

ACUERDO No. 360
(de 12 de diciembre de 2019)

“Por el cual se subroga el Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que el artículo 316 del Título XIV sobre “El Canal de Panamá” de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política), crea la Autoridad del Canal de Panamá (la Autoridad), como una persona jurídica autónoma de Derecho Público a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, otorgándole patrimonio propio y derecho de administrarlo.

Que el artículo 323 de la Constitución Política establece que el régimen contenido en su Título XIV solo podrá ser desarrollado por leyes que establezcan normas generales y que corresponde a la Autoridad, reglamentar estas materias.

Que el artículo 319 de la Constitución Política establece que la Junta Directiva de la Autoridad tiene la facultad, entre otras, de aprobar privativamente los reglamentos que desarrollen las normas generales que dicte el Órgano Legislativo a propuesta del Órgano Ejecutivo y de otorgar concesiones.

Que con fundamento en lo dispuesto en el artículo 323 de la Constitución Política se aprobó la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, ley general por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica).

Que el acápite e, numeral 5 del artículo 18 de la Ley Orgánica establece que corresponde a la Junta Directiva 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 para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá mediante Acuerdo No. 13 de 3 de junio de 1999, así como también ha aprobado sus posteriores modificaciones.

Que luego de más de diecinueve años de aprobado el Reglamento para la Navegación en Aguas el Canal de Panamá, con la culminación del proyecto de ampliación del Canal y la entrada en operación de las esclusas de Agua Clara y Cocolí, la Administración consideró oportuna la revisión integral de este reglamento, lo que dio como resultado una propuesta voluminosa de modificaciones, razón por la que se recomienda su subrogación.

Que indica la Administración que el nuevo Reglamento:

- revisa el ámbito de alcance del indicado reglamento y el control que tiene la Autoridad sobre las aguas del Canal;
- incorpora la normativa contenida en el Anexo como parte integral de su articulado;
- incluye nuevas definiciones y las ordena de manera alfabética;
- incluye la revisión de la normativa aplicable a las embarcaciones menores que no transitan; a la programación, reservación, orden y preferencia de tránsito; a la información que deben enviar los

buques antes de su arribo a aguas del Canal; a las normas relativas a la prevención de abordajes; así como las normas contenidas en el Capítulo XI, Infracciones, Sanciones y Procedimiento Sancionador;

- actualiza las áreas autorizadas como áreas de fondeo en aguas del Canal y las normas aplicables a los aparejos de embarque y desembarque, de conformidad con lo establecido en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS);
- incluye el concepto de Carga Segura de Trabajo (CST) en relación con las gateras provistas por los buques;
- actualiza los requisitos mínimos de visibilidad desde el puente de mando, de acuerdo con la Convención Colectiva con la Unión de Prácticos del Canal de Panamá (UPCP); y
- actualiza la clasificación de mercancía peligrosa de conformidad a lo establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Que informa la Administración que, a través de la presente subrogación, se mejora la redacción de:

- las normas relativas a la ejecución de diligencias judiciales a bordo de buques que se encuentren en aguas del Canal, a la comunicación, coordinación, prevención y control de riesgos, a las disposiciones generales y específicas que deben cumplir los buques Panamax, Neopanamax y Panamax Extra en cuanto a la construcción, cantidad y ubicación de gateras y bitas, requerimientos para el puente de mando, limitaciones al tamaño, calado y asiento de buques cuando transiten por el Canal; y
- los requisitos y responsabilidades que deben cumplir los capitanes, oficiales, y tripulación, así como las prohibiciones que deben observarse durante la navegación de buques en aguas del Canal.

Que en virtud de lo anterior, el Administrador ha presentado a la consideración de la Junta Directiva la presente propuesta de subrogación del Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal del Canal de Panamá vigente por uno nuevo.

Que señala la Administración que, en cumplimiento con el numeral 8 del artículo 97 de la Ley Orgánica, se le dio participación de esta propuesta a todos los representantes exclusivos.

Que la Junta Directiva ha examinado la propuesta presentada por el Administrador y la considera conveniente a los intereses de la Autoridad, por lo que estima apropiada la subrogación recomendada del Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Subrogar el Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá como sigue:

“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 y tránsito de los buques en las aguas del Canal, tal como se define en este Reglamento, al igual que las actividades portuarias o cualquier otra actividad que se desarrolle en estas.

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

Artículo 2: El control del tráfico marítimo y de todas las actividades relacionadas con la navegación que se desarrollen en las aguas del Canal corresponde exclusivamente a la Autoridad, de manera que todo buque que se encuentre en aguas del Canal estará obligado a cumplir con los reglamentos, normas y las instrucciones u órdenes de esta.

El buque deberá llevar a bordo copia oficial de los Reglamentos Marítimos para la Operación del Canal de Panamá emitida por la Autoridad, la cual deberá mantener actualizada.

Artículo 3: La Autoridad 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 esta, 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 podrá hacerlo con autorización expresa de la Autoridad, siempre que suscriba un documento mediante el cual se libere de toda responsabilidad a la Autoridad y a su personal, y se obligue a indemnizar a la Autoridad, a su personal, a terceros, así como a la República de Panamá por los daños y perjuicios resultantes como consecuencia de lo señalado.

La no suscripción de un documento de liberación de responsabilidad no eximirá al buque, sus armadores o a cualquier otra persona con intereses en el mismo, de la responsabilidad legal por los daños y perjuicios que pueda ocasionar como consecuencia de lo señalado.

Artículo 5: La Autoridad podrá negar a todo buque la salida de aguas del Canal hasta tanto se consigne garantía de pago suficiente a satisfacción de la Autoridad en las siguientes circunstancias:

1. Cuando ocasione daño o perjuicio a la Autoridad, su personal, equipo, bienes o instalaciones.
2. Cuando infrinja una norma de seguridad de la navegación por el Canal.

La Autoridad podrá requerir el apoyo de los Estamentos de Seguridad del Estado para asegurar los efectos de esta norma y los costos correspondientes de esta asistencia serán cargados al buque e incluidos en la garantía.

Artículo 6: Toda infracción a las disposiciones de la Ley Orgánica o a los reglamentos relativas a las normas de seguridad de la navegación por el Canal será sancionada con base en el artículo 127 de la Ley Orgánica. Esta disposición no aplica al personal de la Autoridad en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 7: Los reclamos por demoras en la navegación debidas al incumplimiento de cualquier requisito o condición a que se refiere este Reglamento serán desestimados por la Autoridad.

Artículo 8: El buque estará sujeto a inspección con el fin de comprobar el cumplimiento con la normativa reglamentaria aplicable de la Autoridad.

Artículo 9: Las palabras, expresiones y siglas que se listan a continuación tendrán el significado y alcance siguiente para efectos de este Reglamento:

Actividades Portuarias. Actividades relacionadas a la navegación, practica y control de los movimientos desde y hacia las terminales portuarias que se encuentren en aguas del Canal.

Agente naviero autorizado. Aquel que ha sido autorizado por el armador u operador para representar al buque ante la Autoridad para crear visitas, solicitar servicios y comprometerse frente a la Autoridad al pago de los cargos por los servicios que solicite o sean generados producto de la visita de los buques que represente.

La Autoridad emitirá un código de agencia que reconoce como Agente Naviero Autorizado a aquel que solicite representar buques ante esta y que haya cumplido con los requisitos establecidos por la Autoridad para tal propósito.

Aguas del Canal. Las aguas marítimas, lacustres y fluviales que se encuentran dentro del Área de Compatibilidad con la Operación del Canal de Panamá y las aguas marítimas comprendidas dentro de las áreas bajo administración privativa de la Autoridad que constituyen parte del Canal de Panamá, excepto las aguas marítimas comprendidas en el área de Compatibilidad que se encuentran al Este de la calzada de Amador y de las islas de Naos, Perico y Flamenco.

