarres et les pneus. Tito est un peu 'homme à tout faire' : il remplit aussi les bouteilles de gaz (il lui faut 2 jours ouvrés pour cela), et est disponible pour toute demande quelle qu'elle soit. Bon, par contre, il n'est pas toujours là au rendez-vous : des fois il n'arrive que le lendemain !

J'ai contacté par mail l'agent officiel Erick Galvez qui m'a répondu très vite. (Voir annuaire et annexes), pensant prendre un agent, mais finalement nous avons choisi de faire les démarches tous seuls, et ne regrettons pas car c'est assez simple. Le personnel du canal est très aimable, et parle impeccablement anglais.

Pour ceux qui ne parlent ni anglais, ni espagnol, il est intéressant de se renseigner à Panamarina, sur la côte entre les San Blas et Colon : ce port à sec est tenu par des français, et nous avons entendu parler d'une femme francophone qui pourrai s'occuper des démarches (mais je ne sais pas si elle est agent officielle ou pas). Le mieux pour se rendre à Panamarina (si l'on ne souhaite pas gruter le bateau !) est de se mouiller à Linton et de traverser en annexe un tunnel dans la mangrove, on peut y observer les singes.

La mesure

Mercredi 4 mai, nous avons fait le trajet en bus depuis Linton pour prendre rendez-vous pour se faire mesurer : le prix du canal dépend de la longueur du bateau, inférieure ou supérieure à cinquante pieds. (500\$ d'écart !). Ils nous ont proposé le samedi 7 mai soit trois jours après, mais ce délai est trop court pour nous et nous choisissons le mardi 10 mai pour la mesure, 6 jours après.

Il faut savoir qu'en mai, quand nous sommes passés, la saison était particulièrement calme et les voiliers n'avaient presque pas d'attente. Il peut arriver certains mois ou il y a 15 jours à 3 semaines d'attente pour passer.

Le rendez-vous se prend à la tour de contrôle dans le port de commerce (il faut passer la sécurité en présentant son passeport, à l'intérieur il y a des navettes pour circuler), ou par mail : on peut envoyer un formulaire, il y a alors un léger délai de traitement. (Voir annuaire et annexes). Il est possible de faire mesurer le bateau au « flat » ou à la marina Shelter Bay (voir plus loin).

Le bateau sera mesuré réellement « hors tout », c'est-à-dire que l'« admeasurement officer » posera son décimètre du bout du balcon avant (ou du bout dehors si vous en avez) à l'arrière des bossoirs, de l'annexe, ou du panneau solaire le plus extérieur ! Nous avons vu certains bateaux démonter les bossoirs pour rester inférieur à 50 pieds. Il faudra également lui présenter les amarres : les lines (4 amarres de 38m), ou un justificatif prouvant que nous les aurons le moment voulu. Nous avons payé les locations d'amarres à Tito en avance en échange d'un reçu : 60\$ pour les 4 amarres et 18\$ les 6 pneus). Il faut aussi justifier de pare-battage en nombre suffisant (nous avons loué 6 pneus à Tito, certains en louent 8, d'autres pas du tout et se suffisent de nombreux pare-battages personnels). Il faut aussi avoir un bord un système de garde des eaux noires : un « holding tank » obligatoire maintenant sur les voiliers. Nous n'en n'avons pas, Tito nous informe qu'il peut aussi nous louer un toilette chimique en cas d'officier zélé. Nous avons éludé la question et sommes passé en l'état des choses sans remarque quelconque

de personne. Tito livre les amarres et pneus au club nautico ou à la marina shelter bay (ce qui l'arrange moins car il doit y payer une taxe de passage – qu'il ne nous facture pas).

A l'issue de la mesure (nous mesurons 45,6 pieds avec l'annexe sur les bossoirs), l'officier nous délivre un carton avec notre « numéro de bateau », qu'il faudra présenter pour le paiement.

Le paiement

Une fois la mesure effectuée, nous allons à la « Citibank », à côté du port de commerce de Colon : accessible en 5 minutes de taxi depuis le Club Nautico. Nous paierons, en liquide, 1875\$ dont 895\$ de caution (« deposit »). Vingt-quatre heures après le paiement, nous pourrions appeler le centre de contrôle (ouvert jour et nuit) pour avoir notre date de passage. En cette période creuse, nous passerons trois jours après. Il est cependant possible de décaler sa date, ou d'annoncer « disponible à partir de telle date ».

Les équipiers

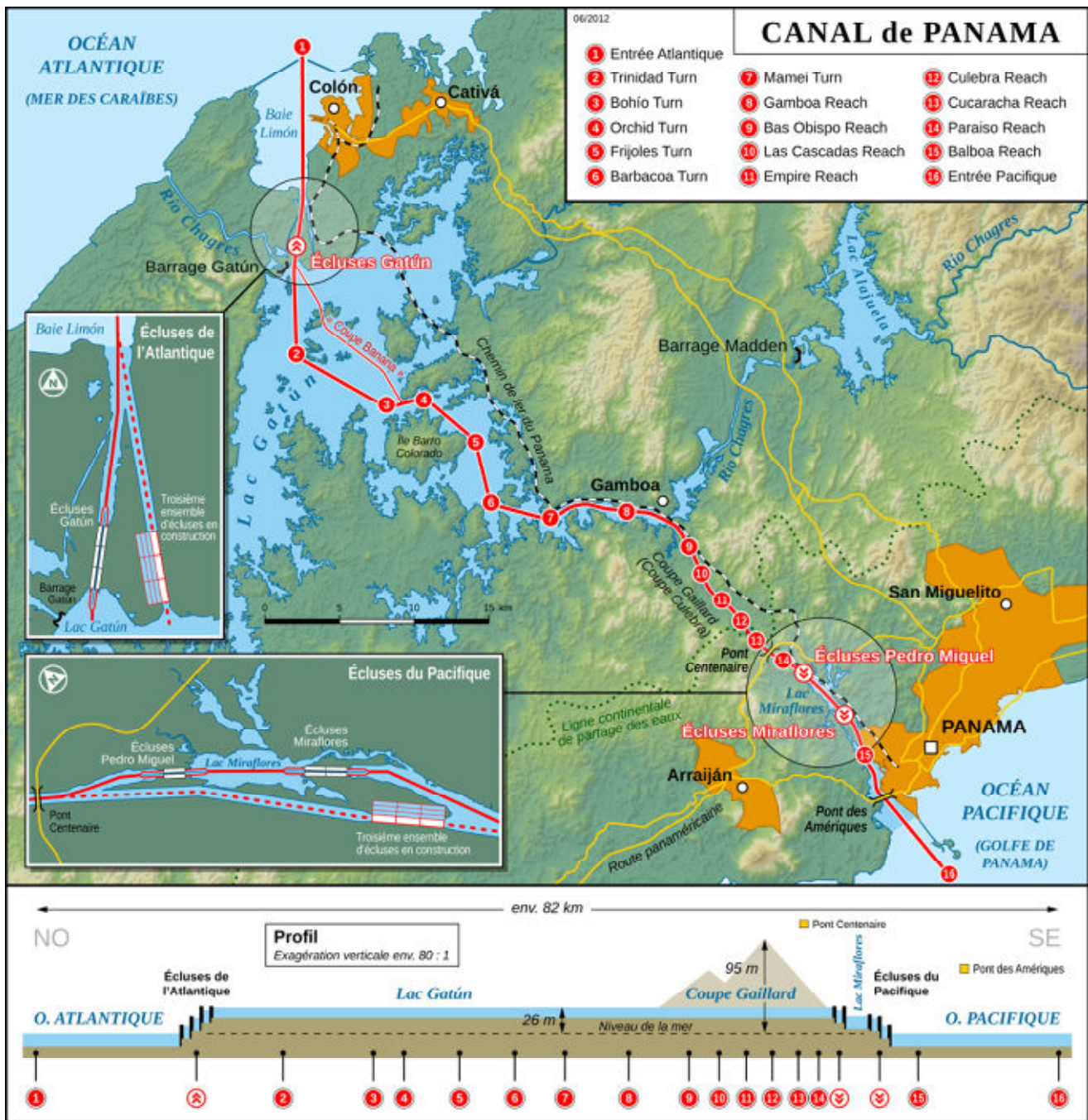
Pour traverser le canal de panama, il faut à bord un capitaine (à la barre) et quatre équipiers (« handliners ») : un pour chaque amarre. De plus, un « pilote advisor » coordonnera les manœuvres (mais ne sera en aucun cas responsable !). L'idéal est d'emmener des copains - voileux, puis de retourner la faveur en passant avec eux (pas de problème pour laisser le voilier seul à la marina shelter, mais attention, pas évident de laisser le bateau seul de l'autre côté : prévoir une personne qui reste à bord !).

