

¹REGLAMENTO PARA LA NAVEGACIÓN EN AGUAS DEL CANAL DE PANAMÁ

CAPÍTULO I	8
GENERALIDADES	8
Sección Primera	8
Normas generales y definiciones	8
Sección Segunda	14
Prevención y control de riesgos	14
Sección Tercera	15
Programación, reservación, orden y preferencia de tránsito	15
Sección Cuarta	16
Requisitos y prohibiciones	16
CAPÍTULO II	16
RADIOCOMUNICACIONES.	16
CAPÍTULO III	17
ARRIBO Y FONDEO DE BUQUES	17
Sección Primera	17
Comunicación y coordinación.	17
Sección Segunda	18
Fondeo e inspección	18
Sección Tercera	18
Medidas cautelares y de ejecución	18
CAPÍTULO IV	19
DISPOSICIONES GENERALES Y ESPECÍFICAS SOBRE LOS BUQUES.	19
Sección Primera	19

¹ Acuerdo No. 13 de 3 de junio de 1999.

Buques peligrosos	19
Sección Segunda	19
Limitaciones al tamaño, calado y asiento de buques.	19
Sección Tercera	20
Aparejos para embarcar	20
Sección Cuarta	20
Construcción, número y ubicación de gateras y bitas.	20
Sección Quinta	20
Requerimientos para el puente de mando	20
Sección Sexta	21
Características de maniobra	21
Sección Séptima	21
Sistema de señales	21
Sección Octava	21
Registro de ordenes al cuarto de máquinas	21
Sección Novena	21
Suministro de alimentos	21
Sección Décima	22
Facilidades sanitarias	22
Sección Undécima	22
Desmantelamiento de máquinas.	22
Sección Duodécima	22
Emisión de chispas, humo o gases nocivos.	22
Sección Décimotercera	22
Carga sobre cubierta.	22
Sección Décimocuarta	22
Contenedores sobre la cubierta de buques no contruídos para transportarlos	23
Sección Décimoquinta	23

Prohibiciones sobre pesca, colocación de redes y otras obstrucciones	23
Sección Décimosexta	23
Buques sin propulsión propia.	23
Sección Décimoséptima	24
Embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual.	24
Sección Décimooctava	24
Navegación en el Corte Culebra.	24
Sección Décimonovena	24
Aparejos para el tránsito	24
Sección Vigésima	25
Banderas y gallardetes	25
CAPÍTULO V	25
PRACTICAJE	25
Sección Primera	25
Practicaje obligatorio	25
Sección Segunda	26
Exenciones del practicaje obligatorio en los puertos	26
CAPÍTULO VI	26
REQUISITOS SOBRE LA TRIPULACIÓN	26
Sección Primera	26
Tripulación completa	26
Sección Segunda	26
El capitán y la oficialidad	26
Sección Tercera	27
Personal no autorizado en el puente.	27
CAPÍTULO VII	27

ENTRADA Y PASO POR LAS ESCLUSAS.	27
CAPÍTULO VIII	27
PREVENCIÓN DE ABORDAJE	27
CAPÍTULO IX	28
MERCANCÍA PELIGROSA	28
Sección Primera	28
Generalidades, clasificación e inspección	28
Sección Segunda	28
Mercancía peligrosa a granel.	28
Sección Tercera	29
Mercancía peligrosa embalada	29
CAPÍTULO X	32
NORMAS DE PROTECCIÓN APLICABLES A BUQUES EN AGUAS E INSTALACIONES DEL CANAL DE PANAMÁ	32
CAPÍTULO XI	34
INFRACCIONES, SANCIONES Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR	34
Sección Primera	34
Disposiciones Generales	34
Sección Segunda	35
Infracciones	35
Seguridad Marítima	35
Contaminación de las Aguas del Canal	36
Sección Tercera	37
Sanciones	37
Sección Cuarta	37
Inicio del Procedimiento	37

Sección Quinta	39
Instrucción	39
Sección Sexta	40
Finalización del Procedimiento	40
Sección Séptima	40
Procedimiento Simplificado	40
Sección Octava	41
Recursos	41
Sección Novena	41
Notificaciones	41
ANEXO	43
CAPÍTULO I	43
GENERALIDADES	43
Sección Primera	43
Normas generales y definiciones	43
Sección Tercera	43
Programación, reservación, orden y preferencia de tránsito	43
CAPÍTULO II	44
RADIOCOMUNICACIONES	44
CAPÍTULO III	47
ARRIBO Y FONDEO DE BUQUES	47
Sección Primera	47
Comunicación y coordinación	47
Sección Segunda	49
Fondeo e inspección	49
Sección Tercera	55

Medidas cautelares y de ejecución	55
CAPÍTULO IV	56
DISPOSICIONES GENERALES Y ESPECÍFICAS SOBRE LOS BUQUES	56
Sección Primera	56
Buques peligrosos	56
Sección Segunda	57
Limitaciones al tamaño, calado y asiento	57
Sección Tercera	63
Aparejos para embarcar	63
Sección Cuarta	68
Construcción, número y ubicación de gateras y bitas	68
Sección Quinta	72
Requerimientos para el puente de mando	72
Sección Sexta	79
Características de maniobra	79
Sección Octava	80
Registro de órdenes al cuarto de máquinas	80
Sección Décimotercera	81
Carga sobre cubierta	81
Sección Décimosexta	83
Buques sin propulsión propia	83
Sección Decimoséptima	84
Embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual	84
CAPÍTULO VI	88
REQUISITOS SOBRE TRIPULACIÓN.	88
Sección Primera	88
Tripulación completa	88

Sección Segunda	89
El capitán y la oficialidad	89
CAPÍTULO VII	90
ENTRADA Y PASO POR LAS ESCLUSAS.	90
CAPÍTULO VIII	94
PREVENCIÓN DE ABORDAJE	94
Sección Primera	94
Generalidades.	94
Sección Segunda	95
Reglas de rumbo y gobierno.	95
Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.	95
Sección Tercera	103
Luces y marcas.	103
Sección Cuarta	111
Señales acústicas y luminosas.	111
Sección Quinta	116
Varios.	116
CAPÍTULO IX	119
MERCANCÍA PELIGROSA	119
Sección Primera	119
Generalidades, clasificación e inspección	119
Sección Segunda	119
Mercancía peligrosa a granel	119
Sección Tercera	121
Mercancía peligrosa embalada	121
Sección Cuarta	123

REGLAMENTO PARA LA NAVEGACIÓN EN AGUAS DEL CANAL DE PANAMÁ

Capítulo I Generalidades

Sección Primera Normas generales y definiciones

Artículo 1: Este reglamento regula las actividades relacionadas con la navegación de los buques en las aguas que se encuentran dentro del área de compatibilidad con la operación del Canal, tal como se describe en el anexo de la ley orgánica de la Autoridad del Canal.

El administrador de la Autoridad aplicará este reglamento por conducto de las unidades administrativas designadas para tal efecto.

Artículo 2: Los buques deberán llevar a bordo copia del reglamento referente a la navegación en las aguas del Canal.

Artículo 3²: La Autoridad del Canal establecerá los requisitos y condiciones de estabilidad, escora, asiento, calado, carga, casco, maquinaria, y de cualquier otra naturaleza, incluyendo facilidades de embarque y sanitarias, con el fin de permitir el tránsito del buque y garantizar su seguridad y la del personal y estructuras del Canal.

La inobservancia de alguno de los requisitos que se establezcan facultará a la Autoridad para denegar el tránsito. No obstante, en aquellos casos en que la Autoridad determine que el tránsito se puede llevar a cabo en forma segura utilizando recursos adicionales provistos por ésta, se podrá autorizar el tránsito siempre que el buque asuma y pague los cargos adicionales correspondientes.

Artículo 4: El buque que no reúna los requisitos para transitar de manera normal, sólo podrá hacerlo con autorización expresa de la Autoridad, siempre que suscriba un documento mediante el cual se libera de toda responsabilidad y se obliga a indemnizar tanto a la Autoridad como a la República de Panamá por los daños resultantes. Asimismo, quedará obligado a resarcir los daños a terceros que surjan como consecuencia de lo señalado.

La omisión del requisito anterior no eximirá al buque, sus armadores o cualquier otra persona con intereses en el mismo, de la responsabilidad legal por los daños y perjuicios que pueda ocasionar.

Artículo 4.A³: La Autoridad podrá negar la salida a todo buque que ocasione daño o perjuicio al Canal, su personal, equipo, bienes o instalaciones, o que infrinja una norma de seguridad de la

² Modificado por el Acuerdo No. 51 de 8 de noviembre del 2001.

³ Artículo adicionado por el Acuerdo N° 37 de 14 de julio del 2000

navegación por el Canal, hasta tanto se consigne garantía de pago suficiente a satisfacción de la Administración.

La Autoridad podrá requerir el apoyo de la Fuerza Pública para asegurar los efectos de esta norma y los costos correspondientes de esta asistencia serán cargados al buque e incluidos en la garantía

Artículo 5: El embarque o desembarque no autorizado por la Autoridad de los buques que se encuentren en aguas del Canal, constituye un peligro contra la seguridad de la navegación. Estos actos serán sancionados con base en el artículo 127 de la ley orgánica y la Autoridad quedará exenta de responsabilidad por las lesiones personales o los daños a los bienes y a los buques, resultantes de los mismos.

Artículo 6: Serán desestimados los reclamos por demoras en la navegación debidas al incumplimiento de cualesquiera de los requisitos y condiciones a que se refiere este reglamento.

Artículo 7: Los buques estarán sujetos a inspección con el fin de comprobar y garantizar la aplicación de este reglamento y los de Seguridad, Arqueo y Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas.

Artículo 8: Las palabras, expresiones y siglas utilizadas en el presente reglamento tendrán el significado y alcance siguiente:

Aguas del Canal. Las que se encuentran dentro del área de compatibilidad con la operación del Canal de Panamá.

Área de Compatibilidad con la Operación del Canal. Área geográfica, inclusive sus tierras y aguas, descrita en el literal *a* del anexo, en la cual se podrán desarrollar exclusivamente actividades compatibles con el funcionamiento del Canal.

Buque. Toda clase de embarcación, incluso aquéllas sin desplazamiento y los hidroaviones utilizados o que puedan ser utilizados como medio de transporte sobre el agua.

Buque de propulsión mecánica. Aquél movido por una máquina.

Buque de vela. Toda embarcación que navegue a vela siempre que su máquina propulsora, en caso de llevarla, no se esté utilizando.

Buque dedicado a la pesca. Aquél dedicado a la pesca con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinja su maniobrabilidad; exceptuando aquellos que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

Hidroavión. Toda aeronave diseñada para maniobrar sobre las aguas.

Buque sin gobierno. Aquél que por alguna circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida y que no puede apartarse de la derrota de otro buque.

Buque con capacidad de maniobra restringida. El que debido a la naturaleza de su trabajo, tiene capacidad reducida para maniobrar, por lo que no puede apartarse de la derrota de otro buque. (Ver literal **b** del anexo).

En navegación. Se aplica a un buque que no esté fondeado, varado o amarrado a tierra.

Eslora y manga. La eslora total y la manga máxima del buque.

Buques a la vista uno del otro. Únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.

Visibilidad reducida. Aquella disminuida por niebla, bruma, humo, fuertes aguaceros o cualesquiera otras causas análogas.

Lancha. Embarcación de propulsión mecánica, cuya eslora no sobrepase los 20 metros (65 pies).

Embarcación de práctico. Aquélla dedicada al servicio de practicaje.

Unidad compuesta. Consiste en un remolcador rígidamente conectado por medios mecánicos (distintos de líneas, cabos, cables o cadenas), a una embarcación a la que empuja, de modo que ambos se comportan como un solo buque.

Barcaza-tanque. Buque cisterna sin propulsión propia.

Buque peligroso. Aquél que cuando la naturaleza o condición de su carga, casco o maquinaria sea tal que ponga en peligro el medio ambiente, la calidad de las aguas, las estructuras propias del Canal o pueda hacer que el buque obstruya el mismo, o su calado, en cualquiera de sus puntos, exceda el máximo permitido por la Autoridad.

Reglas para la Prevención de Abordajes en el Canal de Panamá. Las relativas a esta materia, cuyo ámbito de aplicación se define en la Regla 1 del artículo 108 del anexo.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREGS 72). Normas internacionales sobre esta materia que se aplican mar afuera de las líneas descritas en la definición anterior.

Reservación de tránsito. Turno asignado a un buque para su tránsito en fecha específica.

Buque de pasaje. Aquél cuya actividad principal es el transporte de pasajeros, sujeto a itinerarios fijos y de conocimiento público.

Tránsito ordinario. Paso a través del Canal de un buque que no ha reservado tránsito, en la fecha y la hora en que lo determine la Autoridad.

Hora de arribo requerida. Fecha y hora límite establecida por la Autoridad para que un buque con reservación de tránsito arribe y pueda transitar.

Agente naviero. Persona o entidad que ha sido autorizada por el armador u operador del buque, en la forma prescrita por la Autoridad con facultades para representarlo.

Radiocomunicación. Transmisión radiofónica de señales, imágenes, texto y sonidos de todo tipo, inclusive toda la instrumentación, instalaciones, aparatos, sistemas y servicios pertinentes a las transmisiones; entre ellos el acuse, la transmisión y la recepción de las radiocomunicaciones.

4Oficial de Inspección. El trabajador calificado que tenga asignadas las funciones de inspección, con el fin de garantizar el cumplimiento de este reglamento; el Reglamento de Control de Riesgos y Salud Ocupacional; el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal; el Reglamento de Protección y Vigilancia de la Autoridad del Canal de Panamá; el Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas; y los manuales y procedimientos que los desarrollan.

Evento significativo. Incidente que afecte el medio ambiente, la salud pública, la operación del Canal y la seguridad de personas, buques y estructuras.

Barcaza. Buque de fondo plano, forma llena y construcción pesada que no dispone de sistema de propulsión propio.

Buque mercante. Aquél con medios propios de propulsión, distinto a un buque militar u otros de propiedad privada.

Agua dulce tropical (TFW). Agua dulce tropical del Lago Gatún de .9954 gms/cc de densidad a 29.1°Centígrados (85°F).

Calado máximo en agua dulce tropical (TFW) publicado. Máxima inmersión permitida en aguas del Canal, autorizada por la Autoridad tomando en cuenta el nivel de las aguas del Lago Gatún y otras limitaciones consideradas necesarias debido a restricciones en el Canal.

Calado máximo autorizado para tránsito. Punto máximo de inmersión en agua dulce tropical (TFW) de un buque específico, tal cual lo autoriza su Certificado de Línea de Carga emitido por una sociedad clasificadora, siempre que lo permita el nivel de las aguas del Lago Gatún o las restricciones del Canal.

Manga máxima. Ancho máximo del casco medido desde la parte exterior de las planchas del forro exterior.

Eslora máxima. Distancia entre los extremos de proa y popa, incluyendo el bulbo de proa y cualquier otra protuberancia.

⁴ Definición modificada por el Acuerdo No. 80 de 29 de junio de 2004.

Anchura máxima. Ancho máximo de un buque incluyendo las partes que sobresalen del casco, en su punto más ancho.

Buque sin propulsión propia. Buque que no tenga un sistema propio de propulsión o que teniéndolo no esté funcionando durante el tránsito.

Embarcación menor. Aquella de hasta 38.1 mts. (125 pies) de eslora total, que normalmente no usa locomotoras en las esclusas.

Protuberancia. Cualquier cosa u objeto, temporal o permanente, que se extienda más afuera de cualquier parte del casco.

Altura máxima. Aquélla permitida para que un buque pueda pasar bajo cualquier estructura que atraviese el Canal.

Certificado de aptitud. El expedido por un gobierno o sociedad a nombre de un gobierno, de conformidad con lo dispuesto en el Código de Graneleros Quimiqueros o el Código de Gaseros o el Código Internacional de Gaseros, certificando que la construcción y equipo del buque son adecuados para el transporte seguro de las mercancías peligrosas especificadas para dicho buque.

Líquidos combustibles. Los volátiles cuyo punto de inflamabilidad es de 61°C (141° F) o más.

Mercancía peligrosa.

- a. Cualquier sustancia, ya sea embalada o a granel, que vaya a ser transportada o almacenada, y cuyas propiedades se asemejen a aquellas clasificadas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG); y
- b. Cualquier sustancia que se transporte a granel en un buque, que no esté clasificada en el Código IMDG, pero que está sujeta a las exigencias del Código de Graneleros Quimiqueros, Código de Gaseros, Código Internacional de Gaseros o el Apéndice B del Código de Cargas a Granel.

Mercancía peligrosa a granel. Cualquier sustancia peligrosa que se transporte sin ningún tipo de envase intermedio, en un tanque o espacio para carga que sea parte estructural de un buque o en un tanque sujetado de manera permanente a un buque.

Clase OMI. Clasificación de una mercancía peligrosa según los términos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y sus modificaciones, según el cual, éstas se dividen en 9 clases y subdivisiones, con base en sus propiedades particulares.

Certificado IOPP. Certificado internacional de la OMI para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos en el que se hace constar que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo a los reglamentos del MARPOL 73/78.

Mercancía peligrosa embalada. Cualquier mercancía peligrosa contenida en un recipiente, tanque portátil, contenedor o vehículo. El término incluye cualquier recipiente, tanque portátil, contenedor o carro cisterna vacío que anteriormente se haya utilizado para transportar una sustancia peligrosa, a menos que tal recipiente o tanque se haya lavado y secado, o cuando la

naturaleza de las sustancias transportadas previamente en él permita que se le transporte sin peligro.

Puente de mando. Compartimiento cerrado más alto de la superestructura del buque que permite una visual completa con la menor interferencia alrededor del buque, en el cual se encuentran todos los instrumentos necesarios para la navegación, al igual que los controles para sus máquinas y timones, y desde el cual su tripulación y prácticos navegan el buque.

MARPOL 73/78. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978. Todos los anexos a ese documento son aplicables a los buques que transitan en aguas del Canal, a partir de la fecha de vigencia de dichos anexos.

Código de Graneleros Químicos (CGrQ). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, y sus modificaciones, el cual se aplica a aquellos buques construídos después del 12 de abril de 1972, inclusive, pero antes del 1 de julio de 1986.

Código Internacional de Quimiqueros (CIQ). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construídos después del 1 de julio de 1986.

Código Internacional de Gaseros (CIG). El Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construídos después del 1 de julio de 1986.

Código de Gaseros. El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construídos después del 31 de diciembre de 1976, pero antes del 1 de julio de 1986.

Código de Gaseros Existentes. El Código para Buques Existentes que Transporten Gases Licuados a Granel. Se aplica generalmente a los buques entregados antes del 31 de diciembre de 1976.

Código de Cargas a Granel. El Código de Prácticas de Seguridad Relativas a las Cargas Sólidas a Granel.

SOLAS. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78.

STCW. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95.

IMDG. Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (de acuerdo a sus siglas en inglés)

OMI. Organización Marítima Internacional.

⁵**Código ISPS.** Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS por sus siglas en inglés.)

Certificado Internacional de Protección del Buque (ISSC por sus siglas en inglés.) Certificado emitido por el Registro del buque o por una Organización de Protección Reconocida que actúa en representación del Registro. En el caso de que el certificado sea emitido por una Organización de Protección Reconocida, el Registro del buque deberá convalidarlo luego de que haya verificado la ejecución del plan de protección del buque. El certificado original deberá estar a bordo y disponible a solicitud de la Autoridad.

Oficial de Protección del Canal (PCSO por sus siglas en inglés). Persona designada por la Autoridad del Canal de Panamá como Oficial de Protección del Canal. El PCSO es equivalente al Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (PFSO por sus siglas en inglés) que se define en el Código ISPS.

Plan de Protección del Canal de Panamá. Es el conjunto de normas y procedimientos de la Autoridad, similares a los establecidos en el Capítulo XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/74) y en el Código para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS por sus siglas en inglés.) Este plan se aplica en las instalaciones de la Autoridad y las que están bajo su administración privativa que sean esenciales para la operación del Canal.

Nivel de Protección. Gradación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte a la protección marítima.

Sección Segunda

Prevención y control de riesgos

Artículo 9: Con el objeto de proteger el funcionamiento del Canal, la Autoridad tiene la responsabilidad de coordinar la prevención y control de los hechos, actos y accidentes de naturaleza peligrosa que ocurran durante la navegación por las aguas del Canal, incluidos los siguientes casos:

1. Desastres, principalmente derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.
2. Eliminación de desperdicios.
3. Echazón, principalmente de tipo industrial.
4. Tránsito de mercancía peligrosa.
5. Manejo de lastre.

Artículo 10: La Autoridad es competente para atender todas las emergencias de los buques en las aguas del Canal y llevar a cabo las operaciones de respuesta a las mismas, así como adoptar las decisiones pertinentes ante cualquier evento de esta naturaleza que ocurra en el área.

⁵ Ésta y las definiciones siguientes fueron introducidas por el Acuerdo No. 80 de 29 de junio de 2004.

Será responsable además de mantener las comunicaciones, notificar los hechos a las autoridades correspondientes y de coordinar la eventual participación de organizaciones públicas o privadas en las operaciones que se lleven a cabo.

Artículo 11: Los buques informarán de cualquier incidente que interfiera o impida la navegación segura en aguas del Canal.

Sección Tercera

Programación, reservación, orden y preferencia de tránsito

Artículo 12: La Autoridad adoptará un programa de tránsito de buques que incluya la reservación del cupo antes del arribo y el tránsito en la fecha previamente fijada, siempre que se cumpla con los requisitos exigidos.

Artículo 13: El programa de tránsito y el orden de preferencia establecido de acuerdo con el sistema de reservación no afectará lo dispuesto en el artículo VI del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, en relación con el derecho de los buques de guerra y buques auxiliares de Panamá y los Estados Unidos de transitar de manera expedita, en los términos y con las limitaciones convenidas en dicho instrumento.

Artículo 14: El orden específico del tránsito se establecerá diariamente para todos los tipos de buques, sea con tránsito reservado u ordinario.

Artículo 15:⁶ Los usuarios tendrán a su disposición cupos de reserva diarios, distribuidos en los diferentes períodos de reservación establecidos por la Autoridad. El número de cupos será determinado por la Autoridad, sobre la base de la operación eficiente y segura del Canal.

Artículo 16:⁷ Las reservaciones de cupos estarán sujetas a una tarifa publicada por la Autoridad y las solicitudes de reservación de cupos se harán en los períodos determinados para estos efectos por la Administración de conformidad con la operación eficiente, segura y rentable del Canal.

Artículo 17: Se entiende que un buque ha transitado en su fecha de reserva si cumple con las condiciones establecidas en el anexo.

Artículo 18:⁸ Los buques con tránsito ordinario lo harán en la fecha y el orden que establezca la Autoridad.

Artículo 19: A los buques de pasaje se les otorgará preferencia siempre que hayan hecho reservación de tránsito, y en la medida en que dicho trato no afecte la operación segura y eficiente del Canal.

⁶ Modificado por el artículo primero del Acuerdo No. 100 de 26 de mayo de 2005.

⁷ Modificado por el artículo primero del Acuerdo 154 de 27 de diciembre de 2007.

⁸ Modificado por el artículo segundo del Acuerdo No. 100 de 26 de mayo de 2005.

Artículo 20: Se permite la sustitución de cupos reservados únicamente bajo las condiciones que establezca la Autoridad.

Artículo 21: Ningún buque con reservación podrá transitar antes de la fecha fijada, salvo que se le asigne un cupo adelantado, si ello no perjudica la operación segura y eficiente del Canal.

Artículo 22: Se aplicará una tarifa de cancelación de reserva cuyo monto dependerá de la antelación a la hora de arribo requerida con que se haya dado aviso a la Autoridad.

El recibo de aviso de cancelación de reserva después de la hora de arribo requerida, resultará en una tarifa de cancelación igual a la tarifa de reservación correspondiente.

Artículo 239: La Autoridad sancionará con anulación del cupo y multa a los buques que incurran en los casos descritos en el anexo, salvo que acrediten de forma fehaciente las circunstancias eximentes allí establecidas.

El buque cuya reserva haya sido anulada podrá ser reprogramado para tránsito ordinario a su arribo. No obstante, en los casos de los numerales 1 y 2 del anexo, si el buque ha arribado con tiempo suficiente para ser reprogramado para el mismo día, teniendo en cuenta sus restricciones y sin afectar el tránsito de otro buque programado, tendrá la opción de transitar mediante el pago de una tarifa de reserva adicional, fijada de acuerdo con los criterios que establezca la Autoridad.

Artículo 24: El buque podrá solicitar la cancelación de la reserva de cupo y su reprogramación para tránsito ordinario o, alternativamente, reservar otro cupo en los casos descritos en el anexo.

Artículo 25: Se podrá suspender parcial o totalmente el sistema de reservación de tránsito.

No se aplicará sanción alguna a un buque con reserva cuyo cupo sea cancelado por la suspensión temporal del sistema.

Sección Cuarta **Requisitos y prohibiciones**

Artículo 26: La bandera de la República de Panamá se enarbolará desde la salida del sol hasta las 1800 horas, mientras el buque se encuentre en aguas del Canal. Estos buques podrán enarbolar sus banderas nacionales y estandartes de su compañía o del armador.

Artículo 27: Ningún buque podrá disparar armas de fuego en aguas del Canal.

Capítulo II **Radiocomunicaciones.**

⁹ Artículo modificado por el acuerdo No. 40 de 24 de octubre del 2000.

Artículo 28: La Autoridad regulará las radiocomunicaciones en las áreas de operación del Canal que afecten o conciernan a los buques y a la navegación en sus aguas. Las mismas deberán hacerse en el idioma inglés.

Artículo 29: Los buques deberán cumplir con los requerimientos sobre equipo radiofónico, señalados en el anexo.

¹⁰**Artículo 30:** Los buques que se dirijan hacia el Canal se comunicarán por radio por lo menos 96 horas antes del arribo y suministrarán a la Autoridad toda la información que se detalla en el anexo, salvo que haya sido suministrada con anterioridad por otros medios. La Administración podrá, en casos excepcionales, establecer un tiempo menor al fijado en este artículo.

El incumplimiento de esta disposición ocasionará demoras para iniciar el tránsito.

Artículo 31: Ningún buque que navegue por aguas del Canal podrá comunicarse por radio con otros buques o estaciones en tierra, sean éstas locales o distantes, salvo las comunicaciones con los agentes navieros, de emergencia y las VHF de puente a puente, con la debida aprobación del práctico. Se exceptúan los buques del gobierno nacional.

Artículo 32: Los buques equipados con radio deberán tener a bordo un operador de radio calificado mientras se encuentren en aguas del Canal.

Artículo 33: La Autoridad deberá ser informada de cualquier incidente que pueda causar demora o ameritar auxilio. Esta información será transmitida por el práctico en caso de haber uno a bordo.

Artículo 34: Los buques operarán su equipo radiofónico de acuerdo a los principios y normas establecidas en los convenios internacionales suscritos por la República de Panamá.

Capítulo III Arribo y Fondeo de Buques

Sección Primera Comunicación y coordinación.

Artículo 35: La Autoridad mantendrá estaciones de comunicación en las entradas del Atlántico y del Pacífico con el objeto de facilitar el acceso a las aguas del Canal. Previo a su arribo, los buques se contactarán con éstas por el canal 12 en la frecuencia de 156 MHz.

Artículo 36: La coordinación para el uso de los fondeaderos, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, se verificará con arreglo a las disposiciones señaladas en el anexo.

¹⁰ Modificado por el Acuerdo No. 66 de 22 de abril de 2003.

Sección Segunda

Fondeo e inspección

Artículo 37: Habrán áreas de fondeo autorizadas en las entradas del Canal, descritas en el anexo.

En caso de discrepancia con las descritas en el Anexo B del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, prevalecerá lo dispuesto en este último.

Artículo 38: Se prohíbe el fondeo en áreas distintas a las designadas de acuerdo al anexo y el amarre a las ayudas de navegación instaladas en aguas del Canal.

Artículo 39: Se podrán usar áreas de fondeo no designadas en los casos de buques en peligro, emergencias o de necesidad de asistencia, siempre que en lo posible, se haya notificado previamente a la Autoridad.

En este caso, los buques que vayan a fondear dentro del rompeolas de Cristóbal podrán hacer uso de un práctico al efecto.

Artículo 40: Los buques fondearán en las áreas designadas a la espera de instrucciones e inspección.

Artículo 41: Todo buque entregará a la persona autorizada copia de la documentación descrita en el anexo con el objeto de la verificación del cumplimiento de los requisitos y demás exigencias establecidas en este reglamento.

Artículo 42: Se admitirá la entrada de los buques que reciban informe de inspección favorable.

Artículo 43: La Autoridad negará la entrada a los buques que no cumplan con los reglamentos del Canal. Sin embargo, se podrá admitir provisionalmente bajo las condiciones impuestas por la Autoridad a los que antes de abandonar aguas del Canal hayan cumplido con lo señalado en el anexo.

Artículo 44: No se podrá embarcar o desembarcar hasta que el buque fondeado haya sido declarado seguro conforme a las normas de salud pública.

Artículo 45: Las personas autorizadas para embarcar o desembarcar de un buque en navegación lo harán en los lugares señalados por la Autoridad, de acuerdo a lo indicado en el anexo.

Artículo 46: Ninguna persona podrá abordar un buque fondeado o en navegación en aguas del Canal, con o sin el consentimiento de su capitán, a excepción de los prácticos, agentes navieros y oficiales de inspección durante el desempeño de sus funciones y personas autorizadas por la Autoridad.

Sección Tercera

Medidas cautelares y de ejecución

Artículo 47: Los buques que se encuentren en tránsito no podrán ser detenidos.

Artículo 48: La Autoridad proveerá la información de tránsito necesaria para la práctica de las medidas cautelares o de ejecución.

Artículo 49: La Autoridad colaborará con las autoridades competentes en la práctica de las medidas cautelares y de ejecución dictadas en contra de los buques, conforme se señala en el anexo.

Capítulo IV **Disposiciones generales y específicas sobre los buques.**

Sección Primera **Buques peligrosos**

Artículo 50: Podrá negarse el paso por aguas del Canal a buques peligrosos, cuando ocurra alguna de las circunstancias enunciadas en el anexo.

Artículo 51: Se permitirá, a discreción de la Autoridad, el tránsito de un buque a su propio riesgo cuando presente una escora entre tres y diez grados, o aquellos cuya manga sobrepase los 32.31 metros (106 pies), o que por su asiento pronunciado o por la forma en que haya sido cargado se vea afectada su maniobrabilidad.

El buque firmará un documento de liberación de responsabilidad a favor de la Autoridad en conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.

Sección Segunda **Limitaciones al tamaño, calado y asiento de buques.**

Artículo 52: Los buques que vayan a transitar deberán ajustarse a las normas relacionadas con el calado señaladas en el anexo.

Artículo 53: El calado de los buques podrá ser restringido en las circunstancias que se señalan en el anexo.

Artículo 54: Ni el capitán ni la tripulación podrán alterar el asiento o el calado del buque mientras esté en tránsito si no es con la autorización previa del práctico.

Artículo 55: También habrán limitaciones de tamaño en cuanto a manga, eslora, anchura, altura y protuberancias conforme se dispone en el anexo.

Artículo 56: La Autoridad estará liberada de toda responsabilidad y será indemnizada por los daños causados, en caso de accidentes en las situaciones previstas en el anexo.

Sección Tercera

Aparejos para embarcar

Artículo 57: Todo buque deberá tener aparejos de embarque apropiados y seguros de acuerdo a lo señalado en el anexo.

Artículo 58: Las instalaciones deberán cumplir con los requisitos descritos en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS).

Sección Cuarta

Construcción, número y ubicación de gateras y bitas.

Artículo 59: Se deberá cumplir con los requisitos de construcción, número y ubicación de bitas y gateras que se indican en el anexo.