Agua dulce tropical (TFW). Agua dulce tropical del Lago Gatún de 0.9954 gms/cc de densidad a 29.1°C (85°F). La transición a agua dulce altera con frecuencia el asiento del buque.

Altura máxima. Altura permitida a un buque para que pueda pasar de manera segura bajo cualquier estructura que atraviese el Canal.

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

Área de Compatibilidad con la Operación del Canal. Área geográfica, inclusive sus tierras y aguas, descritas en el **anexo A** de la Ley Orgánica, en la cual se podrán desarrollar exclusivamente actividades compatibles con el funcionamiento del Canal (ver mapa al final de este artículo).

Asesor de tránsito. Personal de la Autoridad quien actúa como consejero y transmite los procedimientos a seguir e información del área operativa a la tripulación de embarcaciones menores cuya eslora sea inferior a 20 metros (65 pies) durante su tránsito.

Autoridad. Autoridad del Canal de Panamá, creada de conformidad con el artículo 316 de la Constitución Política de la República de Panamá.

Autoridad Competente. Cualquiera otra autoridad con jurisdicción y mando, diferente de la Autoridad.

Avisos a las Navieras. Comunicaciones numeradas emitidas al inicio de cada año por la Autoridad con información de carácter permanente para mantener informados a sus clientes sobre los requisitos que deben cumplir los buques, condiciones del Canal, cambios o adiciones a los reglamentos de la Autoridad, y asuntos directamente relacionados a la operación del Canal.

BayPlan Including Empties (BAPLIE por sus siglas en inglés). Es el documento electrónico que sirve para transmitir la planificación de la carga de las bahías de los buques portacontenedores entre la Terminal Portuaria y la Naviera.

Barcaza. Buque de fondo plano, forma llena y construcción pesada sin propulsión propia.



Barcaza-tanque. Buque cisterna sin propulsión propia.

Buque. Toda clase de embarcación autopropulsada, incluyendo aquellas sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizada o que pueda ser utilizada como medio de transporte sobre el agua.

Buques a la vista uno del otro. Se entenderá únicamente cuando cada buque pueda ser observado visualmente desde el otro.

Buque auxiliar. Cualquier buque que no fuere buque de guerra, de propiedad de un Estado u operado por él y utilizado, en ese momento, solamente en servicio no comercial del gobierno.

Buque con capacidad de maniobra restringida. Aquel que debido a la naturaleza del trabajo que se encuentra realizando tiene capacidad reducida para maniobrar, por lo que no puede apartarse de la derrota de otro buque. Esta expresión incluirá, pero no se limitará, a los buques que se encuentren realizando las siguientes tareas:

1. Colocar, reparar o recoger marcas de navegación, cables o tuberías submarinas.
2. Trabajos de dragado, hidrográficos, oceanográficos u operaciones submarinas.
3. Operaciones de remolque que por su naturaleza restrinjan severamente al buque remolcador y su remolque en su capacidad para apartarse de la derrota que están siguiendo.

Buque dedicado a la pesca. Aquel dedicado a la pesca con redes, líneas, aparejos de arrastre u otras artes de pesca que restrinjan su maniobrabilidad. Se exceptúa aquel buque que pesque con curricán u otro arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad.

Buque de guerra. Buque perteneciente a las fuerzas navales de un Estado que porte las insignias exteriores distintivas de los buques de guerra de esa nacionalidad, bajo el comando de un oficial debidamente comisionado por el gobierno e inscrito en la Lista Naval, y operado por una tripulación bajo disciplina naval regular.

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 capacidad para transportar más de 12 pasajeros.

Buque de propulsión mecánica. Aquel propulsado por al menos una máquina.

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

Buques en condiciones especiales. Aquel que la naturaleza o condición de su carga, casco o maquinaria sea tal que pudiera presentar un riesgo para el ambiente, la calidad de las aguas, las estructuras propias del Canal o pueda obstruir la vía, o que su calado, en cualquiera de sus puntos, exceda el máximo permitido por la Autoridad.

Buque mercante. Buque distinto a un buque militar, que se emplea en el transporte de pasajeros y carga.

Buque sin propulsión propia. Buque que no cuente con un sistema de propulsión o que, aun teniéndolo, el mismo no esté funcionando durante su tránsito o navegación en aguas del Canal.

Buque sin gobierno. Aquel que por alguna circunstancia no es capaz de maniobrar en la forma exigida y, por consiguiente, no puede apartarse de la derrota de otro buque.

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.

Calado máximo en agua dulce tropical (TFW) publicado. Máxima inmersión permitida en aguas del Canal, autorizada por la Autoridad, según la esclusa a transitarse, el cual se establece tomando en cuenta el nivel del Lago Gatún y la variación proyectada, al igual que otras limitaciones consideradas necesarias debido a restricciones en el Canal.

Canal. El Canal de Panamá, que incluye la vía acuática propiamente dicha, así como sus fondeaderos, atracaderos y entradas; tierras y aguas marítimas, lacustres y fluviales; esclusas; represas auxiliares; diques y estructuras de control de aguas, conforme establece la Ley Orgánica.

Carga Segura de Trabajo (CST). Aquella que no exceda el 80 por ciento de la carga de diseño.

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.

Certificado de Operador de Embarcación Menor Exenta de Practicaje. El que emite la Junta de Inspectores de la Autoridad a un tercero por el cual se le autoriza a operar una embarcación menor sin práctico dentro de las aguas del Canal en áreas de practicaje obligatorio. Este certificado se emitirá con base en las limitaciones y vigencia establecida en la licencia emitida por la autoridad competente que porte el aspirante.

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, conforme al Código ISPS. En 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.

Certificado Internacional para la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP por sus siglas en inglés). Certificado en el que se hace constar que el buque ha sido inspeccionado de acuerdo con el Convenio MARPOL 73/78.

Circulares a las Navieras. Comunicaciones escritas numeradas emitidas durante el año fiscal por la Autoridad para informar a sus clientes aspectos importantes sobre la operación del Canal.

Clase OMI. Clasificación de una mercancía peligrosa según los términos del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), y cualquier enmienda que se le haga al mismo, según el cual las mercancías peligrosas se dividen en nueve (9) clases y subdivisiones, con base a sus propiedades particulares.

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

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 construidos después del 31 de diciembre de 1976, pero antes del 1 de julio de 1986. 

Código de Gaseros Existentes (CG). 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 Graneleros Químicos (CGrQ). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, y las enmiendas que se le hagan al mismo. Se aplica a aquellos buques construidos después del 12 de abril de 1972 inclusive, pero antes del 1 de julio de 1986.

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

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

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

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

COLREGS 72. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, y las enmiendas que se le hagan a este convenio, el cual aplica mar afuera de las boyas 1 y 2 en el Pacífico y del rompeolas en el Atlántico.

Comisionado sustanciador. Aquel designado por el Administrador para recibir de las distintas unidades administrativas de la Autoridad información y documentos de hechos u omisiones que pudieran constituir infracciones contempladas en este Reglamento, analizarlos, y darles el trámite que corresponda según este Reglamento, hasta la emisión de una propuesta de resolución.

Convenio STCW. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95, STCW por sus siglas en inglés y las enmiendas que se le hagan al mismo.

Corte Culebra. También conocido como Corte Gaillard, es el canal de navegación comprendido desde las esclusas de Pedro Miguel o de Cocolí hasta el extremo norte de la bordada de Bas Obispo.

Embarcación de práctico. Aquella dedicada al transporte de prácticos.