Il est également possible de prendre des Handliners fournis par l'agent (100\$/personne/passage), ou par Tito (75\$/personne/passage). Attention, les agents officiels n'acceptent pas ceux proposés par Tito. Ce dernier se prend vraisemblablement une belle marge sur le prix. L'on peut aussi rencontrer des gens de passages qui sont curieux de faire cette traversée (payants ou non), il y a des petites annonces à la marina Shelter Bay.

Nous avons prévu de prendre 4 équipiers en plus de nous deux, pour que je m'occupe des enfants. Finalement, nous trouvons 3 copains et décidons que ce sera suffisant (au besoin, je mettrai un dessin animé le temps des écluses !).

Le pilote ne dors pas à bord, mais par contre tout le monde y mange ! Il est OBLIGATOIRE de nourrir le pilote et d'être en mesure de lui fournir de l'eau fraîche. Si on ne peut pas le nourrir, mieux vaut prévenir avant : moyennant finance on peut lui commander un « plateau repas à emporter ». Il est arrivé une fois qu'un voilier n'a pas pu le nourrir et n'a pas prévenu avant : on lui a livré à bord son plateau repas pour... 400\$ facturé au capitaine ! Nourrir 6 adultes a des moments pas des plus évidents (écluses aux heures des repas) n'est pas aisé, je décide de faire des lasagnes pour le premier soir : préparées en avance, il n'y aura plus qu'à réchauffer au moment venu. Le pilote ne s'attarde pas après les écluses, et il est judicieux de lui préparer un « doggy bag » ou, ce que nous avons fait, lui servir son assiette pendant une écluse ! Le lendemain, nous avons du temps pour préparer le déjeuner (les 25 milles de la traversée du lac Gatún), que nous prendrons encore pendant une écluse ! Je fais des croque-monsieur : pratiques à manger sans sortir de table et assiettes. Sur M., nous mangerons du porc aux lentilles le soir, très apprécié du pilote ! Dans des assiettes en plastique, cela nous évitera un tour de vaisselle. Et des sandwiches le lendemain midi.

Le canal de Panama : 40 milles pour changer d'océan



Vendredi 13 mai

A 16h, nous embarquons nos équipiers et partons vers le « flat » ou nous avons rendez-vous à 18h avec notre pilote advisor. Nous comprendrons plus tard que les bateaux sont observés depuis la tour de contrôle, et ceux qui arrivent en premier auront le pilote qui arrive le plus tôt. C'est ce qui arrive aux bateau D : nous avons rendez-vous à la même heure mais, eux étaient au Flat depuis le matin. Alors que nous mouillons, ils récupèrent leur pilote et s'en vont dans la foulée, ils finiront la traversée des premières écluses 4heures avant nous ! Nous mouillons et je m'active en cuisine : lasagnes pour ce soir et des cakes salés au cas où l'attente des écluses s'éterniserai. Dehors, deux sacs isothermes remplis de glaçons servent de frigos à boissons : eau, bière et coca.

A 20h, nous n'avons toujours pas de pilote et l'apéro est déjà bien entamé chez nous ! Nous allons tous finir saouls s'il n'arrive pas bientôt ! Les enfants dorment, nous mangeons un peu.

A 20h45, la pilotine dépose notre pilote. Il s'assoie avec nous, se présente : il s'appelle Guillermo. Il s'excuse pour le retard et nous demande quinze minutes d'attention tous ensembles pour présenter les manœuvres à venir. Nous allons nous mettre à couple des Z., eux nous envoient des pointes et nous leurs envoyons des gardes. Pour les écluses, nous devons faire de grandes boucles d'un mètre environ au bout de nos « lines », les employés nous enverrons les toulines à bord : de fin bouts terminés par une pomme de touline appelée « monkey fist ». Nous devons y attacher le bout de nos amarres, les tenir (avec le bras bien en l'air) tant que l'on avance, puis laisser filer les amarres que les employés passent sur les bites une fois dans l'écluse.

Top départ, on lève l'ancre (et des kilos de vase avec !). Le pilote regarde son « grand cahier du canal » et pointe le cargo avec lequel nous entrerons dans l'écluse. Devant la première écluse nous patientons encore une heure en faisant des ronds, il y a 15 à 18 nœuds de vent. Enfin « notre » cargo se place dans l'écluse pendant que nous mettons à couple avec les Z. Manœuvre délicate, pleine de confusions : ça manque de coordination, quatre langues pratiquées, mais on y arrive. Bien arrimés ensemble, les mats décalés, nous continuons à faire des ronds pour patienter : un navire en marche avant, l'autre en marche arrière, comme un catamaran !

A 22h, nous entrons enfin dans l'écluse. Les monkey fist sont bien réceptionnés à bord (nous avons placé des coussins sur les panneaux solaires en cas de mauvaise trajectoire !), les employés du canal remontent les amarres sur les bites, nous sommes amarrés. Petit instant d'émotions quand la porte se ferme sur la mer des caraïbes, mais pas le temps de s'éterniser : l'eau commence à monter, et vite ! Nous suivons bien le rythme et les ordres du pilote, mais il n'en n'est pas de même chez notre voisin... Trop occupés à prendre des photos, personne ne gère les amarres ! Leur pilote à l'air blasé et le nôtre doit les rappeler régulièrement à l'ordre quand nous nous rapprochons dangereusement du mur de notre côté. Arrivés en haut, nous avons pris dix mètres d'altitude et nous voyons Colon derrière nous. Les amarres sont tournées aux taquets, les portes s'ouvrent et le cargo devant nous embraie créant un paquet de remous, il est tenu dans l'axe des écluses par 4 locomotives.

Nous sortons de la première écluse pour entrer immédiatement dans la seconde. Notre pilote s'endort avec des prêches religieux à fond sur son téléphone. Je lui donne à manger pour le revigorer. Même manœuvre, et à la troisième écluse nous nous occupons de diriger les Z qui décidément n'ont pas l'air de se sentir concernés.

A 1h, nous sommes enfin sortis de cette première série d'écluses, et sommes sur le lac Gatún : en eau douce, et à trente mètres d'altitude ! Nous nous désaccouplons pour aller mouiller à proximité du chantier du nouveau canal. Alors que nous avons lu que les bateaux d'amarraient à une tonne, nous avons tous posé notre ancre. Il n'y a pas eu de soucis, cependant il est fort possible de coincer son ancre et ne pas réussir à la remonter : nous mouillons par 17 à 20 mètres de fond sur une ancienne mangrove. Serait-il préférable de mettre un orin ?

Le pilote nous donne rendez-vous pour 6h le lendemain matin, et devant nos mines déconfites il discute cinq minutes à la VHF pour finalement nous donner rendez-vous à 7h. Puis la pilotine vient le chercher.

Samedi 14 mai

Réveil difficile à coups de corne de brume de la pilotine. Notre pilote du jour s'appelle Larry, il est très sympa. Nous levons l'ancre immédiatement et traversons les vingt-cinq milles du lac Gatún. Nous avons indiqué comme « vitesse de croisière » 6,5 nœuds sur nos formalités. Il n'est vraisemblablement plus d'actualité de mentir pour annoncer une vitesse de 8 nœuds comme le veut la légende urbaine : il faut annoncer une vitesse que l'on est capable de tenir au moteur, à un régime respectable pour notre mécanique. Si le pilote découvre que l'on n'est pas capable de tenir la vitesse annoncée (et s'il est de mauvaise humeur), il peut vous ramener au point de départ, et ce sans remboursement. Il faut quand même tenir une vitesse de 5 nœuds minimum, sous peine de devoir se payer un remorqueur.

Nous passons à nouveau plusieurs heures à attendre le bon cargo devant l'écluse de Pedro Miguel. L'on s'accouple vers 13h. Cette fois ci, nous entrons dans les écluses pleines, en avant du cargo, puis descendons dix mètres par écluse. Les pilotes sont très efficaces et gèrent les manœuvres au poil. A l'ouverture de la porte il faut vite sortir, sous peine de se faire écrabouiller par le cargo ! Après l'écluse de Pedro Miguel nous traversons un petit

lac de quelques milles, toujours à couple, avant de rejoindre les deux écluses successives de Miraflores. La famille, prévenue en amont, nous regarde passer en live sur la webcam de Miraflores (site web du canal).

