



REGISTRO

DEL CANAL DE PANAMÁ

Volumen 9, Número 11

Registro, 28 de junio de 2007

CONTENIDO

Acuerdo No. 140
(de 21 de junio del 2007)
Por el cual se modifica y subroga el Reglamento de Arqueo de Buques
para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.....1

Acuerdo No. 141
(de 21 de junio del 2007)
“Por el cual se modifica el Reglamento para la Fijación de Peajes,
Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal,
los Servicios Conexos y Actividades Complementarias“.....2

**ACUERDO No. 140
(de 21 de junio del 2007)**

“Por el cual se modifica y subroga el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá”

**LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ**

CONSIDERANDO:

Que el artículo 18, numeral 5, literal e de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997, establece que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, aprobar el reglamento aplicable al arqueo e inspección de naves, a la navegación por el Canal, al control de tráfico marítimo, al pilotaje y al practicaje de naves, y demás asuntos relacionados con la navegación por el Canal.

Que en ejercicio de dicha facultad, la Junta Directiva aprobó el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, mediante Acuerdo No.2 de 3 de septiembre de 1998.

Que cumplidos los procedimientos legales y reglamentarios, el 24 de abril de 2007 la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 132 por el cual se modifican las reglas de arqueo y los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Que el régimen establecido en dicho acuerdo implica la realización de ajustes o modificaciones que deben introducirse en el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a fin de subrogar el Acuerdo No. 2 de 3 septiembre de 1998 y adoptar un nuevo reglamento.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica y subroga el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, en los términos siguientes:

**“REGLAMENTO DE ARQUEO DE BUQUES PARA LA FIJACION
DE PEAJES POR EL USO DEL CANAL DE PANAMA**

**Capítulo I
Normas Generales y Definiciones**

Artículo 1: Este reglamento tiene por objeto establecer el procedimiento y las reglas de arqueo de buques, para la determinación de la base de aplicación de los peajes que adopte la Autoridad de acuerdo a su ley orgánica.

Artículo 2: Las palabras, expresiones y siglas utilizadas en el presente reglamento tendrán las siguientes definiciones:

Anexo. Reglas complementarias para la determinación del Arqueo Neto CP/SUAB, las cuales forman parte integral de este reglamento.

Buque con capacidad de transportar contenedores sobre la cubierta superior. Buque que no pertenece a la categoría de portacontenedor, pero con capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior. La Autoridad determinará si un buque pertenece o no a esta categoría, tomando en consideración la información proporcionada por el buque.

Buque de guerra. Cualquier buque de propiedad gubernamental utilizado por su gobierno con fines militares, incluyendo a los buques artillados del servicio de guardacostas y los buques escuela de adiestramiento naval. Se excluyen de esta definición a los buques auxiliares, tales como buques cisterna, de transporte de armamento, refrigerados, talleres, de servicios o aquellos que se usen para transportar abastecimientos militares en general.

Buque de Pasajeros o Buque de Pasaje. Aquel cuya actividad principal es el transporte de pasajeros, sujeto a itinerarios fijos y de conocimiento público. Normalmente este tipo de buque cuenta con alojamiento para más de doce (12) pasajeros. Solamente son elegibles para la aplicación del cobro de peaje por litera aquellos buques que han sido diseñados exclusivamente para el transporte de pasajeros. Aquellos buques de pasajeros que además transporten otro tipo de carga seguirán bajo el esquema actual de cobro de peaje de CP/SUAB.

Buque portacontenedor. Buque especialmente diseñado o convertido para transportar contenedores sobre la cubierta superior y que posee guías celulares permanentes en sus bodegas. La Autoridad determinará si un buque pertenece o no a esta categoría, tomando en consideración la información proporcionada por el buque.

Calado Máximo. Es la profundidad máxima (en metros) permisible hasta la que debe sumergirse el casco de un buque cuando está totalmente cargado.

Esta definición se aplica únicamente a los buques que pagan peaje en base a desplazamiento.

Certificado Internacional de Arqueo, 1969 (CIA 69). Certificado Internacional de Arqueo expedido de acuerdo al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

Cubierta superior. La cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierres estancos de todas las aberturas en la parte expuesta de la misma y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

En un buque con cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

Desplazamiento Máximo. Es el peso del buque en toneladas métricas en una condición de completamente cargado a su calado máximo permisible con provisiones, carga, agua, combustible, municiones, el peso de los oficiales, tripulantes, pasajeros y sus pertenencias.

Esta definición aplica únicamente a los buques que pagan peaje en base a desplazamiento.

Espacios cerrados. Los limitados por el casco del buque, por mamparos fijos o móviles y por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o móviles. No impedirá la consideración de espacio cerrado la interrupción en una cubierta o abertura alguna en el casco del buque, en una cubierta o en el techo de un espacio ni la ausencia de mamparos.

Espacios excluidos. Sin perjuicio de la definición de espacios cerrados, los espacios a que se refiere el aparte C del Anexo, los cuales no se incluyen en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, serán considerados espacios cerrados cuando reúnan alguna de las condiciones señaladas en el párrafo inicial del aparte mencionado.

Estanco a la intemperie. El agua no penetra en el buque, cualquiera que sea el estado de la mar.

Estanco al agua. Capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura o cierre en cualquier dirección bajo una tromba de agua para lo cual la estructura circundante se ha diseñado.

Literas. Camas estrechas y sencillas que se usan en los buques y que, por economía de espacio, se suelen colocar una encima de otra. El número de literas se determinará de acuerdo al aparte E, literales (g), (h), (i) de este Acuerdo.

Manga o manga de trazado (MB). La anchura máxima del buque, medida en el centro del mismo, fuera de miembros en los buques de forro metálico, o fuera de forros en los buques de forro no metálico.