La inobservancia de lo anterior dará como resultado la denegación del tránsito.

Artículo 60: La Autoridad permitirá a su discreción el tránsito a riesgo propio de un buque que no se ajuste a lo señalado en el artículo anterior, en tanto no represente mayor peligro para el equipo o el personal y se suscriba un documento de liberación de responsabilidad.

De darse cualquier pérdida o daño, la Autoridad será indemnizada de conformidad con lo establecido en los artículos 63 y demás pertinentes de la ley orgánica.

Sección Quinta

Requerimientos para el puente de mando

Artículo 61: Los buques que transiten deberán cumplir con las estructuras, equipos y condiciones para el puente de mando enumeradas a continuación, conforme se especifica en el anexo:

1. Puente de mando
2. Alerones del puente de mando
3. Posiciones de mando
4. Requisitos mínimos para la visibilidad
5. Indicadores
6. Hélices transversales de proa y popa
7. Controles de pito
8. Compás magnético y girocompás

- 9. Radio de alta frecuencia
- 10. Luz de gobierno

Artículo 62: Los buques que no cumplan con los requisitos a que se refiere el artículo anterior, podrán transitar a discreción de la Autoridad, en conformidad con el artículo 4.

Artículo 63: Se podrá negar el tránsito en el futuro a todo buque que no subsane las deficiencias durante el período de tiempo permitido indicado en el documento de liberación de responsabilidad a que se refiere el artículo anterior.

Artículo 64: La Autoridad podrá exigir la instalación de casetas protectoras para prácticos de acuerdo con el diseño, dimensiones, localización del puente de mando y número de prácticos asignados, conforme se señala en el anexo.

Sección Sexta

Características de maniobra

Artículo 65: Aquellos buques de 1 600 toneladas de arqueo bruto o más, exhibirán en un lugar visible en el puente de mando la información de maniobra, tal como se señala en el anexo.

Sección Séptima

Sistema de señales

Artículo 66: Todo buque deberá contar con un sistema de señales en buenas condiciones de funcionamiento entre el puente de mando y el cuarto de máquinas.

La inobservancia de lo anterior acarreará la demora en el tránsito.

Sección Octava

Registro de ordenes al cuarto de máquinas

Artículo 67: Los buques deberán tener un sistema de registro en donde consten las órdenes enviadas al cuarto de máquinas, así como otro registro de las órdenes recibidas en el mismo, tal como se indica en el anexo.

Sección Novena

Suministro de alimentos

Artículo 68: Se deberá suministrar alimentación gratuita al personal de la Autoridad, cuyas funciones les obliguen a permanecer a bordo durante cuatro o más horas.

En caso de no proveer alimentación o que ésta no sea aceptable, la Autoridad podrá darle cumplimiento a esta obligación a expensas del buque.

Sección Décima **Facilidades sanitarias**

Artículo 69: Los buques deberán tener facilidades sanitarias adecuadas para el personal de la Autoridad que se encuentre a bordo.

En caso que se incumpla con este requisito, el tiempo a bordo asignado al práctico será disminuido con la demora consecuente, en especial en los buques que naveguen lentamente.

Sección Undécima **Desmantelamiento de máquinas.**

Artículo 70: Ningún buque que se encuentre en un muelle o amarradero de la Autoridad podrá desmantelar o inhabilitar sus máquinas, si no es con la expresa autorización de ésta.

Sección Duodécima **Emisión de chispas, humo o gases nocivos.**

Artículo 71: Los buques que estén en aguas del Canal deberán tomar las precauciones necesarias para evitar la emisión de chispas, humo excesivo o gases nocivos. Los que no cumplan con esta prescripción, serán amarrados o fondeados hasta tanto la situación esté bajo control.

El incumplimiento de lo anterior acarreará la responsabilidad del buque por los daños que se ocasionen.

Sección Décimotercera **Carga sobre cubierta.**

Artículo 72: Todo buque que lleve carga sobre cubierta deberá estibarla de manera segura evitando que se mueva o desplace y permitiendo la libre circulación del personal por las áreas de trabajo, conforme se señala en el anexo .

Artículo 73: Los buques con carga sobre cubierta que sobresalga por un costado podrán transitar a su propio riesgo si se sujetan a lo establecido en el artículo 4, siempre que:

1. La carga no sobresalga más de 4.57 metros (15 pies); y
2. La manga máxima del buque, incluídas todas las protuberancias, no sea mayor de 25.9 metros (85 pies).

Sección Décimocuarta

Contenedores sobre la cubierta de buques no construídos para transportarlos

Artículo 74: La Autoridad exigirá requisitos mínimos de visibilidad para transportar contenedores sobre cubierta a aquellos buques que no han sido construídos para tal fin.

La Autoridad quedará liberada de toda responsabilidad por daños que resulten por el incumplimiento de lo señalado en el párrafo anterior.

Artículo 75: Estos buques suministrarán información referente a:

1. Su ubicación por escotilla o tanque
2. La cantidad estibados uno al costado del otro, tanto a proa como a popa
3. La altura de la estiba
4. Si los contenedores están orientados transversal o longitudinalmente
5. Cualquier otra información requerida.

Artículo 76: Los que transiten por primera vez u ocasionalmente serán inspeccionados, a fin de determinar si pueden transitar y si se debe suscribir la liberación de responsabilidad en caso de incumplimiento de los requisitos de visibilidad exigidos.

Se deberá informar a los buques que transiten regularmente con contenedores sobre cubierta de cualquier limitación en la cantidad y configuración de la pila de contenedores, que sea necesaria para satisfacer los requisitos referidos en el párrafo anterior.

Sección Décimoquinta

Prohibiciones sobre pesca, colocación de redes y otras obstrucciones

Artículo 77: No se tenderán redes de pesca ni otras obstrucciones dentro de las aguas navegables del Canal.

Artículo 78: Los buques de pesca o embarcaciones menores no podrán fondear para pescar ni arrastrar redes o aparejos de pesca en los fondeaderos o cauces navegables.

Artículo 79: No se permitirá que se tiendan cables, tuberías o cualquier otro tipo de objeto en ningún cauce o fondeadero, que pueda obstruir el paso de los buques, excepto cuando haya sido autorizado previamente.

Sección Décimosexta

Buques sin propulsión propia.

Artículo 80: Los buques sin propulsión propia que no sean unidades compuestas requerirán permiso por anticipado para su tránsito inicial. Este permiso será otorgado en base a cada caso en particular.

Estos buques deberán cumplir con los requisitos señalados en el anexo.

Sección Décimoséptima **Embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual.**

Artículo 81: Las embarcaciones menores que no transiten estarán sujetas a lo dispuesto en la regla 36 en el anexo del artículo 108.

Artículo 82: Las embarcaciones menores que transiten estarán bajo la dirección de la Autoridad y deberán cumplir con los requisitos señalados en el anexo.

Artículo 83: Las embarcaciones menores de esclusaje manual no podrán, bajo ninguna circunstancia, rebasar el Puente de las Américas yendo hacia el norte, ni las boyas 3 y 6 en la Bahía Limón hacia el sur, si no lleva un práctico o asesor de tránsito.

Artículo 84: Las embarcaciones menores de esclusaje manual podrán transitar cualquier día de la semana conforme lo permita la seguridad y disponibilidad del personal en las esclusas.

Artículo 85: Las embarcaciones menores de esclusaje manual deberán ser programadas para transitar en horas diurnas, a menos que sean autorizadas para tránsito nocturno, con excepción de ciertas embarcaciones menores locales, comerciales y oficiales que podrán ser programadas para tránsito diurno y nocturno, a discreción de la Autoridad.

Para los esclusajes nocturnos se usará únicamente el muro lateral.

Artículo 86: La Autoridad negará el tránsito a las embarcaciones menores que no sean capaces de mantener una velocidad de 5 nudos. Sin embargo, éstas podrán ser remolcadas por una que pueda mantener dicha velocidad o hacer arreglos para ser remolcadas a su costo por una lancha de la Autoridad.

Sección Décimoctava **Navegación en el Corte Culebra.**

Artículo 87: Salvo los buques en tránsito, ninguna embarcación menor podrá navegar en el Corte Culebra sin la autorización expresa de la Autoridad.

Sección Décimonovena **Aparejos para el tránsito**

Artículo 88: Todo buque que se disponga a transitar deberá tener preparados los aparejos necesarios conforme se indica en el anexo.

Sección Vigésima
Banderas y gallardetes

Artículo 89: Los buques que transiten deberán desplegar las banderas de señales con el número de tránsito asignado, siguiendo las indicaciones contenidas en el anexo.

Capítulo V
Practicaje

Sección Primera
Practicaje obligatorio

Artículo 90: El practica je es obligatorio en aguas del Canal, por lo que la Autoridad determinará el número de prácticos asignados a cada buque que se desplace en las mismas, incluyendo los puertos de Cristóbal y Balboa, en conformidad con lo establecido en el anexo.

Artículo 91: Los buques, remolcadores y demás equipo flotante de la Autoridad quedarán exentos del practica je obligatorio.

Artículo 92: El práctico tendrá el control del movimiento y navegación del buque.

Artículo 93: El práctico asignado abordará el buque dentro del rompeolas al norte de la Baliza del Malecón en la entrada del Atlántico, y en el fondeadero mar afuera de las Boyas 1 y 2 en la entrada del Pacífico.

Artículo 94: Los buques que arriben por el Atlántico podrán ser abordados antes de su entrada al rompeolas a solicitud de la parte interesada, en conformidad con los requisitos señalados en el anexo.

Artículo 95: A las embarcaciones menores cuya eslora sea inferior a 20 metros (65 pies) se les asignará un asesor de tránsito, quien actuará como consejero y transmitirá a la tripulación sus conocimientos del área operativa y los procedimientos a seguir. Sólo en circunstancias especiales llevarán un práctico.

Artículo 96: Las embarcaciones menores de más de 20 metros (65 pies), requerirán un práctico.

Artículo 97: La Autoridad podrá suspender el caracter obligatorio del practica je en condiciones de escasez de prácticos certificados por ésta. Para ello se establecerán las condiciones necesarias para cada buque, dirigidas a la protección y salvaguarda de la vida humana, el medio ambiente, la propiedad y las instalaciones del Canal.

Artículo 98¹¹: El costo del servicio de practica je regular que se proporciona a los buques en tránsito según los requisitos contenidos en el Manual de Operaciones está incluido en el peaje.

¹¹ Modificado por el Acuerdo No. 51 de 8 de noviembre del 2001.

El buque que por su condición requiera de prácticos adicionales para su tránsito por el Canal deberá asumir los cargos correspondientes.

Un buque que requiera un práctico para otros fines, asumirá los cargos correspondientes.

¹²Sección Segunda

Exenciones del practicaje obligatorio en los puertos

Artículo 99: La Autoridad determinará las categorías de buques o embarcaciones menores a las cuales se les podrá eximir del practicaje obligatorio en los puertos.

Artículo 100: Los buques o embarcaciones menores exentos de práctico deberán cumplir con los requisitos de operación, según sea el caso, de acuerdo con lo señalado en el anexo.

Artículo 101: Las embarcaciones menores fondeadas en el área F podrán hacerse a la mar sin un práctico a bordo, previa autorización de la Autoridad. No obstante, los buques fondeados en el área C requerirán de un práctico al efecto.

Capítulo VI

Requisitos sobre la Tripulación

Sección Primera

Tripulación completa

Artículo 102: Los buques que naveguen en aguas del Canal deberán estar dotados de la tripulación suficiente para maniobrar con seguridad, la cual tendrá que cumplir con los requisitos establecidos por el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95 (STCW).

Artículo 103: Al navegar, los buques mantendrán turnos de guardia completos tanto en cubierta como en el cuarto de máquinas, de acuerdo a lo señalado en el anexo.

Artículo 104: Se podrá denegar el tránsito a un buque que no cumpla con los requisitos a los que se refieren los artículos anteriores.

Sección Segunda

El capitán y la oficialidad

¹² Sección modificada por el acuerdo No. 51 de 8 de noviembre del 2001

Artículo 105: El capitán o un oficial calificado estará presente en el puente, conforme se señala en el anexo.

Sección Tercera **Personal no autorizado en el puente.**

Artículo 106: Mientras el buque se encuentre en navegación, no se permitirá la presencia de otras personas en el puente o en las casetas de los prácticos, a excepción del personal de la Autoridad, el capitán y la tripulación o representante del buque.

Capítulo VII **Entrada y Paso por las Esclusas.**

Artículo 107: Para la entrada y paso por las esclusas, los buques deberán ajustarse a las medidas de seguridad, disposiciones técnicas y prohibiciones que se señalan en el anexo, relativas a:

- a. Pasajeros y tripulación.
- b. Embarque y desembarque en las esclusas.
- c. Uso de locomotoras y pasacables.
- d. Señales de flechas.
- e. Utilización de locomotoras de remolque.
- f. Esclusaje manual.
- g. Cabos requeridos.

Capítulo VIII **Prevención de Abordaje**

Artículo 108: Los buques e hidroaviones que naveguen por las aguas del Canal deberán cumplir las reglas internacionales contenidas en el COLREGS 72 y las Reglas para la Prevención de Abordajes en el Canal de Panamá, las cuales están constituidas por las disposiciones particulares dictadas por la Autoridad sobre la prevención de abordaje y señales acústicas de advertencia y maniobra, que se indican en el anexo.

Artículo 109: Los buques o embarcaciones menores diseñadas con especificaciones particulares de construcción o destinadas a un fin especial, eximidas de cumplir con las reglas internacionales (COLREGS 72), deberán tener un certificado alternativo de cumplimiento otorgado por el país de registro que deberá ser avalado por la Autoridad.

Artículo 110: Ninguna de las disposiciones contenidas en el presente capítulo eximirá a un buque o a su propietario, al capitán o a la tripulación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento de este reglamento y el de observar cualesquiera

precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

Artículo 111: La interpretación y cumplimiento de las reglas establecidas en este capítulo y su anexo, tomará en consideración los peligros de navegación, riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluídas las que se refieran a las propias limitaciones del buque interesado, que pudieran hacer necesario apartarse de dichas reglas para evitar un peligro inmediato.

Capítulo IX Mercancía Peligrosa

Sección Primera Generalidades, clasificación e inspección

Artículo 112: Los buques de guerra o buques auxiliares como se definen en el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá no estarán sujetos a las normas relativas al transporte de mercancía peligrosa contenidas en este reglamento.

Artículo 113: En materia de mercancía peligrosa, la referencia a los códigos, convenios internacionales u otros reglamentos se considerarán también referencias a cualquier modificación o adición a éstos en la fecha, o después de la fecha en que entren en vigencia tales modificaciones o adiciones.

Artículo 114: La Autoridad determinará la naturaleza o clasificación de la mercancía peligrosa de acuerdo a los lineamientos de la OMI, tal como se señala en el anexo.

Artículo 115: Todo buque con mercancía peligrosa deberá probar 24 horas antes de su arribo a aguas del Canal los dispositivos de alarma y de seguridad, así como los sistemas contra incendio con los que cuente, conforme lo señalado en el anexo.

Artículo 116: La Autoridad podrá inspeccionar los buques que transporten mercancía peligrosa a fin de garantizar de que cumplan con los requisitos señalados en este reglamento.

Sección Segunda Mercancía peligrosa a granel.

Artículo 117: Las normas contenidas en esta sección se aplicarán únicamente a los buques que transporten gases licuados, líquidos y sólidos peligrosos a granel, incluyendo hierro reducido en directo, o buques cisterna en condición de lastre que no estén libres de gases.

El transporte de esta mercancía estará sujeta a las exigencias de notificación previa al arribo del buque, presentación de documentos, mercancía prohibida y las restricciones aquí establecidas.

Artículo 118: Estas normas no serán aplicables a los buques que transporten líquidos combustibles a granel, cuyo punto de inflamabilidad va por encima de los 61° centígrados (141° Fahrenheit).

Artículo 119: La Autoridad deberá tener conocimiento con 48 horas de antelación de la información requerida en el rubro GOLF del mensaje que deberá transmitir el buque previo a su arribo, conforme lo dispuesto en el artículo 30 del anexo.

Artículo 120: Los buques que transporten mercancía peligrosa deberán llenar los requisitos de fondeo, señales, tránsito, mercancía y los establecidos en los convenios y códigos de la OMI sobre la materia, tal como se señala en el anexo.

Artículo 121: Los buques sujetos a las disposiciones de esta sección deberán presentar a la Autoridad la documentación indicada en el anexo.

Artículo 122: Queda prohibido el transporte en aguas del Canal de sustancias inestables o explosivos a granel, que sean excesivamente sensitivas o tan reactivas que las haga susceptibles a una reacción espontánea.

Artículo 123: Salvo previa autorización por la Autoridad, se prohíbe el transporte en aguas del Canal de mercancía no incluida en los siguientes: Código de Graneleros Químicos, Código de Gaseros, Código Internacional de Gaseros o Código de Cargas a Granel, según corresponda.

Artículo 124: Los buques cisterna de sustancias químicas a granel y de gas licuado tendrán prohibido transportar en aguas del Canal mercancías peligrosas que no aparezcan listadas en su certificado de aptitud, salvo que soliciten con 30 días de antelación permiso a tal efecto a la Autoridad y éste les sea concedido.

Artículo 125: No será necesario que el certificado de aptitud incluya ninguna de las sustancias químicas listadas en el capítulo 7 del Código de Graneleros Químicos o en el capítulo 18 del Código Internacional de Químicos.

Artículo 126: Los buques que transporten *hierro reducido en directo* en cualquiera de sus formas deberán cumplir con los requisitos establecidos en los convenios y códigos de la OMI sobre la materia, así como con los requisitos de mercancía referidos en el artículo 120, el Código de Cargas a Granel y deberán presentar la documentación indicada en el anexo.

Sección Tercera

Mercancía peligrosa embalada

Artículo 127: El transporte de mercancía peligrosa embalada se sujetará a las exigencias de notificación previa al arribo del buque, presentación de documentos, mercancía prohibida, y a las restricciones aquí contempladas.

Artículo 128: Los buques que transporten mercancía peligrosa embalada deberán llenar los requisitos concernientes al fondeo, tránsito, mercancía y los establecidos en los convenios y códigos de la OMI sobre la materia, tal como se señala en el anexo.

Artículo 129: La Autoridad deberá tener conocimiento por lo menos con 48 horas de anticipación de la información requerida en el rubro HOTEL del mensaje que deberá transmitir el buque, previo a su arribo, conforme lo dispuesto en el artículo 30 del anexo; sin embargo, si la mercancía que se transporta es explosiva, la información requerida deberá suministrarse en el rubro GOLF.

Artículo 130: Los buques que transporten mercancía peligrosa embalada deberán presentar a la Autoridad un Manifiesto de Carga Peligrosa, según se describe en el anexo.

Artículo 131: Se prohíbe el transporte en aguas del Canal de mercancía peligrosa embalada que no se ajuste a lo dispuesto en el Código IMDG.

Artículo 132: Los buques que transporten explosivos (*Clase 1*) cumplirán con los requisitos señalados en los convenios y códigos de la OMI y los relativos a la mercancía que se indican en el anexo, así como con las disposiciones señaladas en el Código IMDG.

Artículo 133: Solamente se podrá cargar o descargar mercancía explosiva para uso de la Autoridad en las áreas designadas por ésta.

Artículo 134: Se podrán desembarcar explosivos en otros puntos dentro del ámbito de las aguas del Canal, únicamente en las circunstancias enunciadas en el anexo.

Artículo 135: Los buques que transporten *sustancias radioactivas (Clase 7)* deberán cumplir con los mismos requisitos señalados en los convenios y códigos de la OMI y los de mercancía a que se refiere el artículo 128 del anexo, y además ajustarse a las disposiciones contenidas en el Código IMDG.

Artículo 136:¹³ Las aguas del Canal se considerarán país en ruta cuando se trate del transporte de sustancias radiactivas para los fines del aviso previo y del permiso al buque para transitar con dichas sustancias abordo.

Artículo 137: La Autoridad será notificada con 30 días de antelación al arribo del buque a aguas del Canal cuando se trate de materias fisiónables, a fin de obtener su aprobación para el tránsito.

Artículo 138: Ningún recipiente que contenga mercancías radioactivas, y cualquier accesorio o anexo que lleve, podrá pesar más de 150 toneladas.

Artículo 139: Los buques que transporten mercancías radioactivas deberán presentar documentación reciente que pruebe su solvencia económica para indemnizar a la República de Panamá, la Autoridad o cualquier dependencia de los mismos por los daños y pérdidas resultantes en caso de accidente debidas a la mercancía radioactiva.

Artículo 140: Los buques a que se refiere el artículo anterior deberán suministrar a la Autoridad copia de los informes de la inspección de seguridad radioactiva para cumplir con los requisitos de la clase 7 del Código IMDG tan pronto se haya verificado antes que el cargamento radioactivo sea embarcado.

¹³ Modificado por el artículo segundo del Acuerdo No. 99 de 26 de mayo de 2006.

Artículo 141: Los buques que transporten mercancías radioactivas de actividad específica baja o sólidos de bajo nivel radioactivo, así como aquellas transportadas en determinadas cantidades deberán presentar con no menos de 48 horas de antelación la información requerida en el artículo 30, incluyendo los datos específicos indicados en el Código IMDG señalados en el anexo.

¹⁴ Sección Cuarta

Planes del Buque para el manejo de emergencias en caso de derrame de hidrocarburos en aguas del Canal de Panamá

Artículo 141 A: Los buques que arriben a aguas del Canal para transitar y que se encuentren dentro de las categorías señaladas por la Autoridad del Canal de Panamá, además de cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 41 de este reglamento, deberán suministrar la siguiente documentación para su debida verificación y admisión:

- a. Copia, en el idioma inglés, de su Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos en aguas del Canal de Panamá, preparado específicamente para ese buque (PCSOPEP, por sus siglas en inglés)
- b. Copia vigente del Certificado Internacional para la Prevención de Derrames de Hidrocarburos por Buques (IOPP, por sus siglas en inglés)

Igualmente, los buques deberán presentar, a solicitud de la Autoridad:

- a. Copia del Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP, por sus siglas en inglés), Anexo I del MARPOL
- b. Copia del Plan de Respuesta de Emergencias de Contaminación Marina (SMPEP, por sus siglas en inglés), Anexo II del MARPOL

El PCSOPEP será elaborado por personas u organizaciones con experiencia en acciones de respuesta y limpieza de derrames, que cumplan los siguientes requisitos:

- a. Que puedan presentar pruebas de que la persona u organización tiene experiencia en la elaboración de planes de derrame de aceites marinos u otras sustancias peligrosas.
- b. Que puedan suministrar un listado de los planes de derrame de aceites marinos u otras sustancias peligrosas elaborados por la persona u organización.
- c. Que puedan suministrar un perfil de capacitación o prueba de conocimiento y habilidades en este tipo de tarea.

La Autoridad podrá solicitar, en cualquier momento, prueba escrita de estos requisitos a los elaboradores de planes o al dueño u operador del buque que presente su PCSOPEP.

El PCSOPEP deberá ser elaborado conforme se indica en el Anexo y será presentado a la Autoridad del Canal de Panamá para su verificación y admisión, a más tardar 96 horas antes del arribo del buque a aguas del Canal. Dentro de este término, la Autoridad podrá comunicarle al buque sus observaciones al PCSOPEP. El buque deberá cumplir con las observaciones que le comunique la Autoridad y deberá presentar nuevamente a ésta el PCSOPEP corregido.

¹⁴ Sección modificada por el Acuerdo No. 78 de 27 de mayo de 2004.

Artículo 141 B: La responsabilidad por la efectividad del PCSOPEP recaerá en el buque, de conformidad con lo señalado en el Anexo.

Artículo 141 C: La Autoridad fijará una tarifa a cargo de los buques indicados en las categorías que al efecto señale, para cubrir los costos de mantener la disponibilidad de personal y equipo para dar respuesta a incidentes de derrames de hidrocarburos de buques en tránsito o en espera de tránsito por el Canal.

La tarifa que se establezca será sin perjuicio del cobro de los costos en que incurra la Autoridad por las acciones de respuesta y limpieza de derrames de hidrocarburos, los que deberán ser garantizados por el buque, de conformidad con lo establecido en artículo 4A de este Reglamento.

Artículo 141 D: En caso de derrame de hidrocarburos por un buque en tránsito o en espera de tránsito por el Canal de Panamá, el buque involucrado deberá activar su PCSOPEP y notificar de inmediato el incidente a la Autoridad y a la persona autorizada indicada en el PCSOPEP.

Corresponderá privativamente a la Autoridad dar respuesta y limpiar los derrames de hidrocarburos de buques en tránsito o en espera de tránsito por el Canal.

La persona autorizada indicada en el PCSOPEP estará domiciliada en la República de Panamá, servirá de enlace con la Autoridad y tendrá dentro de sus facultades la de gestionar y consignar, en representación del buque, garantía aceptable a satisfacción de la Autoridad, para el pago de los costos en que ésta incurra por razón de las acciones de respuesta y limpieza del derrame.

¹⁵Capítulo X

Normas de protección aplicables a buques en aguas e instalaciones del Canal de Panamá

Artículo 142: Los requisitos de protección de la Autoridad contenidos en este capítulo se aplican a todos los buques que arriben a las aguas del Canal, ya sea con el propósito de dirigirse a los fondeaderos, a los puertos o de transitar. Estos requisitos se aplican igualmente a los buques que realizan actividades comerciales en las aguas del Canal.

Artículo 143: Los buques que lleven la bandera de países no contratantes del Convenio SOLAS, los buques menores de 500 toneladas de registro bruto y los buques pertenecientes y operados por un Estado Parte del precitado Convenio que sean utilizados solamente en servicio gubernamental no-comercial, deberán proveer pruebas de que han implementado medidas de protección a bordo equivalentes a las requeridas por el Código ISPS.

Artículo 144: Los buques que no cumplan con los requisitos de protección contenidos en este capítulo estarán sujetos a las medidas de control y cumplimiento que determine la Autoridad. Entre las medidas que se podrán aplicar están la asignación de recursos adicionales a costo del buque y la realización de una inspección más minuciosa, la que podrá resultar en la demora o en la denegación del tránsito del buque.

¹⁵ Capítulo introducido por el artículo tercero del Acuerdo No. 80 de 29 de junio de 2004.

Artículo 145: Todo buque que en viaje internacional se dirija hacia el Canal, deberá informar a la Autoridad por lo menos noventa y seis (96) horas antes de su arribo, lo siguiente:

1. Sus intenciones de dirigirse al fondeadero, de transitar o de ir a puerto;
2. El nivel de protección en que se encuentra, conforme al Código ISPS;
3. La confirmación de que el buque posee un Certificado Internacional de Protección del Buque (ISSC) válido;
4. El nivel de protección en que el buque operó en los últimos diez puertos que visitó;
5. Cualquier medida especial de protección implementada durante dichas visitas;
6. Confirmación de que se mantuvieron medidas de protección apropiadas durante las actividades buque-a-buque en el período que cubre las visitas a los últimos diez puertos.

Aquellos buques que tengan un tiempo de viaje menor de noventa y seis (96) horas desde el último puerto antes de ingresar a las aguas del Canal deberán proveer a la Autoridad, inmediatamente después de zarpar de dicho puerto, la información indicada en el párrafo anterior.

Artículo 146: Los yates y embarcaciones menores, locales o en viaje internacional, deberán comunicar a la Autoridad del Canal, a través de las estaciones de señales de Flamenco o Cristóbal, cuando se encuentren a no menos de 12 millas náuticas de las boyas de mar en ambos extremos del Canal, lo siguiente:

1. Nombre del yate o embarcación menor;
2. Tipo y servicio del yate o embarcación menor;
3. Dimensiones;
4. Pabellón de Registro;
5. Procedencia o último puerto previo a su arribo al Canal;
6. Cantidad y nacionalidad de las personas a bordo;
7. Propósito de su ingreso a las aguas del Canal.

Artículo 147: Todo buque que se encuentre en las aguas del Canal deberá mantener un nivel de protección igual o superior al nivel de protección en el que se encuentra el Canal.

La Autoridad le informará al buque, previo a su arribo a las aguas del Canal, el nivel de protección en el que se encuentra el Canal, de manera que el buque pueda ajustar su nivel de protección, en caso de encontrarse en un nivel de protección inferior.

Artículo 148: Todo buque que arribe a las aguas del Canal deberá mantener el control de sus puntos de acceso a bordo y permitir el embarque de personal de la Autoridad debidamente identificado.

Artículo 149: Todo buque que arribe a las aguas del Canal implementará un sistema de control de acceso al buque, eficiente y capaz de manejar en forma expedita el embarque y desembarque del personal de la Autoridad, el cual estará debidamente identificado. Este sistema no podrá en ningún momento afectar la navegación segura en las aguas del Canal. Las demoras que puedan ocasionar los sistemas de registro en los puntos de acceso al buque serán tomadas en consideración para la programación de su tránsito.

Artículo 150: El incumplimiento de las normas establecidas en este Capítulo constituirá una infracción administrativa, violatoria de las normas sobre Seguridad de la Navegación por el Canal.

¹⁶**Capítulo XI**
Infracciones, Sanciones y Procedimiento Sancionador

Sección Primera
Disposiciones Generales

Artículo 151: Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones culposas violatorias de las normas sobre seguridad de la navegación por el Canal, contenidas en la ley orgánica y en los reglamentos de la Autoridad relativos a la salvaguarda del uso del Canal y sus instalaciones, la ordenación del tráfico marítimo y la prevención de la contaminación de sus aguas.

La normativa a que se refiere el precepto anterior incluye las reglamentaciones adicionales, manuales de procedimiento, prohibiciones, órdenes, instrucciones y autorizaciones dictadas por la Autoridad con objeto de la ejecución o aplicación de los reglamentos.

Artículo 152: La responsabilidad por las violaciones a la seguridad de la navegación surge del incumplimiento de las normas, reglas, órdenes o autorizaciones de la Autoridad, en que incurran el armador, operador, capitán, oficialidad, miembros de la tripulación y pasajeros del buque.

En estos casos, la responsabilidad por la infracción recaerá en el capitán del buque o el oficial a cargo, con la responsabilidad solidaria del armador y el operador.

Artículo 153: Igual responsabilidad surge para las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras no vinculadas directamente con la operación, funcionamiento y tránsito de los buques, cuando incurran en las conductas descritas en el artículo anterior.

En estos casos, cuando las personas naturales ejecuten los actos violatorios en nombre de la persona jurídica a la cual pertenezcan o representen, ambas serán solidariamente responsables de las infracciones cometidas.

Artículo 154: Las sanciones serán impuestas por el Administrador o la persona en quien él delegue expresamente esta facultad.

Artículo 155: Las sanciones serán compatibles con la exigencia al presunto responsable de la indemnización de los daños y perjuicios causados.

¹⁶ La numeración de este capítulo fue modificada por el artículo cuarto del Acuerdo No. 80 de 29 de junio de 2004.

Artículo 156: La indemnización por los daños y perjuicios que cause una infracción se determinará mediante procedimiento aparte, según la reglamentación que al efecto adopte la Autoridad.

Sección Segunda Infracciones

Artículo 157: Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, según la magnitud del daño, riesgo o peligro causado y otras circunstancias que rodeen los hechos.

Artículo 158: Son infracciones contra la seguridad de la navegación, las relativas a la seguridad marítima y la contaminación de las aguas del Canal.