L'ouverture de la dernière porte sur le Pacifique nous remplit d'émotions. Depuis le musée du canal, des centaines de gens nous regardent passer. Un fort courant rentre quand la dernière porte s'ouvre, les pilotes nous mettent en garde : ils ont déjà vu des bateaux se mettre en travers.

A 16h, nous sommes sortis, enfin dans le Pacifique ! Nous déposons notre pilote juste après le « pont des Amériques ».

Les variantes

Les D. passeront à 3 dans les écluses montantes, avec une vedette de 100 pieds au milieu : ils n'eurent pas à gérer les amarres toutes prises par la vedette qui dépasse devant et derrière.

Sur le voilier M., avec qui je transiterai à nouveau la semaine suivante, nous sommes 3 bateaux à couple pour les écluses descendantes. Le voilier du milieu doit donc principalement gérer la propulsion du « trimaran », les deux extérieurs s'occupent amarres.

Les S ont eu des pilotes advisor très désagréables.

Les A. sont passés seuls voiliers dans les dernières écluses de Miraflores, les 4 handliners étaient au travail !

Panama City

Le mouillage



Il y a cinq possibilités pour les voiliers à Panama City : deux **marinas, Playita et Flamenco**, qui sont hors de prix et qui n'ont pas de place pour les touristes : chargées de vedettes. Un bateau copain a pu se garer à Playita : 100\$ la nuit pour un catamaran de 45 pieds, à proximité de la boîte de nuit... pas vraiment isolée !

Il y a ensuite des bouées payantes au « **Balboa Yacht Club** », 20\$ la nuit, juste à la sortie du Canal, le long du chenal : bruyant et rouleur. On peut également mouiller devant la marina de Playita : cela reste quand même proche du chenal de sortie du canal, et rouleur. Les D. choisiront cet endroit : le débarquement en annexe par les pontons de la marina est payant : 7\$ par jours ou 50\$ la semaine. On peut également y faire le plein de gazole, il faudra alors ajouter 20\$ à la note pour « utilisation du ponton » !

Nous choisirons de contourner la digue (el Amador) à la sortie du chenal pour aller au mouillage « **Brisas Del Amador** », non loin de la marina flamenco. C'est bien plus calme en termes de roulis. Attention cependant au mouillage vaseux : à cette saison il y a de forts grains, notre bateau a dérapé pendant l'un d'eux, par 5m de fond, nous n'étions pas à bord. Il s'est arrêté « heureusement » sur un bateau (et non pas sur la digue !) mais il y a eu de la casse sur les 2 bateaux.

On peut faire de l'eau et du gazole à la marina de Flamenco sans surtaxe de ponton, par contre il faut se signaler avant de rentrer (canal 10).

Impensable ici de faire tourner le dessalinisateur : l'endroit est surnommé « égouts land », la baignade est interdite, l'eau est vraiment polluée. Le débarquement est gratuit, et pour cause : c'est vraiment compliqué et dangereux ! Il y a environ trois mètres de marnage de ce côté-ci des Amériques. On accroche l'annexe sur des blocs de béton enchainés et plus ou moins flottants, puis on se déhale par une barque qui est à poste (et souvent à moitié coulée au vue des nombreux grains) jusqu'à une échelle de chantier, glissante à marée basse et dont certains échelons sont manquants, pour grimper les six mètres de digue et arriver... sur une zone militaire ! Un tout petit passage permet aux plaisanciers de passer, sous l'œil aiguisé des militaires qui surveillent. Heureusement, il y a des

marches de pierres quelques mètres plus loin, toutes aussi glissantes à marée basse. S'il n'est pas possible d'y laisser l'annexe, on peut néanmoins charger enfants et courses un peu plus facilement. Il y a une grande cale un peu plus loin, Joan a voulu y débarquer nos six pneus et quatre amarres du canal, il s'est fait proprement virer pas les militaires !

Encore une fois, cela peut changer, il y avait des travaux quand nous y étions.

Le petit centre de Amador est animé le weekend end et après 17h : bars, restos, glaciers, une petite superette de dépannage qui propose du wifi. Avec notre antenne en tête de mât nous captions un réseau « internet para todos », comme dans toute la ville d'ailleurs. S'il est impossible de télécharger fichiers ou pièces jointes, les pages internet s'affichent très bien.

Pour ce qui est des pneus et des amarres, vraisemblablement les agents s'occupent de les récupérer. Nous c'est un 'ami' de Tito qui est venu les chercher : Tito les avait déjà reloués. Pour M., Tito n'a récupéré que les amarres... je ne sais pas ce qu'ils ont fait des pneus au final.

Les courses

Pour faire les courses, il y a plusieurs centres commerciaux immenses dans la ville. Albrook Mall est le plus proche de la marina, normalement 5\$ en taxi, mais nous avons payé jusqu'à 12\$ selon les heures et le chargement. On y trouve un « Rey » et un « Super 99 » pour la nourriture, et puis... tous types de magasins, le centre est vraiment immense ! Nous achetons des talkies walkies, je trouve une nouvelle veste de quart chez Columbia. Au « Titan » nous prendrons un peu de vaisselle, une nouvelle grande planche à découper pour le poisson (on a prévu de pêcher gros !), des plaids tout doux tout doux et des leggings pour les filles, pour les temps froids du courant de Humboldt (Galápagos) et l'hiver austral aux Gambier.

Du côté du « Rey » (il faut reprendre un taxi), nous allons au petit « deli-gourmet » sur les conseils de Larry notre pilote du canal, pour trouver de la crème fraîche en briques longue conservation (ah les normands !). Elle est chère mais cela ne nous arrête pas, c'est notre alimentation de base : on ressort avec 40\$ de crème fraîche et ce n'est qu'une fois rentrés à bord que l'on se rend compte qu'elle ne se conserve qu'au frigo !

On va également au « Multiplaza Mall » chercher le supermarché « Ribba Smith » : on a entendu que c'est là qu'on trouvera les produits les plus « européens ». Effectivement, nous sortirons de là avec deux kilos de jambon Serrano et un kilo cinq d'emmental 'Président'. Je les enveloppe par morceaux sous vide pour la conservation. A l'heure où j'écris ces lignes, mi-septembre, soit quatre mois plus tard, nous finissons avec bonheur les derniers morceaux de Serrano ! La seule chose que l'on ne trouvera pas c'est de la compote de pommes : seulement des petits pots pour bébés, à prix d'or.

Pour finir l'appro, nous allons au grand « Mercado de Abasco ». Ce marché de fruits et légumes de gros vend aussi au détail, il est immense. Nous prenons un porteur à l'entrée, il nous suivra avec un diable pendant deux heures pour... 2\$! Nous partageons des sacs de pamplemousses, d'oignons et de patates ; les fruits et légumes sont beaux, nous reviendrons surchargés !

Les tomates, prises bien vertes, ont tenu trois semaines Je finis par trouver des pommes à l'entrée du marché : par cartons de dix-neuf kilos ! (28\$). J'arrive à négocier un demi-carton. Elles sont importées des USA (par des chinois), et conservées au frais ! Heureusement, elles tiendront vraiment très bien dans la durée, nous en aurons pendant presque un mois. A la marina de Flamenco il y a un magasin de duty-free : nous n'y trouverons pas de pastis, mais sortons avec un nouveau disque dur afin de récupérer des films chez les bateaux copains !

Pour ce qui est de trouver un shipchandler c'est autre chose : il n'y en a pas ! Absolument rien ici n'est adapté aux voiliers. Deux ship à la marina Flamenco, nous trouvons de la résine polyester mais pas d'époxy. Pas une poulie, pas un bout, mais du matériel de pêche à perte de vue ! 'Albernathy' à Playita est légèrement plus grand mais ce n'est pas encore satisfaisant. On arrive à trouver une ampoule de feu de navigation au grand Albernathy de Transmitica, pour 46\$!!

Toujours à la recherche de résine époxy, on appelle Thomas, un français qui fait de la technique sur les voiliers à Porto Bello. « Ah, de l'époxy, c'est facile : il faut aller à *Rio Abajo*, la *calle quinta* sur *via Espana* ». Le taxi qui

nous prend connaît ce quartier, c'est chez lui. Mais c'est loin ! Le quartier Rio Abajo n'est même pas sur la carte touristique de Panama City.