Número de TEU transportados durante el tránsito (NTT). Es el resultado de la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores transportados en espacios abiertos sobre la cubierta superior, por buques que no sean portacontenedores y con capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, que maximice el espacio volumétrico, expresándose dicho

volumen en unidades TEU, según la tabla de equivalencias del artículo 10. La Autoridad se reserva el derecho de verificar el NTT para corroborar que este dato cumpla con el grado de precisión que requiere la Autoridad.

Pasajero. Toda persona que viaje a bordo, con excepción del capitán, los miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor a bordo necesaria para el buque, y los niños menores de un año.

Puntal de trazado (D). La distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara inferior de la cubierta superior en el costado, con las variaciones descritas en el aparte A del Anexo de este reglamento.

Sistema Universal de Arqueo de Buques (SUAB). El conjunto de reglas, medidas y cálculos aplicables para la determinación del arqueo bruto y neto, adoptados de acuerdo al Convenio Internacional de Arqueo sobre Buques de 1969.

Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB). El basado en el Sistema Universal de Arqueo de Buques, 1969, utilizando de éste los parámetros para determinar el volumen total del buque con variantes adicionales establecidas por la Autoridad.

TEU (Contenedor de 20 pies de largo). Unidad de medida o referencia que equivale a un contenedor de 20 pies con dimensiones externas de largo, ancho y alto de 20, 8, y 8.5 pies, respectivamente. El volumen que un TEU representa es igual a 1,360 pies cúbicos.

TEU permitidos bajo cubierta. Capacidad total de contenedores en TEU que un buque portacontenedor puede transportar en espacios cerrados, incluyendo aquellos que pueden ser transportados en espacios cerrados sobre la cubierta superior. Esta capacidad se determina mediante la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores que maximicen el espacio volumétrico, expresando dicho volumen en unidades TEU.

TEU permitidos sobre cubierta. Es la capacidad total de contenedores en TEU que un buque puede transportar en espacios abiertos sobre la cubierta superior, y no incluye aquellos contenedores que pueden ser transportados en espacios cerrados sobre la misma. Esta capacidad se determina mediante la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores que maximicen el espacio volumétrico, expresando dicho volumen en unidades TEU, el cual será ajustado para compensar la restricción de visibilidad de la Autoridad.

Para los buques con capacidad de transportar contenedores sobre la cubierta superior, el TEU permitidos sobre cubierta será calculado para los propósitos del manejo administrativo de las reservaciones de tránsito.

Total de TEU permitidos. Es la suma total de contenedores permitidos que un buque puede transportar en espacios cerrados bajo y sobre la cubierta superior (TEU permitidos bajo cubierta) más el total de contenedores permitidos que un buque puede transportar sobre la cubierta superior (TEU permitidos sobre cubierta).

Volumen total (V). El espacio cerrado del buque expresado en metros cúbicos.

Artículo 3: Serán objeto de arqueo:

1. El espacio cerrado debajo de la cubierta superior
2. Los espacios cerrados sobre la cubierta superior, y
3. La capacidad máxima del buque para transportar contenedores bajo y sobre la cubierta superior.

Artículo 4: El administrador de la Autoridad interpretará y aplicará las reglas de arqueo que se establecen en este reglamento.

Capítulo II **Determinación del Arqueo Neto CP/SUAB y Total de TEU permitidos**

Sección Primera **Requisitos**

Artículo 5: Para efectos del arqueo, los buques que transiten por el Canal presentarán el CIA 69 o, en su defecto, un documento aceptable a la Autoridad, basado en un sistema sustancialmente similar al adoptado por el citado convenio. Además, presentarán planos, certificados de clasificación y documentación con información en la cual conste el volumen total del buque o que permita determinar este volumen mediante la aplicación de cálculos matemáticos.

Para efecto de los buques de pasajeros, además de lo mencionado en el párrafo anterior, también deben presentar el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero.

Se exceptúan de la presentación de la documentación establecida en este artículo, los buques de guerra, las dragas, los diques secos flotantes, las embarcaciones que, con base a su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo a las tarifas mínimas fijas, y los buques sujetos a medidas transitorias de dispensa a que se refiere el artículo 11 de este reglamento.

Artículo 6: Además de lo exigido en el artículo anterior, los buques con capacidad para transportar contenedores deberán proporcionar planos, certificados de clasificación y documentación con información suficiente para determinar TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, tal como se define en el artículo 2 de este reglamento.

La información a la que se refiere el párrafo anterior se obtendrá del Manual de Aseguramiento de Carga (“Cargo Securing Manual, CSM” por sus siglas en inglés) y del Plano de Disposición General (“General Arrangement Plan, GA” por sus siglas en inglés), los cuales deberán indicar el número total de contenedores y sus dimensiones. En caso de que estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se utilizará el método alterno de arqueo que se establece en este reglamento.

Toda la información a la que se refiere este artículo y el anterior debe ser entregada al Oficial de Inspección de la Autoridad en el momento en que el buque es inspeccionado.

Artículo 7: Los buques que no presenten la documentación exigida en los artículos anteriores, así como aquellos cuya documentación no cumpla con la precisión requerida por la Autoridad, quedarán sujetos a la inspección de la Autoridad con el objeto de determinar su V de acuerdo con el Arqueo Neto CP/SUAB o total de TEU permitidos, según se establece en este reglamento.

Artículo 8: La Autoridad establecerá V para calcular el Arqueo Neto CP/SUAB; además, la Autoridad establecerá los valores de TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable. Para los buques de pasajeros, la Autoridad establecerá V, la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC.