Seguridad Marítima

1. Cualquier actividad particular no autorizada por la Autoridad que tenga como consecuencia el entorpecer, retrasar, detener, dificultar o impedir en cualquier forma la navegación u operación de los buques que se encuentren en las aguas del Canal, o la operación de las esclusas, o constituya un riesgo para dichas actividades, cualquiera que sea el medio utilizado para ello.
2. No facilitar la información que por reglamento o a solicitud de la Autoridad deba suministrarse al arribo del buque o el hacerlo en forma incorrecta, deficiente o falseada.
3. La falta de presentación o la inexactitud de la documentación reglamentaria del buque o de aquella que pueda serle exigida para su inspección.
4. Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad, requeridas por este reglamento.
5. El incumplimiento de la normativa, órdenes o instrucciones que dicte la Autoridad en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del Canal.
6. El incumplimiento de las normas reglamentarias sobre carga o descarga de mercancía o embarque o desembarque de pasajeros.
7. El incumplimiento de las normas e instrucciones sobre el transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
8. Incumplir las normas o instrucciones de la Autoridad sobre el régimen y tráfico de embarcaciones menores, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de

cualquier aparato, equipo o dispositivo cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación.

9. La infracción de las normas sobre desmantelamiento o inhabilitación de las máquinas de los buques o sobre su destrucción o abandono en las aguas del Canal.
10. El incumplimiento de la normativa contenida en los códigos, convenios y tratados internacionales relativos a seguridad marítima suscritos por la República de Panamá.
11. La navegación no autorizada de cualquier clase de buques, embarcaciones menores o artefactos destinados a usos de transporte, pesca o de recreo en las áreas de acceso restringido designadas por la Autoridad o que excedan el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.
12. Navegar sin los sistemas de señalización establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.
13. La utilización de señales acústicas no autorizadas.
14. Portar armas, aparatos o sustancias ilegales o peligrosas no autorizadas por la Autoridad.
15. El incumplimiento del deber de informar cualquier incidente que atente contra la seguridad en la navegación.
16. Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores, que impliquen un riesgo o produzcan daños para la seguridad de la navegación.

Contaminación de las Aguas del Canal

1. Cualquier actividad que implique riesgo o produzca la contaminación de las aguas comprendidas dentro del área de compatibilidad con la operación del Canal.
2. El incumplimiento de las normas o la inobservancia de las prohibiciones contenidas en los reglamentos, así como de los códigos, convenios y tratados internacionales relativos a la prevención y contaminación de las aguas, en tanto ello atente contra la seguridad de la navegación en el Canal.
3. El vertido desde los buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos, gaseosos y otras sustancias en las aguas del Canal.
4. La falta de comunicación inmediata a la Autoridad de los vertidos y derrames accidentales que se produzcan desde los buques.
5. La realización de reparaciones, limpieza y otras actividades susceptibles de causar contaminación.

6. Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores violatorias al reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas.

Artículo 159: Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito, se dará traslado de las actuaciones verificadas a la autoridad competente.

Sección Tercera Sanciones

Artículo 160: Las infracciones serán sancionadas de acuerdo con su gravedad, así:

1. Infracciones leves, con multas de cien balboas hasta diez mil balboas (B/.100.00 – B/.10,000.00).
2. Infracciones graves, con multas de diez mil un balboas hasta cien mil balboas (B/.10,001.00 – B/. 100,000.00).
3. Infracciones muy graves, con multas de cien mil un balboas hasta un millón de balboas (B/.100,001.00 - B/.1,000,000.00).

Artículo 161: Para la graduación de la sanción se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente, pero sin limitarse a ellos, los siguientes criterios:

1. Si el infractor es persona natural o jurídica.
2. Naturaleza, especie, medios, objeto, tiempo, lugar y toda otra modalidad de la infracción.
3. Intensidad del dolo o el grado de la culpa.
4. Naturaleza y magnitud del daño, peligro o riesgo.
5. Reincidencia en la comisión de infracciones de la misma naturaleza en el término de un año.

Artículo 162: En la aplicación específica de las sanciones contempladas en este reglamento se deberá prever, además, que la comisión de la infracción no resulte más beneficiosa para el infractor que el cumplimiento de las normas infringidas.

Artículo 163: Si el presunto responsable confesase los hechos sin exponer razones eximentes de responsabilidad y declarase expresamente su allanamiento a la pretensión punitiva, la Autoridad impondrá de inmediato la sanción correspondiente, reduciéndola en un tercio.

Sección Cuarta Inicio del Procedimiento

Artículo 164: El procedimiento sancionador se iniciará de oficio por la Administración por propia iniciativa, como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos estatales o por denuncia.

La orden superior, la petición razonada y la denuncia deberán especificar, en la medida de lo posible, la persona o personas presuntamente responsables; las conductas o hechos constitutivos

de la infracción y su tipificación; así como el lugar, fecha o período de tiempo en que se produjeron.

Artículo 165: Con anterioridad a la iniciación formal del procedimiento se podrán realizar actuaciones previas con objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que la justifiquen.

Las actuaciones serán realizadas por las personas o la unidad administrativa con funciones de inspección, averiguación e investigación en la materia, y estarán orientadas a determinar con la mayor precisión posible la ocurrencia de hechos susceptibles de motivar la iniciación del procedimiento, la identificación de las personas que pudieran resultar presuntamente responsables y otras circunstancias relevantes.

Artículo 166: El inicio del procedimiento se formalizará mediante acto que contenga, como mínimo, lo siguiente:

1. Identificación de persona o personas presuntamente responsables.
2. Exposición de los hechos que lo motiven, la posible calificación de las infracciones y las sanciones que pudieran corresponder, sin perjuicio de lo que resulte de la instrucción.
3. Designación del funcionario instructor y del secretario del procedimiento o expediente.
4. Mención de la norma que atribuye la competencia, con indicación de la posibilidad de que el presunto responsable pueda reconocer voluntariamente su responsabilidad, con los efectos previstos en el artículo 163.
5. Las medidas de carácter provisional que haya acordado para asegurar el resultado de la investigación, de conformidad con el artículo 171.
6. Indicación del derecho a formular alegaciones dentro de los diez días hábiles siguientes a la notificación.

Artículo 167: El acto de inicio del procedimiento se comunicará al personal de instrucción, con el traslado de toda la actuación, y se notificará al presunto responsable. En esta notificación se advertirá que de no comparecer y hacer alegaciones respecto del contenido del acto, en el plazo previsto en éste, se procederá a sancionar de inmediato la infracción.

Artículo 168: Cuando el presunto responsable sea una persona jurídica, los cargos se formularán y notificarán al representante legal. No obstante, si la infracción fue cometida en o por medio de un buque, los cargos se le formularán y notificarán al capitán, o en su defecto al oficial a cargo del buque.

Si la infracción es cometida por persona natural en nombre de la persona jurídica a la cual pertenezca, los cargos se formularán y notificarán a ambas.

Artículo 169: La Administración está obligada a impulsar de oficio todos los trámites con arreglo al criterio de celeridad y transparencia, hasta alcanzar la terminación del procedimiento. El incumplimiento de esta prescripción dará lugar a la aplicación de medidas disciplinarias al personal infractor.

Sección Quinta

Instrucción

Artículo 170: Se realizarán los actos de instrucción necesarios para la determinación, conocimiento y comprobación de los hechos o datos en virtud de los cuales deba pronunciarse la decisión, a fin de que la Administración tenga los elementos de juicio necesarios para una adecuada resolución, sin perjuicio del derecho de los presuntos responsables a proponer actuaciones que requieran la intervención de la Administración.

Artículo 171: Con objeto de asegurar la eficacia de la investigación, cuando se produzca una infracción que por sus características lo amerite, el órgano competente podrá proceder mediante decisión motivada a la adopción de medidas cautelares de carácter provisional, las cuales no podrán prolongarse más tiempo del necesario para realizar la actuación específica requerida por las circunstancias.

Cuando así venga exigido por razones de urgencia inaplazable, el órgano instructor podrá adoptar las medidas provisionales, sujeto al formalismo y restricción establecidos en este artículo.

Artículo 172: Los presuntos responsables dispondrán del plazo señalado en el artículo 166 para aportar cuantas alegaciones, documentos e informaciones que consideren convenientes para su defensa así como para proponer pruebas concretando los medios de que pretendan valerse.

Artículo 173: Los hechos relevantes para la decisión de un procedimiento podrán acreditarse por cualquier medio de prueba admisible en derecho.

Artículo 174: Cuando la Administración no tenga por ciertos los hechos alegados por los presuntos responsables o se hayan propuesto pruebas, el instructor podrá acordar la apertura de un período de prueba por un plazo no mayor de veinte ni menor de cinco días hábiles, a fin de que puedan practicarse cuantas juzgue pertinentes.

El instructor del procedimiento sólo podrá rechazar las pruebas propuestas cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada.

Artículo 175: El acto a que se refiere el artículo anterior se notificará a los presuntos responsables con la antelación suficiente, con indicación del inicio de las actuaciones para la práctica de las pruebas que hayan sido admitidas, el lugar, fecha y hora en que se practicará cada prueba, y la advertencia de que puede nombrar técnicos para que lo asistan.

Artículo 176: En caso que a petición del presunto responsable deban practicarse pruebas que impliquen gastos a la Administración, ésta podrá exigir el anticipo de los mismos, a reserva de la liquidación definitiva.

Artículo 177: Concluida su actuación, el instructor del procedimiento formulará propuesta de resolución en la que se expondrán en forma motivada los hechos, con señalamiento de los que se consideren probados y su calificación jurídica, se determinará la infracción que ellos constituyan

y la persona o personas presuntamente responsables, especificándose la sanción que propone; o bien propondrá la declaración de no existencia de infracción o de responsabilidad.

Sección Sexta

Finalización del Procedimiento

Artículo 178: Antes de dictar resolución, el órgano competente podrá decidir, en forma motivada, la realización de actuaciones complementarias indispensables para la debida resolución del procedimiento. Esta decisión se notificará a los presuntos responsables, con indicación del plazo fijado para la práctica de las actuaciones, que no será mayor de quince días.

Artículo 179: La resolución que termine el procedimiento será motivada y se pronunciará sobre todas las cuestiones planteadas por los responsables y las derivadas del mismo. Incluirá una valorización de las pruebas practicadas, especialmente de las que constituyen los fundamentos básicos de la decisión, y fijará los hechos, las personas responsables, la infracción cometida, su gravedad y la sanción correspondiente.

La resolución expresará además el recurso que contra la misma proceda, el órgano ante el cual deberá presentarse y el término legal para ello.

Artículo 180: La resolución proferida será inmediatamente ejecutiva, salvo que los interesados interpongan el recurso administrativo procedente dentro del término legal.

Artículo 181: La Administración podrá rectificar en cualquier momento, de oficio o a instancia de los presuntos responsables, los errores materiales, de hecho o aritméticos existentes en sus actos.

Sección Séptima

Procedimiento Simplificado

Artículo 182: Cuando el personal investigador o instructor considere que existen elementos de juicio suficientes para calificar la infracción como leve y la misma no haya ocasionado daños ni perjuicio alguno, se tramitará mediante un procedimiento simplificado que permita celeridad.

Artículo 183: El procedimiento simplificado se llevará a cabo de acuerdo al trámite siguiente:

1. Se levantará un acta en la cual se haga constar los hechos de la infracción, el presunto responsable y las circunstancias de la leve gravedad, con indicación de que no se ha producido daño material ni perjuicio alguno.
2. Con vistas al documento anterior, se dictará resolución que contendrá una relación de las expresadas circunstancias y la sanción correspondiente.

No obstante, si el órgano competente aprecia que los hechos son constitutivos de una infracción grave, le imprimirá al caso el trámite regular previsto en este reglamento.

Artículo 184: La resolución de condena se notificará de inmediato al responsable o a su agente naviero, si es el caso, quienes la podrán impugnar conforme se establece en los artículos anteriores.

Sección Octava Recursos

Artículo 185: El procedimiento administrativo sobre infracciones a la seguridad de la navegación, sólo admite uno de los siguientes recursos:

1. El de reconsideración, ante el Administrador de la Autoridad o quien haya sido delegado, siempre que la cuantía de la multa impuesta no exceda la cantidad de cien mil balboas (B/.100,000.00).
2. El de apelación, ante el pleno de la Junta Directiva, cuando la cuantía de la multa impuesta exceda la cantidad señalada en el numeral anterior.

El recurso que proceda será interpuesto y formalizado dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación de la decisión, ante la instancia que la adoptó.

Artículo 186: El órgano que deba resolver el recurso indicado se comunicará con los responsables para que, dentro del plazo de diez días hábiles, formulen sus alegaciones y presenten los documentos y justificaciones que estimen pertinentes.

Artículo 187: No obstante lo anterior, quien conozca el recurso podrá ordenar de oficio, para mejor proveer, la práctica de nuevas pruebas o aquellas que no se hubiesen practicado, para lo cual concederá un plazo no mayor de diez días hábiles.

Artículo 188: En la decisión del recurso se examinarán cuantas cuestiones de forma o fondo plantee el procedimiento, hayan sido alegadas o no.

Artículo 189: Las resoluciones que resuelvan un recurso no podrán imponer sanciones más graves que las establecidas en la decisión original.

Artículo 190: Las decisiones que se profieran pondrán fin al procedimiento administrativo y serán inmediatamente ejecutivas.

Sección Novena Notificaciones

Artículo 191: Las resoluciones serán notificadas personalmente al responsable dentro de los dos días hábiles siguientes a su expedición.

Artículo 192: Cuando la persona a ser notificada en la forma anterior no fuese encontrada, se hará constar esta circunstancia en el expediente, y la notificación se hará por medio de edicto que será fijado en la oficina correspondiente de la Administración, por el término de tres días hábiles,

entendiéndose hecha la notificación en la fecha de la desfijación. En el caso de infracciones cometidas en o por medio de un buque, el edicto podrá fijarse en el puente de mando, entendiéndose hecha la notificación, sin perjuicio que se pueda notificar al agente naviero con domicilio en la República.

El edicto contendrá la expresión del asunto de que se trate, la fecha y la parte dispositiva de la resolución y la mención de los recursos legales que procedan contra la misma.

Artículo 193: No obstante lo establecido en el artículo anterior, las resoluciones de cuya tramitación el presunto responsable no haya tenido conocimiento serán notificadas personalmente, y en su defecto, mediante edicto emplazatorio en la forma establecida en el Código Judicial de la República de Panamá.

Artículo 194: Este reglamento entra en vigencia a partir del 1 de julio de 2004.

PARÁGRAFO: Se autoriza al Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá a publicar y divulgar este reglamento en un formato distinto, incluyendo anotaciones y comentarios, con el objeto de facilitar su uso por parte de los usuarios del Canal.”

ANEXO

Capítulo I Generalidades

Sección Primera Normas generales y definiciones

Artículo 8:

a. Área de compatibilidad con la operación del Canal. Se describe como aquella área continua que en general, sigue el curso del Canal de Panamá y es contigua al mismo desde el Océano Atlántico hasta el Océano Pacífico. Incluye las áreas de fondeo y la entrada en el sector Atlántico, incluyendo el puerto de Cristóbal, las Esclusas de Gatún, la Represa de Gatún, el Vertedero de Gatún y la Planta de Energía Eléctrica de Gatún; porciones del Lago Gatún, el Corte Culebra, las Esclusas de Pedro Miguel, el Lago Miraflores, las Esclusas de Miraflores, el Vertedero de Miraflores, la Planta Purificadora de Agua, y la Planta de Energía Eléctrica de Miraflores, y el puerto de Balboa, en la entrada en el sector Pacífico, incluyendo las áreas de fondeo, así como las áreas de tierras y aguas que las circundan.

b. Buque con capacidad de maniobra restringida. Esta expresión incluirá pero no se limitará a:

b.1 Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o tuberías submarinas.

b.2 Buques dedicados a trabajos de dragado, hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.

b.3 . Buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de la derrota que están siguiendo.

Sección Tercera

Programación, reservación, orden y preferencia de tránsito

Artículo 16: ¹⁷Derogado

Artículo 17: Se considera que un buque con reservación de tránsito ha transitado en la fecha reservada si arriba al primer juego de esclusas en cualquiera de los terminales del Canal antes de las 2400 horas de ese día; y el tiempo en tránsito (TET) es de 18 horas o menos. El tiempo en tránsito se inicia cuando el buque entra al primer juego de esclusas en cualquier terminal del Canal; y finaliza cuando el buque sale del último juego de esclusas en el terminal opuesto. No se aplicará la tarifa de reservación si a causa de sucesos fuera del alcance del buque, según lo determinen las autoridades del Canal, el TET sobrepasa las 18 horas, excepto que esta disposición no se aplicará en

¹⁷ Derogado por el artículo segundo del Acuerdo No. 154 de 27 de diciembre de 2007.

caso de un tránsito de ida y vuelta, donde el buque entra y sale del mismo juego de esclusas en cualquier terminal del Canal.

Artículo 23: La Autoridad anulará la reservación de tránsito y aplicará una sanción equivalente a la tarifa de reservación o a la cantidad establecida en el Listado de Tarifas, la que resulte mayor, en los siguientes casos:

1. Cuando un buque con restricciones de tránsito (ej., una vía en el corte, tránsito diurno en el corte) arribe a una terminal del Canal después de las 0200 horas del día programado para transitar.
2. Cuando un buque sin restricciones de tránsito arribe a un terminal del Canal después de las 1400 horas del día programado para transitar.
3. Cuando un buque arribe a tiempo, pero no puede, o por decisión de su operador, no transita según está programado, a pesar de la disponibilidad de la Autoridad del Canal para proseguir con el tránsito.

El incumplimiento de suministrar la información precisa y completa requerida por la Autoridad cuando se solicita reservación de tránsito, acarreará el rechazo de la solicitud o la anulación del cupo reservado.

Circunstancias eximentes:

Prueba aceptable de que el arribo tardío se debió a emergencia médica o humanitaria suscitada durante el viaje, un hecho natural, fenómeno extraordinario, o suceso de proporciones mayores, que no haya podido ser razonablemente anticipado.

Artículo 24: Se podrá reprogramar a tránsito ordinario o reservado de darse la cancelación de cupo, en los siguientes casos:

1. Si por cualquier motivo la Autoridad cancela el tránsito de un buque con reservación de tránsito que de otra forma está listo para proseguir según lo programado, o
2. Si por cualquier motivo la Autoridad demora el tránsito de un buque con reservación de tránsito, a tal grado que pueda resultar en la imposibilidad del buque para arribar a tiempo para un segundo tránsito en fecha posterior, que haya sido reservado antes de producirse la demora en el primero.

Capítulo II Radiocomunicaciones

Artículo 29: Los buques que se enumeran a continuación cumplirán con los siguientes requisitos de equipo radiofónico:

1. Los de propulsión mecánica de 300 toneladas de arqueo bruto o más.
2. Los de propulsión mecánica de 100 toneladas de arqueo bruto o más, que lleve uno o más pasajeros que han pagado por el servicio de transporte.
3. Los de propulsión mecánica de 100 toneladas de arqueo bruto o más que lleve carga peligrosa.
4. Todo remolcador comercial con eslora de ocho metros (26 pies) o más.

Los anteriores contarán con un sistema radiofónico accesible desde el puente de navegación, y que pueda utilizarse para establecer comunicación en la banda de frecuencia de 156-162 MHz por los siguientes canales:

1. canal 12, 156.600 MHz
2. canal 13, 156.650 MHz
3. canal 16, 156.800 MHz.

Igualmente, los que notifiquen a la Autoridad que están listos para transitar, o que se disponen a navegar en aguas del Canal y requieran la presencia de un práctico, sintonizarán el canal 12 para aguardar instrucciones hasta que éste aborde. El canal 12 se utilizará para notificar a los buques de su horario de tránsito y para comunicarse con las estaciones de comunicación en la Bahía de Limón y en la isla Flamenco.

Mientras estén en aguas del Canal, éstos usarán el canal 13 exclusivamente para comunicarse de puente a puente. El canal 13 funcionará a una potencia máxima de un vatio, excepto en casos de emergencia, cuando se permitirá aumentar la potencia. Cuando un buque lleve a bordo a un práctico, el canal 13 será para su uso exclusivo, o para transmitir las comunicaciones de navegación que éste ordene. Se puede llamar a las estaciones de comunicación en la isla Flamenco y Cristóbal por los canales 12 ó 16. Sin embargo, el uso del canal 16 está reservado para situaciones de peligro, emergencia y seguridad, o para hacer llamadas solamente. Una vez se haya establecido contacto por radio en el canal 16, se cambiará la comunicación a otro para los mensajes de rutina.

Artículo 30: Deberá suministrarse la siguiente información, utilizando los símbolos del alfabeto fonético para identificar cada rubro y la palabra "NEGAT" cuando corresponda una respuesta negativa o que no es aplicable, a saber:

- ALFA - El número de identificación del buque asignado por el Canal.
- BRAVO - Fecha y hora estimada de arribo, puerto de arribo y solicitud de tránsito por el Canal, en caso de que el buque desee transitar.
- CHARLIE - Calado estimado a su llegada y calado estimado para el tránsito si está programado a tomar carga o combustible antes del tránsito, en metros y decímetros, a proa y popa, en *Agua Dulce Tropical* (TFW).

- DELTA - Cualesquiera cambios en el nombre, país de registro, estructura o uso de tanques que haya sufrido el buque desde su última visita o tránsito.
- ECHO - ¿Atracará el buque en Balboa o en Cristóbal? ¿Por qué razón atracará? Si atraca por operaciones de carga, de suministro de combustible o agua, informará el tonelaje pertinente en cada caso. ¿Hay alguna otra razón por la cual el buque no pueda transitar tan pronto arribe? ¿Cuál es la razón?
- FOXTROT - Tipo y tonelaje de cualquier carga que transporte sobre cubierta.
- GOLF - Si el buque transporta explosivos o mercancía peligrosa a granel, de conformidad con las clasificaciones que aparecen en el capítulo 9 de este reglamento, declarará:

1. el nombre técnico correcto.
2. cantidades (en toneladas métricas).
3. el número de clasificación de las Naciones Unidas.
4. la clasificación y división de la OMI a que pertenece (si se trata de explosivos, indicar el grupo de compatibilidad).
5. la localización de cada mercancía peligrosa transportada.
6. indicar el punto de inflamabilidad de cada producto.
7. indicar el uso de gas inerte en los tanques de carga o en los tanques de lavazas. Los buques tanque que indiquen estar libre de gas deberán declarar “tanques de carga son seguros para trabajo en caliente y para entrada de personas”.
8. indique el último contenido de los tanques vacíos que no estén libre de gases. Si se trata de un buque tanque en condición de lastre que no esté libre de gases, declarará:
 - a. el nombre técnico.
 - b. el número de clasificación de las Naciones Unidas
 - c. la clasificación y división de la OMI a que pertenece la carga que transportara anteriormente.

Los buques cisternas que declaren: "GOLF:NEGAT" declararán, adicionalmente, el nombre técnico de todas las cargas no peligrosas que lleven a bordo.

- HOTEL - Si el buque transporta mercancía peligrosa en bultos, de conformidad con lo que se especifica en el capítulo IX de este reglamento, que no sean explosivos, declarará la clasificación y división de la OMI a que pertenecen, y la cantidad total (en toneladas métricas) de cada clase.
- INDIA - Información de inmigración y cuarentena:

1. ¿Desea libre plática por radio?
2. Indique los puertos que tocó el buque en los 15 días inmediatamente anteriores a su llegada al Canal.
3. Indique todos los casos de enfermedades contagiosas que hubo a bordo y la naturaleza de la enfermedad, si se conoce.
4. El número de defunciones a bordo desde que el buque zarpó de su último puerto de escala y la causa de la defunción, si se conoce.
5. El número de pasajeros que desembarcan, y su puerto de desembarque.
6. Si hay polizones a bordo, la cantidad y sus puertos de origen y una breve descripción de los documentos de identidad de cada polizón.
7. Cantidad, especie y país de origen de cualesquiera animales que se lleven a bordo. ¿Se desembarcará alguno de estos animales?
8. El país de origen de la carne a bordo, ya sea como carga o como parte de las provisiones del buque.
9. El buque, ¿ha tocado puerto en algún país con casos de fiebre aftosa o peste bovina, conforme se señala en el listado emitido periódicamente por la Organización Mundial de la Salud
10. Especifique si el buque tiene un certificado de desratización vigente o un certificado de exención de desratización expedido 180 días antes del arribo del buque.

Además, deberá suministrarse la siguiente información:

1. Los buques que lleguen por el Pacífico informarán la hora a la que pasaron Punta Mala, o la latitud de Punta Mala, y la velocidad del buque.
2. Los buques que lleguen por el Atlántico informarán, 12 horas antes de su arribo a Cristóbal, cualquier variación de más de una hora, en su hora estimada de arribo.
3. Cualquiera otra información importante o pertinente.

El incumplimiento de estos requisitos de información puede ocasionar demoras al buque.

Capítulo III **Arribo y Fondeo de Buques**

Sección Primera **Comunicación y coordinación**

Artículo 36: Coordinación para fondeo de los buques:

Entrada del Atlántico:

1. Comunicaciones:

Los buques que se aproximen a la entrada del Atlántico deberán mantenerse, permanentemente, a la escucha en el canal 12 VHF, hasta que el práctico asuma el control de la navegación y deberán comunicarse con la estación de comunicaciones de Cristóbal, por lo menos seis millas antes de cruzar el rompeolas. El canal 12 se usará para notificar a los buques de su hora de tránsito y para la coordinación del tráfico en la Bahía de Limón. El canal 13 se usará cuando el buque esté transitando por el Canal para comunicaciones de puente a puente, exclusivamente.

2. Practicaje:

Se requiere de un práctico para abandonar el área de fondeo C (al sur de la Boya 2) hasta que el buque esté en el Canal, libre de tráfico que pueda estar arribando.

El buque podrá entrar, salir o moverse dentro de la Bahía de Limón sólo con la debida autorización de la estación de comunicaciones.

3. Fondeo:

La prioridad para el uso del fondeadero interno se otorgará en el siguiente orden:

- a. Buques que necesiten provisiones, relevo de tripulación, toma de combustibles, etc.
- b. Buques que van a transitar, en el orden de tránsito
- c. Otros buques.

Entrada del Pacífico.

1. Comunicaciones:

Todos los buques deberán comunicarse con la estación de comunicaciones de Flamenco en el canal 12 VHF, cuando se aproximen a la entrada del Pacífico del Canal y deberán mantenerse a la escucha en dicho canal. El canal 12 se usará para notificar a los buques de su hora de tránsito y hora de arribo del práctico. Cuando el buque esté transitando, el canal 13 se usará para comunicaciones de puente a puente, exclusivamente.

2. Fondeo:

Los buques fondearán en las áreas de fondeo apropiadas y no entrarán al Canal o rebasarán las *Boyas 1 y 2* sin un práctico abordo a menos que hayan sido autorizados por la Autoridad. Los

buques no podrán entrar, salir o moverse dentro de los fondeaderos del Pacífico y especialmente, atravesar el área comprendida entre la *Boya de Mar*, y las *Boyas 1 y 2* de entrada al Canal, sin antes comunicarse con la estación de comunicaciones de Flamenco y obtener su aprobación. Dicha autorización es para una hora específica; si el buque no procede, deberá obtener nueva autorización.

Sección Segunda

Fondeo e inspección

Artículo 37: Las siguientes áreas han sido designadas como fondeaderos autorizados en aguas del Canal:

1. Entrada del Atlántico.

Las áreas asignadas como áreas de fondeo están indicadas en la carta náutica DMA No. 26068 (WGS - 1984).

a. Fondeadero exterior para buques mercantes.

Localizado al norte del rompeolas de Cristóbal, descrito a continuación: partiendo de un punto en el extremo este, del rompeolas oeste en la posición que está a los 9°23'19" N, 79°55'23" O; luego 2940 metros (3216 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta el punto con posición 9°23'19" N, 79°57'00" O; luego 3625 metros (3966 yardas) al rumbo 000° verdadero pasando por la *Boya Luminosa S* hasta un punto con posición 9°25'17" N, 79°57'00" O; luego 4576 metros (5006 yardas) al rumbo 090° verdadero hasta el punto con posición 9°25'17" N, 79°54'30" O; luego 3625 metros (3966 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°23'19" N, 79°54'30" O; luego 458 metros (501 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto en el extremo oeste del rompeolas del este, con posición 9°23'19" N, 79°54'45" O.

b. Ampliación del fondeadero exterior.

El fondeadero exterior se expandió hacia el Norte como sigue: partiendo de un punto con posición 9° 25'17" N, 79°57'00" O; luego 1936 metros (2118 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta un punto con posición 9° 26'20" N, 79°57'00" O; luego 4576 metros (5006 yardas) al rumbo 090° verdadero hasta un punto con posición 9° 26'20" N, 79°54'30" O; marcado por la *Boya de Mar de Silbato*, luego 1936 metros (2118 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9° 25'17" N, 79°54'30" O.

c. Fondeadero exterior para buques con mercancía peligrosa.

Situado en la parte central oeste del fondeadero exterior para buques mercantes y se describe así: partiendo de un punto con posición 9°24'00" N, 79°56'31" O, luego 1381 metros (1511 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta un punto con posición 9°24'45" N, 79°56'31" O; luego 869 metros (950 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto con posición 9°24'45" N, 79°57'00" O; luego

1381 metros (1511 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°24'00" N, 79°57'00" O; marcado por la *Boya Luminosa S*, luego 869 metros (950 yardas) hasta el punto inicial.

d. Fondeadero interior para buques mercantes (Áreas A y B).

d.1 **Área A:** Situada al sur del rompeolas del oeste, al oeste del cauce del Canal, se describe a continuación: partiendo de un punto con posición 9°23'12" N, 79°55'19" O; luego 1654 metros (1810 yardas) al rumbo 239° verdadero pasando por la *Boya Luminosa K* hasta un punto con posición 9°22'44" N, 79°56'05" O; marcado por la *Boya Luminosa J*, luego 911 metros (997 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°22'14" N, 79°56'05" O; luego 1005 metros (1099 yardas) al rumbo 125° verdadero hasta un punto con posición 9°21'55" N, 79°55'38" O; marcado por la *Boya Luminosa I*, luego 1074 metros (1175 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°21'20" N, 79°55'38" O; luego 598 metros (654 yardas) al rumbo 90° verdadero hasta el punto con posición 9°21'20" N, 79°55'19" O; marcado por la *Boya Luminosa 2*, luego 3420 metros (3742 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta el punto de partida.

d.2 **Área B:** Situada al sur del rompeolas del oeste, al oeste del cauce del Canal y del fondeadero área A, se describe a continuación: partiendo de un punto con posición 9°22'44" N, 79°56'05" O; marcado por la *Boya Luminosa J*, luego 929 metros (1016 yardas) al rumbo 239° verdadero hasta el punto con posición 9°22'28" N, 79°56'31" O; luego 225 metros (246 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°22'21" N, 79°56'31" O; marcado por la *Baliza Luminosa "Punto Refugio"*; luego 1337 metros (1463 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta el punto con posición 9°21'37" N, 79°56'31" O; marcado por la *Boya Luminosa H*, luego 1288 metros (1409 yardas) al rumbo 76° verdadero hasta un punto con posición 9°21'47" N, 79°55'50" O; luego 1966 metros (2151 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°20'43" N, 79°55'50" O; luego 1274 metros (1394 yardas) al rumbo 115° verdadero hasta un punto con posición 9°20'25" N, 79°55'12" O; localizado en el borde oeste del cauce del canal; luego 123 metros (134 yardas) al rumbo 353° verdadero hasta un punto con posición 9°20'30" N, 79°55'13" O; luego 153 metros (168 yardas) al rumbo 323° verdadero hasta un punto con posición 9°20'33" N, 79°55'16" O; luego 837 metros (915 yardas) al rumbo 305° verdadero hasta un punto con posición 9°20'49" N, 79°55'38" O; marcado por la *Boya Luminosa F*, luego 2029 metros (2220 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta un punto con posición 9°21'55" N, 79°55'38" O; marcado por la *Boya Luminosa I*; luego 1005 metros (1099 yardas) al rumbo 305° verdadero hasta un punto con posición 9°22'14" N, 79°56'05" O; luego 911 metros (997 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya Luminosa J*. En esta área existen dos boyas de amarre sin luz en la posición 9°21'26" N, 79°55'46" O, la más al norte y 9°21'04.5"N, 79°55'44.5" O, la más al sur.

e. Fondeadero interior para buques con mercancía peligrosa.