A l'angle de cette rue, sur la Via España, nous trouvons également sur les conseils de Thomas « El Palacio Del Vinyle ». C'est le paradis de la sellerie ici ! Je me ballade, cherche des chutes de rouleaux pas chères... le sunbrella est à 10\$ le mètre (35€ en métropole). Les prix sont vraiment dérisoires, on discute pendant des heures au milieu des dédalles de rouleaux. Je prends un peu de batiline, pour faire de l'ombre dans le cockpit, du silicone qui nous servira d'antidérapant sur la table, du fil UV, de la sangle, des accessoires, et finis même par avoir une « chute » de neuf mètres de sunbrella pour 30\$!

En face il y a un « Discovery Center » (il y en a plusieurs dans la ville) : quincaillerie à tout faire. Nous refaisons le stock de scotch en tous genres (1\$ le rouleau de scotch téflon !), pinceaux, silicone et mastic, colle, tuyau d'arrosage et petit matériel... En remontant la rue, nous trouvons « tornillos y tornillos », où on peut acheter de la quincaillerie inox, en pas métrique.

Il faut penser que jusqu'à Tahiti, nous ne trouverons plus de « magasins » au sens européen du terme... il est temps de remplir au maximum le bateau de nourriture qui se conserve, et d'anticiper tous les petits éléments de confort... (Nous avons manqué d'habits chauds (y compris chaussettes) pour les Gambier en juillet, nous sommes 'tropicalisés' depuis plusieurs années déjà !).

La douane

Il y a un bureau à l'étage du Duty Free, où les papiers sont fait sans problèmes (dans la lenteur habituelle des administrations), et dont le montant s'élève à 2\$ pour les photocopies des papiers.

Nous nous arrêterons sur l'île de Taboga, à 8 milles de là : à éviter le weekend end ! La baie est alors chargée de vedettes qui passent à fond dans le mouillage, musique et jet skis... Nous ne nous arrêterons pas aux îles Perlas.

Les formalités pour les Galápagos

Les Galápagos, îles appartenant à l'Equateur, sont exactement sur la route de la Polynésie : il est tentant de s'y arrêter. Elles sont réputées d'un accès peu facile pour les voiliers : chères et de formalités administratives compliquées. Sachez que ce n'est pas une rumeur !

Il est obligatoire de passer par un agent pour effectuer ses formalités, le mieux est de le faire avant de partir du Panama (voir annuaire). En effet « l'autografo », droit de navigation dans 4 îles est octroyé dans un délai allant de 2 à 6 semaines.

Tito peut vous faire un « vrai » faux certificat de fumigation, qui sera pris en compte ou non à l'arrivée.

Nous ne comptons pas nous y arrêter pour des raisons budgétaires ainsi nous n'avons effectué aucune démarche. Après 10 jours de pot au noir, nous passons entre les îles des Galápagos, et décidons de nous y arrêter : l'alternateur a cramé la veille !

En arrivant à San Cristobal, plusieurs « taxi-boat » nous interpellent pour nous proposer un agent. Nous choisissons Bolivar, et le temps que nous mouillons dans la baie celui-ci arrive sur le bateau. Nous lui expliquons notre cas et la raison de notre arrêt : il nous propose une autorisation d'« arrêt d'urgence » pour 48h à 480\$ (frais d'agent compris). Sa première préoccupation est de savoir si la coque est propre (nous n'avons pas caréné depuis les San Blas et elle ne l'est pas vraiment !). Il nous ordonne de caréner, vraiment bien (et discrètement : « *si quelqu'un passe, vous dites bien que vous êtes en train de changer d'hélice !* »), il reviendra quelques heures plus tard avec les officiels.

A 16h, ce sont cinq personnes qui débarquent à bord : L'agent Bolivar, le douanier, l'officier d'immigration, l'inspecteur sanitaire et Miguel le mécanicien. Ils tamponnent les feuillets chacun leur tour et cela prend environ une

heure. L'alternateur était posé démonté dans le cockpit et les officiers s'assurent auprès du mécanicien que nous ne mentons pas à propos de la panne.

Nous avons fini les agrumes avant d'arriver, et caché les pommes et les plantes vertes. L'inspecteur sanitaire vérifie également comment nous trions nos poubelles (Bolivar avait eu la présence d'esprit de nous embarquer notre stock de poubelles quand il est passé quelques heures plus tôt). Pendant ce temps, deux plongeurs (bouteille) inspectent notre coque pendant près de deux heures. A l'issue des formalités, nous sommes invités à monter sur le taxi-boat pour qu'ils puissent procéder à la fumigation. Il ne faudra pas retourner à bord les trois heures suivantes. Vu l'heure avancée, je négocie de repousser la fumigation au lendemain matin, invoquant les jeunes enfants « asthmatiques » et la toxicité des produits néfaste pour eux.

Avant la fumigation, nous plaçons les draps, oreillers, peluches et doudous sous les alèses. Nous commençons à vider la vaisselle à l'extérieur mais l'inspecteur me dit que ce n'est pas nécessaire (finalement, après l'avoir vu enfiler sa combinaison intégrale, j'ai relavé toute notre vaisselle !). Nous partons du bord avant qu'il ait commencé. Une heure plus tard, je reviens pour aérer : le sol est recouvert d'une couche poisseuse de produit, tout comme les banquettes et les lits. Nous passerons un temps fou à tout laver. L'odeur disparaît après quelques heures d'aération.

A San Cristobal, impossible de débarquer en annexe, il faut prendre un taxi-boat à chaque déplacement : 1\$/passage/adulte (appeler sur le canal 14, nous n'avons jamais attendu plus de 10 minutes).

Attention aux otaries : elles montent sur les annexes, les jupes des bateaux et pour certains même dans le cockpit ! Nous plaçons nos pare-battages dans la jupe, les taxi-boat ont l'habitude de nous prendre par le travers, au niveau des haubans.

Il y a un distributeur à San Cristobal et nous avons payé directement en liquide à l'agent.

Notre alternateur part en usine à Guayaquil, et nous resterons là 5 jours avec notre visa « 48 heures », sans que personne ne nous demande rien.

Dimanche, nous effectuons notre immigration de sortie : Bolivar nous prend en voiture, nous passons chercher l'officier chez lui puis allons au bureau (à l'extérieur de la ville). Il tamponne nos passeports sans taxe « over time ». Le Zarpe de sortie du Panama est notre sortie officielle du bateau, il n'en sera pas fait d'autre ici (est-ce normal ou parce que l'on est dimanche ?)

Nos amis M. passent à San Cristobal une semaine après notre départ, également en arrêt d'urgence pour des problèmes d'alternateur. Ils ont pris Carmelita comme agent, et ils ont eu droit à un arrêt « 24 heures » pour 380\$. Ils sont finalement restés deux semaines à San Cristobal (belle houle pour les surfeurs !), sans que personne ne leur dise quoi que ce soit.

Les S., eux, s'arrêtent sans l'avoir prévu également, mais demandent l'autografo pour se balader dans les îles. Finalement, après l'avoir demandé, ils n'ont pas attendu de le recevoir et grâce aux conseils de leur agent, Carmelita également, ont payé 150\$ au black au capitaine du port d'Isabella pour aller s'y balader une trois jours. Ils en ont eu pour 1450\$ pour tous les papiers sans l'autografo. Pendant leur séjour ils ont vu deux bateaux se faire refuser l'accès car leur coque était trop sale.

Annexes

| | |
|---|----|
| Annuaire..... | 13 |
| Mail de Eric Galvez, agent officiel du canal | 14 |
| Formulaire de demande de mesure du bateau | 16 |
| Shelter Bay Marina : tarifs, informations, réception de colis | 17 |
| Procédure passage du canal (anglais) : form 4352-i..... | 18 |
| Photos | 21 |
| Certificat de fumigation des Galapagos..... | 24 |

Annuaire

L'indicatif du Panama est +507

www.pancanal.com

<http://ninamu.over-blog.com/article-preparatifs-et-formalites-pour-le-passage-du-canal-de-panama-105224161.html>

LISTE DES AGENTS OFFICIELS DU CANAL DE PANAMA :

- Associated Yacht Services. Tel : 211 9540 www.ays.shipagent.com yachts@shipagent.com
- Centenario consulting (Erick Galvez) Tel 232-7534/6676 1376 www.centenarioconsulting.com
info@centenarioconsulting.com
- Emmanuel agencies (Roy Bravo) Tel: 411-5652/6678 6820 www.emmanuelagenciessa.com
- Stwards Corporation (Captain Peter Neal) Tel : 314-0714/6234 6267 www.stwards.com pneal@stwards.com
- Naviera Stanley (Stanley Scott) Tel: 66807971 sscott@cwpanama.net

ADMEASURERS OFFICE : Tel : 443 2298 Mail (formulaire 4405i) : OPTC-ARA@PANCANAL.COM

TITO : Tel : 64635009

SHELTER BAY MARINA :

www.shelterbaymarina.com - Tel: 447- 3804 / 447- 3839 (8:00 – 16:30) - Fax : 433-0470 - portable : 6781-6631
Veille VHF canal 74.