Embarcación menor. Buque de hasta 38.1 metros (125 pies) de eslora total, que normalmente no requiere locomotoras durante el esclusaje.

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

Eslora. Distancia entre los extremos de proa y popa, incluyendo el bulbo de proa y cualquier otra protuberancia. También conocida como eslora máxima o eslora total.

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

Hidroavión. Aeronave diseñada para maniobrar sobre las aguas o con capacidad para acuatizar y despegar desde el agua.

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

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

Ley Orgánica. Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, por la cual se constituye y organiza la Autoridad del Canal de Panamá.

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

Manga. Ancho máximo del casco medido desde la parte exterior de las planchas del forro exterior, también referida como manga máxima.

MARPOL 73/78. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, y cualquier enmienda que se le haga al mismo.

Material radiactivo fisiónable. Aquel que contenga uranio 233, uranio 235, plutonio 239, plutonio 241, o cualquier combinación de estos radionúclidos. Se exceptúan de esta definición el uranio natural o el uranio empobrecido no irradiados o que hayan sido irradiados solamente en reactores térmicos.

Mercancía peligrosa. Se entenderá como:

1. 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
2. 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 Químicos, del Código de Gaseiros, del Código Internacional de Gaseiros o del 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 asegurado de manera permanente a un buque.

Mercancía peligrosa embalada. Cualquier mercancía peligrosa contenida en un recipiente, tanque portátil, contenedor, vehículo, 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.

Neopanamax. Aquel buque que excede las dimensiones del buque Panamax y cumple con los requisitos de tamaño y calado de las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

Nivel de protección. Gradación del riesgo de que ocurra o se intente provocar un suceso que afecte la protección marítima, de conformidad a lo establecido en el Código ISPS.

Oficial calificado. Oficial del buque que, de acuerdo con lo establecido en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95 (STCW), está facultado para encargarse de una guardia en el puente de mando de un buque o donde sea requerido. 

Oficial de Inspección. El personal calificado de la Autoridad que tenga asignadas las funciones de inspección y arqueo de buques, con el fin de garantizar el cumplimiento de los reglamentos de la Autoridad, al igual que las Circulares y Avisos a las Navieras, por parte de los buques.

Oficial de Protección del Canal (PCSO por sus siglas en inglés). Persona designada por la Autoridad con funciones equivalentes a las del Oficial de Protección de la Instalación Portuaria (PFSO por sus siglas en inglés), como se define en el Código ISPS.

OMI. Organización Marítima Internacional.

Panamax. Aquel buque de 30.49 metros (100 pies) o más de manga y que por sus dimensiones y calado puede transitar por las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores.

Panamax Extra. Aquel buque Panamax cuyo calado excede el permitido para transitar las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores, por lo que solo puede transitar las esclusas de Agua Clara y Cocolí.

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, 1974/78 (SOLAS 74/78), y cualquier enmienda que se le haga al mismo, 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 en las que están bajo su administración privativa que sean esenciales para la operación del Canal.

Práctico del Canal. Es el práctico de la Autoridad debidamente capacitado y con licencia vigente expedida por la Junta de Inspectores de la Autoridad para realizar las funciones de practica en las aguas del Canal de Panamá.

Practica. Servicio prestado por la Autoridad mediante el cual el práctico del Canal toma el control del movimiento y navegación del buque en aguas del Canal en donde la Autoridad determine que se requiera un práctico a bordo.

Protuberancia. Cualquier cosa u objeto, temporal o permanente, que se extienda fuera de cualquier parte del casco del buque, excepto las anclas principales.

Puente de mando. Compartimiento cerrado más alto de la superestructura del buque que permite visibilidad completa alrededor del buque con la menor interferencia, en el que 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 del Canal navegan el buque.

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.

Reglamentos Marítimos para la Operación del Canal de Panamá. El conjunto de los siguientes reglamentos expedidos por la Autoridad: el Reglamento para la Navegación en Aguas del Canal de Panamá (este reglamento), el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el Reglamento de la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal, el Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas, y el Reglamento Sobre Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá así como sus respectivas modificaciones.

Reglas para la Prevención de Abordajes en el Canal de Panamá. Reglas relativas a esta materia contenidas en este Reglamento.

Reservación de tránsito. Servicio que ofrece la Autoridad mediante el cual se le garantiza el inicio de tránsito en una fecha específica, solicitada por el buque, por el cual el buque pagará un monto adicional.

Sistema Electrónico de Recolección de Datos (EDCS por sus siglas en inglés). Sistema utilizado para que los clientes del Canal suministren la información requerida para la navegación del buque en aguas del Canal y su tránsito por este.

SOLAS. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (SOLAS por sus siglas en inglés) y cualquier enmienda que se le haga al mismo.

Tercero. Todo aquel distinto a la Autoridad y su personal en el ejercicio de sus funciones.

Tiempo en Tránsito (TET). El tiempo comprendido entre el arribo del buque al primer juego de esclusas, en cualquier extremo del Canal, y su salida del último juego de esclusas.

Tránsito. Navegación de un buque por aguas del Canal de Panamá de un océano a otro, o retorno al mismo, que incluye el paso por una o varias esclusas.

Para efecto del inicio de cobros por tránsito, se considera que un buque ha transitado por el Canal de Panamá si utiliza de manera parcial o total por lo menos una cámara de un complejo de esclusas. Se exceptúa de esta definición al equipo flotante de la Autoridad.

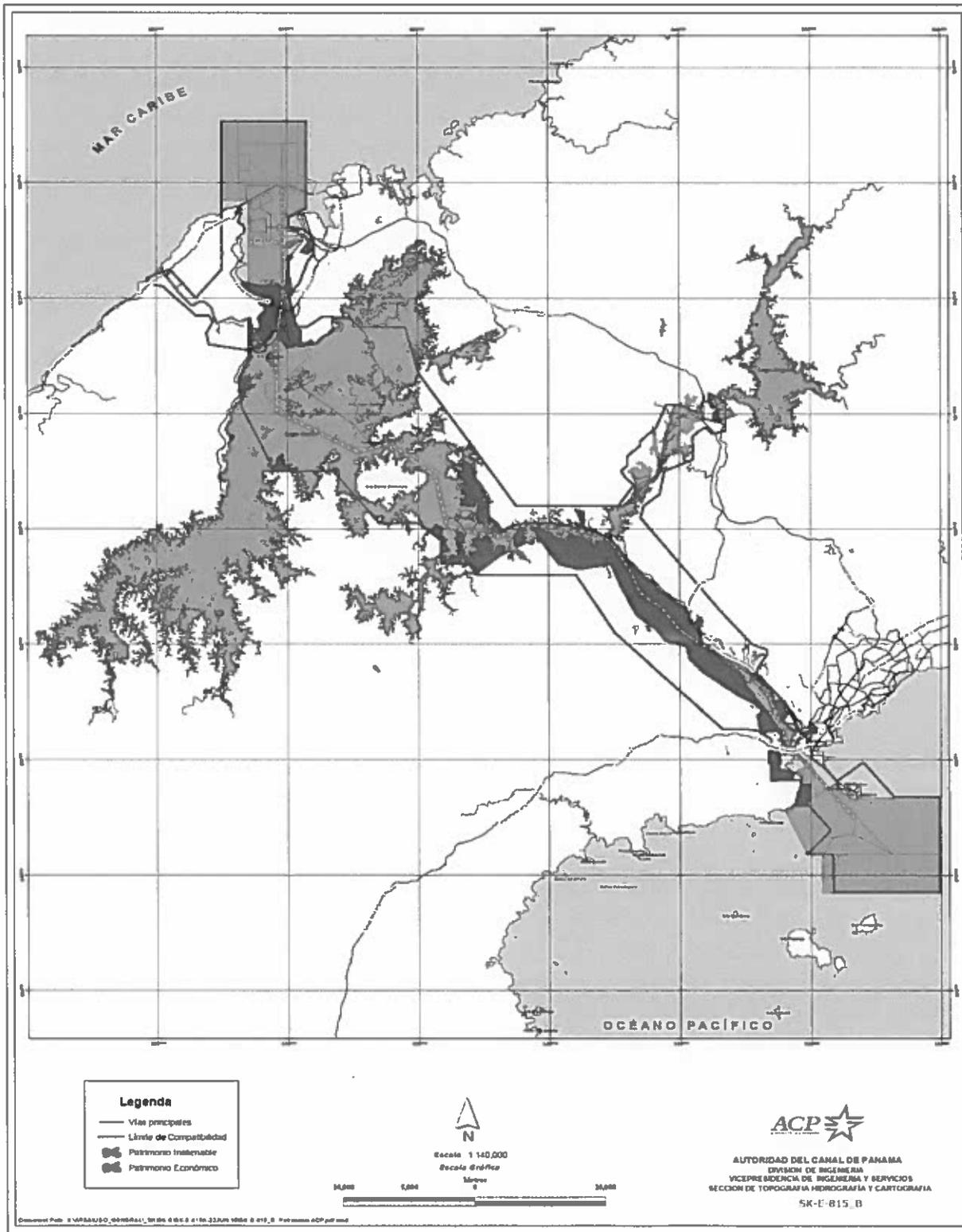
Tránsito ordinario. Tránsito de un buque sin reservación de tránsito, el cual es programado en la fecha y la hora en que lo determine la Autoridad de acuerdo a su orden de arribo, a la capacidad del Canal y a las limitaciones que pudiera tener el buque.