Situado inmediatamente al sur del rompeolas del oeste en las áreas de fondeo A y B; se describe de la siguiente manera: partiendo de un punto con posición 9°22'57" N, 79°55'43" O, marcado por la *Boya Luminosa K*, luego 1712 metros (1873 yardas) al rumbo 239° verdadero pasando por la *Boya Luminosa J* hasta un punto con posición 9°22'28" N, 79°56'31" O; luego 225 metros (246 yardas)

al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°22'21" N, 79°56'31" O, marcado por la *Baliza Iluminada "Punto Refugio"*; luego 479 metros (524 yardas) al rumbo 149° verdadero hasta un punto con posición 9°22'08"N, 79°56'23" O; luego 1829 metros (2001 yardas) al rumbo 059° verdadero hasta un punto con posición 9°22'39" N, 79°55'32" O; luego 671 metros (734 yardas) al rumbo 329° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya Luminosa K*.

f. Fondeadero interior para buques mercantes (Área D).

Situado al sur del rompeolas del este, al este del cauce del Canal, descrito como sigue: partiendo del punto con posición 9°21'57" N, 79°54'58" O; luego 393 metros (430 yardas) al rumbo 090° verdadero hasta un punto marcado por la *Boya Luminosa E-4*, con posición 9°21'57" N, 79°54'45" O; luego 1206 metros (1319 yardas) al rumbo 059° verdadero hasta un punto marcado por la *Boya Luminosa E-3* con posición 9°22'17" N, 79°54'11" O; luego 1014 metros (1109 yardas) al rumbo 000° verdadero pasando por la posición marcada por la *Boya Luminosa E-2*, hasta un punto marcado por la *Boya Luminosa E-1* con posición 9°22'50" N, 79°54'11" O; luego 1562 metros (1709 yardas) al rumbo 295° verdadero hasta un punto con posición 9°23'11" N, 79°54'58" O; luego 2280 metros (2495 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta el punto de partida.

g. Fondeadero interior para buques mercantes (Área C).

Este fondeadero requiere el uso de práctico para entrar y salir, y está situado al sur de la *Boya Luminosa 2*, al oeste del cauce del Canal. El Área C se describe como sigue: partiendo de un punto con posición 9°21'20" N, 79°55'19" O; marcado por la *Boya Luminosa 2*, luego 598 metros (654 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto con posición 9°21'20" N, 79°55'38" O; luego 955 metros (1045 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 9°20'49" N, 79°55'38" O; luego 837 metros (915 yardas) al rumbo 125° verdadero hasta un punto con posición 9°20'33" N, 79°55'16" O; luego 153 metros (168 yardas) al rumbo 143° verdadero hasta un punto con posición 9°20'30" N, 79°55'13" O; luego 123 metros (134 yardas) al rumbo 173° verdadero hasta un punto con posición 9°20'26" N, 79°55'12" O; luego 1376 metros (1505 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta un punto con posición 9°21'10" N, 79°55'12" O; luego 192 metros (210 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto con posición 9°21'10" N, 79°55'19" O; luego 308 metros (337 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya Luminosa 2*.

h. Fondeadero para embarcaciones menores (Área F).

Situado al sur de la Bahía de Cristóbal al este del cauce del Canal, y hacia el noreste de la *Boya Luminosa 5*, descrito como sigue: partiendo de la *Boya Luminosa A* en posición 9°20'37" N, 79°55'00" O; luego 520 metros (568 yardas) al rumbo 062° verdadero hasta la *Boya Luminosa B* en posición 9°20'47"N, 79°54'45" O; luego 611 metros (668 yardas) al rumbo 087° verdadero hasta la *Boya Luminosa C* en posición 9°20'46" N, 79°54'25" O; luego 433 metros (473 yardas) al rumbo 225° verdadero hasta la *Boya Luminosa L4* en posición 9°20'36" N, 79°54'35" O; luego 693 metros (758 yardas) al rumbo 233° verdadero hasta la *Boya Luminosa L2* en posición 9°20'23" N, 79°54'53" O; luego 431 metros (471 yardas) al rumbo 265° verdadero hasta la *Boya Luminosa 5* en posición 9°20'21" N, 79°55'07" O; luego 534 metros (584 yardas) al rumbo 024° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya Luminosa A*.

i. Área de varadura.

Situada hacia el sur del área de fondeo C entre la *Boya Luminosa 6* y la *Boya Luminosa 8* al oeste del cauce del Canal. El área se extiende hacia el suroeste por aproximadamente media milla, con una profundidad que varía desde 7 metros en la parte norte hasta 4 metros en el Sur. Partiendo de un punto con posición 9°20'27" N, 79°55'15" O; luego 946 metros (1035 yardas) al rumbo 295° verdadero hasta un punto con posición 9°20'40" N, 79°55'43" O; luego 1050 metros (1149 yardas) al rumbo 210° verdadero hasta la esquina suroeste marcada por una boya con posición 9°20'11" N, 79°56'01" O; luego 943 metros (1031 yardas) al rumbo 120° verdadero hasta la esquina sureste marcado por una boya con posición 9°19'55" N, 79°55'34" O; luego 1132 metros (1239 yardas) al rumbo 030° verdadero hasta el punto inicial.

2. Fondeaderos del Lago Gatún.

Las áreas asignadas como las áreas de fondeo están indicadas en la carta náutica DMA No. 21604 (WGS - 1984).

a. Área del fondeadero de Gatún.

Área inmediatamente contigua al borde este del cauce del Canal. Partiendo de un punto no marcado con posición 9°16'03" N, 79°55'23" O; en el extremo sur del ala del muro oriental de las esclusas de Gatún, se miden 464 metros (508 yardas) al rumbo 123° verdadero hacia un punto con posición 9°15'54" N, 79°55'11" O; luego 609 metros (666 yardas) al rumbo 146° verdadero hasta la *Boya de Destello A*, con posición 9°15'38" N, 79°54'59" O; luego 1282 metros (1402 yardas) al rumbo 78° verdadero hasta la *Boya de Destello 1*, con posición 9°15'46" N, 79°54'18" O; luego 1085 metros (1187 yardas) al rumbo 155° verdadero hasta la *Boya de Destello 3*, con posición 9°15'14" N, 79°54'03" O; luego 1125 metros (1231 yardas) al rumbo 225° verdadero hasta la *Boya de Destello 5*, con posición 9°14'48" N, 79°54'29" O; luego 971 metros (1062 yardas) al rumbo 225° verdadero hasta la *Boya de Destello 7*, con posición 9°14'26" N, 79°54'52" O; luego 819 metros (896 yardas) al rumbo 220° verdadero hasta la *Boya de Destello 9*, con posición 9°14'06" N, 79°55'09" O; luego 863 metros (944 yardas) al rumbo 206° verdadero hasta la *Boya de Destello 11*, con posición 9°13'40" N, 79°55'21" O, en el borde del cauce del Canal que es el límite occidental de la zona del fondeadero.

b. Fondeadero para buques con mercancía peligrosa.

Situado al oeste del cauce del Canal en la Bordada de Gatún y se describe de la siguiente forma: partiendo de la *Boya Luminosa 10* con posición 9°13'58" N, 79°55'31" O; luego miden 700 metros (765 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta la *Boya de Destello 10A*, en posición 9°13'58" N, 79°55'54" O, luego 1140 metros (1247 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta la *Boya de Destello 10B*; en posición 9°13'21" N, 79°55'54" O, luego 878 metros (960 yardas) al rumbo 127° verdadero hasta la *Boya Luminosa 14*, en posición 9°13'04" N, 79°55'31" O, luego 1669 metros (1826 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya Luminosa 10*. Existe una boya de amarre sin luz en el extremo sur del fondeadero.

3. Entrada del Pacífico.

Las áreas asignadas como las áreas de fondeo están indicadas en la carta náutica DMA No. 21603 (WGS - 1984).

a. Fondeadero para buques mercantes.

Se describe a continuación: partiendo del punto en posición 8°51'45" N, 79°29'50" O; marcado por la *Boya de Mar de Silbato* pintada con rayas verticales, rojas y blancas, con luz intermitente consistente de un destello corto y otro largo (letra A del Código Morse), se miden 3606 metros (3944 yardas) al rumbo 90° verdadero hasta un punto en posición 8°51'45" N, 79°27'52" O; se miden 4915 metros (5377 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta un punto en posición 8°54'25" N, 79°27'52" O; se miden 4985 metros (5454 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto en posición 8°54'25" N, 79°30'35" O; se miden 2238 metros (2448 yardas) al rumbo 211° verdadero hasta un punto en posición 8°53'23" N, 79°31'13" O; marcado por la *Boya Luminosa 2* en la entrada del Canal; se miden 3931 metros (4300 yardas) al rumbo 140° verdadero hasta el punto de partida en la *Boya de Mar*.

b. Ampliación del fondeadero para buques mercantes.

Se extiende hacia el suroeste como se describe a continuación: partiendo de un punto con posición 8°51'45" N, 79°32'21" O, luego 8219 metros (8992 yardas) al rumbo 090° verdadero pasando por la *Boya de Mar* hasta un punto con posición 8°51'45" N, 79°27'52" O; luego 3379 metros (3697 yardas) al rumbo 180° verdadero hasta un punto con posición 8°49'55" N, 79°27'52" O; luego 8219 metros (8992 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta un punto con posición 8°49'55" N, 79°32'21" O; luego 3379 metros (3697 yardas) al rumbo 000° verdadero hasta el punto de partida.

c. Fondeadero para buques con mercancía peligrosa.

Una zona al oeste del cauce del Canal delimitada de la siguiente manera: comenzando en un punto situado a los 8°51'45" N, 79°32'42" O; luego 1588 metros (1738 yardas) al rumbo 025° verdadero a la *Boya Luminosa Y* en posición 8°52'32" N.; 79°32'21" O; luego 1594 metros (1744 yardas) al rumbo 078° verdadero pasando por la *Boya Luminosa Y-1* hasta la *Boya Luminosa X* en posición 8°52'43" N.; 79°31'30" O; luego 3537 metros (3870 yardas) al rumbo 120° verdadero a la *Boya de Mar* en posición 8°51'45" N; 79°29'50" O; luego 5275 metros (5771 yardas) al rumbo 270° verdadero hasta el punto de origen.

d. Fondeadero para embarcaciones menores.

Las embarcaciones menores fondearán en el área que va desde la isla Flamenco hasta la *Boya 6* del Canal, separada 183 metros (200 yardas) de la isla y del borde del Canal.

Artículo 38: Prohibiciones respecto a las áreas de fondeo.

El límite sur de las áreas de fondeo para buques sin práctico en el extremo Atlántico, lo constituye una línea que va desde el Malecón de Cristóbal con dirección oeste, 270 grados verdaderos pasando por la *Baliza Luminosa 1* (Malecón) y la *Boya Luminosa 2* (9 grados 21' 20" N), hasta el límite del área de desecho. En el Pacífico, el límite lo constituye la línea que,

pasando por las *Boyas 1 y 2* de la entrada del Canal, se extiende desde la *Boya Luminosa X* en el área de fondeo para buques con mercancía peligrosa, hasta la Roca San José al Este del cauce. A menos que tenga la aprobación de la Autoridad, ningún buque podrá rebasar estas líneas sin llevar a bordo un práctico.

Está prohibido fondear en el área de 335 metros (1100 pies) a cada lado del cauce central del Canal, cuando éste pase cerca o atravesase un fondeadero designado e incluye las extensiones de los fondeaderos exteriores en el Atlántico o en el Pacífico.

Artículo 41:

Todo buque que llegue a aguas del Canal deberá presentar a la Autoridad la documentación siguiente:

1. Información Pertinente al Buque y Declaración de Cuarentena - 4 copias.
2. Declaración de Carga - 1 copia.
3. Lista de Tripulantes - 1 copia.
4. Lista de Pasajeros - 1 copia.
5. Manifiesto de Carga Peligrosa y/o Plano de Estiba. 1 copia
6. Declaración de Armas y Municiones de Guerra a bordo, que no hayan sido declaradas separadamente, excepto los buques de guerra o buques auxiliares según se definen en el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá.

Aquellos buques que transiten deberán presentar además:

1. Planos del buque (disposición general, capacidad, plano de la sección media del buque, etc.) - 1 copia.
2. Certificado de Arqueo del Canal de Panamá - 1 copia.

Los siguientes documentos deberán estar disponibles para su inspección:

1. Bitácora del buque.
2. Todos los documentos pertinentes a la carga, clasificación, construcción, líneas de flotación, equipo, seguridad, sanidad y arqueo del buque.
3. Certificado SOLAS, para los buques que llevan mercancía peligrosa a granel.
4. El Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos, expedido a los buques que llevan mercancía peligrosa a granel (MARPOL 73/78).

5. Certificados obtenidos en cumplimiento del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95 (STCW). Los requisitos de certificación se aplicarán únicamente a los oficiales y tripulación responsables del manejo seguro del buque.

6. Documento complementario de la compañía (DOC) y Certificado de Gestión de Seguridad Marítima (ISM).

7. Cualquier otro documento requerido por la Autoridad relativos a circunstancias que garanticen la seguridad en aguas del Canal.

Artículo 43: Cualquier buque que haya sido admitido provisionalmente al Canal, antes de abandonar el mismo deberá:

1. Suministrar todos los documentos e información estadística requerida respecto al buque y a su carga.
2. Pagar o garantizar el pago de las tarifas de peaje y demás cargos por los servicios conexos y/o actividades complementarias.

Si el buque abandona las aguas del Canal, sin cumplir lo anterior, puede estar sujeto a demoras o denegación de tránsitos futuros.

Artículo 45: El embarque o desembarque de un buque en navegación se dará bajo las siguientes condiciones:

1. A las personas autorizadas para utilizar lanchas de la Autoridad, se les permitirá embarcar o desembarcar de un buque en tránsito, solamente en los sitios que hayan sido designados para este propósito. Los prácticos, pasacables y otros trabajadores se guiarán por los requisitos de operación, cuando estén ejerciendo sus funciones.
2. En caso de necesidad, previa autorización de la Autoridad, y dependiendo de caso en particular, se podrán hacer excepciones a las normas anteriores, incluyendo el embarque y desembarque en las esclusas. La autorización debe obtenerse antes de intentar embarcar a una persona en un buque, con la intención de desembarcarla en otro sitio que no sea uno designado por la Autoridad para este propósito.
3. Los atracaderos de Fuerte Davis y Paraíso, no podrán ser usados para embarcar o desembarcar personas que no sean empleados de la Autoridad, salvo las excepciones aprobadas por la misma.

El embarque y desembarque de empleados de la Autoridad, en estas áreas no es recomendable, con la excepción de los pasacables y los prácticos que se dirigen hacia o desde el amarradero de Paraíso.

Sección Tercera

Medidas cautelares y de ejecución

Artículo 49: La Autoridad ha establecido las siguientes directrices de operación relacionadas al secuestro o embargo de buques:

1. La Autoridad colaborará mediante la prestación de servicios, tales como el transporte en lancha al notificador del proceso, a expensa de la parte interesada en la gestión. Asimismo, se permitirá la notificación de la orden de secuestro o embargo en cualquier momento una vez que el buque haya transitado el último juego de esclusas. Si hay que atracar el buque por causa del secuestro o embargo, y a menos que sea factible hacerlo de otra forma, la Autoridad permitirá el cambio del curso previsto del mismo, sólo después que haya pasado las *Boyas 1 y 2*, en el caso de un buque que va rumbo al sur, y la *Baliza del Malecón de Cristóbal*, en el caso de un buque que va rumbo al norte. Se podrá hacer arreglos para proporcionar servicios de un práctico, a costo del buque, con el fin de devolverlo al muelle antes de que arribe a dichos puntos.
2. En caso de presentársele a la Autoridad una orden de secuestro o embargo a un buque que se encuentre fondeado, éste no transitará. Esta orden tiene que ser recibida con tiempo suficiente para avisar al práctico antes de levar el ancla.
3. En caso de presentarse la orden de secuestro o embargo de un buque atracado, y el práctico asignado para moverlo todavía no hubiere soltado las amarras, se le ordenará no hacerlo. Si al momento del recibo de la orden, ya el práctico hubiere ordenado soltar las amarras y los trabajadores del muelle no lo hubieren hecho, el práctico no hará otro intento para zarpar. Si se hubieren soltado las amarras, el práctico asumirá el control de los movimientos del buque por razones de seguridad. Las directrices contenidas en el numeral 1, serán aplicables de aquí en adelante.
4. Presentada a la Autoridad y debidamente ejecutada por ésta una orden de secuestro o embargo, no se reprogramará el tránsito del mismo o suministrará los servicios de un práctico hasta tanto tal medida sea levantada mediante oficio emitido por el tribunal marítimo competente.

Capítulo IV **Disposiciones Generales y Específicas sobre los Buques**

Sección Primera **Buques peligrosos**

Artículo 50: Las circunstancias específicas bajo las cuales se negará el tránsito, aunque no necesariamente las únicas, son las siguientes:

1. Cuando el punto máximo de inmersión supera su calado máximo autorizado.
2. Cuando el punto máximo de inmersión supera el calado máximo en agua dulce tropical (TFW), publicado y vigente en ese momento.

3. Cuando la eslora máxima, incluyendo la proa de bulbo, excede lo establecido en el artículo 55 del anexo, a menos que el buque haya sido aprobado para tránsito regular antes del 10 de Marzo de 1981.
4. Cuando la manga máxima excede, en cualquier cantidad, de lo establecido en el artículo 55 del anexo, a menos que el buque haya sido aprobado para tránsito regular antes del 10 de Marzo de 1981.
5. Cuando un buque posea equipos u objetos que sobresalgan del casco que puedan interferir, de acuerdo con la opinión de la Autoridad, con el tránsito seguro o que constituyan un riesgo para las estructuras del Canal.
6. Cuando el buque tenga una escora de 10 grados o más.
7. Cuando la visibilidad desde el puente de navegación de un buque no llena los requerimientos mínimos enumerados en el artículo 61 o cuando en opinión de la Autoridad la operación presenta un riesgo extremo.

Sección Segunda

Limitaciones al tamaño, calado y asiento

Artículo 52: Los buques estarán sujetos a las siguientes normas de calado:

1. Calado máximo:

El calado máximo permitido para transitar es de 12.04 metros (39.5 pies) agua dulce tropical (ADT), con el Lago Gatún al nivel de 24.84 metros (81.5 pies) ó más. Esto permite un margen de seguridad de por lo menos 1.50 metros (5 pies) para la navegación sobre las áreas críticas del Canal y un margen de por lo menos 0.60 metros (2 pies) sobre el umbral de las esclusas.

- a. Antes del tránsito inicial de un buque cuyo calado vaya a exceder los 10.82 metros (35.5 pies), sus armadores, propietarios o agentes suministrarán toda la información señalada en el literal **b** de este numeral y solicitarán a la Autoridad el calado máximo autorizado para el buque (máximo punto de inmersión), a más tardar dos semanas antes de cargar el buque. Esta solicitud será devuelta con el calado máximo autorizado para el tránsito anotado en ella.
- b. La información requerida en el literal **a** de este numeral se suministrará en el siguiente formato:

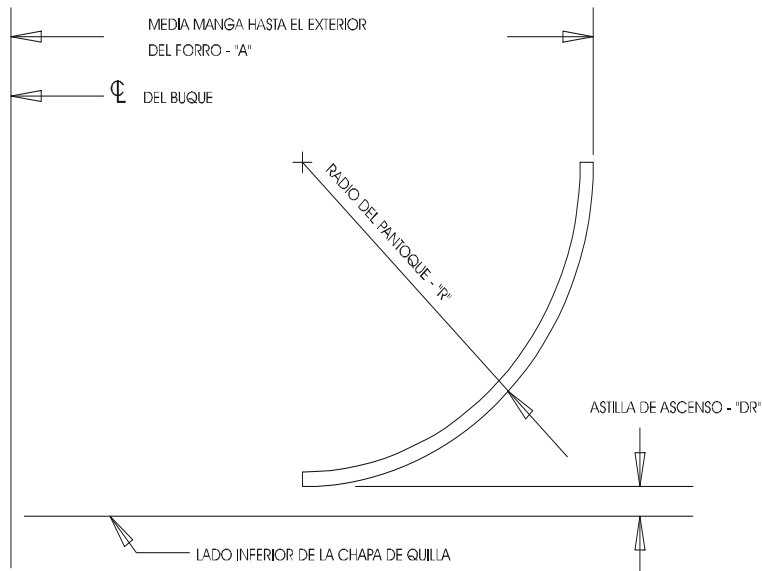
INFORMACIÓN QUE DEBE SUMINISTRARSE ANTES DE LA TRAVESÍA INICIAL POR EL CANAL DE PANAMÁ

Información de Pantoque

Nombre del buque _____ Fecha _____
Línea de flotación con carga máxima autorizada en agua dulce tropical (TFW) _____
Arqueador _____ Certificado correcto _____

[Capitán - Armadores - Agentes]

- a. "A" - Media manga hasta el forro exterior de las chapas (metros/pies y pulgadas) _____
- b. "R" - Radio de curvatura del pantoque (metros/pies y pulgadas) _____
- c. "AA" - Astilla de ascenso (centímetros/pulgadas) _____



NOTA: En un esclusaje descentrado en que el buque toque el muro de la esclusa, la curvatura del pantoque debe quedar franca de los taludes de las cámaras de las esclusas en el punto más crítico, tal como se ilustra en la Tabla de Límites de Calado en este anexo.

c. Para el primer tránsito se permite el calado máximo autorizado o un calado menor. Después del primer tránsito, este calado máximo autorizado seguirá vigente, a menos que el agente o armador del buque haya sido notificado de alguna restricción impuesta por la Autoridad.

**TABLA DE CALADOS MÁXIMOS PERMITIDOS DEBIDO
AL CONTACTO DEL RADIO DE PANTOQUE CON LOS TALUDES DE LA CÁMARA**
Permite defensas de goma de 15 cm (6") de espesor en las parte de los muros de las esclusas con talud en el fondo.

	Radio de curvatura de pantoque (en metros)				
	0.30 m	0.60 m	0.90 m	1.20 m	1.50 m
0.000 m	10.87 m	11.12 m	11.37 m	11.62 m	11.87 m
0.025 m	10.89 m	11.14 m	11.39 m	11.64 m	11.89 m
0.050 m	10.91 m	11.16 m	11.41 m	11.66 m	11.91 m
0.075 m	10.93 m	11.18 m	11.43 m	11.68 m	11.93 m
0.100 m	10.95 m	11.20 m	11.45 m	11.70 m	11.96 m
0.125 m	10.97 m	11.22 m	11.47 m	11.73 m	11.98 m
0.150 m	10.99 m	11.24 m	11.50 m	11.75 m	12.00 m
0.175 m	11.01 m	11.27 m	11.52 m	11.77 m	12.02 m
0.200 m	11.04 m	11.29 m	11.54 m	11.79 m	12.04 m
0.225 m	11.06 m	11.31 m	11.56 m	11.81 m	-
0.250 m	11.08 m	11.33 m	11.58 m	11.83 m	-
0.275 m	11.10 m	11.35 m	11.60 m	11.85 m	-

	Radio de curvatura de pantoque (en pies)				
	1'	2'	3'	4'	5'
0"	35'8"	36'6"	37'4"	38'2"	39'0"
1"	35'9"	36'7"	37'5"	38'3"	39'1"
2"	35'10"	36'8"	37'6"	38'4"	39'2"
3"	35'10"	36'8"	37'6"	38'5"	39'3"
4"	35'11"	36'9"	37'7"	38'5"	39'3"
5"	36'0"	36'10"	37'8"	38'6"	39'4"
6"	36'1"	36'11"	37'9"	38'7"	39'5"
7"	36'2"	37'0"	37'10"	38'8"	39'6"
8"	36'3"	37'1"	37'11"	38'10"	-
9"	36'3"	37'1"	38'0"	38'10"	-
10"	36'4"	37'2"	38'0"	38'10"	-
11"	36'5"	37'3"	38'1"	38'11"	-

EJEMPLO: Para encontrar el calado de un buque que tenga una curvatura de radio de pantoque de 1.325m (4'4"), refiérase a la columna de 1.20m (4') en la parte superior de la tabla, luego baje por la columna hasta la línea que lee 0.125 m (4"). Esto lo colocará en 11.73m (38'5").

NOTA: La astilla de ascenso no esta incluida en las tabulaciones anteriores y deben añadirse a las lecturas de la tabla.

2. Calado mínimo:

a. Los buques llevarán suficiente lastre para permitir su maniobrabilidad con seguridad. Los siguientes son calados mínimos en agua salada para buques que esperan transitar:

ESLORA	CALADO MÍNIMO EN AGUA SALADA TROPICAL (TSW)
Hasta 129.54m (425 pies)	Con un asiento que permita al práctico ver las enfilaciones desde el centro del puente de navegación.
Más de 129.54m (425 pies)	2.44m (8 pies) a proa, 4.27m (14') a popa, TSW
Más de 144.78m (475 pies)	5.49m (18 pies) a proa, 6.10m (20') a popa, TSW
Más de 160.02m (525 pies)	6.10m (20 pies) a proa, 6.71m (22') a popa, TSW
Más de 176.78m (580 pies)	6.71m (22 pies) a proa, 7.31m (24') a popa, TSW
Más de 190.50m (626 pies)	7.31m (24 pies) a proa, 7.92m (26') a popa, TSW

a.1 El mayor calado a popa no debe entorpecer la maniobrabilidad o la visibilidad.

Deleted: <sp>

a.2 Normalmente la diferencia de calado entre proa y popa no debe exceder 1.80 metros (6.0 pies).

b. Se podrá permitir el tránsito de un buque cuyo calado en lastre no cumpla con los requisitos mínimos, siempre y cuando se remita la información siguiente:

b.1 Dimensiones principales del buque.

b.2 Máximo calado alcanzable en ésta condición (proa y popa).

b.3 Límites de visibilidad hacia proa y popa, desde el puente de mando.

b.4 Copia de partes de los planos, diagramas e información para maniobrar relacionados con la capacidad del buque para transitar.

c. El buque que haya recibido autorización para transitar con un calado inferior al mínimo requerido, será inspeccionado por la Autoridad en su primera visita en condición de lastre. Si se le permite hacer el tránsito con un calado inferior al calado mínimo prescrito, se notificará a su fletador que se ha autorizado el tránsito normal, siempre y cuando el buque cumpla con los requisitos de calado mínimo especial que se especifiquen en la notificación y el capitán firme un documento liberando de responsabilidad a la Autoridad.

Artículo 53: El calado de los buques podrá ser restringido en las siguientes circunstancias:

1. En caso de sequías inusuales.
2. Cuando el nivel del Lago Gatún baja a menos de 24.81 metros (81.5 pies).
3. Cualquier otro hecho que justifique la medida.

Las disminuciones son de 15 centímetros (6 pulgadas) cada vez, y de ser posible, con un aviso previo de 3 semanas, basado en pronósticos de precipitación pluvial. Si un buque ha sido cargado hasta el límite de calado vigente al momento de la promulgación de una nueva restricción, se permitirá no más de 15 centímetros, (6 pulgadas) sobre dicha restricción, y se podrá solicitar corregir el asiento o descargar parcialmente hasta obtener un calado seguro para la navegación en el Canal.

Artículo 55: Se establecen limitaciones de tamaño en los siguientes aspectos:

1. Manga máxima:

- a. La manga máxima aceptable de un buque mercante y de la unidad compuesta para el tránsito normal es de 32.3 metros (106 pies).
- b. Los buques mercantes y las unidades compuestas con manga hasta 32.6 metros (107 pies) podrán transitar una sola vez en su viaje de entrega, con la aprobación previa de la Autoridad, siempre y cuando su calado no exceda 11.3 metros (37 pies).
- c. La manga máxima para buques remolcados (distinto a una unidad compuesta) aceptable para un tránsito regular es de 30.5 metros (100 pies). Se podrán permitir tránsitos por una sola vez a buques de mayor manga, con la aprobación previa de la Autoridad, considerando cada caso individualmente, y sujetos a los requerimientos y limitaciones de calado enumerados en el artículo 80 de este anexo.

2. Eslora máxima:

- a. La eslora máxima de un buque mercante aceptable para el tránsito regular es de 289.6 metros (950 pies), incluyendo la proa de bulbo, con la excepción de los buques de pasajeros y de contenedores, que puede ser de hasta 294.3 metros (965 pies). Los buques que transiten por primera vez y que tengan una eslora mayor de 274.3 metros (900 pies), ya sean de nueva construcción o modificada, estarán sujetos a inspección y revisión y aprobación previa de los planos del buque. A los buques que no hayan recibido aprobación previa y/o no cumplan con los requerimientos del Canal, se les podrá negar el tránsito de acuerdo a lo señalado en el artículo 50 del anexo.
- b. La eslora máxima aceptable para el tránsito regular de unidades compuestas es de 274.3 metros (900 pies), incluidos la barcaza y el remolcador. Los buques así integrados transitarán juntos formando una sola unidad, siendo el remolcador el que produzca la fuerza propulsora.
- c. La eslora máxima total aceptable para el tránsito de buques sin autopropulsión es de 259.08 metros (850 pies), incluido su remolcador. Normalmente los remolcadores deben pasar las esclusas junto con el buque remolcado. Cuando se excedan estas limitaciones, la Autoridad podrá autorizar el tránsito por una sola vez, en cada caso individual, en conformidad con el artículo 4. Se considerarán las restricciones de calado señaladas en el artículo 80 de este anexo.

3. Anchura máxima:

Ningún buque cuya anchura máxima sea mayor que su manga máxima podrá transitar sin la revisión y aprobación previa de los planos del buque. A los buques que sin aprobación previa o que no cumplan con los requerimientos del Canal, se les denegará el tránsito.

4. Altura máxima:

La altura máxima permitida para cualquier buque que vaya a entrar al puerto de Balboa o que vaya a transitar es de 57.91 metros (190 pies) en cualquier estado de la marea, medida en la línea de flotación hasta el punto más alto de la estructura. Podrá permitirse una altura máxima de 62.48 metros (205 pies), sujeta a la aprobación de la Autoridad en cada caso individual, para pasar bajo el puente en Balboa a la hora de la marea baja (MLWS).

5. Protuberancias:

- a. Cualquier cosa que se extienda más afuera del casco del buque se considerará como una protuberancia, y se aplicarán las normas y limitaciones respectivas.
- b. La Autoridad no se responsabiliza por daños a protuberancias permanentes o temporales.
- c. Los buques con protuberancias podrán transitar siempre y cuando éstas no interfieran con el tránsito seguro o representen un riesgo para las estructuras del Canal, según el criterio de la Autoridad.
- d. Los buques con protuberancias permanentes deberán suministrar información detallada de las mismas, incluyendo los planos, y solicitar autorización para transitar antes de dirigirse hacia el Canal. La información adelantada disminuirá la posibilidad de demoras o denegación del tránsito.
- e. Se les podrá permitir el tránsito con autorización previa de la Autoridad en caso individual, siempre que las mismas no representen un riesgo o interfieran con las estructuras, equipo y operación de las esclusas.
- f. Para que la operación de esclusaje de relevo sea segura, los buques de nueva construcción deberán mantener un mínimo de un metro (3.30 pies) entre cualquier equipo de la esclusa y cualquier protuberancia que sobresalga del plano vertical del forro del buque. Además, cualquier buque con portillos, claraboyas, portalones u otros accesorios, por debajo del nivel de 12.90 metros (42.20 pies) sobre la línea de flotación al calado actual, debe tomar medidas para protegerlas en caso de que contacte el muro de la esclusa.