LISTE DES AGENTS DES GALAPAGOS :

<http://ninamu.over-blog.com/tag/les%20galapagos/>

Indicatif des Galápagos : +593

- Bolivar Pesantes, agence Naugala Yacht Agency : naugala@hotmail.com tel 99 420 5158
- Johnny Romero, agence Yachtgala (ang, fr) : Tel : 09 93 30 494 nautigal@interactive.net.ec VHF 11
Son associée sur San Cristobal: Carmela Romero Tel: 08 72 29 578
Son associé sur Isabella : JC Soto : jcdesoto@hotmail.com Tel : 593-5-25290645 - VHF 14
- Pablo Quiroga : pabloquiroga1969@hotmail.com Tel : 08 00 40 979 VHF 10

Mail de Eric Galvez, agent officiel du canal

I here to anticipate proforma and scenario for your sailing boat.

| | |
|--------------------------------------|---|
| Transit tolls | \$800.00 (50 ft and under) or \$1,300.00 (50ft and under 80 ft) |
| Transit inspection | 54.00 |
| Transit Security fee | 130.00 |
| Fenders & lines rental | 75.00 (no tires) |
| Agent service Fee | \$350.00 |
| Check out fee | \$35.00 |
| Panama tax | \$25.00 |
| Bank charges for credit card payment | .053% (Cash payment no bank charges) |

Procedure:

Advance information will be required to register your boat with the Canal

Scenario:

Once the above information is submitted to the canal authorities a Ship Identification Number is assigned, with an arrival time register I may order the Canal Admeasurement inspector to measure your boat at Shelter bay marina or the Flats anchorage Cristobal, inspection are done Monday through Friday and they are not done daily due to other commitments with merchant vessel. They are mostly done on Tuesday/Wednesday/Thursday. However I will be pushing to obtain an inspection as soon as possible, therefore, could be two to three days for an inspection or if we are lucky the following day of your arrival if it's Monday-Friday and in some cases on Saturdays as well. Weekends and expedite inspection are done with overtime fees of \$170.00.

Upon completion of admeasurement inspection a transit can be obtain for between 2-3 days after if season is low, or a fix date with anticipation and also due to and subject to transit Advisor Disponibility. During high season Feb-June , waiting time may be between 3-10 days . Option: Only expedite transit has a fee of \$2774.00 Two days after inspection with a transit pilot assignment.

Once you get admeasured then I will collect funds, Transit tolls and agent fee by Credit card or cash, in order to Guarantee your transit. No Buffer (Deposit) fee is request from my side when transit is Atlantic to Pacific.

Very important to give your real speed to the admeasurement inspector and read forms you are signing, also, position choosen are your election at the end and normally will be center , nested to another yacht, alongside a tug boat, and you will reject sidewall. Other information are basic characteristic of your boat and inspector will give you a overview of rules and procedures.

Then I will provide 8 Mooring Fenders and 4 set of lines 125 ft long 7/8 for transit . Transit pilot are assigned from 1:00 to 7:00 pm daily and you will transit up to Gatun lake and then resume the following day about 0600hrs and complete passage about 2pm.

You will need 4 person as handliners for canal transit + the Captain steering, recommend to obtain assistant from other yachts who are willing to help and get Experience before hand. Or I will provide at a cost of \$100.00 each for the two day passage, payable in cash to each one after transit. I will only accept other sailors from other yachts or incoming friends/family of yours to be handliners, no other local who is not authorize by me.

Once you complete transit you will come close to the Balboa yacht club fuel dock and wait for the club tender to pick fenders, lines and handliners. You will tip the boatman with \$12.00 Good attitude and patient is require when you come to Balboa yacht club otherwise they will not assist. Please note this is the only place I will collect equipment.

To checkin and checkout, please ensure to have 4 copies of passport/crew list/boat registry/cruising permit, and It will be done at Shelter bay with the Inspector on site.

Check in - no charge

Cruising permit \$185.00 + \$20.00 to obtain it down town. Compulsary when entering marinas or navigating our local islands.

Check out fee \$35.00 to obtain consent to depart in town and clearance. I will collect all documents and fees. Immigration entry stamp at Colon city after hours overtime fee \$20.00, Immigration officer in shelter bay has been remove. After 3 days in the country the law establish that you require a visa. Immigration \$105.00 Visa, will require copies of passport of each one, check in form, crew list, boat registry, cruising permit, photos Hand over passport, copies of documents, fill out form and I will assigned assistant to process it at Panama city main office at a cost of \$50.00

Very important

- Immigration and cruising permit is better done at Porvenir, in order to avoid inconvenience in Colon. (CASH)
- No cruising permit in Portobelo only a check in with Port captain and immigration.
- When you move from one point to another point (port to port) within Panama you are required to check in only and obtain a outgoing Port clearance \$1.50 (Zarpe) Regulation are very inconsistent, therefore we play the safe side.
- If you are flying out of the country and you got stamp by immigration only the stamp is valid for 3-5 days only, view you are required to obtain a valid visa, thus, you are subject to be stop at the airport and you will loose time and money.
- please do not take any taxi from shelter bay to make check-in/or transit formalities, I will take care of them.

Formulaire de demande de mesure du bateau



AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ ADMEASUREMENT UNIT PROCEDURES TO ARRANGE HANDLINE TRANSITS

If you want to transit through Panama Canal and your vessel is less than 125 long, in order to schedule your inspection, you have to complete this document, to input your vessel's information into the EDCS (system) Make sure to have the following information available:

Vessel Information:

| | | |
|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| First visit: | YES <input type="checkbox"/> | NO <input type="checkbox"/> |
| SIN (Ship Identification Number) | | |
| Vessel Name: | | |
| Flag: | | |
| E-mail Address: | | |
| Speed: | | |
| Type of Small Craft: | | |
| Length Overall (in meters): | | |
| Extreme Breadth (in meters): | | |
| Hull Color: | | |

Passengers or Crew List Information:

| Last Name | First Name | Birthplace | Birthdate | Nationality | Rank | ID Type (Passport, Seaman Licence, Other) | ID Number |
|-----------|------------|------------|-----------|-------------|------|---|-----------|
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

In order to proceed with the inspection, please anchor, at the Pacific side: Flamenco Marina, between buoys 2 & 4, La Playita Atlantic Side: Shelter bay or Flats

Vessel Location: _____

Telephone number: _____

Request for Transit: _____

Arrival date and time: _____

Inspection Appointment: _____

Note: If you have any questions please contact us at 272-4571 (Balboa) and 443-2298 Cristobal

Shelter Bay Marina : tarifs, informations, réception de colis

Tarifs des places à l'eau

HAUTE SAISON: DU 1ER DECEMBRE AU 30 JUIN

| DUREE DU SEJOUR | LONGUEUR HORS TOUT EN PIEDS . Prix en dollars US par pied (longueur hors tout) par jour. Taxes non incluses (9%) | | | | | |
|-----------------|---|---------|---------|--------|----------|-----------|
| | 40 -50 | 51 - 60 | 61 - 70 | 71 -85 | 86 - 120 | 121 - 180 |
| 1 - 15 JOURS | 1.20 | 1.35 | 1.50 | 1.80 | 2.85 | 3.50 |
| 16-29 JOURS | 0.75 | 0.87 | 0.98 | 1.35 | 2.10 | 2.50 |
| 30-89 JOURS | 0.60 | 0.66 | 0.77 | 0.87 | 1.40 | 1.70 |
| 90 - 179 JOURS | 0.50 | 0.52 | 0.61 | 0.71 | 1.10 | 1.38 |
| >179 JOURS | 0.45 | 0.47 | 0.55 | 0.60 | 0.94 | 1.10 |

BASSE SAISON: DU 1ER JUILLET AU 30 NOVEMBRE

| DUREE DU SEJOUR | LONGUEUR HORS TOUT EN PIEDS | | | | | |
|-----------------|-----------------------------|--------|-------|-------|----------|-----------|
| | 40 -50 | 51 -60 | 61-70 | 71-85 | 86 - 120 | 121 - 180 |
| 1-6 JOURS | 1.10 | 1.20 | 1.35 | 1.65 | 2.65 | 3.30 |
| 7 - 29 JOURS | 0.66 | 0.72 | 0.83 | 1.20 | 1.90 | 2.30 |
| 30-89 JOURS | 0.55 | 0.61 | 0.72 | 0.82 | 1.35 | 1.65 |
| 90-179 JOURS | 0.50 | 0.52 | 0.61 | 0.71 | 1.10 | 1.38 |
| ►179 | 0.45 | 0.47 | 0.55 | 0.60 | 0.94 | 1.10 |

Les multicoques sont facturés 50% en plus du tarif courant.