Para los cálculos del Arqueo Neto CP/SUAB, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, la Autoridad podrá solicitar y utilizar información complementaria con relación al buque, que le proporcione el usuario o los funcionarios, personas u organismos autorizados por los gobiernos nacionales para realizar inspecciones, identificar la capacidad de contenedores que pueden ser transportados por el buque y expedir certificados nacionales de arqueo. La información obtenida podrá ser verificada y corregida, en caso de ser necesario, para garantizar la precisión requerida por la Autoridad.

De no obtenerse la documentación solicitada, el usuario se atendrá a las cifras que produzca el cálculo de la Autoridad y que, a juicio de ésta, refleje V, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC, según sea aplicable.

Sección Segunda

Arqueo

Artículo 9: El arqueo de un buque consistirá en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC, según sea aplicable. Estos se determinarán con base a las disposiciones establecidas en este Reglamento.

El arqueo de embarcaciones de diseño nuevo cuyas características de construcción hagan irrazonable o imposible la aplicación de las reglas, se efectuará de forma que sea aceptable para la Autoridad.

Artículo 10: El Arqueo Neto CP/SUAB de los buques, salvo que estén sujetos a medidas transitorias de dispensa o que pertenezcan a la categoría de buque portacontenedor, buques de guerra, dragas, diques secos flotantes, según la clasificación de la Autoridad, se calculará mediante la fórmula siguiente:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K4(V) + K5(V)$$

Para todo buque clasificado por la Autoridad como portacontenedor, el arqueo se basará en Total de TEU permitidos, el cual se calculará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

Para establecer TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta y NTT, según sea aplicable, se utilizará la siguiente tabla de equivalencias.

DIMENSIONES	CÁLCULO	EQUIVALENCIA
20' x 8' x 8.5'	1360/1360	1.00 TEU
20' x 8' x 9.5'	1520/1360	1.12 TEU
40' x 8' x 8.5'	2720/1360	2.00 TEU
40' x 8' x 9.5'	3040/1360	2.24 TEU
45' x 8' x 9.5'	3420/1360	2.51 TEU
48' x 8' x 9.5'	3648/1360	2.68 TEU
54' x 8' x 9.5'	4104/1360	3.02 TEU

Para cualquier contenedor cuyas dimensiones no aparezcan en la tabla anterior, su equivalencia se obtendrá utilizando el mismo método de cálculo.

En el caso de los buques de pasajeros, el cobro de peajes se aplica sobre la base de la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) de acuerdo a lo especificado en el Certificado Internacional de Arqueo, CIA 69, o según lo indicado en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero. La aplicación del cobro está determinada por dos parámetros de diseño: (a) tonelaje bruto determinado por el CIA 69 y (b) la relación CPSUAB/PAX-ITC. Aquellos buques con más de 30,000 toneladas brutas cuya relación CPSUAB/PAX-ITC es menor o igual a 33 se les cobrará el peaje por litera. Los buques que no cumplen con ambos criterios o que además de los pasajeros transporten otro tipo de carga seguirán bajo el esquema actual de cobro de peajes CPSUAB.

Artículo 11: Por medida transitoria de dispensa se entiende el tratamiento especial que se otorga a los buques que hayan transitado por el Canal entre el 23 de marzo de 1976 y el 30 de septiembre de 1994, el cual consiste en el congelamiento del arqueo de acuerdo al Sistema de Arqueo del Canal de Panamá vigente hasta el 30 de septiembre de 1994. Esta medida se aplicará siempre que los buques no hayan sido objeto de un cambio estructural significativo, tal como está definido en el artículo 12 de este reglamento. A estos buques se les podrá eximir de la presentación del CIA 69 o cualquier certificado en materia de V.

En estos casos, la fórmula para determinar el Arqueo Neto del Canal de Panamá conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (SUAB) es la siguiente:

Arqueo Neto CP/SUAB = Arqueo Neto del Canal de Panamá

La medida transitoria de dispensa no se aplicará a los buques clasificados por la Autoridad como portacontenedores.

Artículo 12: Los buques a los que se les calcule el Arqueo Neto CP/SUAB de acuerdo con el artículo 10, podrán ser objeto de un nuevo arqueo si se produce un cambio en el V.

Los buques cuyo Arqueo Neto CP/SUAB se haya calculado en conformidad con el artículo 11, mantendrán dicho arqueo mientras no sean objeto de un cambio estructural significativo, entendiéndose por tal una variación real no menor del diez por ciento (10%) del V del buque. En caso de producirse un cambio estructural significativo, el Arqueo Neto CP/SUAB se determinará de acuerdo con el artículo 10.

Artículo 13: Los buques portacontenedores cuyo Total de TEU permitidos se haya calculado en conformidad con el artículo 10, mantendrán dicho total mientras no sean objeto de un cambio estructural o de documentación que afecte el Total de TEU permitidos. En caso de producirse un cambio estructural o de documentación que afecte la capacidad de carga de los mismos, el Total de TEU permitidos se determinará de acuerdo a lo que establece dicho artículo.

Los buques con capacidad para transportar contenedores en o sobre la cubierta superior, cuyo TEU permitidos sobre cubierta haya sido calculado conforme se define en este reglamento y que sufran cambios estructurales o de documentación que afecte dicho TEU permitidos sobre cubierta, éste se establecerá utilizando la tabla de equivalencias del artículo 10.

Los buques de pasajeros cuya capacidad máxima de pasajeros fue establecida de conformidad a lo establecido en el artículo 10, mantendrán dicho total mientras no sean objeto de un cambio estructural o de número de pasajeros. En caso de producirse un cambio, V, la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC se establecerá utilizando la relación que se establece en el artículo 10.

Artículo 14: Todos los volúmenes incluidos en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB, se medirán sin importar instalaciones de aislamiento o de otra índole en buques de forro metálico, hasta la cara interior del forro de las planchas estructurales de limitación; y en buques de forro no metálico, hasta la superficie exterior de la cara interior de las superficies estructurales de limitación.