Se podrán imponer limitaciones adicionales a fin de lograr una seguridad razonable a los buques cuya eslora, asiento, o características de maniobra pongan en peligro al buque, a terceras personas o a las instalaciones del Canal.

Artículo 56: Antes del tránsito, se pedirá al capitán del buque, que libere formalmente de responsabilidad e indemnice por los daños causados en caso de accidente cuando:

1. Un buque tenga un calado menor al mínimo requerido, una escora de más de 3 grados, un asiento o está cargado de manera que afecte adversamente su maniobrabilidad.
2. El buque tenga protuberancias.
3. La visibilidad desde el puente de navegación represente un riesgo, según la opinión de la Autoridad.
4. Las bitas y gateras u otro equipo del buque no cumple con los requerimientos del Canal.
5. Un buque transite por una sola vez en viaje de entrega con manga en exceso de 32.31 metros (106 pies), o sobrepasa cualquier limitación de eslora o manga.
6. El buque presente otras deficiencias descritas en las normas y procedimientos de este reglamento.
7. El buque sea atracado, amarrado o llevado al dique seco por un práctico.

Sección Tercera Aparejos para embarcar

Artículo 57: Los aparejos de embarque con los cuales deben contar los buques y que estarán disponibles para el uso de los prácticos y pasacables son:

1. Escala de práctico:

- a. La escala estará concebida de modo que se pueda embarcar y desembarcar con seguridad. Se le mantendrá limpia y en buen estado y podrá ser utilizada por las autoridades y otras personas cuando el buque arribe a puerto o se haga a la mar.
- b. La escala se fijará en una posición tal que quede a resguardo de cualquier posible descarga del buque, con cada peldaño asentado firmemente contra el costado, y lo más apartada posible de las líneas finas del buque, de modo que el práctico pueda pasar al buque con seguridad y comodidad luego de trepar no menos de 1.5 metros (5 pies) ni más de 9 metros (30 pies). La escala de un solo tramo bastará para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque; se tomarán las medidas necesarias a fin de que ésta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y para una escora a la banda contraria de 15°. Cuando la distancia desde el nivel del mar hasta el lugar de acceso al buque sea superior a 9 metros (30 pies), el acceso a bordo desde la escala del práctico se efectuará con la ayuda de una escala real o de otro medio igualmente seguro y cómodo.
- c. Los peldaños de la escala de práctico reunirán las siguientes características:

- c.1 Serán de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes y de una sola pieza y sin nudos, con una superficie antideslizante; los cuatro peldaños inferiores podrán ser de goma de la consistencia y rigidez necesarias o de otro material adecuado de características equivalentes.
- c.2 No deberán estar pintados de color opaco ni con pintura de mucho brillo.
- c.3 Deberán tener visible el grano y naturaleza de la madera, de manera que el que la utilice pueda notar con facilidad cualquier rajadura o defecto.
- c.4 Medirán por lo menos 480 mm (19 pulgadas) de largo, 115 mm (4 ½ pulgadas) de ancho y 25 mm (1 pulgada) de grosor sin contar el material antideslizante.
- c.5 Estarán dispuestos uniformemente con un espacio no inferior a 300 mm (12 pulgadas) ni superior a 380 mm (15 pulgadas), y hechos firmes de tal modo que permanezcan en posición horizontal.
- d. No tendrán más de dos peldaños reemplazados y sujetos por un método distinto del empleado en la construcción de la escala. Cualquier peldaño así fijado deberá ser sustituido lo antes posible por otro fijado de acuerdo con el método de construcción de la escala. Cuando un peldaño reemplazado sea afirmado a los cabos laterales de la escala por medio de ranuras hechas en los bordes del peldaño, tales ranuras serán practicadas en los lados de mayor longitud del peldaño.
- e. Los cabos laterales de la escala serán de abacá sin forro, de una mena no inferior a 60 mm (2 ¼ pulgadas). Ambos serán continuos, sin ajustes, hasta el peldaño superior. Se tendrán listos para ser utilizados en caso necesario dos guardamancebos firmemente sujetos al buque, de mena no inferior a 65 mm (2 ½ pulgadas) y un cabo de seguridad.
- f. Se colocarán travesaños de madera dura o de otro material de propiedades equivalentes, hechos de una pieza y de longitud no inferior a 1.80 m (6 pies), a intervalos tales que impidan el reviro de la escala. El travesaño más bajo estará situado sobre el quinto peldaño contando a partir del pie de la escala, y el intervalo entre travesaños no será superior a nueve peldaños.
- g. Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro y cómodo, con el fin de accesar o salir del buque, entre la parte alta de la escala de práctico o escala real, u otro medio provisto, y el buque. Cuando tal paso se efectúe a través de una porta abierta en la barandilla o amurada, se colocarán asideros convenientemente situados. Si el acceso se da por medio de una escala de amurada, dicha escala se afirmará de modo seguro en el pasamanos de la amurada o en la meseta, colocándose dos candeleros en el lugar de acceso o de salida, a distancias intermedias de no menos de 0.7 m (2 pies, 3 pulgadas) ni más de 0.8 m (2 pies, 7 pulgadas). Cada candelero se fijará rígidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a ésta, y también por un punto superior, y tendrá un diámetro de no menos de 40 mm (1 ½ pulgada), elevándose por encima del galón de la amurada no menos de 1.2 m (3 pies, 11 pulgadas).
- h. Por la noche se tendrá listo el alumbrado para iluminar adecuadamente la escala por el exterior y la parte de la cubierta por donde se efectúe el acceso del práctico al buque. Se tendrá a mano, listo

para empleo, un aro salvavidas provisto de luz de encendido automático y una guía, lista para ser utilizada si fuera preciso.

i. Se dispondrán los medios necesarios para que la escala de práctico pueda ser utilizada en ambos costados del buque.

j. La colocación de la escala y el embarco y desembarco del práctico serán vigilados por un oficial del buque.

k. Cuando hay elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de cualquiera de estas prescripciones, se proveerán los medios necesarios para conseguir a satisfacción de la Autoridad el embarco y desembarco de las personas con seguridad.

2. Escala mecánica de práctico:

a. Si existe una escala mecánica de práctico, ésta y su equipo auxiliar serán de un tipo aprobado por la Autoridad. Estará proyectada y construida de tal modo que asegure que el práctico puede embarcar y desembarcar, y pasar de la escala a la cubierta y viceversa, todo ello de manera segura.

b. Próxima a la escala mecánica se tendrá lista para empleo inmediato una escala de práctico.

3. Escala real:

a. La escala real deberá estar orientada con su plataforma inferior hacia la popa. La que esté orientada hacia la proa o que no descansa firmemente contra el costado del buque no se consideran seguras para el uso del personal de la Autoridad. El extremo inferior de la escala real deberá quedar en el cuerpo central recto del buque, y no cerca de la proa ni de la popa. Los pasamanos y las barandas o líneas deben estar debidamente aparejadas. La plataforma inferior de la escala real se mantendrá en posición horizontal con los candeleros instalados, y se mantendrá la escala a una distancia sobre el agua igual a la de la cubierta de la lancha de embarque. El botalón de la escala deberá estar extendido. La plataforma superior también tendrá candeleros y una línea de seguridad en su sitio.

b. La escala real que se use en combinación con una escala de práctico deberá tener una inclinación máxima de 55 grados. La escala de práctico y la escala real deberán estar juntas y sujetas la una a la otra en el borde de la plataforma inferior, con la escala del práctico colgando verticalmente. La plataforma inferior deberá mantenerse a un nivel que deje lugar para la altura de la cubierta de la lancha, además de la altura de una persona que esté de pie sobre la cubierta, más el movimiento hacia arriba y hacia abajo debido al oleaje; normalmente son suficiente 7 metros (23 pies) sobre el nivel del agua.

c. Cuando se está utilizando una escala real deberán observarse las disposiciones del numeral 1, literal **h** de este artículo, acerca del equipo de seguridad y el personal.

d. Una escala real no apropiada puede requerir el uso de remolcadores para mantener al buque totalmente detenido mientras embarca o desembarca personal. Esta se considera como una deficiencia, por lo que el costo de los remolcadores se cargará al buque.

4. Portalones al costado del buque:

Cuando se usen portalones para embarcar, la distancia vertical mínima entre la línea de calado y la parte inferior del portalón con cualquier calado deberá ser de 1.80 metros (6 pies).

Sección Cuarta
Construcción, número y ubicación de gateras y bitas

Artículo 59: Los requisitos que deberán cumplirse en relación a la construcción, número y ubicación de gateras y bitas son:

1. El buque que pase por las esclusas será ayudado por locomotoras de remolque que utilizan cables de acero. A discreción de la Autoridad, ciertos buques con menos de 38.1 metros (125.0 pies) de eslora, podrán amarrar con sus propias líneas, ya sea contra el muro de la esclusa o desde ambos muros en el centro de la misma.
 - a. Las gateras para los cables de remolque deberán ser de construcción fuerte y cerrada, con superficie de apoyo convexa de un radio no menor de 180 milímetros (7 pulgadas). La superficie convexa deberá extenderse de manera que desde la bita o desde la locomotora de remolque, el cable pase por la bita tangencialmente al radio de 180 milímetros (7 pulgadas), a cualquier ángulo hasta 90 grados con respecto a una línea recta que atraviesa la gatera.
 - b. Ninguna parte del buque que pueda entrar en contacto con los cables de remolque en cualquier ángulo podrá tener un radio menor de 180 milímetros (7 pulgadas).
 - c. Las gateras que se designen como gateras simples deberán tener una boca de una abertura no menor de 650 centímetros cuadrados (100 pulgadas cuadradas). Las dimensiones preferidas son de 305 x 230 milímetros (12 x 9 pulgadas) y deberán ser capaces de resistir una carga del cable de remolque de 45,000 kilogramos (100,000 libras), desde cualquier dirección.
 - d. Las gateras que se designan como gateras dobles deberán tener una boca con una abertura no menor de 900 centímetros cuadrados (140 pulgadas cuadradas). Las dimensiones preferidas son de 355 x 255 milímetros (14 x 10 pulgadas) y deberán ser capaces de resistir una carga del cable de remolque de 64,000 kilogramos (140,000 libras), desde cualquier dirección.
 - e. El uso de gateras de rodillos ya instaladas se permitirá, siempre y cuando estén a no menos de 15 metros (49 pies) sobre el agua al calado máximo del Canal asignado al buque, que estén en buenas condiciones, que cumplan con todos los requisitos que se especifican en los literales anteriores, según sea el caso, y que estén colocadas de manera que la transición desde los rodillos hasta el cuerpo de la gatera evite daños a los cables de remolque.
 - f. Cada gatera simple estará acompañada de una bita capaz de resistir una carga de 45,000 kilogramos (100,000 libras).
 - g. Cada gatera doble que esté ubicada en la proa y en la popa de acuerdo con el literal *h* tendrá dos pares de bitas pesadas, y cada bita de cada par deberá ser capaz de resistir una carga de 45,000 kilogramos (100,000 libras). Otras gateras dobles deberán tener un par de bitas pesadas, y cada bita será capaz de resistir una carga de 45,000 kilogramos (100,000 libras).
 - h. Todos los buques con excepción de los que no requieran locomotoras, deberán estar equipados con una gatera doble que vaya en la proa al centro, colocada transversalmente y otra gatera doble

que vaya en la popa al centro, colocada transversalmente, excepto que en los buques de menos de 22.86 metros (75 pies) de manga se podrá sustituir cada gatera doble que se requiere en este numeral por dos gateras simples. En los buques de más de 22.86 metros (75 pies) de manga, dos gateras dobles podrán sustituirse por cada gatera doble que se requiere en este artículo. Si se hace dicha sustitución, las gateras deberán colocarse a babor y a estribor a una distancia no mayor de 2.5 metros (8 pies) hacia atrás de la proa, o a 3 metros (10 pies) hacia adelante de la popa, siempre y cuando que estas gateras no estén a más de 3 metros (10 pies) de la línea de crujía del buque.

i. Los buques con una eslora de menos de 60.06 metros (200 pies) que no tengan una manga mayor de 9.14 metros (30 pies) deberán tener una gatera doble o dos gateras simples en la proa y en la popa. Si el buque está equipado con dos gateras simples, éstas deberán ir colocadas a babor y estribor a una distancia no mayor de 2.5 metros (8 pies) hacia atrás de la proa, o a 3 metros (10 pies) hacia adelante de la popa, a una distancia no mayor de 3 metros (10 pies) de la línea de crujía.

j. Los buques con una eslora de 60.96 a 121.92 metros (de 200 a 400 pies) y cuya manga no sea mayor de 22.86 metros (75 pies) deberán tener una gatera doble en la proa y en la popa, o dos gateras simples en la proa y en la popa a babor y a estribor, a una distancia no mayor de 2.5 metros (8 pies) hacia atrás de la proa o a 3 metros (10 pies) hacia adelante de la popa, y a una distancia no mayor de 3 metros (10 pies) de la línea de crujía. Deberán tener, además, dos gateras simples adicionales a babor y a estribor a una distancia de 9 a 16 metros (de 30 a 50 pies) hacia atrás de la proa, y de 9 a 16 metros (de 30 a 50 pies) hacia adelante de la popa.

k. Los buques con una eslora de 121.92 a 173.74 metros (de 400 a 570 pies) cuya manga no sea mayor de 22.86 metros (75 pies) deberán tener una gatera doble en la popa y en la proa, o dos gateras simples en la proa y en la popa a babor y a estribor. Deberán tener, además, una gatera doble a babor y a estribor a una distancia de 12 a 16 metros (de 40 a 50 pies) hacia atrás de la proa, una gatera simple a babor y a estribor a una distancia de 24 a 28 metros (de 80 a 90 pies) hacia atrás de la proa, y una gatera sencilla a babor y a estribor, a una distancia de 12 a 16 metros (de 40 a 50 pies) hacia adelante de la popa.

l. Los buques con más de 173.74 metros (570 pies) de eslora o cuya manga sea de 22.86 metros (75 pies) o más deberán tener una gatera doble en la popa y en la proa; una gatera doble a babor y a estribor, a una distancia de 12 a 16 metros (de 40 a 50 pies) hacia atrás de la proa; una gatera sencilla a babor y a estribor a una distancia de 24 a 28 metros (de 80 a 90 pies) hacia atrás de la proa; una gatera doble a babor y a estribor a una distancia de 12 a 16 metros (de 40 a 50 pies) hacia adelante de la popa, y una gatera simple a babor y a estribor, a una distancia de 24 a 28 metros (de 80 a 90 pies) hacia adelante de la popa.

m. Todos los buques con manga máxima de 27.74 metros (91 pies) o más, deberán tener, además de la gatera doble en la popa, requerida en literal anterior, dos gateras simples en la popa, una a cada lado del centro del buque, a igual distancia y a no menos de 3 metros (10 pies) ni más de 6 metros (20 pies) de éste.

n. A los buques con proas grandes de abanico que se extienden hacia los lados o que tengan un francobordo extraordinariamente alto, como es el caso de los buques de contenedores o cargueros de automóviles, se les requerirá que proporcionen gateras simples cerradas ubicadas a una mayor

distancia hacia atrás que la que se requiere en el literal *l* con el fin de que se pueda colocar correctamente a los remolcadores asistentes, o se les podrá requerir que instalen bitas de remolque empotradas en el casco de manera que los remolcadores puedan maniobrar sin entrar en contacto con el abanico de la proa ni tener que usar líneas extraordinariamente largas o posiciones ineficientes.

o. Las bitas empotradas en el casco deberán instalarse a una distancia no menor de 3.7 metros (12 pies) ni mayor de 4.6 metros (15 pies) sobre la línea de flotación del buque. A los buques que tengan una variación apreciable de calado se les requerirá que instalen dos juegos de bitas empotradas en el casco de manera que una bita quede ubicada sobre la otra. Igualmente, las bitas empotradas en el casco deben instalarse lo más posible hacia proa tanto a babor como a estribor donde el abanico de la proa no sea mayor de 25 grados medidos desde la línea vertical del costado del buque. Esta posición puede requerir que las gateras y las bitas se coloquen a una distancia mayor de los 24 a 28 metros (de 80 a 90 pies) hacia atrás de la proa de la que se estipula en el literal *k* anterior. Esta posición le permitirá a los remolcadores de la Autoridad trabajar con seguridad bajo el abanico de la proa sin que el mástil o la caseta de gobierno entren en contacto con el casco del buque.

p. El buque que no requiera locomotoras deberá tener un arreglo de gateras similar al que se describe en el literal *i*, excepto que las gateras sólo necesitan ser gateras simples o de menor resistencia, según lo apruebe la Autoridad.

q. Cualquier buque que no cumpla con los requisitos de este artículo se le podrá negar el tránsito. Si la Autoridad decide que el buque puede manejarse sin mayor peligro para el equipo o el personal a pesar de que no cumple con estos requisitos, se le podrá permitir que transite conforme se indica en el artículo 60.

r. Los buques de nueva construcción que entraron en servicio después del 1 de marzo de 1997 deberán cumplir con todos los requisitos señalados en este artículo. Aquéllos que entraron en servicio antes de esa fecha, tendrán un período de gracia de un viaje redondo o de un año, lo que ocurra primero, a partir de la fecha en que se les conceda el permiso.

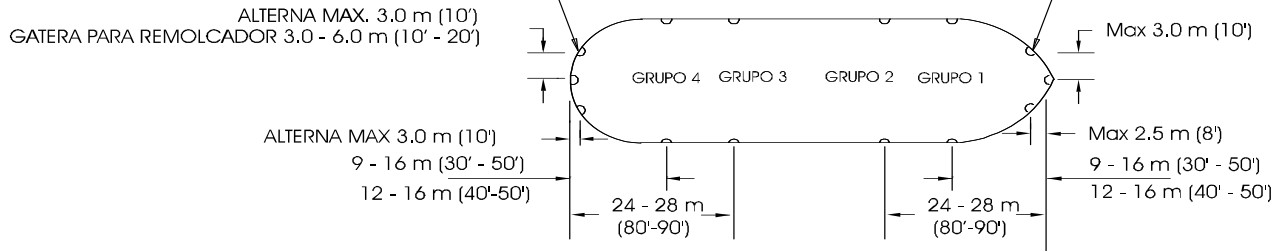
Ciertos buques cisterna y otros que comprueben a satisfacción de la Autoridad que el trabajo de instalación de las gateras en la popa, según se requiere en el literal *m*, no puede efectuarse con seguridad al costado de un muelle, se les extenderá el período de gracia hasta su próxima entrada a dique. Los buques con una bita empotrada a popa, aprobada por la Autoridad, podrán solicitar por escrito la excepción de este requisito.

2. Tabla de gateras y bitas:

GATERA ALTERNA DE NO CONTAR CON GATERA DE POPA EN LA LINEA DE CRUJIA
 [MAX. 3.0 m (10') A PROA DE LA POPA Y MAX. 3.0 m (10') FUERA DE LA LINEA DE CRUJIA]

GATERA ADICIONAL SENCILLA PARA REMOLCADOR,
 [28 m (91') MANGA Y MAS 3.0 - 6.0 M (10 - 20') FUERA DE LA LINEA DE CRUJIA].

GATERA ALTERNA DE NO CONTAR CON GATERA DE PROA EN LA LINEA DE CRUJIA,
 [MAX 2.5 M (8') A POPA DE LA PROA, MAX. 3.0 m (10') FUERA DE LA LINEA DE CRUJIA].



REQUISITOS MINIMOS (cm):

GATERA SENCILLA	-	30.5 X 23.0
GATERA DOBLE	-	35.5 X 25.5
RADIO	-	18

TAMAÑO DEL BUQUE

Buques de menos de 60.96 m (200') de eslora y de menos de 9.14 m (30') de manga.

Buques de más de 60.96 m (200') y de menos de 121.92 m (400') de eslora y menos de 22.86 m (75') de manga.

Buques de más de 121.92 m (400') y de menos de 173.74 m (570') de eslora y menos de 22.86 m (75') de manga.

Buques de más de 173.74 m (570') de eslora y de 22.86 m (75') o más de manga.

NOTA: Buques con un francobordo inusualmente alto como los cargueros de vehículos, podrán sustituir las gateras de los Grupos 2 y 3 con bitas empotradas a no menos de 3.60 m (12 pies) ni más de 4.60 m (15 pies) sobre la línea de flotación.

GATERAS REQUERIDAS

Línea de crujía de proa (Doble) Línea de crujía de popa (Doble).
 Dos sencillas (Alternas, de no contar con las de línea de crujía).

Además de las de proa y popa anteriores:

- Grupo 1 [Sencilla de 9 a 16 m (30' a 50') a popa de proa].
- Grupo 4 [Sencilla de 9 a 16 m (30' a 50') a proa de popa].

Además de las de proa y popa anteriores:

- Grupo 1 [Dobles de 12 a 16 m (40' a 50') a popa de popa].
- Grupo 2 [Sencillas de 24 a 28 m (80' a 90') a popa de popa].
- Grupo 4 [Sencillas de 12 a 16 m (40' a 50') proa de popa].

Línea de crujía de proa (Doble) Línea de crujía de popa (Doble)

Das dobles en la línea de crujía (Alternas, de no contar con las de línea de crujía)

- Grupo 1 [Dobles de 12 a 16 m (40' a 50') a popa de popa].
- Grupo 2 [Sencillas de 24 a 28 m (80' a 90') a popa de popa].
- Grupo 3 [Sencillas de 24 a 28 m (80' a 90') a proa de popa].
- Grupo 4 [Dobles de 12 a 16 m (40' a 50') a proa de popa].

Sección Quinta

Requerimientos para el puente de mando

Artículo 61: Las estructuras, equipos y condiciones para el puente de mando son las siguientes:

1. **Puente de mando:** las ventanas deberán ser:

- a. De un tamaño y número suficientes para proporcionar una visibilidad clara.
- b. De vidrio claro de seguridad. Las ventanas con vidrios ahumados deberán ser removibles.
- c. Estar arregladas de manera que incluyan una ventana central.
- d. Estar equipadas con limpiaparabrisas que funcionen mecánicamente en las posiciones de mando normales, tal como se describe en el numeral 3.

2. **Alerones del puente de mando:** Deberán estar extendidos hasta la manga máxima del buque, y proporcionar un paso claro y sin obstrucciones a lo largo de sus porciones delanteras, desde las puertas del puente de mando hasta los extremos finales de dichos alerones. Si es imposible extenderlos a todo lo ancho del buque, deberán extenderse cuanto sea posible y proporcionarse plataformas plegadizas o portátiles como sigue:

- a. Que se extiendan hasta la manga máxima del buque.
- b. Fabricarlas del tamaño, resistencia y rigidez adecuadas para sostener a dos personas.
- c. Equiparlas con pasamanos de seguridad y rodapiés de la cubierta, de una altura mínima de 10 centímetros (4 pulgadas).
- d. Las plataformas deberán ser seguras, estar protegidas y mantenerse en buenas condiciones.

3. **Posiciones normales de mando** (véase el diagrama de visibilidad):

- a. La posición de mando No. 1 está ubicada directamente detrás y cerca de la ventana central delantera del puente de mando.
- b. La posición de mando No. 2 está ubicada a babor de la posición de mando No. 1, directamente detrás y cerca de la ventana más cercana a la misma, de manera que proporcione visibilidad hacia adelante sin obstrucción alguna.
- c. La posición de mando No. 3 está ubicada a estribor de la posición de mando No.1, directamente detrás y cerca de la ventana más cercana a la misma, de manera que proporcione una vista clara y sin obstrucción hacia adelante.

d. La posición de mando No.4 está ubicada al extremo final del alerón de babor del puente, y debe proporcionar una visibilidad clara y sin obstrucción hacia la proa y hacia la popa por el costado de babor.

e. La posición de mando No. 5 está ubicada al extremo final del alerón de estribor del puente, y deberá proporcionar una vista clara y sin obstrucción hacia la proa y hacia la popa por el costado de babor.

4. Requisitos mínimos de visibilidad:

a. Si el buque va cargado, la superficie del agua deberá ser visible desde el puente de navegación en las posiciones de mando número 1, 2 y 3 a una distancia de una eslora hacia adelante (véase la ilustración).

b. Si el buque va en lastre, la superficie del agua deberá ser visible desde el puente de navegación a una distancia de una eslora y media hacia adelante (véase la ilustración).

c. Si la visibilidad desde las posiciones normales de mando está obstruida por el equipo de carga o por otros objetos o estructuras hacia proa del través, el arco total de la visibilidad obstruida no deberá ser mayor de 15 grados.

d. Los costados del buque, hacia popa y hacia proa, deberán ser visibles desde las posiciones de mando en los alerones del puente.

e. Si la Autoridad considera que la visibilidad hacia proa o hacia popa no es segura, al buque se le podrá imponer restricciones que pueden requerir del uso de remolcadores o resultar en demoras o denegación del tránsito.

5. Indicadores: Los buques de más de 45.72 metros (150 pies) de eslora deberán estar equipados en el puente de mando y en los alerones del puente con indicadores del ángulo del timón y de las revoluciones de la hélice o hélices, en buenas condiciones de funcionamiento, ubicados e iluminados como sigue:

a. Indicadores de ángulo del timón:

a.1 Los buques con una manga menor de 24.38 metros (80 pies) deberán tener por lo menos un indicador de un diseño tal que se pueda leer fácilmente de día o de noche desde todas las posiciones normales de mando y desde la estación del timonel.

a.2 Los buques de 24.38 metros (80 pies) o más de manga deberán tener por lo menos un indicador dentro del puente de mando y uno en cada alerón del puente con un diseño y colocación tales que por lo menos uno se pueda leer fácilmente de día o de noche desde cada posición de mando y desde la estación del timonel.

a.3 Estos indicadores deberán mostrar claramente y con exactitud en grados la posición y las direcciones del timón o timones.

b. Tacómetros de revoluciones de la hélice o hélices o indicadores de las hélices de paso variable:

b.1 Los buques con una manga menor de 24.38 metros (80 pies) de manga deberán tener por lo menos un indicador para cada hélice, de un diseño tal que se pueda leer fácilmente de día o de noche desde todas las posiciones normales de mando.

b.2 Los buques de 24.38 metros (80 pies) o más de manga deberán tener por lo menos un indicador para cada hélice, ubicado dentro del puente de mando la caseta de gobierno y uno por cada hélice ubicado en cada alerón del puente de un diseño y colocación tales que por lo menos uno se pueda leer fácilmente de día o de noche desde cada posición de mando.

b.3 Los indicadores deberán dar lecturas claras de las revoluciones por minuto e indicar la dirección de la hélice o hélices.

b.4 Todos los buques que tengan indicadores de control de paso variable de la hélice o hélices deberán tenerlos ubicados tal como se requiere en los literales b.1 y b.2.

6. Hélices transversales de proa y popa: los buques provistos de hélices transversales de proa y popa deberán tener controles en los extremos de los alerones del puente como también dentro del puente de mando.

7. Controles de Pito: Los buques deberán estar provistos de éstos como sigue:

a. Los buques deberán tener un control que esté fácilmente a la mano en el puente de mando desde las posiciones de mando número 2 y 3, tal como se describen en el numeral 3.

b. En el caso de los buques con manga de más de 15 metros (49.2 pies), éstos deberán tener controles adicionales en el extremo final de los alerones del puente en las posiciones de mando número 4 y 5.

c. Estos controles deberán hacer posible que se pueda regular con precisión cualquier señal de pito (véanse las reglas 31 y 32, artículo 108 de este anexo).

8. Compás magnético y girocompás:

a. Los buques de propulsión mecánica que naveguen por el Canal deberán estar provistos de un compás magnético colocado e iluminado de tal manera que pueda ser fácilmente observado por el práctico tanto de día como de noche.

b. Los buques equipados con girocompás deberán tener repetidores que operen adecuadamente, colocados e iluminados de manera que puedan ser fácilmente observados por el práctico de día o de noche.

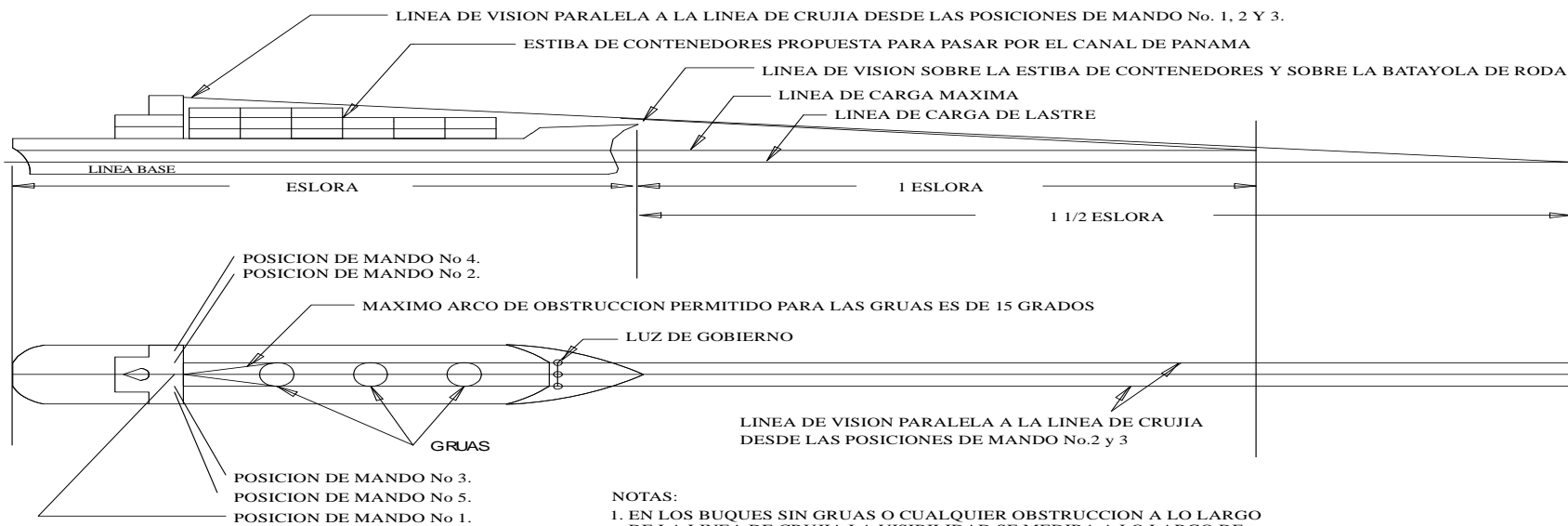
9. Radio de muy alta frecuencia (VHF): El buque de propulsión mecánica de 300 toneladas de arqueo bruto o más, todo buque de propulsión mecánica de 100 toneladas brutas o más dedicado al transporte comercial de pasajeros, y todo remolcador comercial de 7.92 metros (26

pies) de eslora o más, deberá estar equipado por lo menos con un transmisor-receptor de muy alta frecuencia (VHF) como sigue:

- a. El transmisor-receptor deberá poder operarse desde el puente de mando.
- b. Deberá estar equipado con los canales internacionales 12 (156.99MHz), 13 (156.650 MHz) y 16 (156.800 MHz).

10. Luz de gobierno:

- a. Todos los buques de más de 100 metros (328 pies) de eslora deberán llevar instalada en o cerca de la roda, una luz de enfilación de color azul claramente visible desde el puente a lo largo de la línea de crujía. Si la luz de enfilación colocada de esa manera estuviera parcial o totalmente obstruida, entonces se instalarán dos, una a cada lado y a igual distancia de la línea de crujía y deberán ser claramente visibles a lo largo de líneas paralelas a ella.
- b. Los buques de guerra exentos de los requisitos establecidos en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, también estarán exentos de cumplir con la instalación de la luz de gobierno.
- c. La luz deberá poder controlarse desde el puente de mando, o desde la proa, o desde ambos.
- d. El uso de la luz será a discreción del práctico.