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

Visibilidad reducida. Condición en que la visibilidad se vea disminuida por niebla, bruma, humo, fuertes aguaceros o cualquier otra causa similar.

Visita. Entrada en el sistema informático de la Autoridad en la que se registra la intención de un buque de arribar a aguas del Canal, ya sea para un trámite local, ir a puerto, o para tránsito, la cual es generada por un agente naviero autorizado o el buque.

ÁREA DE COMPATIBILIDAD CON LA OPERACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ



19

Artículo 10: Con la creación de la visita y solicitud de servicios para un buque en el sistema informático provisto por la Autoridad, el Agente Naviero Autorizado queda obligado de forma irrevocable al pago de todos los servicios que solicitó y que hayan sido recibidos por el buque, así como de todo cargo por servicios no solicitados que la Autoridad brinde al buque en esa visita por causas no imputables a la Autoridad. El Agente Naviero Autorizado es el responsable de gestionar el pago o consignación de la garantía bancaria dentro del tiempo requerido por la Autoridad.

Igualmente, el Agente Naviero Autorizado que, sin haber creado la visita para un determinado buque, solicite servicios adicionales para ser prestados a ese buque durante esa visita, quedará irrevocablemente obligado a gestionar el pago o consignación de la garantía bancaria por los servicios solicitados que hayan sido prestados al buque dentro del tiempo requerido por la Autoridad.

Además, el Agente Naviero Autorizado es el responsable de suministrar la información del buque que representa dentro del tiempo establecido por la Autoridad, de manera que será responsable de proveer a la Autoridad la información completa, correcta y actualizada antes de que se provean los servicios o el tránsito del buque que representa.

Artículo 11: Toda notificación que requiera realizar la Autoridad al armador, fletador, operador o capitán de un buque se podrá realizar a través del Agente Naviero Autorizado que creó la visita del buque o solicitó el servicio que motiva dicha notificación. Las notificaciones se realizarán en el domicilio del Agente Naviero Autorizado.

Artículo 12: La Autoridad podrá suspender la autorización para actuar ante la Autoridad como Agente Naviero Autorizado por un término de hasta tres (3) años por alguna de las siguientes causales:

1. Que el Agente Naviero Autorizado incurra en falsedad, engaño, fraude, cohecho, colusión, intimidación u otra conducta indebida en contra de o que afecte adversamente a la Autoridad, su personal o clientes, así como por incurrir en soborno o intento de soborno a personal de la Autoridad para obtener un beneficio, o trato preferencial en contravención a las normas de la Autoridad.
2. Cualquier falsedad u omisión de información relativa a los buques que represente y que afecte los servicios o la imagen de la Autoridad.
3. Por la cancelación de la licencia de operación como Agencia Naviera emitida por la autoridad competente.
4. Por la quiebra comercial del Agente Naviero Autorizado, o por disolución voluntaria de la sociedad.
5. Por orden de Autoridad Competente.
6. Cuando el Agente Naviero Autorizado incurra en cualquier acto deshonesto dentro de sus actuaciones como agente naviero con respecto a su cliente.
7. Cuando el Agente Naviero Autorizado utilice la información de su cliente para propósitos no autorizados por el cliente.
8. Cuando el Agente Naviero Autorizado no haya realizado actividad o transacción alguna en calidad de agente naviero ante la Autoridad por un periodo de no menos de tres (3) años.
9. El incumplimiento del Agente Naviero de los términos y condiciones de pago de las obligaciones o de los servicios solicitados y/o brindados por la Autoridad.

10. Por cualquier acción u omisión no comprendida en los literales anteriores por parte del Agente Naviero Autorizado que pudiera afectar negativamente a la Autoridad o su personal, o si la Autoridad considera que se atenta en contra de los mejores intereses de esta.

La Autoridad cancelará de forma definitiva la autorización otorgada al Agente Naviero Autorizado que reincida en alguna de las causales indicadas en el artículo anterior.

Sección Segunda Prevención y control de riesgos

Artículo 13: Con el objeto de proteger el funcionamiento del Canal, la Autoridad será responsable de coordinar la prevención y control de los hechos, actos y accidentes de naturaleza peligrosa que ocurran o puedan ocurrir durante la navegación por las aguas del Canal, que incluyen, pero no se limitan a los siguientes casos:

1. Derrame de hidrocarburos y otras sustancias nocivas.
2. Eliminación de desperdicios.
3. Echazón.
4. Escapes de materiales peligrosos.
5. Vertido de lastre.
6. Embarque o desembarque no autorizado.

La Autoridad podrá tomar las medidas necesarias para la prevención y administración de los riesgos que identifique y que atenten contra la navegación de buques en aguas del Canal, el Canal de Panamá y su personal.

La Autoridad quedará exenta de responsabilidad por lesiones personales, así como por daños a bienes y a buques que resulten de los hechos, actos o accidentes señalados en este artículo, siempre que estos no hayan sido ocasionados por personal o equipo de la Autoridad.

Artículo 14: La Autoridad es competente para atender todas las emergencias de los buques en aguas del Canal y llevar a cabo las operaciones de respuesta a las mismas, así como adoptar las decisiones pertinentes ante cualquier evento significativo de esa naturaleza que ocurra en el área.

La Autoridad será responsable de mantener las comunicaciones, notificar los hechos a las autoridades correspondientes, y de coordinar la eventual participación de entidades públicas o privadas en las operaciones que se lleven a cabo.

La Autoridad mantendrá en todo momento el control de tráfico marítimo en las aguas del Canal ante cualquier evento significativo, incluyendo el control de la navegación y movimiento del buque en el que ocurra el acto o siniestro, con el propósito de garantizar el funcionamiento seguro e ininterrumpido del Canal.

