

**ACUERDO No. 95**  
(de 30 de marzo de 2005)

“Por el cual se modifica 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 acápite e, numeral 5, del artículo 18 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 28 de enero de 2005 la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 91 mediante el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo.

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 lo anotado.

**ACUERDA:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Se elimina la definición de Volumen de Máxima Capacidad (VMC) incluida en el artículo 2 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Se adicionan las siguientes definiciones al artículo 2 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá:

“**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”.

**“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”.

**“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)”.

**“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”.

**ARTÍCULO TERCERO:** Se modifica el artículo 3 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“Artículo 3.** Serán objeto de arqueo:

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

**ARTÍCULO CUARTO:** Se modifica el título del Capítulo II del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

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

**ARTÍCULO QUINTO:** Se modifica el artículo 6 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“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 alternativo 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 SEXTO:** Se modifica el artículo 7 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“Artículo 7:** Los buques que no presenten la documentación exigida en los artículos anteriores, quedarán sujetos a la inspección de la Autoridad con el objeto de determinar V de acuerdo con el Arqueo Neto CP/SUAB o Total de TEU permitidos, según se establece en este reglamento”.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** Se modifica el artículo 8 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“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 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 atenderá a las cifras que produzca el cálculo de la Autoridad y que, a juicio de ésta, refleje **V**, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable”.

**ARTÍCULO OCTAVO:** Se modifica el artículo 9 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“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, según sea aplicable. Estos se determinarán con base a las disposiciones contenidas 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 NOVENO:** Se modifica el artículo 10 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“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, según la clasificación de la Autoridad, se calculará mediante la fórmula siguiente:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K_4(V) + K_5(V)$$

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:

$$\text{Total de TEU permitidos} = \text{TEU permitidos sobre cubierta} + \text{TEU permitidos bajo cubierta}$$

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”.

**ARTÍCULO DÉCIMO:** Se modifica el artículo 11 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**Artículo 11:** Por medida transitoria de dispensa se entiende el tratamiento especial que se otorga a los buques que han 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 Neto 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:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = \text{Arqueo Neto del Canal de Panamá}$$

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

**ARTÍCULO UNDÉCIMO:** Se modifica el artículo 13 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**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”.

**ARTÍCULO DUODÉCIMO:** Se modifica el artículo 16 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**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”.

**ARTÍCULO DECIMOTERCERO:** Se modifica el artículo 17 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**Artículo 17:** La Autoridad procurará determinar **V**, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, 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 y/o determinar los TEU permitidos dentro de los márgenes de precisión que sean aceptables para la Autoridad”.

**ARTÍCULO DECIMOCUARTO:** Se modifica el artículo 20 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**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 recalculer sus TEU permitidos”.

**ARTÍCULO DECIMOQUINTO:** Se modifica el título del Capítulo IV del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**“Capítulo IV  
Certificado de Arqueo”**

**ARTÍCULO DECIMOSEXTO:** Se modifica el artículo 22 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

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

**ARTÍCULO DECIMOSÉPTIMO:** Se modifica el artículo 23 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

“**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, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable”.

**ARTÍCULO DECIMOCTAVO:** Se modifica el literal E del Anexo del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

**E. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO NETO DEL CP CONFORME AL SUAB.**

“Desglose de los componentes de la fórmula que se utiliza:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K_4(V) + K_5(V)$$

$$(a) K_4 = \{0.25 + [0.01 \times \text{Log}_{10}(V)]\} \times 0.830$$

$$(b) K_5 = [\text{Log}_{10}(\text{DA}-19)] / \{[\text{Log}_{10}(\text{DA}-16)] \times 17\}.$$

Si el número de pasajeros ( $N_1 + N_2$ ) es mayor que 100 o DA es igual o inferior a 20.0 metros, luego  $K_5$  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 éste 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)  $MB$  = La definición de *manga de trazado* aparece en el artículo 2.

(g)  $N_1$  = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.

(h)  $N_2$  = Número de los demás pasajeros.

(i)  $N_1 + N_2$  = Número total de pasajeros que el buque está autorizado a llevar según el certificado de pasajeros del buque.”

**ARTÍCULO DECIMONOVENO**: Esta modificación comenzará a regir a partir del 1 de mayo de 2005.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los treinta días del mes de marzo de 2005.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Ricaurte Vásquez M.

Diógenes de la Rosa

---

Presidente de la Junta Directiva

---

Secretario