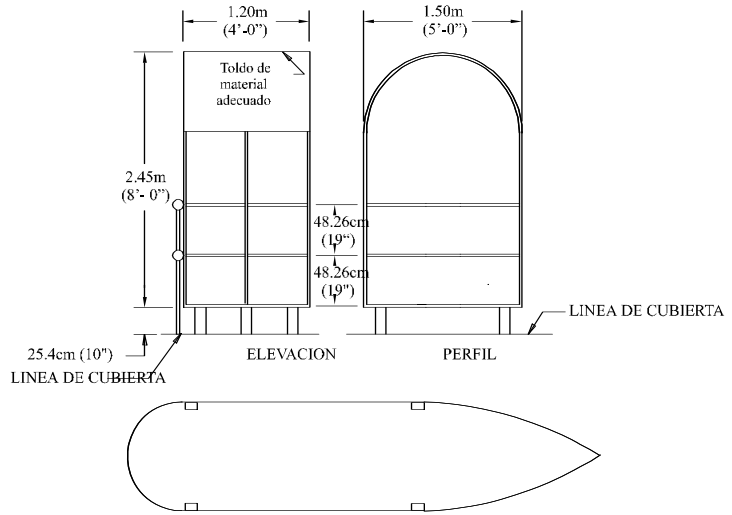


NOTAS:

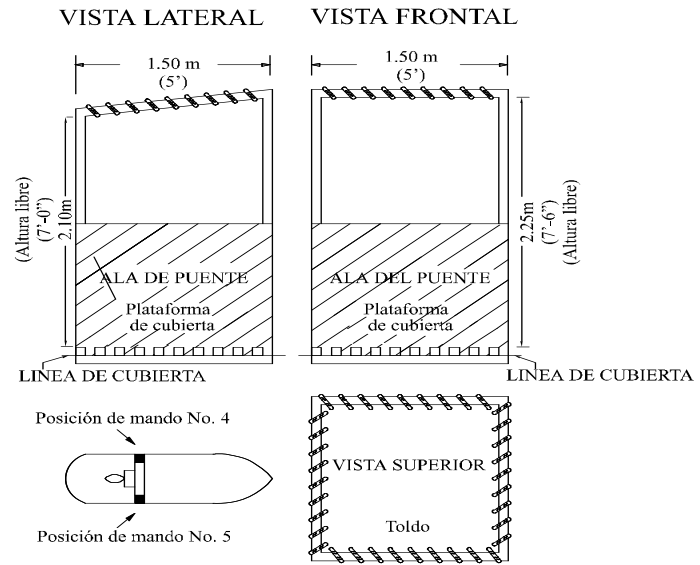
1. EN LOS BUQUES SIN GRUAS O CUALQUIER OBSTRUCCION A LO LARGO DE LA LINEA DE CRUJIA LA VISIBILIDAD SE MEDIRA A LO LARGO DE LINEA DE CRUJIA POR ARRIBA DE LA RODA.
2. EN LOS BUQUES CON GRUAS O CUALQUIER OTRA OBSTRUCCION LA VISIBILIDAD SE MEDIRA A LO LARGO DE LINEAS PARALELAS A LA LINEA DE CRUJIA DESDE LAS POSICIONES DE MANDO No.2 Y 3 POR ARRIBA DE LA RODA.
3. LAS POSICIONES DE MANDO No.2 Y 3 ESTARAN EN AQUELLAS VENTANAS EN EL PUENTE DE MANDO QUE ESTEN MAS CERCANAS A LA LINEA DE CRUJIA QUE BRINDE UNA VISION HACIA ADELANTE A LO LARGO DE LAS LINEAS PARALELAS A LA LINEA DE CRUJIA DEL BUQUE.

Artículo 64: Las casetas protectoras para prácticos deberán llenar los siguientes requisitos (ver diagrama de este artículo):

1. Los buques con manga de 30.48 metros (100 pies) o más y eslora de 274.4 metros (900 pies) o más, podrán requerir dos o más prácticos cuando transiten. En dichos buques las casetas protectoras se colocarán así:
 - a. En los buques con el puente en el extremo de popa, las casetas irán a proa.
 - b. En los buques con el puente en el extremo de proa, las casetas irán a popa.
 - c. También pueden ser requeridas en ciertos buques más pequeños, cuando la Autoridad determine que se necesitan tres o más prácticos.
2. Cada caseta se construirá sobre el punto más próximo a la proa de la manga máxima del buque en la línea de flotación, y a no más de 15 centímetros (6 pulgadas) del plano vertical del forro exterior del casco. En aquellos buques de diseño excepcional que requieran construir casetas en la popa, éstas se construirán en un punto que quede casi sobre el punto más próximo a popa de la manga extrema en la línea de flotación y a no más 15 centímetros (seis pulgadas) del plano vertical del forro exterior del casco.
3. El toldo indicado en los diagramas de este artículo deberá fabricarse con un material apropiado que proteja del sol y la lluvia y ser colocado de modo que no derrame agua dentro del armazón de la caseta cuando llueva. Las casetas deberán permitir la máxima visibilidad posible.
4. El piso de la caseta se construirá de madera u otro material antideslizante capaz de permanecer seco en todo momento.
5. Además de las casetas protectoras a que se hace referencia en el numeral 1 de este artículo, los buques cuya manga extrema mida 24.4 metros (80 pies) o más, tendrán casetas protectoras en los alerones del puente para proteger a los prácticos al mando. Se aceptarán otros tipos de soluciones, incluso cobertizos portátiles, que ofrezcan un nivel de protección y visibilidad similar o superior.
6. En buques donde el puesto de control en el extremo del alerón esté por encima del nivel de la cubierta, se aumentará la altura del toldo en la medida necesaria para mantener la altura libre requerida. Los toldos se extenderán al menos 1.5 metros (5 pies) hacia el interior del borde exterior del alerón del puente. De igual manera, medirán de proa a popa no menos de 1.5 metros (5 pies), y se extenderán hacia popa desde la parte delantera del alerón del puente. Si el equipo de control del buque (máquina, timón o hélices transversales, etc.) estuviera situado en los alerones del puente, dichas casetas se extenderán al menos 30 centímetros (1 pie) más allá del equipo, pero sin sobrepasar el borde extremo exterior del alerón del puente.



SE REQUIEREN CASETAS PROTECTORAS PARA LOS PRACTICOS EN BUQUES CON UNA MANGA MAXIMA DE 30.48 m (100') O MAS Y UNA ESLORA DE 274.4 m (900') O MAS.



Sección Sexta

Características de maniobra

Artículo 65: La información de maniobra del buque deberá estar en lugar visible en el puente de navegación, conforme se señala a continuación:

1. Condiciones:

La información de maniobra se basará en lo siguiente:

- a. Tiempo en calma - viento de 10 nudos o menos, mar en calma.
- b. Ausencia de corriente.
- c. Condición de aguas profundas - la profundidad del agua es el doble del calado del buque o más y
- d. Casco limpio.

2. Fuentes:

La información que aparezca en la hoja de datos se obtendrá de:

- a. Observaciones hechas durante el viaje de prueba.
- b. Pruebas del buque modelo.
- c. Cálculos analíticos.
- d. Simulaciones.
- e. Información generada por otro buque cuya potencia, timón, hélice y forma de casco sea similar, o
- f. Cualquier combinación de lo anterior. La precisión de la información contenida en las hojas de datos será la que se obtenga utilizando el equipo ordinario de navegación de a bordo.

3. Contenido:

- a. Para máxima y media velocidad, el diagrama de un círculo de giro hacia babor y estribor que muestre el tiempo y distancia de avance y transferencia necesarios para alterar el rumbo 90 grados con el timón metido todo a la banda respectiva, y a velocidad de marcha constante.
- b. El tiempo y distancia que se necesitan para detener el buque desde la máxima y media velocidad, manteniendo el rumbo inicial aproximado con el mínimo uso del timón.

- c. Los buques con hélice fija tendrán un cuadro de revoluciones por minuto del eje para una gama de velocidades representativas.
- d. Los buques con hélice de paso variable, tendrán un cuadro de control de graduación correspondiente a una gama de velocidades representativas.
- e. Los buques dotados de dispositivos auxiliares de maniobra, como por ejemplo las hélices transversales de proa, llevarán un cuadro que indique las velocidades del buque en las cuales la capacidad de maniobra del dispositivo auxiliar es eficaz.

4. Fiscalización:

La información que aparezca en la hoja de datos:

- a. Se verificará a los seis meses de haber entrado en servicio el buque, o
- b. Se modificará a los seis meses de haber entrado en servicio el buque, y se verificará en un plazo de tres meses a partir de entonces.

Los tanqueros presentarán la información de maniobra para las condiciones de carga normal y lastre normal.

Los otros buques, además de presentar la información de maniobra señalada en este artículo, deberán incluir la información pertinente a la carga normal y lastre normal para una condición de carga específica.

Sección Octava Registro de órdenes al cuarto de máquinas

Artículo 67: Los buques con propulsión mecánica cuya eslora supere los 76 metros (250 pies), mientras naveguen en aguas del Canal bajo el control de un práctico, mantendrán sendos libros de campana para el puente y cuarto de máquinas.

El libro de campana del puente consistirá en una bitácora conteniendo cada orden enviada al cuarto de máquinas, junto con la hora de transmisión, salvo que éste cuente con un aparato automático que efectúe un registro permanente y legible de cada orden transmitida desde el puente. Por otro lado, el registro de órdenes recibidas en el cuarto de máquinas consistirá en una bitácora conteniendo cada orden recibida y la hora de recepción.

Deberá registrarse la respuesta al mensaje enviado al cuarto de máquinas así como su hora de envío.

Si el buque está provisto de otros equipos de navegación, tales como registradores de rumbo, velocidad, ecosonda o ángulo del timón, éstos deberán estar funcionando durante el tránsito.

En caso de accidente, los libros de campana y los registros automáticos deberán entregarse a la Autoridad para ser reproducidos e inspeccionados.

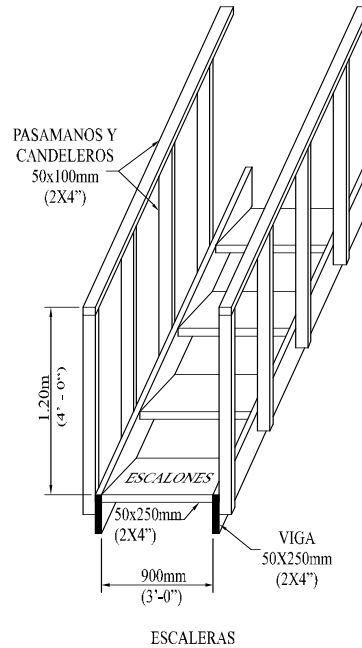
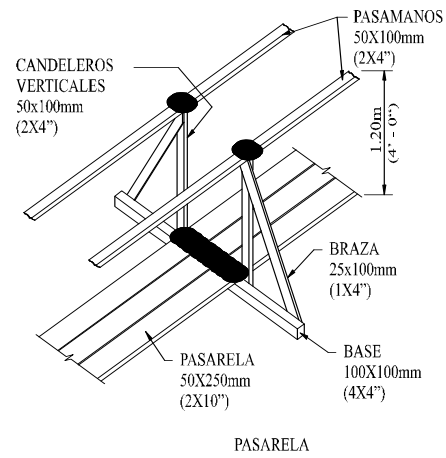
Sección Décimotercera

Carga sobre cubierta

Artículo 72: La carga general o madera, deberá ser estibada conforme se señala a continuación:

1. Se estibará de manera que deje suficiente espacio para trabajar con seguridad alrededor de todas las gateras, bitas y demás equipo que se usa para transitar, acomodándola de forma que no obstruya cualquier paso directo de las gateras hasta las bitas.
2. Si para el acceso a los espacios de trabajo es necesario pasar sobre la carga en cubierta, como en el caso de la madera, normalmente se requerirá una pasarela a menos que ya se haya provisto una superficie continua libre de obstrucciones. Cuando se requieran pasarelas, éstas deberán ser de un ancho de por lo menos 0.9 metros (3 pies), y deberán estar provistas de barandillas adecuadas. Cuando la carga sobre cubierta esté suficientemente nivelada para colocar una plancha sin la pasarela, se proporcionarán a cada lado de la carga, barandillas o cuerdas de seguridad con candeleros a no más de 30 centímetros (12 pulgadas) entre sí, y hasta una altura de por lo menos 1.20 metros (4.0 pies) sobre la carga.
3. Si el acceso a la cubierta adyacente a la carga es permitido, deberá proporcionarse un paso continuo a nivel de por lo menos 0.90 metros (3.0 pies) de ancho. Este acceso deberá estar libre de obstáculos que se consideren un peligro para el paso normal.
4. Cuando se requiera que el personal cruce sobre la carga en cubierta, se suministrarán escaleras adecuadas para lograr un acceso seguro entre la cubierta y la parte superior de la carga. Dichas escaleras deberán tener barandillas o cuerdas de seguridad como las descritas para las pasarelas.
5. Se proporcionará una amurada o baranda adecuada entre la carga sobre cubierta y los costados del buque.
6. Todos los bordes afilados y las salientes que estén adyacentes a un acceso normal se protegerán adecuadamente con el fin de evitar lesiones al personal.
7. El buque proporcionará suficiente luz para iluminar los accesos de la cubierta y los espacios de trabajo durante las horas de oscuridad.

CARGA SOBRE CUBIERTA



NOTAS:

1. LOS DIAGRAMAS MUESTRAN PASARELAS Y ESCALERAS ACEPTABLES Y DE FACIL CONSTRUCCION PARA BRINDAR ACCESO SEGURO A LAS AREAS DE TRABAJO EN LOS BUQUES CON CARGA EN CUBIERTA.
2. LAS DIMENSIONES PUEDEN VARIAR, LOS REQUISITOS BASICO DE SEGURIDAD HAN DE MANTENERSE Y LA CONSTRUCCION SERA APROBADA POR LA ACP.
3. TODOS LOS PASILLOS ESTARAN LIBRES DE OBSTACULOS O PELIGROS PARA LOS USUARIOS.

Sección Décimosexta
Buques sin propulsión propia

Artículo 80: Los requisitos para los buques que transiten sin propulsión propia son:

1. El desplazamiento se limitará a 35,000 toneladas y se aplicarán los requisitos de calado del numeral 1 del artículo 52 del anexo.
2. Se podrá limitar el calado de las barcasas con eslora de 167.65 metros (550 pies) o más, cuando en opinión de la Autoridad dicha limitación sea necesaria para alcanzar una seguridad razonable.
3. A su llegada, el remolcador deshará el remolque y asegurará la brida de manera que ninguna parte de la misma se extienda bajo la superficie del agua.
4. Los remolques deberán ser capaces de fondear.
5. Los remolques serán inspeccionados antes de programarlos para el tránsito.
6. Los agentes, operadores y propietarios de los buques serán responsables de hacer cualesquiera alteraciones o adiciones que requieran el equipo o la estiba.
7. Las instalaciones para abordar el buque deberán cumplir con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 – SOLAS. Debe haber un paso libre y sin obstrucciones desde la instalación de embarque hasta todas las áreas de trabajo. De no haberlo, deberán proporcionarse pasarelas con barandillas y peldaños.
8. El área de trabajo cerca de las gateras y las bitas en todos los buques y barcasas deberá estar libre de obstrucciones y equipada con barandillas o cuerdas en los costados de la embarcación.
9. Los buques y barcasas deberán proporcionar una caseta para el práctico, aproximadamente a media distancia entre la proa y la popa, con visibilidad clara hacia proa y colocada sobre la línea de crujía. Esta caseta podrá ser permanente o portátil, pero deberá proteger al práctico de los elementos naturales. Si es necesario, se les requerirá que proporcionen casetas adicionales. Además de la caseta en la línea de crujía, los remolques con manga mayor de 24.35 metros (79.9 pies) deberán proporcionar casetas en los extremos de la manga desde las cuales se pueda ver con facilidad los costados del buque o barcaza.
10. Los buques o barcasas deberán estar equipadas con las gateras y las bitas que se estipulan en el artículo 59 de este anexo.
11. Los buques y barcasas deberán suministrar cabos de amarre y las líneas guías, al igual que las bitas de amarre y las bitas o las cornamusas para hacer firme los

remolcadores de manera que no interfieran con las gateras y las bitas que se requieren para los cables de las locomotoras.

12. Todas las barcazas deberán estar equipadas de manera que el remolcador que las empuje pueda sujetarse con la proa mantenida firme contra la línea de crujía. Los remolcadores que empujan las barcazas serán equipados con estopores y esprines. A los remolcadores comerciales que empujen a barcazas con mala visibilidad hacia proa, no se les permitirá empujar en posición ensamblada o desde un punto ciego. En estos casos, el remolcador deberá remolcar con brida utilizando otro remolcador a popa, que ayude a mantener el control.

13. Deberá proporcionarse suficiente tripulación para manejar con seguridad los cabos del remolcador, las escalas de embarque, y para ayudar con el amarre. Mientras el remolque esté en marcha en aguas del Canal, las anclas deberán estar atendidas y listas para soltarlas en caso de emergencia.

14. Todas las barcazas deberán tener a bordo retretes portátiles antes de su tránsito.

15. La Autoridad decidirá, según sea el caso, si puede utilizar el remolcador comercial para que proporcione asistencia durante el tránsito. Se le podrá asignar un tránsito como buque normal a una unidad compuesta que tenga alerones en el puente hasta la manga extrema del remolque con la visibilidad requerida hacia proa, y que cumpla con todos los demás requisitos de la Autoridad.

Los agentes, operadores y propietarios de los remolques deberán comunicarse con la Autoridad con la mayor anticipación posible y a más tardar 48 horas antes de la hora estimada de llegada, de manera que puedan cumplir sin demora los requisitos particulares que son esenciales para los tránsitos proyectados.

Sección Decimoséptima

Embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual

Artículo 82: Las embarcaciones menores, yates y otras de esclusaje manual deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Las que arriben a Balboa o a Cristóbal deberán llamar a las estaciones de comunicación para recibir instrucciones.
2. Podrán entrar al Canal y proseguir al fondeadero o amarradero sólo cuando reciban autorización de la estación de comunicaciones por el canal 12 VHF.
 - a. La estación de comunicaciones se encargará de coordinar sus movimientos para evitar conflictos con los buques en tránsito.
 - b. La estación de comunicaciones les notificará de estas restricciones.

3. Las que vayan a transitar y que hayan hecho arreglos por intermedio de sus agentes, serán abordadas por el oficial de inspección a su arribo.
4. De no tener agente, el capitán deberá llamar a la estación de comunicaciones para hacer arreglos de arqueo y ser recibido por la Autoridad. Luego, aquél deberá hacer los arreglos de tránsito y pagar los peajes requeridos. A su vez, la Autoridad deberá suministrar la información pertinente al equipo y procedimientos para el tránsito.
5. Si es operada desde una cabina abierta, deberá instalarse en la misma, de permitirlo su estructura, un toldo para proteger del sol y la lluvia al práctico y a la tripulación durante el tránsito. El itinerario deberá mantenerse a pesar de las inclemencias del tiempo y, además, se proporcionarán las instalaciones sanitarias adecuadas a bordo. El incumplimiento de lo anterior podrá demorar el tránsito.
6. Se amarran al muro de la esclusa o en el centro de la cámara. Algunas mayores de 38.1 metros (125 pies) podrán transitar sin locomotoras con la aprobación de la Autoridad.
7. Todas las embarcaciones menores de esclusaje manual deben tener un ancla, defensas adecuadas y por lo menos cuatro (4) cabos de amarre de longitud no menor de 38.1 metros (125 pies), de suficiente resistencia para soportar el peso de la embarcación bajo tensión, y tripulación suficiente, en adición al capitán para manejarlas.

Sección Décimonovena Aparejos para el tránsito

Artículo 88: Antes de iniciar el tránsito, los buques deberán tener preparados los cabos, cables y defensas para pasar las esclusas, para remolcar, o amarrar, según sea el caso; y ambas anclas estarán listas para ser largadas. El capitán comprobará que las máquinas, sistema de gobierno, telégrafos de la sala de máquinas, pito, indicadores del ángulo del timón y de las revoluciones de la máquina, anclas y cualquier otro equipo de navegación esté funcionando debidamente.

Durante el tránsito, siempre que el buque esté navegando o esté amarrado a los muros de las esclusas, su molinete, cabrestantes y demás equipo hidráulico para el manejo de cabos, al igual que sus gáteras, bitas, cornamusas, escobenes, etc., estarán disponibles única y exclusivamente para las maniobras del buque, excluyendo cualquier otro uso.

Sección Vigésima Banderas y Gallardetes

Artículo 89: Los buques que transiten desplegarán las banderas de señales, conforme se indica a continuación:

1. Cuando a un buque se le asigna un práctico, se le asigna también un número y una hora estimada de llegada a las esclusas. El buque deberá desplegar la bandera o banderas de señales con el número asignado. Este número será su identificación mientras esté en tránsito.
2. Los que van rumbo al norte se les asignará números impares, y los que van rumbo al sur números pares.
3. La bandera de señales "**H**" (Hotel) se desplegará debajo del número para los tránsitos que van rumbo al norte y por encima del número para los tránsitos que van al sur.

Los buques que están maniobrando en aguas del Canal y no están transitando desplegarán la bandera "**H**" (Hotel) mientras tengan un práctico a bordo.

Además, los buques podrán desplegar las siguientes banderas de señales, según sea el caso:

1. La bandera "**Z**" (Zulu): para buques con preferencia y una luz azul de noche. Los buques con restricción debido a su carga desplegarán una bandera.
2. La bandera "**B**" (Bravo): indica que lleva sustancias inflamables o explosivos a bordo. Deberá desplegarse una luz roja de noche.
3. La bandera "**T**" (Tango): indica que lleva a bordo materiales tóxicos o radioactivos. Deberá desplegarse una luz roja de noche.
4. La bandera "**X**" (X-Ray): Cuando se despacha a dos (2) buques en tándem con el mismo horario, el buque que va adelante desplegará el número del tránsito asignado. El segundo buque desplegará, además del número asignado de tránsito, esta bandera y se le designará como "extra".
5. La bandera "**A**" (Alfa): Los buques que se demoren después de haber iniciado su tránsito por haber amarrado en las estaciones de Gamboa o de Paraíso o fondeado en el Lago Gatún hasta después que se inicia el tráfico del día siguiente, se señalarán con ésta debajo del número del tránsito.

Capítulo V Practicaje

Sección Primera Practicaje obligatorio

Artículo 90: El practicaje es obligatorio en la entrada del Atlántico a partir de la línea que va desde el Malecón de Cristóbal con dirección oeste 270° verdadero pasando por la *Baliza Luminosa 1* (Malecón) y la *Boya Luminosa 2* (9° 20' 21"N), hasta la línea que pasando por las *Boyas 1* y *2* de la entrada del Canal, en el Pacífico, se extiende desde la *Boya Luminosa X*, hasta la Roca San José al este del cauce.

Artículo 94: Cuando un buque requiera de los servicios de un práctico antes de entrar al rompeolas, éste deberá aguardar afuera y comunicarse con la estación de comunicaciones de Cristóbal para solicitar el práctico.

Sección Segunda Exenciones del practicaje obligatorio en los puertos

Artículo 10018: Los requisitos de operación de los buques exentos de prácticos son:

1. **Capitán con licencia o experiencia como operador:** Los capitanes u operadores deberán poseer una licencia para estos buques expedida por las autoridades respectivas de la República de Panamá y estar certificados por la Junta de Inspectores. Esta certificación será válida por un año y susceptible de ser renovada mediante solicitud, un mes antes de su vencimiento y deberá mantenerse a bordo y ser presentada a solicitud.

Además, los capitanes y operadores, en el caso de las embarcaciones menores locales, están obligados a adquirir y mantener a bordo un ejemplar del Manual Técnico de Operaciones en Aguas del Canal. Lo anterior será a costo del interesado.

2. **Permiso para moverse:** El buque deberá obtener el permiso de la Autoridad antes de hacer algún movimiento para entrar o salir de la dársena, incluso para arribar y zarpar, y para cambiar de muelle. Seguirá las instrucciones que se le den y mantendrá la escucha por el canal 12 VHF (156.000 MHz) a fin de recibir cualquier otra instrucción mientras esté maniobrando.

3. **Cruces del cauce de navegación del Canal:** No se requiere práctico. Sin embargo, el buque establecerá comunicación por el canal 12 con la estación de comunicaciones correspondiente y mantendrá la escucha durante todo el cruce.

4. **Movimientos por la dársena o movimientos por lugares que no sean en el cauce de navegación del Canal:** Normalmente no se requiere un práctico. En estos casos el buque establecerá comunicación por el canal 12 con la estación de comunicaciones

¹⁸ El Acuerdo No. 77 de 20 de abril de 2004 elimina el artículo 99 del anexo e introduce el artículo 100.

correspondiente y mantendrá la escucha durante todos sus movimientos. No obstante, se requiere un práctico para las operaciones de abastecimiento de combustible en la dársena, o para remolcar buques sin propulsión propia dentro de la misma y para entrar o salir de ella.

5. **Visita para inspección:** Con el fin de que se cumplan estas normas, los buques exentos de practicaje estarán sujetos a inspección en cualquier momento por parte de la Autoridad por lo menos una vez al año. Al propietario u operador de un buque que no cumpla con las normas se le revocará la exención y no se le reconsiderará hasta después de un año de descubierta la falta.

Capítulo VI Requisitos sobre Tripulación.

Sección Primera Tripulación completa

Artículo 103: La tripulación mantendrá los turnos de guardia como se describe a continuación:

1. El buque deberá tener en proa y popa el número de marinos suficiente, de solicitarlo el práctico, para manejar expeditamente los cabos, cuando se aproxime a las esclusas, cuando esté amarrado temporalmente al muro o dentro de la cámara de una esclusa, cuando atraque, desatraque, amarre o cambie de atracadero.
2. Además del oficial maquinista de guardia normal, el jefe de máquinas también permanecerá de turno en el cuarto de máquinas desde el momento en que el buque se acerque a las esclusas, mientras entre y haga el esclusaje y hasta que quede completamente franco de los muros de las esclusas. Asimismo, el jefe de máquinas permanecerá de turno en el cuarto de máquinas mientras el buque atraviese el Corte Culebra, atraque, desatraque, inicie la navegación, eche anclas, amarre o cambie de atracadero.
3. Un oficial permanecerá de turno en el castillo de proa mientras el buque atraviese el Corte Culebra, atraque, desatraque, inicie la navegación, eche anclas o amarras o cuando el práctico lo solicite.
4. Habrá un oficial en el castillo de proa y otro en la popa a partir del momento en que el buque entre hasta que salga de una esclusa, mientras atraque, desatraque, amarre o cambie de atracadero o cuando el práctico lo solicite.
5. Además de cumplir con los requisitos a que se hace referencia en los numerales 1 y 2, todo buque que lleve a bordo un práctico, llevará en el castillo de proa, a lo largo de todo el tránsito, un marino capaz y presto para manejar los aparejos del ancla, provisto de un medio de comunicación efectivo con el puente de mando.

6. Además de cumplir con los requisitos establecidos en los numerales 1, 2 y 3, todo buque que lleve un remolcador amarrado a popa, deberá mantener un oficial o un marinero calificado de guardia en ese lugar. Igualmente, se mantendrá un medio de comunicación efectivo con el puente, por la seguridad del remolcador que opera muy cerca de la propulsión del buque.
7. Siempre que se encuentre fondeado, amarrado o en un muelle en aguas del Canal, un buque llevará a bordo, por lo menos, un oficial de cubierta y uno de máquinas calificados, así como suficiente tripulación para garantizar su seguridad.
8. El buque mantendrá sus máquinas funcionando a plena capacidad en todas las ocasiones a que se hace referencia en este artículo.

Sección Segunda

El capitán y la oficialidad

Artículo 105: El capitán u oficial calificado estará presente en el puente, conforme se indica a continuación:

1. El capitán estará presente siempre que el buque entre o salga de una esclusa, atraque o abandone un muelle, comience a navegar, eche anclas, amarre, cambie de atracadero o navegue en el Corte Culebra o cuando el práctico lo solicite.
2. En todo otro momento, el capitán o su representante calificado estará presente en el puente y mantendrá al práctico informado respecto a la maniobrabilidad del buque, de manera que pueda controlar mejor su navegación y movimiento. Todos los demás oficiales ocuparán sus estaciones habituales durante las maniobras descritas en este reglamento.
3. Tanto el capitán del buque como su representante calificado se cerciorarán de que la tripulación ejecute pronta y cabalmente las órdenes del práctico en todo momento, y deberán poseer un conocimiento suficiente del idioma inglés.

Capítulo VII

Entrada y Paso por las Esclusas.

Artículo 107: Para la entrada y paso por las esclusas, los buques se ajustarán a:

1. Pasajeros y tripulación:

El Capitán y la oficialidad mantendrán a todos los pasajeros y al personal que no esté directamente involucrado en las maniobras del buque, alejados de todos los cables, cabos, gateras, bitas, cabrestantes y demás equipo y aparejos que se utilicen en relación con el esclusaje.

2. Embarque y desembarque en las esclusas:

- a. Ningún tripulante o pasajero embarcará ni desembarcará de un buque mientras se encuentre en una esclusa, sin la previa autorización de la Autoridad. Con excepción de una emergencia, el embarque o desembarque se limitará a las esclusas de Gatún y Miraflores.
- b. La Autoridad no será responsable por las lesiones que sufran las personas o por los daños a los bienes o a los buques, que resulten de la concesión de dicho permiso especial.
- c. No se permitirá que se porten armas de fuego en el área de seguridad de las esclusas, con excepción de autoridades o sus representantes, o trabajadores autorizados para portarlas en el desempeño de sus funciones oficiales.
- d. No se permitirá que el personal a bordo de los buques utilice escalas o guindolas por el costado, mientras el buque esté en las cámaras de las esclusas. La lectura de calados se obtendrá por medio del práctico. Además, se prohíbe desembarcar en los muros de las esclusas por cualquier motivo.
- e. Se notificará inmediatamente después de descubierto cualquier incidente de la tripulación o de cualquier persona que salte desde un buque en tránsito a las aguas del Canal, a las esclusas, o a otra estructura o equipo de la Autoridad. La persona en cuestión será puesta bajo custodia de la Autoridad, la que tendrá la responsabilidad de comunicarse con el agente del buque, quien deberá devolver al individuo al buque o lo pondrá a disposición de la autoridad competente.

3. Uso de locomotoras y pasacables:

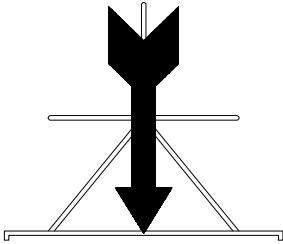
La Autoridad determinará:

- a. El número de locomotoras y cables de remolque que requiera un buque en las esclusas, conforme a su eslora, manga, desplazamiento y condiciones especiales; y

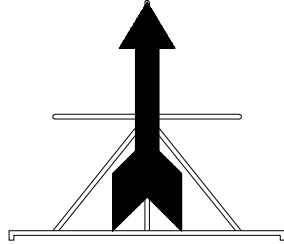
b. El número de pasacables que irán a bordo para ayudar a su tripulación a manejar los cables de remolque en las esclusas.