Les catamarans et autres multicoques jusqu'à 4,87 m. (16 pieds) de largeur sont facturés au tarif courant.

Les bateaux de croisière et les annexes de moins de 12.20 m. (40 pieds) sont toujours les bienvenus, mais facturé au tarif minimum pour un 40 pied.

L'électricité est facturée à \$0.415 par KW

Tous les prix sont soumis aux taxes applicables au Panama (actuellement 9%).

Ces tarifs s'appliquent pour 2011 et seront partiellement maintenus en 2012.

UNE CARTE DE CREDIT EST EXIGEE POUR LE PAIEMENT, AINSI QU'UNE EMPREINTE SIGNEE DE GARANTIE. DANS LE CAS CONTRAIRE, UNE DEPÔT DE \$1000USD SERA DEMANDE POUR L'UTILISATION DES INSTALLATIONS DE LA MARINA.

RECEVOIR DES COLIS OU DU COURRIER A SHELTER BAY MARINA

Vous avez un large choix de transporteurs: Fedex, DHL et des transitaires basés à Miami, en Floride, Les services postaux et UPS ne sont pas très sûrs.

L'adresse de livraison pour FEDEX et DHL est:

Yacht in Transit "NOM DU BATEAU"

Shelter Bay Marina,


30 Butner Street,

Fort Sherman, Colon,

Panama

Tel: 011 507 433 3581

Procédure passage du canal (anglais) : form 4352-i

**AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ**
**PROCEDURES FOR SECURING A HANDLINE TRANSIT
OF THE PANAMA CANAL**

Small craft are vessels up to 38.1 meters (125 feet) in length overall, which normally transits the Canal as *handlines*, and do not use locomotives in the locks. Handlines under 20 meters (65 feet) in length overall will normally transit the Canal with a transit advisor; while handlines of 20 meters (65 feet) or more will normally require a pilot. The following are guidelines for yacht and other handlines interested in transiting the Panama Canal:

1. GUIDELINES FOR TRANSITING HANDLINES UNDER 125 FEET

a. Before Arrival: All information required for transiting the Panama Canal must be submitted utilizing the Maritime Service Portal, at least 96 hours prior to arrival at Panama Canal waters. Since many small craft do not have a computer on board, the Admeasurement Office (Atlantic and Pacific), is available for assistance to collect all the information necessary to be introduced so it can be assigned an estimated time of arrival to the small craft, which allows to be inspected and subsequently be able to perform the transit. For more details, please read in our web- page <http://www.pancanal.com/eng/maritime/advisories/index.htm> all the advisories relating to the Maritime Service Portal.

b. Arrival: Upon arrival at the Balboa Anchorage or Cristobal Breakwater, the vessel must contact the appropriate Signal Station announcing its arrival and requesting anchoring instructions. The Signal Station will direct the vessel to the anchorage and give any operational restrictions that may be in effect. In no case shall handlines be allowed to pass beyond the Bridge of the Americas northbound, or beyond buoys 3 and 6, Limon Bay, southbound, without the services of a Canal Pilot or Transit Advisor.

c. Transit Hours: Handlines will normally be scheduled to transit during the evening hours in the southbound direction, and in the morning hours in the northbound direction. Southbound handlines will normally be scheduled to transit in two days, the second portion generally carried out during daylight. Northbound handlines may be scheduled to finish transit in one day, depending on lockage availability and speed of the handline.

d. Speed: The Panama Canal Authority has determined that the minimum full ahead speed required for vessels in order to complete transit in standard times is 8 knots. The Panama Canal Authority shall deny transit if a handline vessel cannot maintain a minimum speed of 5 knots. However, a vessel may be towed through the Canal by another handline vessel if it can tow her at 5 or more knots, or make arrangements to be towed, at their own expense, by a Panama Canal Authority launch. Sailboats cannot transit the Canal under sail. They must transit with motor propulsion. If the vessel is equipped with an outboard motor as its primary propulsion, it must have a means of reversing the engine. The operator must be able to control the outboard motor from the cockpit, or else, the vessel may need a Port Captain's inspection. Make sure to tell the Canal Inspector the correct top speed that your vessel can sustain. There can be

1 | Page 7

4352-I (OPFC-A)
V. 29-3-2016

hazardous currents associated with the transit, and it is important that your vessel be able to maintain a safe speed at all times. If, at the beginning of the transit, the craft cannot maintain a safe speed, as reported to the Canal Inspector, the craft will be turned around and returned to the starting point. If this occurs, an aborted transit charge will be billed to the craft and any other related charges. Sailboats and other slow vessels, normally will transit in two days. If the vessel must anchor for the night at Gamboa or Gatun Anchorage, no one other than Panama Canal Authority personnel is allowed to go ashore without the Port Captains' permission and on ACP launches only. No dinghies or rowboats are permitted.

- e. Transit Advisor:** Small crafts less than 20 meters (65 feet) in length shall be assigned a Transit Advisor, who will function as an advisor to the skipper; providing knowledge of the Canal operating area, and procedures to follow. He also provides communications with the locks, transiting vessels and Authority Transit Controllers. These vessels will be assigned a Panama Canal Pilot only under special circumstances.
- f. Radio:** You must stand by channel 12 VHF while in Canal waters.

2. EQUIPMENT REQUIREMENTS

All handlines vessels are required to be equipped with 4 ropes, of adequate strength for the size of the vessel to maintain it stable in the lock chamber under strong turbulence. These ropes must be a minimum of 125 feet (38 meters) long and have a loop tied on one end about 3 feet in diameter. The ropes must be free of knots or splices in order to pass freely through the chocks. The vessel must be equipped with adequate fenders, at least 4 to prevent damage from making contact with the chamber walls during lockages. Normally, ropes and tires for fenders can be rented from local yacht clubs, or shipping agents if needed. It is the vessel's responsibility to have enough fenders on board and properly placed. All vessels must have an anchor capable of being retrieved without delay. The vessel must be equipped with a working whistle or horn. The vessel must have a toilet on board or they could experience delays while relieving the Pilot or Transit Advisor. The vessel must provide the Pilot or Transit Advisor with a meal and fresh drinking water, or there could be an additional charge to provide these items for them. An awning must be installed over the cockpit to provide the Transit Advisor and crew with shelter from the sun and rain. Vessel must maintain its schedule, regardless of weather conditions.

3. TRANSIT REQUIREMENTS

After inspection, the Canal Port Captain or his designee will determine whether your vessel transits the Canal as a "center chamber" or "sidewall" handline lockage. This determination is based on hull configuration, protruding railings, awnings, tall masts, spars or anything else, which could be damaged when made fast alongside chamber walls. On up-lockages, heavy turbulence is encountered. Consequently, all lines should be inspected for condition and should be of sufficient size and strength to hold the vessel under heavy strain, size not less than 7/8" in diameter, nor larger than 1 1/2" in diameter is mandatory. Line handlers must have enough strength and skill to control lines during times of turbulence.

2 | Page 7

Regardless of the type of lockage planned, every vessel must be equipped for center chamber lockage, especially with regard to number of linehandlers and mooring lines.