Artículo 15: La Autoridad tomará las medidas y acciones que estime necesarias en casos como encallamiento, naufragio, incendio, derrame o cualquier otra que pudiese resultar en obstrucción a la navegación, incluyendo el control de las operaciones de respuesta para reflotar o mover el buque, sofocar el incendio, o atender y dar respuesta a cualquier otro incidente.

Las medidas y acciones antes señaladas podrán ser tomadas por la Autoridad sin que medie autorización expresa por parte del agente o propietario del buque. Los costos resultantes de estas medidas y acciones serán responsabilidad de quien o quienes resulten responsables del accidente. 

En casos excepcionales en que se requiera brindar medidas y acciones fuera de las aguas del Canal, la Autoridad coordinará estas actividades con las autoridades competentes.

Artículo 16: Cuando en un buque que se aproxime o haya arribado a aguas del Canal se suscite una emergencia o incidente que interfiera o impida la navegación segura en aguas del Canal, este deberá informarlo a la Autoridad tan pronto tenga conocimiento de ello. El buque deberá contar con el equipo y suministros adecuados, así como con personal calificado y procedimientos para la prevención, detección y extinción de incendios y demás emergencias o siniestros que se produzcan a bordo.

Artículo 17: La Autoridad podrá requerir al capitán de un buque involucrado en un incidente que ponga a su disposición, a costo del buque, el personal y equipo del buque que la Autoridad estime necesario para dar respuesta a dicho incidente.

Artículo 18: La Autoridad reclamará y cobrará los costos y gastos en que incurra para dar respuesta a incidentes que se susciten a bordo de buques que se encuentren en aguas del Canal, a quien o quienes resulten responsables de estos incidentes.

Para garantizar el cobro de los costos y gastos incurridos por la Autoridad, se exigirá que el buque en el que se produjo la emergencia, o los presuntos responsables de la emergencia o incidente, consignen una garantía conforme al artículo 5 de este Reglamento.

Sección Tercera **Programación, reservación, orden y preferencia de tránsito**

Artículo 19: La Autoridad establecerá diariamente el orden específico del tránsito para todos los tipos de buques, con reservación de tránsito o tránsito ordinario. Para ello adoptará un programa de tránsito de buques que incluya un Sistema de Reservación para transitar en una fecha previamente fijada, siempre que el buque cumpla con los requisitos exigidos. Para estos efectos, la Autoridad desarrollará los procedimientos y criterios que regirán el programa de tránsito y el Sistema de Reservación, los cuales publicará para conocimiento de los usuarios en circulares o avisos a las navieras, según corresponda.

Artículo 20: El programa de tránsito de buques y el orden de preferencia que se establezca 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 América de transitar de manera expedita, en los términos y con las limitaciones convenidas en dicho instrumento.

Artículo 21: Para efectos del Sistema de Reservación, se considerará que un buque ha arribado para transitar, cuando cumpla con los criterios de arribo establecidos por la Autoridad.

Artículo 22: La Autoridad ofrecerá diariamente a los usuarios reservaciones de tránsito dentro de los períodos que esta establezca. El número de reservaciones de tránsito se determinará sobre la base de la operación segura, continua, eficiente y rentable del Canal.

Artículo 23: Los buques que transiten con reservación de tránsito estarán sujetos al pago de la tarifa de reservación de tránsito correspondiente conforme a la tarifa publicada por la Autoridad.

No se aplicará la tarifa de reservación cuando por causas no imputables al buque, según lo determine la Autoridad, este no inicie tránsito antes de las 2400 horas de la fecha para la cual reservó, o si transita en la fecha reservada, pero el tiempo en tránsito (TET) sobrepasa los límites establecidos por la Autoridad.

No obstante, la tarifa de reservación aplicará a aquel buque cuyo tránsito sea interrumpido a solicitud del cliente, o si el buque inicia y finaliza el tránsito en el mismo juego de esclusas en cualquiera de los extremos del Canal.

Artículo 24: 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 extremos del Canal antes de las 2400 horas de la fecha para la cual reservó y el tiempo en tránsito (TET) no excede los límites establecidos por la Autoridad.

Artículo 25: Los buques con tránsito ordinario lo harán en la fecha y el orden que establezca la Autoridad.

Artículo 26: A los buques de pasaje se les otorgará preferencia de tránsito siempre que hayan adquirido una reservación de tránsito, y en la medida en que dicha preferencia no afecte la operación segura y eficiente del Canal. Adicionalmente, la Autoridad podrá otorgar preferencia de tránsito a los buques portacontenedores con reservación de tránsito, en la medida en que dicha preferencia no afecte la operación segura y eficiente del Canal.

Artículo 27: La Autoridad podrá autorizar, bajo las condiciones que esta determine, el intercambio de reservaciones de tránsito entre buques, así como la sustitución de la reservación de tránsito de un buque por otro buque que no la tenga.

Artículo 28: La Autoridad podrá adelantar la fecha de tránsito de un buque con reservación de tránsito, siempre y cuando no afecte la operación segura y eficiente del Canal. Para los efectos de este artículo, el cumplimiento con los límites del tiempo en tránsito se calculará a partir de las 0001 horas de la fecha de la reservación del buque.

Artículo 29: El buque que cancele su reservación de tránsito estará sujeto a un cargo por la cancelación de conformidad con las Tarifas Marítimas publicadas por la Autoridad, y será cobrado en lugar de la tarifa correspondiente a la reservación cancelada.

El monto del cargo dependerá de la antelación con que se solicite la cancelación de la reservación de tránsito con respecto a la hora de arribo requerida.

Artículo 30: La Autoridad anulará la reservación de tránsito y aplicará el cobro equivalente a la tarifa de reservación en los siguientes casos:

1. Cuando un buque arribe después de la hora establecida por la Autoridad del día reservado para transitar.
2. Cuando un buque arribe a tiempo, pero no pueda transitar de acuerdo a lo programado por alguna condición o deficiencia del buque, o cuando así lo solicite.

No obstante lo anterior, cuando un buque con o sin reservación de tránsito arribe después de la hora establecida por la Autoridad, pero con tiempo suficiente para mantenerse en la programación del día de su reservación, el buque tendrá la opción de transitar en la fecha de su reservación sujeto a un cargo por esta opción según las Tarifas Marítimas publicadas por la Autoridad, en adición al monto equivalente a la tarifa de reservación correspondiente.

El buque cuya reservación de tránsito haya sido anulada será reprogramado para tránsito ordinario, salvo que el cliente adquiera una nueva reservación de tránsito.

El incumplimiento de suministrar la información precisa y completa requerida por la Autoridad cuando se solicita reservación de tránsito, podrá resultar en el rechazo de la solicitud o la anulación de la reservación de tránsito.

Artículo 31: Las siguientes circunstancias podrán resultar en anulación de la reservación de tránsito sin la aplicación del cobro equivalente a la tarifa de reservación, o en la no aplicación de la tarifa por arribo tardío a aguas del Canal:

1. Emergencia médica o humanitaria, caso fortuito o fuerza mayor suscitado entre el último puerto y su arribo, que no haya podido ser anticipado o prevenido por el buque, impidiéndole arribar a la hora requerida conforme a su reservación. Corresponde al buque presentarle a la Autoridad prueba que sustente que el arribo tardío se debió a alguna de las causales indicadas en este párrafo.
2. Cuando un buque, habiendo arribado a la hora requerida conforme a su reservación, se encuentre atracado en puerto o fondeado y no pueda iniciar su tránsito debido a fuerza mayor o caso fortuito que no pudo ser anticipado o prevenido por el buque. Corresponderá al buque presentar a la Autoridad prueba que sustente impedimento de iniciar su tránsito en la fecha reservada debido a alguna de las causales indicadas en este párrafo.
3. Por instrucciones de la Autoridad debido a razones de eficiencia operativa, protección o seguridad.