4. Señales de flecha:

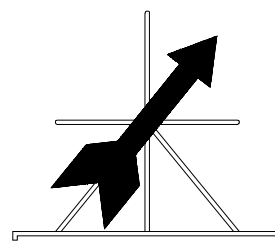
La Autoridad elegirá qué cámaras utilizar: las occidentales o las orientales. Los buques, enfilarán hacia la cámara señalada y se acogerán a las indicaciones de las flechas, a menos que no sea seguro hacerlo. Las señales de flecha indicarán lo siguiente:



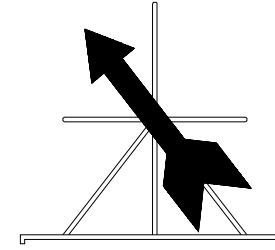
- No está lista; el esclusaje va a demorar.
- Not ready; lockage cannot take place for some time.



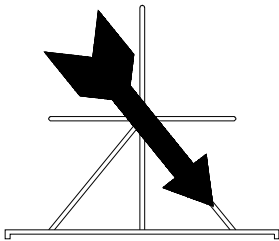
- No está lista; manténgase a buena distancia de la esclusa, prepárese para aproximarse al recibir la señal.
- Not ready; stand off well clear of lock, prepared to approach on signal.



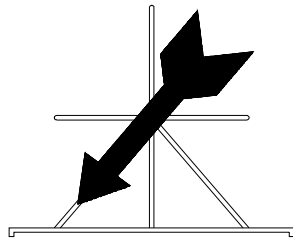
- Preparando esclusas; probablemente estarán listas en 10 minutos o menos; proceda con cautela, y prepárese para amarrar o entrar a mano derecha de la señal.
- Locks making preparation, probably be ready in 10 minutes or less; you may approach with caution, prepared to tie up or enter on right-hand side on signal.



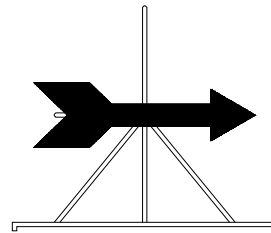
- Preparando esclusas; probablemente estarán listas en 10 minutos o menos; proceda con cautela y prepárese para amarrar o entrar a mano izquierda de la señal.
- Locks making preparation, probably be ready in 10 minutes or less; you may approach with caution, prepare to tie up or enter on left-hand side on signal.



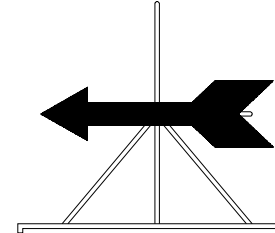
- Amarre al muro de aproximación cerca a la cadena a la mano derecha.
- Moor to approach wall near chain on right hand side.



- Amarre al muro de aproximación cerca a la cadena a la mano izquierda.
- Moor to approach wall near chain on left-hand side.



- Entre por la derecha
- Enter right-hand side.



- Entre por la izquierda.
- Enter left-hand side.

5. Utilización de locomotoras de remolque:

- a. Cuando un buque atraviese las esclusas, las locomotoras lo remolcarán utilizando cables de acero
- b. Después de asegurar a bordo los cables, el práctico decidirá si se utilizan o no las máquinas del buque.

6. Esclusaje manual:

Cuando no se utilicen locomotoras de remolque, los buques o embarcaciones menores podrán utilizar su propia fuerza motriz en los siguientes casos:

- a. De tratarse de una embarcación menor, de hasta 38.1 metros (125 pies) de eslora, o de un remolcador de hasta 45.72 metros (150 pies) de eslora, podrá maniobrar usando sus propios cabos de manila, cáñamo o material sintético a lo largo del muro, si su estructura y sus defensas le permite hacer contacto con el muro.
- b. En caso de una embarcación menor cuya eslora no sobrepase los 30.48 metros (100 pies), con buenas características de maniobra, se podrá manejar con sus propios cabos de manila, cáñamo o material sintético en el centro de la cámara.

Para los casos señalados en los literales *a* y *b*, la Autoridad podrá autorizar a buques más grandes en casos específicos.

7. Cabos Requeridos:

1. Para el amarre a un muelle a los muros de aproximación o para asegurar el buque dentro de la cámara, será responsabilidad del buque tener en cubierta y listos para ser usados de inmediato, seis (6) cabos de manila o material sintético a proa y seis (6) a popa de tamaño y resistencia adecuados antes de iniciar el tránsito. El capitán informará al Oficial de Inspección si se cumple con lo anterior, para su posterior notificación a la Autoridad.
2. Cada cabo será de al menos 75 metros (250 pies) de largo y tendrá un ojo de no menos de 1.50 metros (5 pies) ayustado en uno de sus extremos. Estos deberán estar en buenas condiciones. Las amarras de cable y las compuestas de cable y fibra o filamentos, no son aceptables para las operaciones del Canal. El no cumplir con estos requisitos resultará en demoras para el tránsito.

Capítulo VIII Prevención de Abordaje

Sección Primera Generalidades.

Artículo 108: Los buques e hidroaviones que naveguen en aguas del Canal deberán cumplir con lo siguiente:

Regla 1: Ambito de aplicación.

1. Las reglas aquí contenidas se aplicarán en las aguas navegables entre la línea que conecta el faro Este del rompeolas y el faro Oeste del mismo, en la entrada del Atlántico del Canal, y la línea que pasando por las *Boyas 1* y *2* y la Roca San José en la entrada del Pacífico, une las estaciones 72 (latitud 8° 52' 49.60"; longitud 79° 32' 25.50") y 86 (latitud 8° 54' 19.71"; longitud 79° 31' 09.91") en la línea limítrofe del área de compatibilidad con la operación del Canal.

2. El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, se aplicará en las aguas del Canal hacia mar afuera de estas líneas.

Regla 2: Definiciones generales.

A los efectos de este artículo, excepto cuando se indique lo contrario, las expresiones aquí utilizadas se entenderán como sigue:

Buque. Toda clase de embarcaciones, incluyendo aquellas sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizados o que puedan ser utilizados como medio de transporte sobre el agua.

Buque de propulsión mecánica. El movido por una máquina.

Buque de vela. El que navegue a vela siempre que su máquina propulsora, en caso de llevarla, no se esté utilizando.

Buque dedicado a la pesca. Los dedicados a la pesca con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad; exceptuando a los buques que pesquen con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

Hidroavión. Aeronave diseñada para maniobrar sobre las aguas.

Buque sin gobierno. El que por alguna circunstancia excepcional es incapaz de maniobrar en la forma exigida en este capítulo y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

Buque con capacidad de maniobra restringida. El que, debido a la naturaleza de su trabajo tiene reducida su capacidad para maniobrar en la forma exigida en este capítulo, por lo que, no puede apartarse de la derrota de otro buque. Esta expresión incluirá pero no se limitará a:

- a. Buques dedicados a colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o tuberías submarinas.
- b. Buques dedicados a trabajos de dragado, hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.
- c. Buques dedicados a operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan fuertemente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de su derrota.

En navegación. Se aplica a un buque que no esté ni fondeado, varado o amarrado a tierra.

Eslora y manga. La eslora total y la manga máxima del buque.

Buques a la vista uno del otro. Únicamente cuando uno pueda ser observado visualmente desde el otro.

Visibilidad reducida. Condición en que la visibilidad se vea disminuida por niebla, bruma, humo, fuertes aguaceros o cualesquiera otras causas análogas.

Lancha. La de propulsión mecánica, cuya eslora no sobrepase los 20 metros (65 pies).

Embarcación de práctico. Aquélla en servicio de practicaje.

Unidad compuesta. Consiste de un remolcador rígidamente conectado por medios mecánicos (distintos de líneas, cabos, cables o cadenas), a una embarcación a la que empuja, de modo que ambos se comportan como un solo buque.

Barcaza-tanque. La usada como buque cisterna sin autopropulsión.

Sección Segunda

Reglas de rumbo y gobierno.

Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.

Regla 3: Ambito de aplicación.

Las reglas de la presente sección se aplicarán en cualquier condición de visibilidad.

Regla 4: Vigilancia.

Los buques mantendrán, mientras naveguen en el Canal y en las aguas contiguas, una vigilancia visual y auditiva eficaz, en todo momento, utilizando para ello todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, a fin de evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje. El vigía no desempeñará ninguna otra función e informará inmediatamente a la persona a cargo de la navegación sobre cualquier información substancial y pertinente.

Regla 5: Velocidad de seguridad.

El buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz a fin de evitar el abordaje y detenerse a la distancia que corresponda a las circunstancias y condiciones del momento. Para determinar la velocidad de seguridad se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

1. En todos los buques:
 - a. El estado de visibilidad.
 - b. La densidad del tráfico, sin descuidar las concentraciones de embarcaciones menores o de cualquier otra clase.
 - c. La maniobrabilidad del buque, teniendo muy en cuenta la distancia de parada y la capacidad de giro en las condiciones del momento.
 - d. De noche, la existencia de resplandor, por ejemplo, el que producen las luces de tierra o el reflejo de las luces propias.
 - e. El estado del viento, del mar y de la corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.
 - f. El calado, en relación con la profundidad disponible de agua.
2. Además, en los buques con radar que funcione correctamente:
 - a. Las características, eficiencia y limitaciones del equipo de radar.
 - b. Toda restricción impuesta por la escala que esté siendo utilizada en el radar.
 - c. El efecto en la detección por radar del estado de la mar y del tiempo, así como de otras fuentes de interferencia.
 - a. d. La posibilidad de no detectar en el radar, a distancia adecuada, a las embarcaciones menores y otros objetos flotantes.

- e. El número, situación y movimiento de buques detectados por radar.
- 3. La evaluación más exacta de la visibilidad que se hace posible cuando se utiliza el radar para determinar la distancia a que se hallan los buques u otros objetos próximos.
- 4. El sistema GPS se utilizará para determinar la posición y velocidad cuando esté disponible.
- 5. La Autoridad establecerá los límites de velocidad a que puedan navegar los buques en las diferentes áreas del Canal. Dichos límites podrán variar de acuerdo a diversas circunstancias y condiciones de seguridad y serán publicados cuando así suceda.
- 6. Un buque que transite en aguas del Canal en puntos distintos de aquellos en que se haya establecido límites de velocidad, incluso el fondeadero de Gatún, el Recodo Bohío, la Curva de Mamey, el Lago de Miraflores, las esclusas o en sus inmediaciones, no deberá superar la velocidad de seguridad en las circunstancias y condiciones del momento, a menos que sea en caso de emergencia.
- 7. Cuando un buque navegue en áreas donde la velocidad está limitada a seis nudos, y la velocidad mínima del buque sea superior a ésta, se le permitirá avanzar a la menor velocidad posible que le permita mantener su maniobrabilidad en forma segura.
- 8. La Autoridad podrá autorizar que un buque navegue por encima de las velocidades máximas establecidas, en el caso de aquellos cuya maniobrabilidad sea tal, que prudentemente, se les pueda permitir una velocidad mayor.
- 9. El numeral 5 de esta regla no es aplicable a las lanchas ni a los buques de la Autoridad. Sin embargo, ellas deberán navegar a una velocidad prudente según las circunstancias y condiciones del momento, sin poner en peligro vidas humanas ni bienes.

Regla 6: Riesgo de abordaje.

- 1. El buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.
- 2. Si se dispone de un equipo de radar y funciona correctamente, éste se utilizará en forma adecuada.
- 3. Se evitarán las suposiciones basadas en información insuficiente, especialmente la obtenida por radar.
- 4. Con el objeto de determinar si existe riesgo de abordaje se tendrán en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:
 - a. Se considerará que existe riesgo de abordaje si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable.

b. En algunos casos, puede existir dicho riesgo, aún cuando sea evidente una variación apreciable de la demora, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque, o a cualquier buque a muy corta distancia.

Regla 7: Maniobras para evitar el abordaje.

1. Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.
2. Si las circunstancias del caso lo permiten, cualquier cambio de rumbo y/o velocidad para evitar un abordaje, será lo suficientemente amplio para ser fácilmente percibido por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.
3. Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser lo más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.
4. La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.
5. Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.
6. Cuando dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de abordaje, el buque de propulsión mecánica, la lancha o el buque de vela que esté entrando o se prepare para entrar al cauce principal del Canal desde cualquier lado, evitará cruzar la proa de un buque que se desplace en cualquier sentido a lo largo del cauce del Canal, y se mantendrá en franquía hasta que este último haya pasado.

Regla 8: Canales angostos.

1. Los buques que transitan a lo largo de un canal o paso angosto, se mantendrán lo más cerca posible al límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que ello no entrañe peligro.
2. Los buques de eslora inferior a los 20 metros (65 pies) o los de vela, no estorbarán el tránsito de buques que sólo puedan navegar con seguridad dentro de un paso o canal angosto.
3. Los buques dedicados a la pesca, no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que navegue dentro de un paso o un canal angosto.

4. Los buques no cruzarán un paso o canal angosto, si al hacerlo estorbaran el tránsito de otro buque que sólo pueda navegar con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque emitirá la señal acústica prescrita en el numeral 4, regla 31, si abriga dudas sobre las intenciones del buque que cruza.

5.a. En un paso o canal angosto, cuando sea posible adelantar el buque que alcanza deberá indicar su intención de alcanzar emitiendo la señal acústica correspondiente, según se establece en el numeral 3, regla 31. El buque alcanzado expresará su conformidad emitiendo la señal acústica correspondiente. De abrigarse alguna duda, se deberá usar la señal acústica prescrita en el numeral 4, regla 31.

b. La disposición contenida en esta regla no exime al buque que alcanza, de sus obligaciones de conformidad con las disposiciones contenidas en la Regla 11.

6. El buque que se aproxime a un recodo, paso o canal angosto donde, por estar obstaculizada la visión, no puedan verse otros buques, navegará alerta y con precaución.

7. Siempre que las circunstancias lo permitan, los buques evitarán fondear en un canal angosto.

8. Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos en el Canal en las proximidades de una obstrucción, tal como, una draga, una taladradora, un deslizamiento, etc. El buque que se encuentre por el lado despejado del Canal tendrá derecho de paso; y el otro esperará hasta que el privilegiado esté en franquía.

Conducta de los buques que se encuentren a la vista el uno del otro.

Regla 9: Ambito de aplicación.

Las reglas de la 10 a la 16 se aplicarán solamente a aquellos buques que se encuentren a la vista uno del otro.

Regla 10: Buques de vela.

1. Cuando dos buques de vela se aproximen uno al otro, con riesgo de abordaje, uno de ellos se mantendrá apartado de la derrota del otro en la forma siguiente:

a. Cuando cada uno de ellos reciban el viento por bandas contrarias, el que lo reciba por babor se mantendrá apartado de la derrota del otro.

b. Cuando ambos reciban el viento por la misma banda, el buque que este a barlovento se mantendrá apartado de la derrota del que esté a sotavento.

c. Si un buque que recibe el viento por babor avista a otro buque por barlovento y no puede determinar con certeza si el otro buque recibe el viento por babor o estribor, se mantendrá apartado de la derrota del otro buque.

2. A los fines de la presente regla, se considerará banda de barlovento la contraria a la que se lleve cazada la vela mayor, o en el caso de los buques de aparejo cruzado, la banda contraria a la que se lleve cazada la mayor de las velas de cuchillo.

Regla 11: Buque que alcanza.

1. No obstante lo establecido en las reglas de esta sección, los buques que alcancen a otro se mantendrán apartados de la derrota del buque alcanzado, con la salvedad de que cuando estén en el cauce del Canal, todas las demás embarcaciones de recreo y otras embarcaciones menores, aunque sean embarcaciones alcanzadas, se mantendrán apartadas de la derrota de los buques que naveguen por el Canal y del equipo flotante de la Autoridad.

2. Se considerará como buque que alcanza a todo aquél que se aproxime a otro viniendo de una marcación mayor de 22,5 grados a popa del través de este último, es decir, que se encuentre en una posición respecto del buque alcanzado, que de noche solamente le sea posible ver la luz de popa de dicho buque y ninguna de las luces de costado.

3. Cuando un buque abrigue dudas de si está alcanzando o no a otro, considerará que lo está haciendo y actuará como buque que alcanza.

4. Ninguna variación posterior de la marcación entre los dos buques hará del buque que alcanza un buque que cruza, en el sentido que se atribuye en este capítulo, ni le dispensará de su obligación de mantenerse apartado del buque alcanzado, hasta que lo haya adelantado completamente y se encuentre en franquía.

5. A excepción de lo que específicamente autorice la Autoridad, un buque de propulsión mecánica no rebasará a otro buque de propulsión mecánica en el Corte Culebra, en la Curva Mamey o en el Recodo Bohío entre las *Boyas 38 y 40A*, o en ningún otro sitio de menos de 215 metros (700 pies) de ancho (canal de entrada del Pacífico entre el Puente de las Américas y las Esclusas de Miraflores, el Cruce del Chagres, la recta de Gamboa y el canal de entrada del Atlántico, desde las Esclusas de Gatún, hasta la Boya 6). Este numeral no se aplica si la eslora del buque alcanzado o del buque que alcanza es menor de 45.8 metros (150 pies) o si es un buque de la Autoridad.

Regla 12: Situación de vuelta encontrada.

1. Cuando dos buques de propulsión mecánica naveguen de vuelta encontrada a rumbos opuestos o casi opuestos, con riesgo de abordaje, cada uno de ellos caerá a estribor de forma que cada uno pase por la banda de babor del otro.

2. Se considerará que tal situación existe cuando un buque vea a otro por su proa o casi por su proa de forma que, de noche, vería las luces de tope de la otra en línea o casi en línea y/o las dos luces de costado y, de día observaría al otro buque bajo el ángulo de apariencia correspondiente.

3. Cuando se abriguen dudas de si dicha situación realmente existe, se presumirá que existe y se actuará en consecuencia.

4. En el cauce del Canal, los buques de propulsión mecánica que se encuentren con otro buque mientras transiten por el eje del Canal, se mantendrán en el lado del Canal que le quede a estribor. Cuando dos buques en estas condiciones naveguen en sentido contrario, siempre que sea seguro y factible, cumplirán con lo dispuesto en el numeral 1 de la presente regla aunque, al encontrar un recodo en el Canal, sus derrotas no sean substancialmente opuestas cuando se avisten mutuamente por vez primera; y ninguno de ellos alterará el rumbo a babor atravesando el del otro. Los remolcadores y las lanchas se mantendrán, siempre que sea posible, cerca de la banda del Canal que les quede a estribor cuando se hallen transitando buques de mayor calado.

Regla 13: Situación de cruce.

Cuando dos buques de propulsión mecánica se crucen con riesgo de abordaje, el buque que tenga al otro por su costado de estribor, se mantendrá apartado de la derrota de este otro y, si las circunstancias lo permiten, evitará cortarle la proa.

Regla 14: Maniobra del buque que cede el paso.

Todo buque que esté obligado a mantenerse apartado de la derrota de otro, maniobrá, en lo posible, con anticipación suficiente y de forma decidida para quedar bien franco del otro buque.

Regla 15: Maniobra del buque que sigue a rumbo.

1. a. Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad.

b. No obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando de conformidad con lo dispuesto en esta regla.

2. Cuando por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.

3. Un buque de propulsión mecánica que maniobre en una situación de cruce, según lo establecido en el literal **b**, numeral 1 de esta regla, para evitar el abordaje con otro buque

de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para maniobrar a un buque que se encuentre por esa misma banda, si las circunstancias del caso lo permiten.

4. La presente regla no exime al buque que cede el paso, de su obligación de mantenerse apartado de la derrota del otro.

Regla 16: Obligaciones entre categorías de buques.

Sin perjuicio de lo dispuesto en las reglas 8 y 13 de esta sección:

1. Un buque de propulsión mecánica en navegación se mantendrá apartado de la derrota de:

- a. Un buque sin gobierno.
- b. Un buque con capacidad de maniobra restringida.

2. Un buque de vela en navegación se mantendrá apartado de la derrota de:

- a. Un buque sin gobierno.
- b. Un buque con capacidad de maniobra restringida.
- c. Un buque de propulsión mecánica, salvo cuando se trate de una lancha.

3. En general, un hidroavión amarrado se mantendrá apartado de todos los buques y evitará estorbar su navegación. No obstante, en circunstancias que entrañen riesgo de abordaje, acatará las disposiciones contenidas en las reglas 3 a la 16 de este capítulo.

4. El equipo flotante del Canal que se halle funcionando en una posición estacionaria tendrá derecho preferencial a permanecer en dicha posición, y ningún buque que transite cerca de él ocasionará daños a dicho equipo o a sus amarres, ni pasará a una velocidad tal que cause resaca o estelas peligrosas. Tanto al equipo flotante del Canal desde donde trabajen buzos y al equipo flotante que esté fondeado, como a los buques en reparación cuya condición sea tal, que un aguaje fuerte pudiese causar una inundación o poner en peligro la vida de los trabajadores, los pasarán todos los buques a una velocidad lo suficientemente lenta que no cree aguaje o estelas peligrosas.

Regla 17: Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

1. Esta regla se aplica a los buques que no estén a la vista uno del otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad reducida.

2. Los buques navegarán a una velocidad de seguridad que se adapte a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Aquellos de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.

3. Los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento, al cumplir con las reglas 3 a la 8.
4. El buque que detecte la presencia de otro únicamente mediante el radar, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o un riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrá con suficiente antelación, teniendo en cuenta que, si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, en la medida de lo posible, se evitará lo siguiente:
 - a. Un cambio de rumbo a babor, para un buque que está situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.
 - b. Un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.
5. Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, el buque que oiga la señal de niebla de otro buque, al parecer a proa de su través o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y, en todo caso, navegará con extremada precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.
6. Salvo lo establecido en el numeral 7 de esta regla, los buques que estén amarrados o fondeados no navegarán cuando las condiciones atmosféricas reduzcan la visibilidad a menos de 300 metros (1,000 pies), y los buques en navegación en estas condiciones deberán fondear o atracar tan pronto como sea factible y se comunicarán inmediatamente por radio o por cualesquiera otros medios disponibles con la Autoridad.
7. Los buques equipados para navegar en condiciones de visibilidad reducida y los buques que lleven un práctico a bordo y que estén siendo asistidos por buques de la Autoridad que estén especialmente equipados para navegar en estas condiciones, podrán navegar, a discreción de la Autoridad, cuando la visibilidad sea menor de los 300 metros (1,000 pies).

Sección Tercera

Luces y marcas.

Regla 18: Ámbito de aplicación.

1. Lo establecido de la regla 18 a la regla 28 deberá cumplirse en todas las condiciones meteorológicas.
2. Las reglas relativas a las luces se acatarán desde la puesta del sol hasta su salida, y durante ese período no se exhibirán otras luces, salvo aquellas que no puedan confundirse con las que se especifican en esta parte o que no perjudiquen su visibilidad o carácter distintivo, ni impidan el ejercicio de una vigilancia eficaz.

3. Las luces prescritas en estas reglas, en caso de llevarse, deberán exhibirse también desde la salida hasta la puesta del sol si hay visibilidad reducida y podrán exhibirse en cualquier otra circunstancia que se considere necesario.

4. Las reglas relativas a las marcas deberán cumplirse de día.

5. Las luces y marcas especificadas en esta parte se acogerán a lo que se establece en el Anexo I del COLREGS 72.

Regla 19: Definiciones.

Luz de tope. Luz blanca colocada sobre el eje longitudinal del buque, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 225 grados, fijada de forma que sea visible desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de cada costado del buque.

Luces de costado. Una luz verde en la banda de estribor y una luz roja en la banda de babor que muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo. En los buques cuya eslora sea inferior a los 20 metros (65 pies), las luces de costado podrán combinarse en un sólo farol instalado en el eje longitudinal del buque.

Luz de alcance. Una luz blanca colocada lo más cerca posible de popa, que muestra su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 135 grados, colocada de forma que sea visible por la popa en un arco de 67,5 grados, contado de la popa hacia cada una de las bandas del buque.

Luz de remolque. Una luz amarilla con las mismas características de la luz de alcance definida en esta regla.

Luz todo horizonte. Una luz que es visible sin interrupción en un arco de horizonte de 360 grados.

Luz centelleante. Una luz que produce centelleos a intervalos regulares, con una frecuencia de 120 o más centelleos por minuto.

Regla 20: Visibilidad de las luces.

Las luces prescritas en esta sección deberán tener la intensidad que se especifica en la sección 8 del Anexo 1 del COLREGS 72 de modo que sean visibles a las siguientes distancias mínimas:

1. En los buques de eslora igual o superior a 50 metros:

a. Luz de tope, 6 millas.

- b. Luz de costado, 3 millas.
 - c. Luz de alcance, 3 millas.
 - d. Luz de remolque, 3 millas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas.
2. En los buques de eslora igual o superior a los 12 metros, pero inferior a 50 metros:
- a. Luz de tope, a 5 millas; pero si la eslora del buque es inferior a los 20 metros (65 pies), 3 millas.
 - b. Luz de costado, 2 millas.
 - c. Luz de popa, 2 millas.
 - d. Luz de remolque, 2 millas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.
3. En los buques de eslora inferior a 12 metros:
- a. Luz de tope, 2 millas.
 - b. Luz de costado, 1 milla.
 - c. Luz de alcance, 2 millas.
 - d. Luz de remolque, 2 millas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas.
4. En los buques u objetos remolcados poco visibles y parcialmente sumergidos:
- Luz blanca, todo horizonte, 3 millas.

Regla 21: Buques de propulsión mecánica en navegación.

1. Los buques de propulsión mecánica en navegación llevarán:
- a. Una luz de tope a proa.
 - b. Una segunda luz de tope a popa y más alta que la de proa, exceptuando a los buques de menos de 50 metros de eslora, que no están obligados a exhibir esta segunda luz, aunque podrán hacerlo.

c. Luces de costados.

d. Una luz de alcance.

1. Los aerodeslizadores cuando operen en la condición sin desplazamiento, además de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla, llevarán una luz amarilla de centelleos todo horizonte.

3.a. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán llevar una luz blanca todo horizonte en lugar de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla. Estos buques también llevarán luces de costado.

b. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 7 metros y cuya velocidad máxima no sobrepase los 7 nudos, podrán exhibir una luz blanca todo horizonte en lugar de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla. Si fuera posible, estos buques también llevarán luces de costado.

c. La luz de tope o la luz blanca todo horizonte de un buque de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrá dejarse de colocar en el eje longitudinal del buque si no fuera posible hacerlo, a condición de que las luces de costado vayan combinadas en un solo farol, que se llevará sobre el eje longitudinal del buque o colocado tan cerca como sea posible en la línea proa-popa en que vaya la luz de tope o la luz blanca todo horizonte.

4. El buque empleado en el transporte o transferencia de productos inflamables, explosivos, tóxicos o radioactivos, además de las luces apropiadas de amarre, fondeo o navegación, llevará colocada en el punto en que sea más visible una luz roja todo horizonte visible por lo menos 2 millas. Durante el día, llevará enarbolada donde sea más visible una bandera roja si la carga consiste de productos inflamables o explosivos, e izará la bandera con la señal internacional "T" si los productos que transporta son tóxicos o radioactivos únicamente.

Regla 22: Buques remolcando y empujando.

1. Todo buque de propulsión mecánica cuando remolque a otro exhibirá :

a. En vez de la luz prescrita en el literal *a* o *b*, numeral 1 de la regla 21, dos luces de tope en línea vertical. Cuando la longitud del remolque, medido desde la popa del buque que remolca hasta el extremo de la popa del remolque, sea superior a 200 metros, exhibirá tres luces de tope en línea vertical.

b. Luces de costado.

c. Una luz de alcance.

d. Una luz de remolque en línea vertical, y por encima de la luz de alcance.

- e. Una marca bicónica en el lugar más visible cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.
2. Cuando el buque que empuje y el buque empujado estén unidos mediante una conexión rígida que forme una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y deberán llevar las luces prescritas en la regla 21.
3. Todo buque de propulsión mecánica que empuje hacia proa o remolque por el costado exhibirá, salvo en el caso de constituir una unidad compuesta:
 - a. En lugar de la luz prescrita en el literal **a** o **b**, numeral 1 de la regla 21, dos luces de tope en línea vertical.
 - b. Luces de costado.
 - c. Una luz de alcance.
4. Los buques de propulsión mecánica, a los que sean de aplicación los numerales 1 ó 3 anteriores, cumplirán también con el literal **b**, numeral 1 de la regla 21.
5. Todo buque u objeto remolcado exhibirá:
 - a. Luces de costado.
 - b. Una luz de alcance.
 - c. Una marca bicónica en el lugar más visible, cuando la longitud del remolque sea superior a 200 metros.
6. Teniendo en cuenta que cualquiera que sea el número de buques que se remolquen por el costado o se empujen en un grupo, deberán iluminarse como si fueran un solo buque:
 - a. Un buque que sea empujado hacia proa, sin que llegue a constituirse una unidad compuesta, llevará luces de costado en el extremo de proa.
 - b. Un buque que sea remolcado por el costado llevará una luz de alcance y en el extremo de proa, luces de costado.
7. Un buque u objeto remolcado, poco visible y parcialmente sumergido, o una combinación de buques u objetos en esas condiciones que estén siendo remolcados, exhibirán:
 - a. Si su manga es inferior a 25 metros, una luz blanca todo horizonte en la proa o cerca de la misma y otra en la popa o cerca de la misma, excepto los dragones los cuales no tendrán que exhibirla.

- b. Si la manga es de 25 metros o más, dos luces blancas todo horizonte adicionales en los puntos extremos de esa manga o cerca de éstos.
 - c. Si su eslora sobrepasa los 100 metros, luces blancas todo horizonte, adicionales entre las luces prescritas en los literales *a* y *b*, numeral 7 de esta regla, de modo que la distancia entre luces no exceda 100 metros.
 - d. Una señal bicónica en el extremo de popa del último buque u objeto remolcado, y si la longitud del remolque excede 200 metros, otra señal bicónica en el lugar más visible y tan cerca como sea posible del extremo de proa.
8. Cuando, por cualquier causa justificada, no sea posible que el buque u objeto remolcado exhiba las luces o marcas prescritas en el numeral 5 ó 7 de esta regla, se tomarán las medidas posibles para iluminar el buque u objeto remolcado, o para indicar al menos la presencia de dicho buque.
9. Cuando, por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque, exhiba las luces o marcas prescritas en el numeral 1 ó 3 de esta regla, no se requerirá que lleve dichas luces cuando remolque a otro buque en peligro o que necesite algún tipo de socorro. Deberán tomarse todas las medidas necesarias para mostrar la naturaleza de la relación entre el buque que remolca y el remolcado, según se establece en la regla 33, y debe tomarse especial cuidado en iluminar el cable del remolque.

Regla 23: Buque de vela en navegación y embarcaciones menores de remo.

- 1. Los buques de vela en navegación exhibirán :
 - a. Luces de costado.
 - b. Una luz de alcance.
- 2. En los buques de vela de eslora inferior a 20 metros (65 pies), las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla, podrán ir en un farol combinado, que se llevará en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible.
- 3. Además de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla, los buques de vela en navegación podrán exhibir en el tope del palo o cerca de él, en el lugar más visible, dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y verde la inferior, pero estas luces no se exhibirán junto con el farol combinado que se permite en el numeral 2 de esta regla.
- 4. a. Las embarcaciones menores de vela de eslora inferior a 7 metros, si es posible, exhibirán las luces prescritas en el numeral 1 ó 2 de esta regla, pero de no llevarlas, deberán tener a mano para su uso inmediato una linterna eléctrica o un farol encendido que muestre una luz blanca y que se encenderá con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

b. Una embarcación de remos podrá exhibir las luces prescritas en esta regla para los buques de vela, pero si no lo hace, deberá tener a mano para uso inmediato una linterna eléctrica o farol encendido que muestre una luz blanca, que se exhibirá con tiempo suficiente para evitar el abordaje.

5. El buque que navegue a vela, cuando sea también propulsado mecánicamente, deberá exhibir a proa, en el lugar más visible, una marca cónica con el vértice hacia abajo.

Regla 24: Buques de pesca.