El V incluirá el volumen de los apéndices del buque y se podrán excluir los espacios abiertos a la mar.

Artículo 15: Las medidas para calcular el volumen se tomarán al centímetro de precisión o hasta la vigésima parte de un pie.

Los valores volumétricos se calcularán con los métodos generalmente aceptados para el espacio en cuestión y con el grado de precisión que la Autoridad estime aceptable, verificando los cálculos de manera detallada, de tal forma que permitan corroborar su exactitud.

Capítulo III Método alternativo de arqueo

Artículo 16: Cuando no se ha presentado el CIA 69, su equivalente o la documentación necesaria para hacer el cálculo de V, o cuando estos documentos no cumplan con las normas de precisión aceptables por la Autoridad, los buques se medirán de manera que se incluyan todos los contenidos cúbicos de los espacios cerrados para establecer V, tal como se define en este capítulo.

En el caso de los buques clasificados por la Autoridad como portacontenedores o buques con capacidad de transportar contenedores en o sobre la cubierta superior que no hayan presentado el Manual de Aseguramiento de Carga y el Plano de Disposición General, sus equivalentes, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

En el caso de los buques clasificados por la Autoridad como buque de pasajeros que no presenten los documentos listados en el primer párrafo de este artículo y/o el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá V, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

Artículo 17: La Autoridad procurará determinar V, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC según sea aplicable, con la mayor precisión posible, con base en la información disponible al momento de hacer el cálculo, utilizando los métodos generalmente aceptados para medir el espacio en cuestión, determinar V, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC y/o determinar los TEU permitidos dentro de los márgenes de precisión que sean aceptables para la Autoridad.

Artículo 18: Los buques que no presenten la documentación requerida o cuando estos documentos no cumplan con la precisión aceptable por la Autoridad, se arquearán de la forma siguiente:

1. El volumen de las estructuras por encima de la cubierta superior podrá determinarse mediante cualquier método o combinación de métodos que sean aceptables para la Autoridad. Estos métodos incluirán fórmulas geométricas sencillas, las reglas de Simpson y demás fórmulas matemáticas estándar. Cualesquiera de los procedimientos especiales que se utilicen deberán ser identificados.

Las mediciones y cálculos que se hagan se presentarán en forma detallada y concisa que facilite su revisión por la Autoridad.

2. El volumen del casco por debajo de la cubierta superior (UDV) se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$UDV = \{0.91 \times [(LOA \times MB) \times (D - SLD)]\} + (SLDISP/1.025)$$

Si resulta imposible aplicar la fórmula anterior, el volumen del casco por debajo de la cubierta superior se determinará multiplicando el producto de LOA, MB y D, según están definidos en el aparte G del Anexo, por el coeficiente correspondiente que se indica en la siguiente tabla:

ESLORA TOTAL EN METROS	COEFICIENTE
> 0 a 30	.7150
> 30 a 60	.7250
> 60 a 90	.7360
> 90 a 120	.7453
> 120 a 150	.7328
> 150 a 180	.7870
> 180 a 210	.8202
> 210 a 240	.7870
> 240 a 270	.7328
> 270	.7453

3. El V de un buque es igual a la sumatoria del volumen de las estructuras por encima de la cubierta superior, según se determine de acuerdo a los lineamientos del numeral (1) de este artículo, y el volumen del casco por debajo de la cubierta superior, según lo que se determine de acuerdo a los parámetros del numeral (2) de este artículo.

Artículo 19: Los buques cuyo V haya sido determinado de acuerdo con los lineamientos del artículo 16 podrán solicitar un nuevo arqueo al presentar un CIA 69, nuevo o corregido, o un documento al respecto aceptable, o suficiente documentación que permita recalcularse su V.

En el caso de los buques de pasajeros podrán solicitar un nuevo arqueo al presentar un CIA 69 o un Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero, nuevo o corregido, o un documento al respecto aceptable, o suficiente documentación que permita recalcularse V, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC.

Artículo 20: Los buques en los cuales TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, hayan sido determinados de acuerdo con los lineamientos del artículo 16, podrán solicitar que se determine un nuevo arqueo al presentar un Manual de Aseguramiento de Carga (“Cargo Securing Manual, CSM” por sus siglas en inglés) y un Plano de Disposición General (“General Arrangement Plan, GA” por sus siglas en inglés) nuevos y corregidos u otros documentos al respecto aceptables que permitan recalcularse sus TEU permitidos.

Capítulo IV Certificado de Arqueo

Artículo 21: El arqueo de los buques será calculado por el personal especializado de la Autoridad o por agentes autorizados por ésta. Cada buque pondrá a las órdenes de la Autoridad un juego completo de planos, el desglose del volumen total y las hojas de cálculo con las dimensiones que sirvieron de base para obtener su CIA 69 o su equivalente, y copia de éste.

Artículo 22: La Autoridad entregará a cada buque, al armador o a su agente, el Certificado de Arqueo, el cual se mantendrá a bordo del buque como constancia de que ha sido inspeccionado y arqueado.

Artículo 23: La Autoridad podrá corregir los certificados de Arqueo cuando del examen de los documentos o de la inspección practicada a los buques resulten diferencias en una o más de la capacidad de V, capacidad máxima de pasajeros, de la relación CPSUAB/PAX-ITC, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable.

Capítulo V Buques de Guerra, Dragas y Diques Secos Flotantes

Artículo 24: El tonelaje de desplazamiento en el calado máximo es la base de aplicación del peaje de los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes. Para estos efectos se exigirá la presentación de los documentos donde conste con precisión el tonelaje de desplazamiento de cada calado promedio posible.

Artículo 25: El tonelaje de desplazamiento en el calado máximo de las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior se determinará de manera aceptable a la Autoridad en toneladas métricas.