Artículo 32: El buque podrá solicitar la cancelación de una reserva de tránsito o la reprogramación de la reserva para una fecha posterior, sin que se le aplique un cargo por cancelación, 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 no imputable al buque se retrasa la finalización de su tránsito reservado a tal punto que pueda resultar en la imposibilidad de arribar a tiempo para su siguiente tránsito reservado, siempre y cuando la reserva para este tránsito haya sido adquirida antes de producirse la demora en el primero, o
3. Cuando el armador, fletador u operador del buque sea declarado en quiebra por autoridad competente, o la persona jurídica correspondiente sea legalmente disuelta, y como resultado de ello, las reservas hechas por el agente naviero autorizado para ese buque no sean requeridas.

En estos casos, el cliente deberá solicitar la cancelación de la reserva o la reprogramación de la reserva para una fecha posterior antes de que el buque abandone aguas del Canal.

En los casos en que la Autoridad cancele el tránsito de un buque con reserva que esté listo para transitar, el buque será reprogramado de manera expedita tomando en cuenta la operación segura, continua, eficiente y rentable del Canal.

Artículo 33: La Autoridad podrá suspender parcial o totalmente el Sistema de Reservación.

La cancelación de la reservación de tránsito de un buque debido a la suspensión parcial o total de este sistema no acarreará cobro al buque por dicha cancelación.

Sección Cuarta **Requisitos y prohibiciones**

Artículo 34: Todo buque que se encuentre en aguas del Canal deberá enarbolar la bandera de la República de Panamá desde la salida del sol hasta las 1800 horas. No obstante lo anterior, el buque también podrá enarbolar su pabellón de registro y los estandartes de su compañía o del armador.

Artículo 35: Las siguientes prohibiciones aplican a todo buque que se encuentre en aguas del Canal:

1. Disparar armas de fuego.
2. Transportar carga no declarada.
3. Tender redes de pesca u otros objetos que causen obstrucciones dentro de los cauces y fondeaderos del Canal o en las áreas adyacentes a los mismos.
4. Tender cables, tuberías o cualquier otro tipo de objeto en el cauce de navegación o fondeaderos que puedan obstruir el paso de los buques, excepto cuando haya sido autorizado previamente por la Autoridad.
5. Fondear para pescar o arrastrar redes o aparejos de pesca en los fondeaderos o cauces navegables.

Capítulo II **Comunicaciones e Información de Arribo**

Sección Primera **Radiocomunicaciones**

Artículo 36: La Autoridad regulará las radiocomunicaciones en las áreas de operación del Canal que afecten o conciernen a los buques y a la navegación en sus aguas. Las mismas deberán hacerse en el idioma inglés.

Artículo 37: Las categorías de buques que se listan a continuación deberán contar con equipos de radiocomunicaciones que cumplan con los requisitos que se listan en este artículo:

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 lleven uno o más pasajeros que hayan pagado por el servicio de transporte.
3. Los de propulsión mecánica de 100 toneladas de arqueo bruto o más que lleven carga peligrosa.
4. Todo remolcador comercial con eslora de 8 metros (26 pies) o más.

Los buques de estas categorías deberán contar con un sistema de radiocomunicaciones accesible desde el puente de navegación que pueda utilizarse para establecer comunicación en la banda de frecuencia de 156-162 MHz de VHF a través de los siguientes canales:

1. canal 12 VHF (156.600 MHz).
2. canal 13 VHF (156.650 MHz).
3. canal 16 VHF (156.800 MHz).

Cuando el buque notifique a la Autoridad que está listo para transitar o que se dispone a navegar en aguas del Canal y requiera práctico, sintonizará el canal 12 VHF a la espera de instrucciones hasta que el práctico embarque. El canal 12 VHF se utilizará para notificar al buque su horario de tránsito y para comunicarse con las estaciones de comunicación de Cristóbal, en el Atlántico, y la de Flamenco, en el Pacífico.

Mientras el buque se encuentre en aguas del Canal, utilizará el canal 13 VHF exclusivamente para comunicarse de puente a puente. El canal 13 VHF 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 VHF será para uso exclusivo del práctico o para transmitir las comunicaciones de navegación que este ordene.

Se podrán utilizar los canales 12 o 16 VHF para llamar a las estaciones de comunicación de Flamenco y Cristóbal. No obstante lo anterior, el uso del canal 16 VHF está reservado para situaciones de peligro, emergencia y seguridad. También se podrá utilizar el canal 16 VHF para contactar a otro buque y, una vez establecido el contacto, se cambiará a otro canal de radio para comunicaciones de rutina.

Artículo 38: Ningún buque con práctico a bordo que se dirija a las esclusas o a instalaciones portuarias en aguas del Canal podrá comunicarse por radio VHF con otros buques o estaciones en tierra, agentes navieros, realizar comunicaciones de emergencia, o comunicarse de puente a puente, sin la debida aprobación del práctico. Se exceptúan de esta prohibición las comunicaciones realizadas por buques de propiedad del Estado, o de aquellos a los que se les haya otorgado exención de practicaaje.

Artículo 39: La Autoridad deberá ser informada de cualquier incidente que pueda causar demora o ameritar auxilio. Esta información será transmitida por el buque o por el práctico, en caso de haber uno a bordo, a través de las frecuencias de radio indicadas en esta sección.

Artículo 40: El buque operará su equipo de radiocomunicaciones de acuerdo con los principios y normas establecidas en los convenios internacionales suscritos por la República de Panamá.

Sección Segunda Información de Arribo

Artículo 41: El buque deberá proveer a la Autoridad, por los medios de envío que ella indique y por lo menos noventa y seis (96) horas antes de su arribo a aguas del Canal, la siguiente información, antes de que sea programado para la prestación de servicios por la Autoridad:

1. Información de visita.
2. Declaración de los 10 últimos puertos visitados.
3. Declaración de cuarentena y sanidad.
4. Declaración de seguridad del buque.
5. Declaración de carga y/o plano de estiba.
6. Declaración de tripulantes.
7. Declaración de pasajeros, si aplica.
8. Información de arqueo del buque, si aplica.
9. Cambios estructurales del buque, si aplica.
10. Información de visibilidad del buque (hasta 48 horas antes de su arribo).
11. Declaración BAPLIE, si aplica (antes del arribo).
12. Declaración de la condición de los equipos del buque.

Para los efectos de este artículo, la información de visita indicada en el numeral 1 se entenderá como las condiciones que el buque tendrá a su arribo o durante su tránsito.

La Autoridad podrá solicitar cualquier otra información adicional que considere importante o pertinente, y en casos excepcionales establecer un tiempo de envío diferente al fijado en este artículo.

La Autoridad negará la prestación de servicios a los buques que no cumplan con sus reglamentos. No obstante, bajo condiciones impuestas por esta, la Autoridad podrá evaluar la prestación de sus servicios a estos buques.

Artículo 42: El buque cuyo tiempo de viaje desde el último puerto antes de arribar a aguas del Canal sea menor de noventa y seis (96) horas, deberá proveer a la Autoridad, inmediatamente después de zarpar de dicho puerto, una actualización de la información requerida en el artículo 41.

El buque deberá actualizar cualquier cambio en sus condiciones antes de su arribo a aguas del Canal.

El buque que vaya a transitar luego de realizar una visita a puertos que se encuentren en aguas del Canal deberá proveer a la Autoridad, previo a su tránsito, cualquier cambio a la información provista en el artículo 41.

Artículo 43: Los buques con carga radiactiva fisionable deberán enviar, a más tardar 30 días antes de su arribo a aguas del Canal, la información requerida en los numerales 1 y 5 del artículo 41, así como la Información del Certificado de Responsabilidad Financiera para transportar este tipo de carga.