Los buques dedicados a la pesca, según se define en la regla 2, deberán permanecer alejados de las aguas navegables del área de compatibilidad con la operación del Canal.

Regla 25: Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida.

1. Los buques sin gobierno exhibirán:

a. Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible.

b. Dos bolas o marcas similares en línea vertical, en el lugar más visible.

c. Cuando vayan con arrancada, además de las luces mencionadas en este numeral, las luces de costado y la luz de alcance.

2. Los buques que tengan su capacidad de maniobra restringida, deberán exhibir:

a. Tres luces todo horizonte en línea vertical, en el lugar más visible. La superior y la inferior de estas luces serán rojas y la de en medio, blanca.

b. Tres marcas en línea vertical, en el lugar más visible. La superior y la inferior serán bolas y la marca central será bicónica.

c. Cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en el literal *a*, numeral 2 de esta regla, luz o luces de tope, luces de costado y una luz de alcance.

d. Cuando estén fondeadas, además de las luces o marcas prescritas en los literales *a* y *b*, numeral 2 de esta regla, las luces o marcas prescritas en la regla 27.

3. El buque dedicado a la operación de remolque que le impida apartarse de su derrota exhibirá, además de las luces prescritas en el numeral 1 de la regla 22, las luces o marcas prescritas en los literales *a* y *b*, numeral 2 de esta regla.

4. Un buque dedicado a operaciones de dragado o submarinas que tengan su capacidad de maniobra restringida, exhibirá las luces y marcas prescritas en los literales *a*, *b* y *c*, numeral 2 de esta regla y, además, cuando exista una obstrucción, exhibirá:

- a. Dos luces rojas todo horizonte o dos bolas en línea vertical para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción.
 - b. Dos luces verdes todo horizonte o dos marcas bicónicas en línea vertical para indicar la banda por la que puede pasar otro buque.
 - c. Cuando estén fondeados, las luces o marcas prescritas en este numeral, en lugar de las luces o marcas que se describen en la regla 27.
5. Cuando debido a las dimensiones de un buque dedicado a actividades de buceo, resulte imposible exhibir todas las luces y marcas prescritas en el numeral 4 de esta regla, se exhibirán las luces y marcas descritas en la regla 35.
6. Las embarcaciones menores de menos de 12 metros de eslora no tendrán obligación de exhibir las luces prescritas en esta regla, salvo aquellas comprometidas en actividades de buceo.
7. Las señales prescritas en esta regla no son señales de buques en peligro que necesiten ayuda. Dichas señales aparecen en la regla 34.

Regla 26: Embarcaciones de prácticos.

1. Las embarcaciones en servicio de practicaje exhibirán:
- a. En la parte superior del palo o cerca de ella, dos luces todo horizonte en línea vertical; blanca la superior y roja la inferior.
 - b. Cuando se encuentren en navegación, luces de costado y una luz de alcance.
 - c. Cuando estén fondeadas, además de las luces prescritas en el literal *a*, numeral 1 de esta regla, la luz, luces o marcas a que se hace referencia en la regla 27 para buques fondeados.
 - d. La bandera internacional “H” (Hotel) izada en o cerca del mástil.
2. Cuando no esté en servicio de practicaje, la embarcación de prácticos exhibirá las luces y marcas prescritas para las embarcaciones menores de su eslora.

Regla 27: Buques fondeados y buques varados.

1. Los buques fondeados exhibirán en el lugar más visible:
- a. En la parte de la proa, una luz blanca todo horizonte o una bola.
 - b. En la popa, o cerca de ella, y a una altura inferior a la de la luz prescrita en el literal *a*, numeral 1 de esta regla, una luz blanca todo horizonte.

2. Los buques de menos de 50 metros de eslora podrán exhibir una luz blanca todo horizonte en el lugar más visible, en vez de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla.
3. Los buques fondeados podrán utilizar sus luces de trabajo o equivalentes, para iluminar sus cubiertas pero, para los buques de 100 metros de eslora o más, la utilización de dichas luces es obligatoria.
4. Además de las luces prescritas en los numerales 1 ó 2 de esta regla, un buque varado exhibirá en el lugar más visible:
 - a. Dos luces rojas todo horizonte en línea vertical.
 - b. Tres bolas en línea vertical.
5. Las embarcaciones menores de menos de 7 metros de eslora, cuando están fondeadas en un lugar fuera o lejos de un canal angosto, paso, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los numerales 1 y 2 de esta regla.
6. Cuando las embarcaciones menores de menos de 20 metros (65 pies) de eslora estén varadas, no tendrán obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los literales *a* y *b*, numeral 4 de esta regla.
7. Cuando las embarcaciones menores de menos de 20 metros (65 pies) de eslora estén fondeadas en cualquier fondeadero especial, designado por la Autoridad, no se les requerirá que lleven o exhiban las luces o marcas prescritas en el numeral 1 de esta regla.

Regla 28: Hidroaviones.

Cuando a un hidroavión no le sea posible exhibir luces y marcas en los lugares y con las características a que se hace referencia en las reglas, exhibirá las luces y marcas lo más parecidas posible por sus características y ubicación.

Sección Cuarta
Señales acústicas y luminosas.

Regla 29: Definiciones.

Pito. Todo dispositivo capaz de producir las pitadas reglamentarias y que cumpla con lo que se especifica en el Anexo III del COLREGS 72.

Pitada corta. Un sonido de un segundo de duración, aproximadamente.

Pitada larga. Un sonido de una duración aproximada de cuatro a seis segundos.

Regla 30: Equipo para señales acústicas.

1. Los buques cuya eslora sea igual o superior a 12 metros irán dotados de un pito y de una campana, y los buques cuyas eslora sea igual o superior a 100 metros llevarán, además, un gong cuyo tono y sonido no pueda confundirse con el de la campana. Las especificaciones del pito, la campana y el gong deberán cumplir con las especificaciones del Anexo III del COLREGS 72. La campana o el gong, o ambos, podrán sustituirse por otros aparatos que tengan, respectivamente, las mismas características sonoras, siempre que sea posible emitir manualmente las señales sonoras reglamentarias.
2. Los buques cuya eslora sea inferior a 12 metros no estarán obligados a llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el numeral 1 de esta regla, pero de no llevarlos deberán ir dotados de otros medios para hacer señales acústicas eficaces.

Regla 31: Señales de maniobra y advertencia.

1. Cuando varios buques estén a la vista unos de los otros, y se crucen o naveguen a media milla de distancia, al maniobrar entre ellos, cada buque en navegación, conforme a lo que autoricen o exijan las disposiciones contenidas en esta regla, deberá:
 - a. Indicar dicha maniobra emitiendo las siguientes señales acústicas: una pitada corta para indicar, *intento dejarte por mi banda de babor*; dos pitadas cortas para indicar, *intento dejarte por mi banda de estribor* y tres pitadas cortas para indicar, *estoy dando marcha atrás*.
 - b. Al escuchar una o dos pitadas del otro buque, en caso de estar de acuerdo, repetirá la misma señal acústica y tomará las medidas necesarias para pasar con seguridad. Si, por cualquier motivo, se abriga alguna duda sobre la seguridad de la maniobra que el buque pretende realizar, emitirá la señal de peligro que se especifica en el numeral 4 de esta regla y cada buque tomará las medidas preventivas correspondientes, hasta que se llegue a un acuerdo para pasar con seguridad.
- 2.2. Los buques podrán complementar las pitadas reglamentarias citadas en el numeral 1 de esta regla con señales luminosas:
 - a. Las señales luminosas tendrán el siguiente significado: un destello para indicar, *intento dejarte por mi banda de babor*; dos destellos para indicar, *intento dejarte por mi banda de estribor*; tres destellos para indicar, *estoy dando marcha atrás*.
 - b. La duración de cada destello será de un segundo, aproximadamente; el intervalo entre destellos será de un segundo, aproximadamente y el intervalo entre señales sucesivas no será menor de 10 segundos.
 - c. Cuando se lleve, la luz que se utilice para esta señal será blanca todo horizonte, visible a una distancia mínima de 5 millas y cumplirá con las especificaciones contenidas en el Anexo I del COLREGS 72.

3. Cuando dos buques se encuentren a la vista el uno del otro:
 - a. El buque que pretenda alcanzar al otro, deberá indicar su intención, pitando de la siguiente manera: una pitada corta para indicar, "intento alcanzarle por su banda de estribor"; dos pitadas cortas para indicar, "intento alcanzarle por su banda de babor".
 - b. El buque de propulsión mecánica a punto de ser alcanzado indicará su conformidad con una señal semejante. En caso de duda, emitirá la señal acústica de peligro prescrita en numeral 4 de esta regla.
4. Cuando varios buques a la vista unos de los otros se aproximen entre sí, y por alguna razón uno de ellos no entienda las acciones o intenciones del otro, o tenga dudas sobre si el otro está efectuando la maniobra adecuada para prevenir el abordaje, el buque en duda lo hará saber inmediatamente, emitiendo por lo menos cinco pitadas cortas y rápidas. Esta señal acústica se podrá complementar con una señal luminosa de por lo menos cinco destellos cortos y rápidos.
5. Si en un buque los pitos estuvieran instalados a más de 100 metros entre sí, se utilizará solamente uno de ellos para hacer señales de maniobra y advertencia.
6. Cuando un buque de propulsión mecánica esté abandonando un muelle o atracadero, emitirá una pitada larga.
7. Aquellos buques que se pongan de acuerdo con otro por vía radiotelefónica, por las frecuencias usuales, para encontrarse, cruzarse o alcanzarse, no estarán obligados a pitar según lo prescrito, pero podrán hacerlo. Si no se llega a un acuerdo, se intercambiarán las señales acústicas a su debido tiempo, y éstas prevalecerán.
8. Cuando un buque de propulsión mecánica o una lancha se acerque a una tubería que obstruya un canal y desee pasar por la puerta, dará: una pitada larga seguida de otra corta, a cuya señal responderá inmediatamente la persona encargada de la puerta, con una pitada semejante si está lista para permitir el paso del buque que se aproxima, o emitiendo la señal de peligro, si el paso no es seguro. El buque que se aproxima no deberá intentar pasar, bajo ninguna circunstancia, hasta que la persona encargada de la puerta indique que el canal está abierto, emitiendo una pitada larga y una corta. La persona encargada de la puerta deberá señalar la condición anterior lo más pronto posible, y el buque deberá responder de igual manera.

Regla 32: Señales acústicas en visibilidad reducida.

En las proximidades o dentro de una zona de visibilidad reducida, ya sea de día o de noche, las señales definidas en esta regla se harán en la forma siguiente:

1. Un buque de propulsión mecánica, con arrancada, emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de dos minutos.

2. Un buque de propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada, emitirá a intervalos de no más de dos minutos, dos pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de aproximadamente dos segundos, entre ambas.
3. Los buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida, los de vela, y toda embarcación dedicada a remolcar o a empujar a otra, en lugar de emitir las señales prescritas en el numeral 1 ó 2 de esta regla, pitarán tres veces consecutivas a intervalos que no excedan de dos minutos, a saber, una larga seguida por dos cortas.
4. Un buque con capacidad de maniobra restringida cuando opere hallándose fondeado, emitirá, en lugar de las señales prescritas en el numeral 7 de esta regla, la señal prescrita en el numeral 3 de esta regla.
5. Un buque remolcado o si se remolca más de uno, solamente el último del grupo, de estar tripulado, emitirá cuatro pitadas consecutivas, a saber, una pitada larga seguida de tres cortas. Cuando sea posible, esta señal se hará inmediatamente después de la señal efectuada por el buque remolcador.
6. Cuando un buque que empuje y un buque que sea empujado, tengan una conexión rígida de modo que formen una unidad compuesta, serán considerados como un buque de propulsión mecánica y harán las señales prescritas en el numeral 1 ó 2 de esta regla.
7. Un buque fondeado dará un repique de campana de unos 5 segundos de duración, a intervalos que no excedan de un minuto. Un buque de eslora igual o superior a los 100 metros, sonará la campana en la parte de proa del buque y, además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos 5 segundos en la parte de popa del buque. Todo buque fondeado podrá emitir tres pitadas consecutivas, a saber, una pitada corta, una larga y una corta, para señalar su posición y la posibilidad de abordaje a un buque que se aproxime.
8. Un buque varado emitirá la señal de campana y, en caso necesario la de gong prescrita en el numeral 7 de esta regla, además, dará tres golpes de campana clara y separadamente, inmediatamente antes y después del repique rápido de campana. Todo buque varado podrá, además, emitir una señal de pito apropiada.
9. Un buque cuya eslora sea inferior a 12 metros, no estará obligado a emitir las señales antes mencionadas, pero si no lo hace, deberá emitir otra señal acústica eficaz a intervalos que no excedan de dos minutos.
10. Una embarcación de práctico, en servicio de practicaje, podrá, además de las señales prescritas en los numerales 1, 2 ó 7 de esta regla, hacer una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas.

Regla 33: Señales para llamar la atención.

1. Cuando sea necesario atraer la atención de otro buque, cualquier buque podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan ser confundidas con ninguna otra señal que se haya autorizado en cualquier otra regla, o podrá dirigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques. Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta regla, deberá evitarse la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas.
2. Bajo ninguna circunstancia deberá enfocarse el haz de luz de un proyector, ni alguna otra luz enceguecedora hacia el puente de navegación, ni de cualquiera otra manera o en cualquiera otra dirección que interfiera con la navegación de otro buque.
3. Los submarinos podrán exhibir como distintivo de identificación, una luz de destello intermitente de color ámbar (amarillo) con una secuencia de operación de un destello por segundo durante 3 segundos seguido por 3 segundos de apagado.

Regla 34: Señales de peligro.

1. Cuando un buque esté en peligro y requiera ayuda, utilizará o exhibirá las señales siguientes:
 - a. Un disparo de cañón u otro tipo de detonación, repetido a intervalos de un minuto aproximadamente.
 - b. Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.
 - c. Cohetes o proyectiles que despidan destellos rojos, lanzados uno por uno y a intervalos cortos.
 - d. Una señal transmitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo . . . - - - . . . (S.O.S.) del Código Morse.
 - e. Una señal transmitida por radiotelefonía consiste en la palabra *mayday*.
 - f. La clave de peligro "NC" del Código Internacional de Señales.
 - g. Una señal que consista en una bandera cuadrada que tenga por encima o por debajo de ella una bola o un objeto semejante.
 - h. Llamadas a bordo (como las producidas por un barril de brea o petróleo ardiendo).
 - i. Un cohete de bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja.

- j. Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color anaranjado.
 - k. Movimientos repetidos y lentos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente.
 - l. La señal de alarma radiotelegráfica.
 - m. La señal de alarma radiotelefónica.
 - n. Señales transmitidas por radiobalizas indicadoras de la posición en caso de emergencia.
2. El uso de cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y el uso de cualquier señal o clave que puedan confundirse con las anteriores, queda terminantemente prohibido.
3. Se recalca el contenido de las secciones correspondientes del Código Internacional de Señales, del Manual de Búsqueda y Salvamento de Buques Mercantes y las siguientes señales:
- a. Un trozo de lona de color anaranjado que lleve dibujado un cuadrado negro y un círculo, y algún otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire).
 - b. Una marca colorante del agua.

Sección Quinta **Varios.**

Regla 35: Actividades de buceo.

1. Cuando se haya coordinado con la Autoridad y se lleven a cabo operaciones de buceo con fines comerciales o industriales en el Canal o en sus aguas adyacentes, se proyectará desde el atardecer hasta el amanecer, una luz roja giratoria en todo tipo de condiciones atmosféricas, desde la barcaza de buceo, o desde la embarcación que esté prestando servicio al buzo. Dicha luz estará montada y tendrá una intensidad tal, que se pueda ver a una milla de distancia por lo menos. La Bandera "A", del Código Internacional, de no menos de 45 centímetros (18 pulgadas) de alto y de proporciones estándar, se enarbolará en dicha embarcación durante el día, desde donde mejor se divise. En su lugar podrá emplearse una réplica rígida.
2. Se prohíbe el buceo recreativo en las aguas del Canal, incluso en el Corte Culebra, en el tramo a través de los lagos de Gatún y Miraflores, en los fondeaderos para cualesquiera buques, a menos que lo autorice por escrito la Autoridad. No se autorizará el buceo recreativo nocturno en ningún momento a menos de 450 metros (500 yardas) del cauce del Canal. Cuando se realicen actividades de buceo recreativo en el Canal o en sus aguas adyacentes, se enarbolará una bandera del tipo descrito en el numeral 1 de esta regla desde la embarcación que esté prestando el servicio al buzo, de forma que sea visible

desde cualquier parte; sin embargo, la bandera enarbolada para señalar el buceo recreativo, no tendrá menos de 30 centímetros (12 pulgadas) de alto y se ceñirá a las proporciones estándar.

3. Los buques que se aproximen o pasen por una zona en donde se esté realizando buceo, deberán reducir la velocidad lo suficientemente, a fin de no provocar aguaje o estelas peligrosas.

Regla 36: Normas relativas a las embarcaciones menores que no transitan.

1. Para los efectos de esta regla se consideran embarcaciones menores todos aquellos buques de hasta 20 metros (65 pies) de eslora de uso recreativo que operen en las aguas navegables del área de compatibilidad con la operación del Canal. Estas deberán ser operadas por una persona mayor de 18 años de edad en posesión de un Certificado de Operador de Embarcaciones Menores, emitido por la Autoridad.

2. Certificado de Operador de Embarcaciones Menores:

A fin de obtener un Certificado de Operador de Embarcaciones Menores (COEM), el aspirante deberá aprobar un examen suministrado por la Junta de Inspectores y se obliga a adquirir a su costo un ejemplar del manual para operadores de embarcaciones menores el cual deberá mantener a bordo.

3. Prohibiciones:

Se prohíbe la navegación en el Corte Culebra, el Lago de Miraflores, las aproximaciones a las esclusas, y el cauce del Canal. Sin embargo, se podrá cruzar el cauce cuando se navegue entre puntos situados a ambos lados de éste. Asimismo, se prohíbe la práctica de deportes tales como el esquí acuático, esquí de propulsión, tablas de vela, hidroplanos o similares, natación y pesca con redes en las áreas descritas en este numeral, incluyendo los fondeaderos.

4. Restricciones al operador:

Ninguna embarcación menor podrá ser conducida por su operador si:

- a. Éste estuviese bajo la influencia del alcohol o de cualquier estupefaciente o,
- b. No se encontrase en pleno dominio de sus facultades debido a los efectos de cualquier droga, aún cuando ésta fuera lícita. Lo último no se constituirá en defensa contra el cargo de infringir la presente regla.

5. Seguridad:

Ninguna embarcación menor podrá ser operada tan cerca de los buques en tránsito o de cualquier otra embarcación ni podrá navegar a una velocidad tal que pueda poner en peligro

la seguridad de una de ellas, la propiedad ajena o arriesgar la vida de personas. La violación a esta regla es considerada falta grave y resultará en la cancelación de la certificación.

6. Vigilancia:

La Autoridad coordinará con las autoridades gubernamentales correspondientes la vigilancia en las áreas de compatibilidad con la operación del Canal, a fin de procurar la máxima seguridad de las embarcaciones menores evitando se den actividades ilícitas o se incumplan los reglamentos.

7. Sanciones:

La infracción a cualquiera de estas reglas será sancionada conforme a lo señalado en el capítulo X.

Regla 37: Luces; marcación de tuberías tendidas en aguas navegables.

Siempre que se tienda una tubería en aguas navegables, se marcará de noche con luces amarillas a intervalos de 60 metros (200 pies). Las luces que marquen el límite de la puerta estarán dispuestas en línea vertical y constarán de una luz blanca sobre una roja; la luz blanca estará al menos 122 centímetros (4 pies) por encima de la luz roja. Estas luces deberán instalarse de manera que sean visibles sobre todo el horizonte y desde un mínimo de una milla de distancia.

Regla 38: Luces en las barcazas en las riberas o los muelles.

1. Las siguientes barcazas deberán exhibir de noche, y si es posible, en períodos de visibilidad reducida las luces que se describen en el numeral 2 de esta regla:

- a. Las barcazas que sobresalgan hacia un cauce de navegación marcado con boyas o hacia un canal restringido.
- b. Las barcazas que se amarren de manera que reduzcan a menos de 80 metros (262 pies) el ancho disponible para la navegación en cualquier cauce.
- c. Las barcazas abarloadas de más de dos barcazas o con un ancho máximo de más de 25 metros, o una sola barcaza mayor de 25 metros de ancho.
- d. Las barcazas que no estén amarradas paralelas a la ribera o al muelle.

2. Las barcazas descritas en el numeral 1, deberán portar dos luces blancas sin obstrucciones de una intensidad que sea visible por lo menos a una milla de distancia en una noche clara colocadas como sigue:

- a. En una barcaza que esté amarrada por sí sola, las luces deberán colocarse en las dos esquinas que estén a la mayor distancia de la ribera o del muelle.

- b. En las barcazas abarloadas en formación de grupo, deberá colocarse una luz en cada uno de los extremos en las esquinas que estén a la mayor distancia de la ribera o del muelle.
- c. Cualquier barcaza de un grupo que sobresalga del cuerpo principal del grupo hacia el cauce de navegación deberá iluminarse como una sola barcaza.
- d. Las barcazas amarradas a cualquier embarcadero o plataforma flotante, que se utilice principalmente para amarrar barcazas, estarán exentas de los requisitos de iluminación de esta regla.

Capítulo IX Mercancía Peligrosa

Sección Primera Generalidades, clasificación e inspección

Artículo 114:¹⁹ Las mercancías peligrosas se clasificarán de conformidad a lo indicado en esta materia por la OMI.

Artículo 115: Los buques con mercancía peligrosa deberán anotar en la bitácora del buque que se realizaron las pruebas a los dispositivos de alarma y seguridad y que los sistemas contra incendio se encontraron en buena condición de funcionamiento, o en caso contrario, se anexará una lista completa de todas las discrepancias halladas.

El registro en la bitácora será puesto a disposición de la Autoridad para su examen y se hará de su conocimiento cualquier mal funcionamiento que se hubiera observado.

Mientras el buque esté en aguas operacionales del Canal, las mangueras con sus boquillas colocadas estarán conectadas a los hidrantes o tomas de agua y serán lo suficientemente largas para que lleguen a todos los sitios del buque.

Los buques deberán estar preparados para mantener la cubierta, sobre los tanques de carga, inundada con una capa de agua durante el tránsito cuando la Autoridad así lo solicite.

Sección Segunda Mercancía peligrosa a granel

Artículo 120:

¹⁹ Modificado por el artículo primero del Acuerdo No. 99 de 26 de mayo de 2005.

1. Requisitos de Fondeo.

- a. Los buques deberán comunicarse con las estaciones de comunicación de la isla Flamenco o Cristóbal antes de arribar, y esperar instrucciones antes de fondear.
- b. A tales buques se les impartirá instrucciones para que fondeen en uno de los fondeaderos asignados para buques con explosivos en la entrada del Atlántico o del Pacífico, según corresponda, tal como se describe en el artículo 37 de este anexo.

2. Requisitos de señales:

Los buques deberán enarbolar las banderas y encender las luces a que se hace referencia en la regla 21 del artículo 108 de este anexo.

3. Requisitos concernientes al tránsito:

- a. La Autoridad podrá imponer mayores restricciones de operación a los buques que transporten mercancía peligrosa.
- b. Estos buques tendrán disponibles tanto a proa como a popa, cables colgantes de seguridad para remolque, antes de entrar a las esclusas, y mientras estén fondeados o atracados en aguas del Canal. Cabos sintéticos o de fibra natural no se considerarán adecuados para este uso.

4. Requisitos concernientes a la mercancía:

- a. El embarque, manejo, inspección, estiba, segregación, mantenimiento y certificación de la mercancía peligrosa a granel deberá ceñirse a las normas y reglamentos de la OMI.
- b. Deberá cumplirse con los requisitos especiales establecidos para el transporte de sustancias químicas o gases licuados a granel que consten en el Certificado de Aptitud del buque.

5. Requisitos relacionados a convenios y códigos de la OMI:

Los buques que transporten mercancía peligrosa a granel, observarán las siguientes normas establecidas en las convenciones y códigos de la OMI, a que se hace referencia en el presente reglamento:

- a. Todos los buques sujetos a esta sección cumplirán con las disposiciones contenidas en el MARPOL 73/78.
- b. Los buques que transporten químicos peligrosos a granel cumplirán con las disposiciones del Código de Graneleros Químicos.

- c. Los buques cisternas que transportan gases licuados a granel cumplirán con el Código de Gaseros Existentes.
3. Los cargueros de sólidos a granel cumplirán con las disposiciones del Código de Cargas a Granel.

Artículo 121: Estos deberán presentar la siguiente documentación:

1. Un plano de estiba, según se describe en el numeral 5 del artículo 41 en el anexo.
2. Tales buques llevarán listos para ser inspeccionados, según se prescribe en el artículo 41, los siguientes certificados:
 - a. Un Certificado MARPOL 73/78 vigente (Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos).
 - b. Un Certificado SOLAS vigente.
 - c. Un Certificado de Aptitud vigente (exigido solamente a los buques cisternas de productos químicos a granel y de gas licuado.)
 - d. En caso que cualquiera de los certificados anteriores no esté vigente, la copia más reciente abordó será examinada junto con información provista sobre cuando dicho certificado será renovado.

Artículo 126: Los buques que transporten hierro reducido en directo deberán proveer los siguientes documentos:

1. Copia de certificación de que el hierro reducido en directo es apropiado para ser embarcado.
2. Copia de certificación de que el hierro reducido en directo cumple con los requisitos exigidos por la OMI.
3. Declaración por parte del buque o del embarcador que las precauciones de la OMI publicadas en el Código de Cargas a Granel para briquetas moldeadas en caliente o frío han sido seguidas.
4. Copia de los procedimientos a seguir por el buque para asegurar la seguridad del propio buque y mercancía en caso de que dicha mercancía se moje.

Sección Tercera

Mercancía peligrosa embalada

Artículo 128: Los requisitos para buques que transportan mercancía peligrosa embalada

son:

1. Requisitos de Fondeo:

- a. Los buques sujetos a las disposiciones contenidas en este artículo deben comunicarse con las estaciones de comunicación de la isla Flamenco o de Cristóbal antes del arribo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 y esperar instrucciones antes de fondear.
- b. Dichos buques recibirán instrucciones de fondear en una de las zonas designadas para el fondeo, según se describe en los numerales 1 y 3 del artículo 37.
- c. Los buques que transportan explosivos o cantidades grandes de material peligroso especialmente reactivo, según lo determine la Autoridad, podrán recibir instrucciones de fondear en una de las zonas de fondeo para buques con explosivos que se describen en los literales *b* y *c* del numeral 1 y el literal *b* del numeral 3 del artículo 37.

2. Requisitos relacionados a convenios y códigos de la OMI:

Los buques sujetos a estas disposiciones cumplirán con las normas establecidas en el Convenio SOLAS y por el Código IMDG en lo que respecta a la construcción, mantenimiento, inspección, certificación y clasificación del buque, equipo de seguridad, incluso las alarmas, y sistemas de manejo y estiba de mercancía.

3. Requisitos concernientes al tránsito:

Las restricciones normales de operación regirán a menos que dichos buques transporten más de cinco toneladas de explosivos OMI 1.1, o cantidades grandes de productos peligrosos, según lo determine la Autoridad, en cuyo caso podrán imponerse otras restricciones de operación.

4. Requisitos concernientes a la mercancía:

El embarque, empaque, rotulación, marcación, manejo, estiba, segregación, mantenimiento, inspección, y la certificación de la mercancía peligrosa embalada se hará de conformidad con lo establecido en el Código IMDG.

Artículo 130: El manifiesto de carga peligrosa que deben presentar los buques que transporten productos peligrosos en bultos, deberá indicar el nombre técnico correcto del mismo, el número correspondiente a la clasificación de las Naciones Unidas, la clasificación y división correspondiente a la OMI, el lugar de almacenamiento y la cantidad de cada producto peligroso transportado como mercancía.

Artículo 132: Los buques que transporten mercancía peligrosa embalada (*Clase I*) cumplirán con los siguientes requisitos:

1. Requisitos relacionados a Convenios y códigos de la OMI:

Los buques que transporten carga peligrosa embalada (**Clase 1**), cumplirán con las normas establecidas en el Convenio SOLAS y por el Código IMDG en lo que respecta a la construcción, mantenimiento, inspección, certificación y clasificación del buque, equipo de seguridad, incluso las alarmas, y sistemas de manejo y estiba de mercancía.

2. Requisitos relativos a la mercancía:

El embarque, empaque, rotulación, marcación, manejo, estiba, segregación, mantenimiento, inspección, y la certificación de la mercancía peligrosa embalada se hará de conformidad con lo establecido en el Código IMDG.

Artículo 134: La Autoridad, una vez presentada la solicitud pertinente, podrá conceder su autorización para el desembarque de *explosivos* en sus muelles y en otros puntos de las aguas del Canal en caso de urgencia, o cuando el tipo o embalaje de los explosivos permita que sean descargados sin riesgo en determinado sitio.

Artículo 141: En el caso de las siguientes *sustancias radioactivas*, se presentará la información requerida con no menos de 48 horas de anticipación, según las disposiciones contenidas en el artículo 30 de este anexo y habrá de incluirse los datos específicos indicados en el Código IMDG:

1. Sustancias de actividad específica baja o sólidos de bajo nivel radioactivo, según las especificaciones contenidas en los programas 5, 6, y 7 de la Clase 7 del Código IMDG.
2. Sustancias radioactivas transportadas en determinadas cantidades según lo dispuesto en los programas 1, 2, 3 y 4 de la Clase 7 del Código IMDG.

²⁰**Sección Cuarta**

Planes del Buque para el Manejo de Emergencias en caso de Derrame de Hidrocarburos en Aguas del Canal de Panamá

Artículo 141 A: Los requisitos y procedimientos del Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos en aguas del Canal (PCSOPEP, por sus siglas en inglés), serán comunicados por la Autoridad a través de circulares y avisos a las navieras y deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- a. Descripción del programa de capacitación de la tripulación para responder a incidentes de derrames a bordo del buque y en instalaciones en tierra.
- b. Descripción específica de las medidas de prevención de este tipo de incidente en aguas e instalaciones del Canal.
- c. Procedimiento de notificación del incidente.
- d. Procedimiento para responder a este tipo de incidentes.

²⁰ Sección modificada por el Acuerdo No. 78 de 27 de mayo de 2004.

- e. Registro y resultados de los simulacros periódicos, de las acciones de respuesta de la tripulación, y de las respuestas reales a incidentes previos.
- f. Identificación de la persona autorizada, que deberá estar domiciliada en la República de Panamá. Esta persona servirá de enlace con la Autoridad y tendrá dentro de sus facultades la de gestionar y consignar, en representación del buque, garantía aceptable a satisfacción de la Autoridad, para el pago de los costos en que ésta incurra por razón de las acciones de respuesta y limpieza del derrame.

El PCSOPEP deberá ser presentado a la Autoridad para su verificación y admisión. Los buques cuya documentación haya sido previamente verificada y admitida por la Autoridad, sólo tendrán que mostrarla durante la inspección rutinaria por parte de personal de la Autoridad.

Artículo 141 B: Con el propósito de procurar la efectividad del PCSOPEP, todo buque estará obligado a lo siguiente:

- a. Presentar a la Autoridad para su verificación las actualizaciones y cambios al Plan de Respuesta, lo que incluye cualquier cambio de la persona autorizada y su suplente.
- b. Mantener a disposición de la Autoridad para su revisión, las bitácoras de simulacros e incidentes, de la respuesta a incidentes reales y de capacitación de los tripulantes del buque.
- c. Participar, a solicitud de la Autoridad, en los ejercicios y simulacros de activación del PCSOPEP y de respuesta a emergencias que lleve a cabo la Autoridad.