Artículo 26: La Autoridad podrá valerse de cualquier método práctico aceptable para determinar el tonelaje de desplazamiento en el calado máximo en caso que el usuario no presente los documentos necesarios para ello.

Capítulo VI Disposiciones Finales

Artículo 27: Para los efectos de la preparación de la documentación requerida por parte de la Autoridad, se considerará en lastre aquel buque que cumpla con las siguientes condiciones:

1. No podrá llevar pasajeros ni carga.
2. No podrá llevar combustible para su propio consumo en cantidades que excedan la capacidad de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documentos oficiales.
3. Los espacios certificados y marcados como tanques de sedimentación para almacenar lubricantes o combustibles líquidos y tanques o compartimentos fijos no podrán usarse para estibar carga o provisiones.

La inobservancia de lo anterior dará lugar a que el buque se considere con carga.

Artículo 28: La travesía de un buque por las esclusas de uno de los extremos del Canal y el regreso por cualquier motivo al punto original de ingreso, sin cruzar las esclusas del extremo opuesto del Canal, se considerará como un tránsito completo. El reingreso del mismo buque será considerado un nuevo tránsito.

Artículo 29: Se exceptúan del arqueo CP/SUAB las embarcaciones que, en base a su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo a las tarifas mínimas fijas, salvo aquellos casos establecidos en otros reglamentos.

Artículo 30: Este reglamento subroga el aprobado mediante el Acuerdo No. 2 de 3 de septiembre de 1998, modificado.

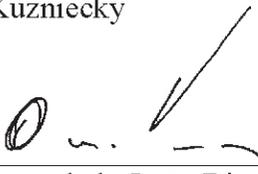
ARTÍCULO SEGUNDO: Este reglamento comenzará a regir a partir de su publicación.

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 objeto de facilitar su uso por parte de los usuarios del Canal.”

Dado en la Ciudad de Panamá, a los veintiún días del mes de junio de 2007.

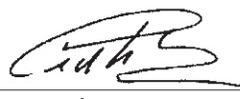
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dani Kuzniecky



Presidente de la Junta Directiva

Diógenes de la Rosa A.



Secretario

ANEXO

A. AMPLIACIÓN A LA DEFINICIÓN DE PUNTAL DE TRAZADO:

En los buques de madera y en los de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava, o cuando existen tracas de apardura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

En los buques que tengan trancañiles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las chapas de costado del forro, prolongando las líneas como si el trancañil fuera de forma angular.

Cuando la cubierta superior sea escalonada y la parte elevada de dicha cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una línea de referencia que se obtiene prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

B. SIGNIFICADO DE LOS SÍMBOLOS UTILIZADOS EN LAS FIGURAS DE ESTE REGLAMENTO:

O = Espacio excluido

C = Espacio cerrado

I = Espacio que debe considerarse cerrado

Las áreas rayadas son las que deben incluirse en los espacios cerrados.

B = Manga de la cubierta en el través de la abertura

En los buques con trancañiles redondeados, la manga se mide como se indica en la Figura 11.

C. DEFINICIÓN DE ESPACIOS EXCLUIDOS:

Son los espacios que se describen a continuación, salvo que reúnan cualquiera de las siguientes tres condiciones, en cuyo caso será considerado como espacio cerrado:

- Si el espacio está dotado de serretas u otros medios para estibar la carga o provisiones.
- Las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre.
- Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.

1.a Un espacio situado dentro de una construcción frente a una abertura de extremidad que se extienda de cubierta a cubierta, exceptuada una chapa de cenefa cuya altura no exceda 25 milímetros (una pulgada), por debajo del bao contiguo, teniendo dicha abertura un ancho igual o mayor al 90 por ciento de la manga de la cubierta por el través de la abertura. Esta disposición debe aplicarse de modo que sólo se excluya de los espacios cerrados el comprendido entre la abertura propiamente dicha y una línea trazada paralelamente al plano de la abertura, a una distancia de éste igual a la mitad de la manga de la cubierta por el través de la abertura. Figura 1:

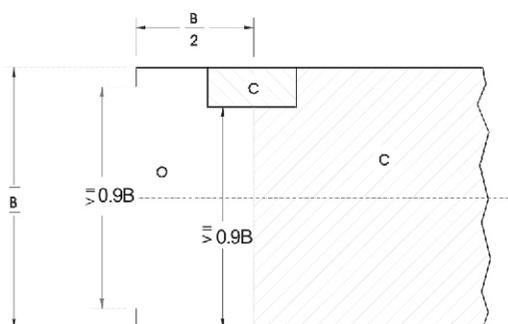


Fig. 1

1.b Si a resultas de cualquier disposición, excepto la convergencia del forro exterior, la anchura de ese espacio llega a ser inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta, sólo se excluirá del volumen de espacios cerrados el espacio comprendido entre la línea de la abertura y una línea paralela que pase por el punto en que la anchura transversal del espacio se hace igual o inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta. Figuras 2, 3 y 4:

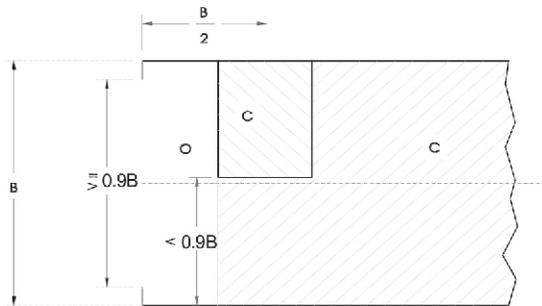


Fig. 2

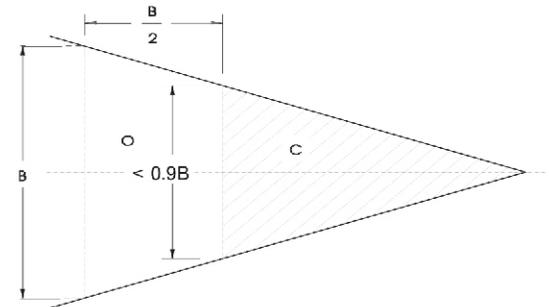


Fig. 3

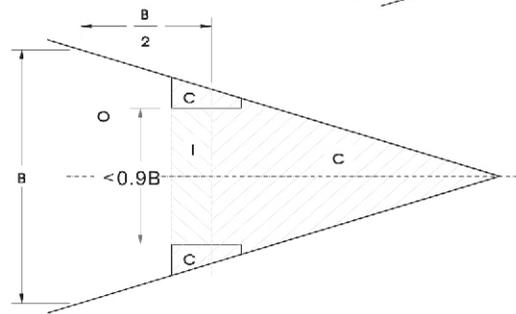


Fig. 4

1.c Cuando un intervalo completamente abierto, exceptuadas las amuradas y barandillas, separa dos espacios que puedan ser ambos o uno de ellos, excluidos, en virtud de lo previsto en los apartados 1.a y 1.b, dicha exclusión no se aplicará si la separación entre los dos espacios es inferior a la mitad de manga mínima de la cubierta en la zona de la separación. Figuras 5 y 6:

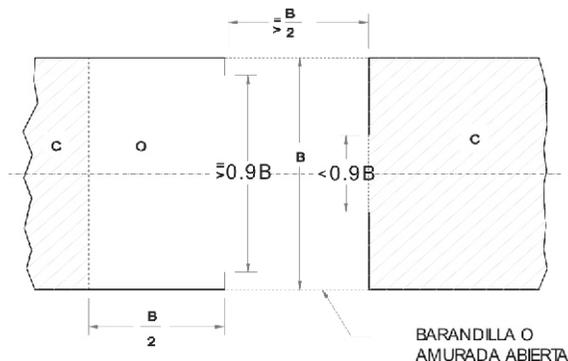


Fig. 5

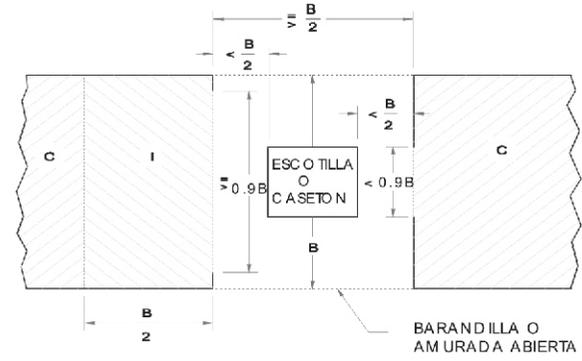


Fig. 6

2. Todo espacio situado bajo las cubiertas o techos, abiertos a la mar o a la intemperie, cuya única conexión con los costados expuestos del cuerpo del buque sea la de los puntales necesarios para soportarlo. En ese espacio, pueden instalarse barandillas o una amurada y una chapa de cenefa, y también puntales sobre el costado del buque, siempre que la distancia entre la parte superior de las barandillas o de la amurada y la cenefa no sea inferior a 0.75 metros (2.5 pies) o un tercio de la altura del espacio, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Figura 7:

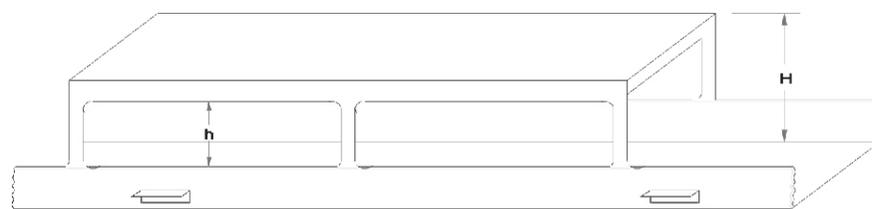
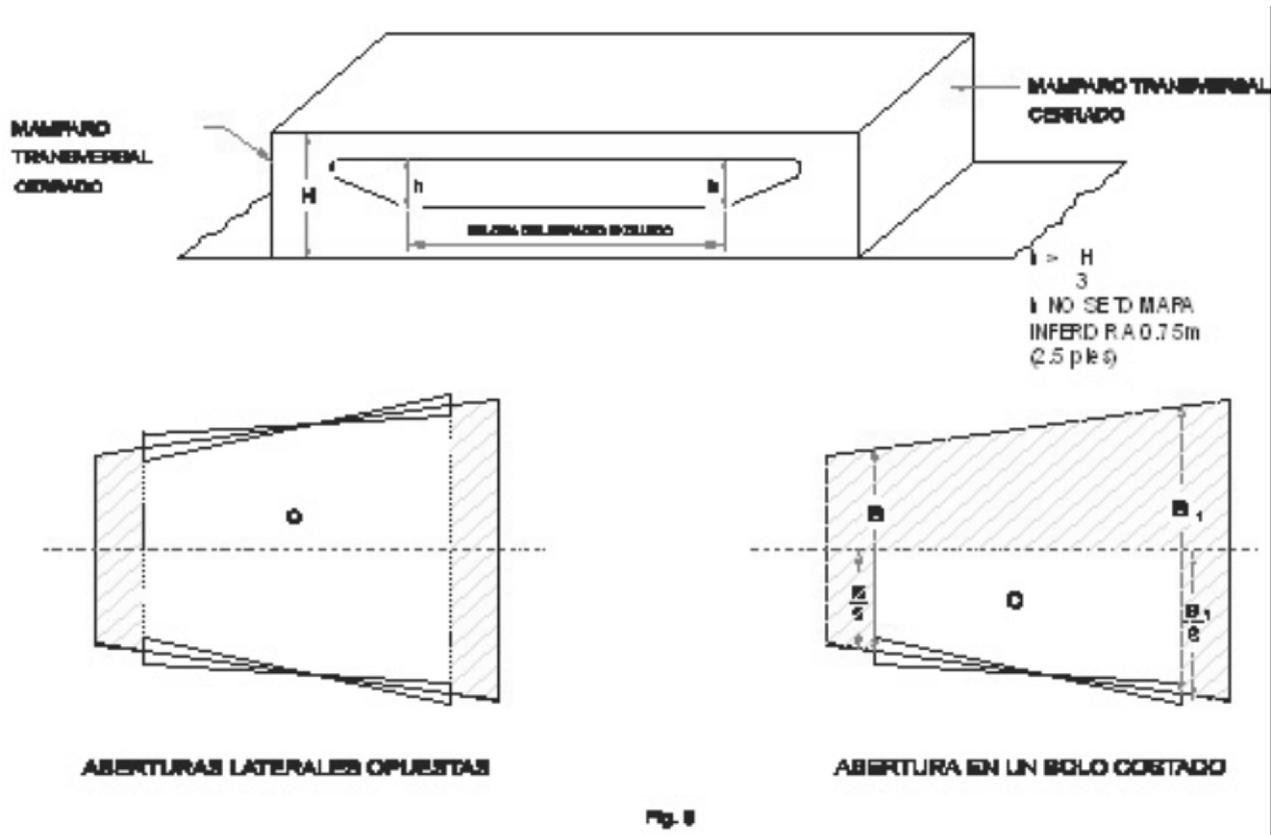