Cuando se trate de materiales radiactivos no fisionables, el plazo para proveer a la Autoridad la información sobre los demás materiales radiactivos que sean transportados por el buque se registrará conforme a lo establecido en el artículo 41.

Artículo 44: Las naves de guerra y naves auxiliares de todas las naciones se registrarán bajo lo estipulado en el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá y deberán proveer la información de cuarentena, salud y sanidad requerida por la Autoridad.

No obstante lo anterior, la Autoridad podrá exigir que estas naves certifiquen su cumplimiento con las normas de salud, sanidad, y cuarentena contenidas en el Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas de la Autoridad. Sin embargo, dichas naves tendrán derecho de negarse a revelar su funcionamiento interno, origen, armamento, carga o destino.

La Autoridad podrá exigir a las naves auxiliares la presentación de garantía escrita, certificada por un funcionario de alta jerarquía del Gobierno del Estado que solicitare la exención, de que tales naves pertenecen a dicho Estado o son operadas por él, y que en ese caso son utilizadas solo para un servicio oficial no comercial.

La Autoridad establecerá los parámetros aplicables para la determinación de garantías bancarias y peajes que correspondan a los buques de guerra y naves auxiliares de todas las naciones.

Artículo 45: El incumplimiento de los requisitos establecidos en esta sección podrá ocasionar demoras o cancelaciones de los movimientos del buque y la posible asignación de recursos adicionales, sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder.

Capítulo III **Arribo y fondeo de buques**

Sección Primera **Comunicación y coordinación**

Artículo 46: La Autoridad mantendrá estaciones de comunicación en las entradas del Atlántico y del Pacífico con el propósito de facilitar la comunicación para el arribo a las aguas del Canal. Previo a su arribo, los buques se contactarán con estas estaciones por el canal 12 VHF.

Artículo 47: La coordinación para el uso de los fondeaderos, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, se verificará con arreglo a las siguientes disposiciones:

Entrada del Atlántico.

1. Comunicaciones:

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

2. Practicaje:

Se requiere de un práctico para zarpar del fondeadero interior para buques mercantes (área C) (al sur de la Boya 2) hasta que el buque se encuentre debidamente alineado en el canal de navegación y libre de tráfico en dirección opuesta.

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

3. Fondeo:

La Autoridad determinará y comunicará a los buques el orden de entrada para el uso de los fondeaderos interiores de Cristóbal.

Entrada del Pacífico.

1. Comunicaciones:

El buque que se aproxime a la entrada del Pacífico deberá establecer contacto con la estación de comunicaciones de Flamenco por lo menos ocho millas antes de la Boya de Mar y deberá mantenerse a la escucha en el canal 12 VHF hasta que el práctico asuma el control de la navegación. El canal 12 VHF se usará para notificar al buque su hora de tránsito y hora de arribo del práctico. El canal 13 VHF se usará exclusivamente por el práctico de la Autoridad para comunicaciones de puente a puente durante el tránsito por el Canal.

2. Fondeo:

El buque fondeará en el área de fondeo sugerida por la Autoridad y no entrará al cauce de navegación o rebasará las Boyas 1 y 2 sin un práctico a bordo, a menos que haya sido autorizado por la Autoridad. El buque no podrá entrar, salir o desplazarse dentro de los fondeaderos del Pacífico, y especialmente atravesar el área comprendida entre la Boya de Mar y las Boyas 1 y 2 de la entrada al Canal, sin antes establecer contacto con la estación de comunicaciones de Flamenco y obtener su aprobación, la cual será para una hora específica. Si el buque no procede con el movimiento, deberá obtener una nueva autorización.

Sección Segunda Fondeo e inspección

Artículo 48: Las áreas de fondeo autorizadas en las entradas del Canal serán las descritas a continuación, y 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.

Las áreas autorizadas como áreas de fondeo están indicadas a continuación.

1. Entrada del Atlántico

a. Fondeadero exterior para buques mercantes



Situado al norte del rompeolas oeste de Cristóbal. Partiendo del punto con posición 09°25'17"N, 79°55'16"O; luego se miden 3682 metros (4027 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°23'18"N, 79°55'17"O; luego 2517 metros (2753 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°23'18"N, 79°56'38"O; luego 816 metros (892 yardas) al azimut 236° verdadero hasta un punto con posición 09°23'04"N, 79°57'00"O; luego 1740 metros (1903 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°24'00"N, 79°57'00"O; luego 1289 metros (1410 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°24'00"N, 79°57'42"O; luego 516 metros (564 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°24'16"N, 79°57'42"O; luego 1289 metros (1410 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto con posición 09°24'16"N, 79°57'00"O; luego 1882 metros (2058 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°25'17"N, 79°57'00"O; luego 3211 metros (3512 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de partida.

b. Ampliación Oeste del fondeadero exterior

Situado al norte del rompeolas oeste de Cristóbal. Partiendo del punto con posición 09°26'20"N, 79°55'16"O; luego se miden 1980 metros (2165 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°25'17"N, 79°55'16"O; luego 4499 metros (4920 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°25'17"N, 79°57'42"O; luego 1980 metros (2165 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°26'20"N, 79°57'42"O; luego 4508 metros (4930 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de partida.

c. Ampliación Este del fondeadero exterior

Situado al este, de la Ampliación Oeste del fondeadero exterior. Partiendo del punto con posición 09°24'47"N, 79°54'59"O, marcado por la Boya W-1; luego se miden 1572 metros (1720 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto con posición 09°24'47"N, 79°54'08"O; luego 2877 metros (3146 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°26'20"N, 79°54'08"O; luego 1559 metros (1705 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°26'20"N, 79°54'59"O; luego 2877 metros (3146 yardas) al azimut 180° verdadero hasta el punto de partida.

d. Sitio de disposición del Caribe

Situado al noroeste del fondeadero exterior para buques mercantes. Partiendo del punto con posición 09°25'17"N, 79°57'00"O; luego se miden 1882 metros (2058 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°24'16"N, 79°57'00"O; luego 1289 metros (1410 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°24'16"N, 79°57'42"O; luego 1882 metros (2058 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°25'17"N, 79°57'42"O; luego 1289 metros (1410 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de partida.

e. Fondeadero exterior para buques con mercancía peligrosa

Situado al suroeste del fondeadero exterior para buques mercantes. Partiendo del punto con posición 09°24'00"N, 79°57'42"O; luego se miden 1289 metros (1410 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto con posición 09°24'00"N, 79°57'00"O; luego 1740 metros (1903 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°23'04"N, 79°57'00"O; luego 1556 metros (1702 yardas) al azimut 236° verdadero hasta un punto con posición 09°22'36"N, 79°57'42"O; luego 2611 metros (2855 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto de partida.

f. Fondeadero interior para buques mercantes

Área A. Situada al sur del rompeolas del oeste y al oeste del cauce del Canal. Partiendo del punto con posición 09°23'13"N, 79°55'17"O, que coincidente con el prisma oeste del Canal; luego se miden 1754 metros (1919 yardas) al azimut 238° verdadero pasando por la Boya Luminosa K hasta un punto con posición 09°22'44"N, 79°56'05"O, marcado por la Boya Luminosa J; luego 934 metros (1021 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°22'14"N, 79°56'05"O; luego 1023 metros (1119 yardas) al azimut 125° verdadero hasta un punto con posición 09°21'55"N, 79°55'38"O, marcado por la 

Boya Luminosa I; luego 1090 metros (1192 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°21'20"N, 79°55'38"O; luego 741 metros (810 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto con posición 09°21'20"N, 79°55'14"O, que es coincidente con el "Área de Fondeo Prohibido" del oeste y el prisma oeste del Canal; luego 620 metros (678 yardas) al azimut 351° verdadero hasta un punto con posición 09°21'40"N, 79°55'17"O, marcado por la Boya Luminosa W-8; luego 2919 metros (3193 yardas) al azimut 00° hasta el punto de partida.