4. ADMEASUREMENT AND CLEARANCES

- a. **Boarding:** All vessels desiring to transit the Panama Canal must be boarded and cleared by an Admeasurer. Vessels must be measured prior to their initial transit or their first transit after structural changes were made.
- b. **Vessels without a local agent:** Can call the Balboa Admeasurement Office at (507) 272-4571, or the Cristobal Admeasurement Office at (507) 443-2293 to make an appointment to have their vessels inspected, measured and cleared. An Admeasurement Clearance form will be issued upon completion of inspection. There is no fee for the issuance of this form, which must be re-issued for each transit and is valid for two months (60 days).
- c. **Vessels with a local agent:** The agent will give an ETA. Vessel will be boarded, inspected, measured and cleared shortly after arrival by an Admeasurer. The Agent will guarantee the proper payments required for transit.
- d. **Measurement and inspections:** Depending upon the particular circumstances of the case, the Admeasurer will visit the vessel to perform any necessary paperwork, measurements and inspections. Such visits will be conducted only between the hours of 7:00 a.m. and 2:00 p.m. local time, and are subject to deferral due to anticipated workload changes. There is a fee for performing admeasurement inspections after normal working hours when resources are available. The fee is \$85.00 per hour with a 2-hour minimum. In most cases, the transit criteria will be established during this visit, and the owner/skipper will be noticed of the requirements for transit.
- e. **Forms:**
 - Admeasurement Clearance and Handline Inspection form (No Agents). This form is required for payment of Canal tolls and fees.
 - Handline Lockage Request. This form includes the type of lockage, a physical description of the vessel, and the equipment required aboard during the transit. The Canal Port Captain must approve it.
 - Handline Undertaking to Release and Indemnify. It identifies several characteristics that are common to small vessels but that do not comply with Canal regulations. Transit may only be allowed if the skipper signs this form releasing the Panama Canal Authority from liability in case of any accident, damage or injury, caused by use of equipment aboard the vessel that does not meet Panama Canal requirements.

5. ASSESSMENT OF TOLLS AND OTHER TRANSIT RELATED CHARGES

- a. **Tolls:** The Panama Canal tolls are assessed on PC/UMS Net Tonnage, which is based on the internal volume of the vessel and also whether the vessel is laden or in ballast, as determined by the Admeasurer. Tolls for small craft of up to 583 PC/UMS Net Tons when laden or 735 PC/UMS when in ballast, are based on their length overall.
- b. **Deposit Fee:** The total deposit fee required for small craft includes the tolls, transit vessel inspection (TVI) and security fees, and the buffer. The buffer is to be used

in case additional charges are incurred during transit. The estimated time for refunding the buffer is 2 to 3 weeks after the transit date, as long as there are no extraordinary charges. The total deposit fee is based on Length Overall.

| Length Overall (in feet) | Transit Tolls | TVI Inspection Charge | Security Charge | Buffer | Total Deposit Required |
|--------------------------|---------------|-----------------------|-----------------|----------|------------------------|
| Up to 50 | \$800.00 | \$54.00 | \$130.00 | \$891.00 | \$1875.00 |
| 50 < length ≤ 80 | \$1300.00 | \$54.00 | \$130.00 | \$891.00 | \$2375.00 |
| 80 < length ≤ 100 | \$2000.00 | \$54.00 | \$130.00 | \$891.00 | \$3075.00 |
| Length > 100 | \$3200.00 | \$54.00 | \$130.00 | \$891.00 | \$4275.00 |

- c. To receive your refund of the buffer without delays it is necessary that you provide us with clear and correct information of your bank and electronic mailing address in the Admeasurement Clearance and Handline Inspection form (4614). You must select one of the following options in order to receive your refund:
 - i. Wire transfer the fund to your personal bank account; the refund is done in US dollars only and will have a cost of \$25.00 which will be deducted from the amount to be refunded. You must state in the Form 4614 that you have selected this payment method by marking this option and provide us with the following information:
 - Beneficiary name
 - Bank account name
 - Beneficiary Bank name
 - Bank account number
 - Beneficiary Bank Code (ABA, SWIFT code, CHIPS)
 - IBAN #
 - Intermediary Bank Name
 - Intermediary Bank Code (ABA, SWIFT code, CHIPS) if applicable
- Note: The stated bank account should be able to receive transfers in US Dollars. Please take into account that the intermediary bank charges a commission for their services.

- ii. Electronic (ACH/FFT) payment (electronic funds transfer to local or USA banks); the following information is required:
 - Beneficiary Name
 - R.U.C. and D.V. (local)
 - Bank account name
 - Bank name
 - Bank Account Number
 - Account type (savings, checking)
 - ABA or Bank number (routing and transit number for local banks)
 - SWIFT Code
 - Intermediary Bank Name (if applicable)
 - Intermediary Bank SWIFT Code

Note: Refund through checks have been discontinued effective July 1, 2012.

d. The total deposit fee is based on Length Overall. (see table at 5.b. Deposit Fee)

If you have any further questions in regards to these instructions, please call us at the Accounting Division, telephone 272-7857 Mrs. Wolff, 272-7807 Mrs. Araujo or 272-7308 Mrs. Singh or write to our e-mail account Customerdeps@pancanal.com.

e. **Other related charges:** Whenever owners or representatives of handline vessels that would normally transit with transit advisors request the assignment of a regular pilot instead, that assignment will be charged at the rate of \$2,410.00 if sufficient notification has been provided, as specified on Tariff 1060.0040, or otherwise at the rate of \$4,815.00, if insufficient notice has been provided as specified on Tariff 1060.0045.

Whenever owners or representatives of handline vessels request to stop in the Canal interrupting their transit, or whenever handline vessels present some deficiency or condition that prevent the completion of their transit as scheduled, they will be assessed the tariff for transit delay of \$471.00 and other related charges, such as launch and moorage. However, if the transit is interrupted due to Canal scheduling considerations, these charges will not be applied.

The following are some deficiencies or conditions that may require the assignment of additional pilots or transit advisors in order for the vessel to complete their transit:

- Restricted visibility
- Inadequate sanitary facilities
- Inability to develop and maintain the minimum full ahead speed required to complete the transit in standard time. (8 knots)

f. **AIS System:** Vessels over 20 meter (65 feet) in LOA must have the AIS system installed and operating, otherwise the Panama Canal Authority will provide a portable unit and a rental fee of \$161.00 will be assessed.

g. **Payment:** Tolls payment can be arranged through a local bonded agent or paid in cash directly at the Citibank in Balboa or Cristobal. Cash payments must be in US Dollars only. In order to pay tolls directly, you must present the proper *Admeasurement Clearance and Handline Inspection* form. You can also wire transfer the funds to the ACP account, writing to the Accounting Division at the customerdeps@pancanal.com to request the wire instructions. The receipt of funds through wire transfer does not anticipate the reservation of the transit with the ACP.

h. **Bank schedules:**

1. **Pacific side:** On the Pacific side of the Isthmus, the Citibank is located in Niko's

Plaza in Balboa. The telephone number is (507) 314-1596. Tolls may be paid between the hours of 8:30 a.m. and 3:30 p.m. from Monday to Friday. This office is closed for business on weekends and recognized holidays.

2. **Atlantic side:** On the Atlantic side of the Isthmus, the Citibank is located next to the Cristobal piers entrance. The telephone number is (507) 441-6303 and (507) 441-6144. Tolls may be paid between the hours of 8:30 a.m. and 3:30 p.m. from Monday to Friday. This office is closed for business on weekends and recognized holidays.

6. **TRANSIT SCHEDULE INFORMATION**

Information regarding transit date and time can be obtained from the Marine Traffic Scheduler only after the vessel has been cleared, transit requested and tolls paid. The telephone number of the scheduler is (507) 272-4202 and should be contacted after 1800 hours the day of the inspection but prior to 60 days after the issuing date of the Handline Inspection form.

7. **HANDLINE LOCKAGE PROCEDURES**

a. **Types of Lockages**

There are three types of lockages available to yachts under 125' L.O.A. when transiting the Canal. They are: center chamber; sidewall, or alongside an ACP Tug. All vessels will be required to be capable of making a center chamber lockage. The other two options will be at the discretion of the Canal Port Captain.

1. **Center-Chamber Lockage:** The vessel is held in the center of the chamber by two bow and two stern lines. This type of lockage requires four 125-foot lines, recommended size not less than 7/8" in diameter, nor larger than 1 1/2" in diameter. Locks personnel cannot handle lines any larger in diameter than this.

1.1 Nested Center-Chamber Lockage: This is where two or more handlines vessels perform the entire lockage tied up or "nested" alongside each other. This type of lockage is used when several handlines are transiting at the same time.

2. **Sidewall Lockage:** This type of lockage uses two of the required 125-foot lines to hold the vessel alongside the sidewall in the chamber, recommended rope size of not less than 7/8" in diameter, nor larger than 1 1/2" in diameter. The walls of the locks are rough unfinished concrete, which can cause considerable damage to vessels not properly protected by fenders. Damage to masts or rigging on sailboats may also occur, if the turbulence causes the vessels to roll and strike the sidewall.