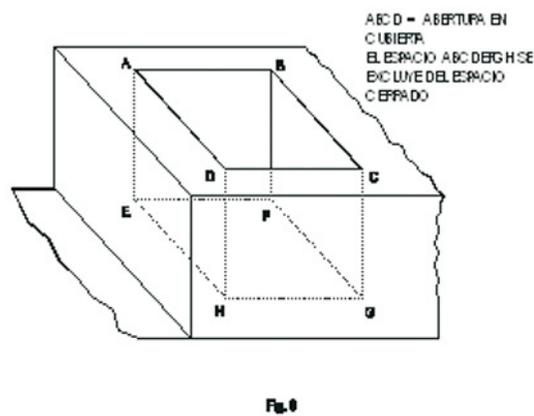
Fig. 7

$h \geq \frac{H}{3}$
 h NO SE TOMARA
 INFERIOR A 0.75m
 (2.5 pies)

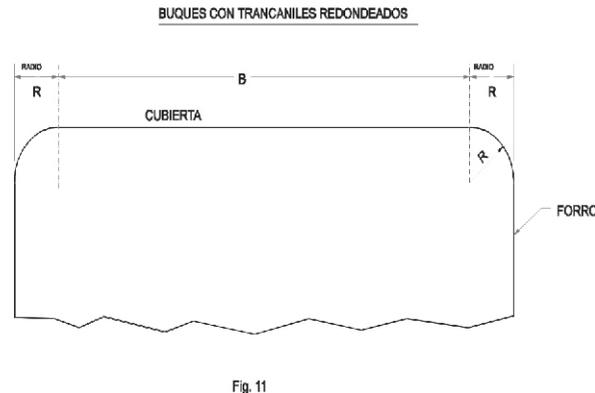
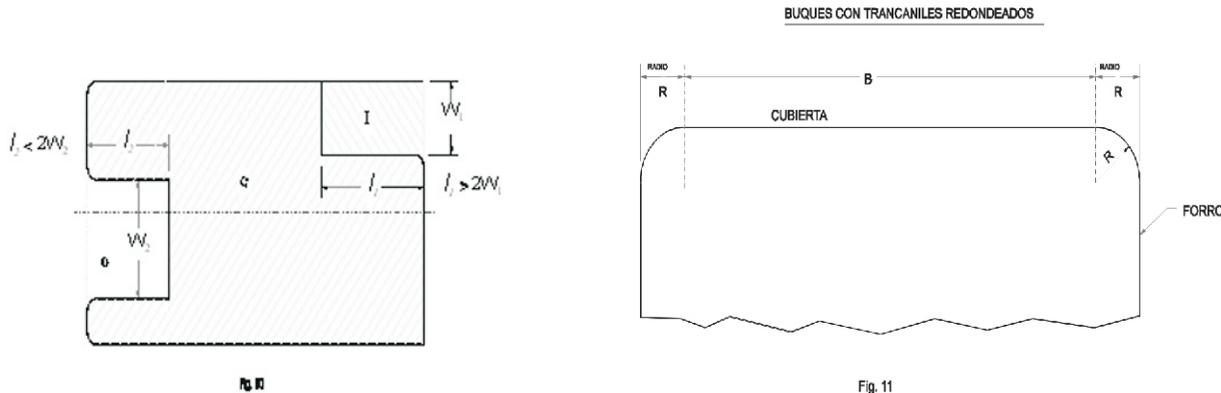
3. Todo espacio que, en una construcción de banda a banda, se encuentre directamente en frente de aberturas laterales de altura no inferior a 0.75 metros (2.5 pies) o un tercio de la altura de la construcción, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Si esa construcción solo tiene abertura a un costado, el espacio que debe excluirse del volumen de espacios cerrados queda limitado hacia el interior, a partir de la abertura, a un máximo de la mitad de la manga de la cubierta en la zona de la abertura. Figura 8:



4. Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su techo, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por el área de la abertura. Figura 9:



5. Todo nicho en el mamparo de limitación de una construcción que esté expuesto a la intemperie y cuya abertura se extienda de cubierta a cubierta sin ningún dispositivo de cierre, a condición de que su ancho interior no sea mayor que la anchura en la entrada y su profundidad dentro de la construcción no sea superior al doble de la anchura en la entrada. Figuras 10 y 11:



D. AMPLIACIÓN DE LA CUBIERTA SUPERIOR:

En un buque con una cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

E. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO NETO DEL CANAL DE PANAMÁ CONFORME AL SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES

Descripción de los elementos que conforman la fórmula que se indica en el artículo 10:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K4(V) + K5(V)$$

a. $K4 = \{0.25 + [0.01 \times \text{Log}10(V)]\} \times 0.830$

b. $K5 = [\text{Log} 10(\text{DA}-19)] / \{[\text{Log} 10(\text{DA}-16)] \times 17\}$.

Si el número de pasajeros ($N1 + N2$) es mayor que 100 o DA es igual o inferior a 20.0 metros, entonces K5 será igual a cero.

c. V = Volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos; es idéntico a V, según se definió en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques de 1969 (CIA 69).

d. DA (Puntal promedio) = El resultado de la división de V por el producto de la eslora (en metros) multiplicado por la manga de trazado (en metros). $DA = V / (L \times MB)$.

e. L (Eslora) = significa el 96 por ciento de la eslora total en una línea de flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85 por ciento del mínimo de trazado, o la distancia desde la cara de proa de la roda, al eje de la mecha del timón en esta flotación, si este último valor es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación en carga prevista en el proyecto.

f. MB = Manga de trazado, según se define en el artículo 2.

g. N1 = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.

h. N2 = Número de los demás pasajeros.

i. $N1 + N2$ = Número total de pasajeros que el buque está autorizado a llevar según el certificado de pasajeros del buque.

F. CAMBIO EN EL ARQUEO NETO CP/SUAB.

La Autoridad hará una comparación volumétrica justa y equitativa en los casos de aquellos buques que no posean volúmenes totales comparativos según el CIA 69 u otra fuente aceptable de comparación volumétrica, a fin de determinar si la estructura del buque ha sufrido o no un cambio significativo.

SLD = Calado de carga en verano (en metros), es decir, la profundidad máxima hasta la que puede sumergirse el casco de un buque en una zona de verano.

SLDISP = Desplazamiento de carga en verano, es decir, el peso real, en toneladas métricas que desplaza un buque al estar sumergido hasta su SLD.

G. ARQUEO DE LOS BUQUES CUANDO EL ARQUEO NO SE PUEDE DETERMINAR:

$$UDV = \{0.91 \times [(LOA \times MB) \times (D - SLD)]\} + (SLDISP/1.025)$$

Donde:

UDV = Volumen del casco por debajo de la cubierta superior, en metros cúbicos.

LOA = Eslora del casco en metros, entre sus puntos más extremos de proa y popa, lo que incluye el bulbo de roda, de tenerlo.

MB = Manga de trazado en metros, según se define en el artículo 2.

D = Puntal de trazado, en metros, según se define en el artículo 2.

SLD = Calado de carga en verano (en metros), es decir, la profundidad máxima hasta la que puede sumergirse el casco de un buque en una zona de verano.

SLDISP = Desplazamiento de carga en verano, es decir, el peso real, en toneladas métricas que desplaza un buque al estar sumergido hasta su SLD.

ACUERDO No. 141
(de 21 de junio del 2007)

“Por el cual se modifica el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias“

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, corresponde privativamente a esta entidad, la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Que el artículo 18, numeral 5, literal k de la Ley Orgánica establece la función de la Junta Directiva de aprobar el reglamento en materia de fijación de peajes, tasas y derechos, cobrados por la Autoridad por el tránsito de las naves por el canal y los servicios conexos.

Que en ejercicio de la mencionada función y facultad, la Junta Directiva aprobó el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, mediante Acuerdo No.4 de 7 de enero de 1999.

Que cumplido el proceso legal y reglamentario de la Autoridad, el 24 de abril de 2007, la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 132 por el cual se modifican las reglas de arqueo y los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Que la aprobación por la Junta Directiva de dicho Acuerdo No. 132 implica una modificación en el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, con el objeto de ajustarlo al nuevo régimen tarifario para buques de pasajeros y buques en los cuales el cobro de peajes se basa en su tonelaje de desplazamiento.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a lo anotado.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, el cual quedará así:

Artículo 6: Para los buques, en general, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB (CANAL DE PANAMA/SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES), según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad.

Para los buques portacontenedores, el peaje será el producto del total de TEU permitidos según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques que no pertenecen a la categoría de portacontenedores y que tienen capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad más el NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta superior al momento del tránsito) multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques de pasajeros, el peaje será el producto de la capacidad máxima de pasajeros o del Arqueo Neto CP/SUAB, multiplicada por la tarifa fijada por la Autoridad, según el criterio de diseño determinado por la Autoridad.

Para los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa establecida por la Autoridad.

Para embarcaciones menores de hasta 583 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 735 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,048 toneladas de desplazamiento máximo, el peaje mínimo con base en su eslora total será establecido por la Autoridad mediante una tarifa fija.

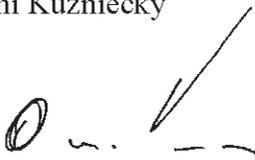
ARTÍCULO SEGUNDO: : De conformidad con lo aprobado por la Junta Directiva en el Acuerdo No. 132 de 24 de abril de 2007, la modificación relacionada con el cobro de peajes sobre la base del tonelaje de desplazamiento máximo comenzará a regir a partir del 1 de julio de 2007, y la modificación relacionada con el nuevo método de arqueo para buques de pasajeros comenzará a regir el 1 de octubre de 2007.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los veintiún días del mes de junio de 2007.

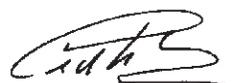
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dani Kuzniecky

Diógenes de la Rosa A.



Presidente de la Junta Directiva



Secretario