3. **Alongside an ACP Tug:** This type of lockage, when available, also uses two of the required 125-foot lines, recommended size of not less than 7/8" in diameter, nor larger than 1 1/2" in diameter rope. Availability of this type of lockage depends on the ship traffic for the day, and as such cannot be scheduled.

b. Picking Up Mooring Lines

Following a ship into a chamber, the crew of the handline vessel passes the first bow and stern lines to linehandlers on the approach wall at position 1. At position 2, crew passes the second set of bow and stern lines to linehandlers on sidewall of chamber. At position 3 all lines are made fast on board and ashore for flooding operation.

Sufficient experienced and capable crewmembers must be on board to provide four linehandlers and a competent operator at all times.

Chocks and bitts or cleats shall be inspected to make sure all fittings are in good condition and fasteners well secured. They will be under heavy strain during the transit. The area around these fittings must be clear of gear so that the lines can be safely and efficiently handled.

Remember it is your yacht. If it is damaged due to faulty or insufficient equipment or improper handling of boat or equipment by the crew, the loss of time and expense will be yours. You must have your vessel in top shape. Your cooperation with Canal officials will not only save time and expense, but will result in a much smoother transit for all concerned.

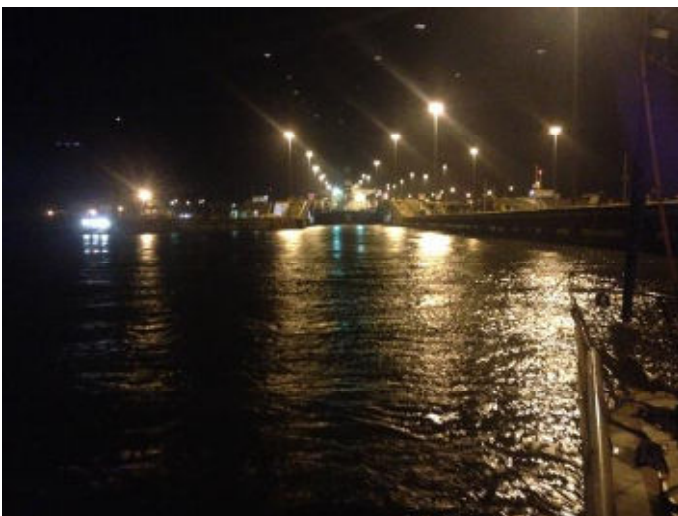
Photos



Marina Shelter Bay



Marina Shelter Bay



Entrée dans la première écluse Gatún



Adieu mer des Caraïbes



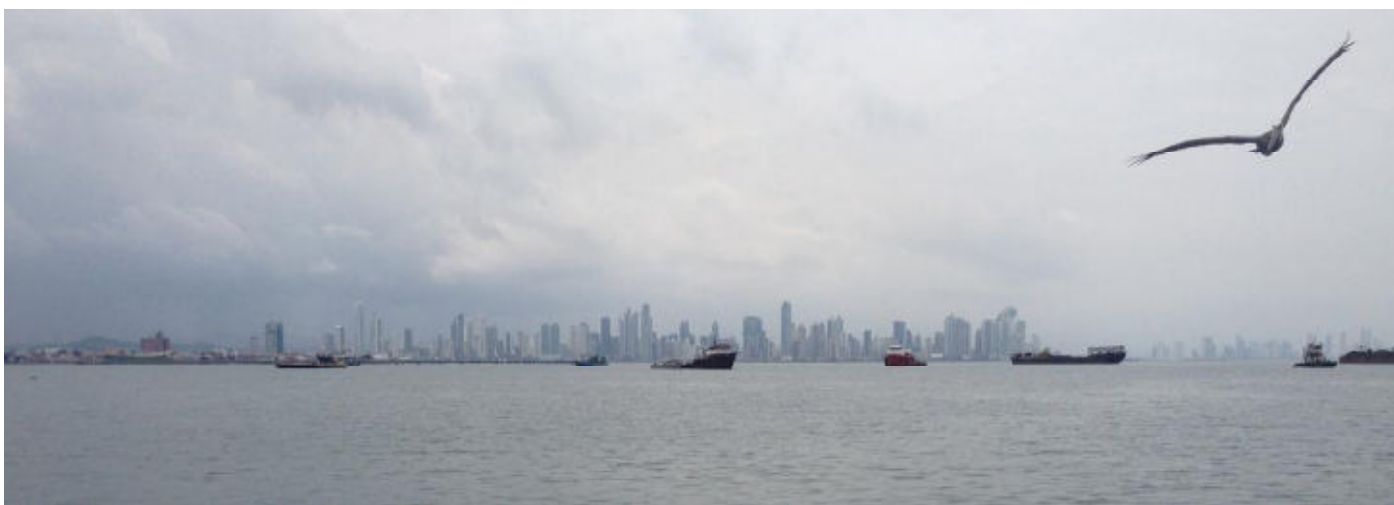
Fin du lac Gatún, le pont centenaire



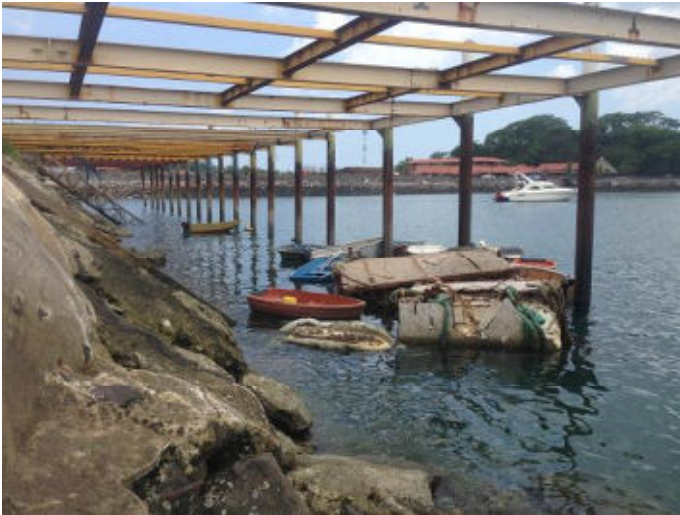
Dernières écluses (Miraflores), le musée du canal



Ecluses descendantes : on est en avant du cargo



Arrivée sur Panama City



Le ponton de débarquement en mai 2016 !



Le ponton de débarquement en 2012 !



El Mercado de Abasco



Les porteurs



Le Parc Omar Torrijos, poumon de Panama City



Ile de Taboga, baie calme en semaine

Certificat de fumigation des Galápagos



GALAPAGOS PARAISO LIMPIO SA "GALAPALIM.SA"
Control de Plagas en zonas urbanas y rurales, embarcaciones, aeronaves
Dirección. Calle Española y Charles Darwin. Teléfono 052 521 180
Email: galapalim.sa@hotmail.com

EMPRESA APROBADO POR LA AGENCIA DE REGULACION Y CONTROL DE
LA BIOSEGURIDAD Y CUARENTENA PARA GALAPAGOS "ABG"

CERTIFICADO DE CONTROL DE PLAGAS

CERT.No.045

Puerto Baquerizo Moreno, 09 de Junio del 2016

Entidad / usuario solicitante: NAUGALA S.A

La Compañía Galápagos Paraíso Limpio S.A, "GALAPALIM.SA", certifica que realizo el control de plagas al M/C KEEP COOL, CON MATRICULA AN319, procedente de PANAMA, cumpliendo con todas las normas sanitarias, regulaciones especificadas con el Ministerio del Ambiente, ABG, Gobierno Municipal de San Cristóbal, y Ministerio de Salud Pública, basando en las regulaciones y normas de seguridad establecidas en Galápagos.

El producto y método utilizado se detalla a continuación:

| METODO DE APLICACION | PRODUCTO UTILIZADO | DOSIS | AREA DE APLICACION | CONTROL DE PLAGAS | DURABILIDAD |
|----------------------|--------------------|------------------------|--------------------------------|---|-------------|
| Termo nebulizadora | Cipermetrina al 2% | 80 ml/100 ml de aceite | Cabina, Bodega, cuarto de baño | Insecto voladores y rastreros (cucarachas, mosquitos, hormigas etc) | 30 días |

El presente Certificado, el beneficiario puede utilizarlo según convenga a sus intereses.


Srta. Helepe Suarez
GERENTE GALAPALIM S.A

TODOS MERECEMOS VIVIR EN UN AMBIENTE LIBRE DE PLAGAS