Área B. Situada al sur del rompeolas del oeste y al oeste del cauce del Canal y al oeste del fondeadero área A. Partiendo del punto con posición 09°22'44"N, 79°56'05"O, marcado por la Boya Luminosa J; luego se miden 946 metros (1035 yardas) al azimut 238° verdadero hasta el punto con posición 09°22'28"N, 79°56'31"O; luego 218 metros (238 yardas) al azimut 180° verdadero hasta el punto con posición 09°22'21"N, 79°56'31"O, cerca de la Baliza Luminosa "Punto Refugio"; luego 1370 metros (1498 yardas) al azimut 180° verdadero hasta el punto con posición 09°21'37"N, 79°56'31"O, marcado por la Boya Luminosa H; luego 1305 metros (1427 yardas) al azimut 76° verdadero hasta un punto con posición 09°21'47"N, 79°55'50"O; luego 1993 metros (2180 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°20'43"N, 79°55'50"O; luego 1241 metros (1357 yardas) al azimut 115° verdadero hasta un punto con posición 09°20'26"N, 79°55'14"O, localizado en el borde oeste del cauce del canal; luego 153 metros (167 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°20'31"N, 79°55'14"O; luego 99 metros (108 yardas) al azimut 315° verdadero hasta un punto con posición 09°20'33"N, 79°55'16"O; luego 843 metros (922 yardas) al azimut 306° verdadero hasta el punto con posición 09°20'49"N, 79°55'38"O, marcado por la Boya Luminosa F; luego 2055 metros (2247 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto con posición 09°21'55"N, 79°55'38"O, marcado por la Boya Luminosa I; luego 1023 metros (1119 yardas) al azimut 305° verdadero hasta un punto con posición 09°22'14"N, 79°56'05"O; luego 934 metros (1021 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto de partida en la Boya Luminosa J.

En esta área existen dos (2) boyas de amarre sin luz en la posición 09°21'26"N, 79°55'46"O, localizada más al norte y 09°21'04"N, 79°55'45"O, localizada más al sur.

g. Fondeadero interior para buques con mercancía peligrosa

Situado inmediatamente al sur del rompeolas del oeste en las áreas de fondeo A y B. Partiendo de un punto con posición 09°22'57"N, 79°55'43"O, marcado por la Boya Luminosa K; luego se miden 1737 metros (1900 yardas) al azimut 238° verdadero pasando por la Boya Luminosa J hasta un punto con posición 09°22'28"N, 79°56'31"O; luego 218 metros (238 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°22'21"N, 79°56'31"O, cerca de la Baliza Iluminada "Punto Refugio"; luego 474 metros (518 yardas) al azimut 149° verdadero hasta un punto con posición 09°22'08"N, 79°56'23"O; luego 1849 metros (2022 yardas) al azimut 59° verdadero hasta un punto con posición 09°22'39"N, 79°55'32"O; luego 666 metros (728 yardas) al azimut 329° verdadero hasta el punto de partida en la Boya Luminosa K.

h. Fondeadero interior para buques mercantes

Área C. Situado al sur del área de fondeo A, al este del área de fondeo B y al oeste del cauce del Canal. Este fondeadero requiere el uso de práctico para entrar y salir. Partiendo de un punto con posición 09°21'20"N, 79°55'19"O; luego se miden 588 metros (643 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 09°21'20"N, 79°55'38"O; luego 965 metros (1055 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°20'49"N, 79°55'38"O, marcado por la Boya Luminosa F; luego 843 metros (922 yardas) al azimut 126° verdadero hasta un punto con posición 09°20'33"N, 79°55'16"O; luego 99 metros (108 yardas) al azimut 135° verdadero hasta un punto con posición 09°20'31"N, 79°55'14"O; luego 1222 metros (1336 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 09°21'10"N, 79°55'14"O; luego 167 metros (183 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con 

posición 09°21'10"N, 79°55'19"O; luego 311 metros (341 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto de partida.

i. Fondeadero interior para buques mercantes

Área D. Situado al sur del rompeolas del este y al este del cauce del Canal. Partiendo de un punto con posición 09°23'12"N, 79°55'00"O, que coincide con el prisma este del Canal; luego se miden 1651 metros (1806 yardas), al azimut 114° verdadero hasta el punto marcado por la Boya Luminosa E-1 con posición 09°22'50"N, 79°54'11"O; luego 1028 metros (1124 yardas) al azimut 180° verdadero pasando por la Boya Luminosa E-2 hasta un punto marcado por la Boya Luminosa E-3 con posición 09°22'17"N, 79°54'11"O; luego 1223 metros (1337 yardas) al azimut 239° verdadero hasta un punto marcado por la Boya Luminosa E-4 con posición 09°21'57"N, 79°54'45"O; luego 467 metros (511 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto coincidente con el prisma este del Canal y colindante con el "Área de Fondeo Prohibido" del este con posición 09°21'57"N, 79°55'00"O; luego 2322 metros (2539 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto de partida.

j. Área de varadura

Situada hacia el sur del área de fondeo B 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 09°20'27"N, 79°55'15"O; luego se miden 955 metros (1044 yardas) al azimut 295° verdadero hasta un punto con posición 09°20'40"N, 79°55'43"O; luego 1061 metros (1160 yardas) al azimut 212° verdadero hasta la esquina suroeste 09°20'11"N, 79°56'01"O; luego 972 metros (1063 yardas) al azimut 121° verdadero hasta la esquina sureste con posición 09°19'55"N, 79°55'34"O; luego 1157 metros (1265 yardas) al azimut 31° verdadero hasta el punto inicial.

El límite sur de las áreas de fondeo para buques sin práctico lo constituye una 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 (09°21'20"N), hasta el límite del área de desecho.

2. Fondeaderos del Lago Gatún

a. Área del fondeadero de Gatún

Situada en el área contigua al borde este del cauce del Canal. Partiendo de un punto no marcado en el extremo sur del ala del muro oriental de las Esclusas de Gatún con posición 09°16'02"N, 79°55'23"O; luego se miden 434 metros (475 yardas) al azimut 120° verdadero hasta un punto con posición 09°15'55"N, 79°55'11"O; luego 623 metros (681 yardas) al azimut 146° verdadero hasta la Boya de Destello A con posición 09°15'38"N, 79°54'59"O; luego 444 metros (486 yardas) al azimut 85° verdadero hasta el punto con posición 09°15'40"N, 79°54'45"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada Banana; luego 383 metros (419 yardas) al azimut 176° verdadero hasta el punto con posición 09°15'27"N, 79°54'44"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada Banana; luego 418 metros (457 yardas) al azimut 186° verdadero, hasta el punto con posición 09°15'14"N, 79°54'46"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada Banana; luego 509 metros (557 yardas) al azimut 197° verdadero hasta el punto con posición 09°14'58"N, 79°54'50"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada de Balsa; luego 413 metros (452 yardas) al azimut 207° verdadero hasta el punto con posición 09°14'46"N, 79°54'56"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada de Balsa; luego 410 metros (448 yardas) al azimut 217° verdadero hasta el punto con posición 09°14'36"N, 79°55'04"O, contigua al oeste del cauce del Canal en la Bordada de Balsa; luego 663 metros (725 yardas) al azimut 222° verdadero hasta el punto con posición 09°14'20"N, 79°55'19"O, en el borde del cauce del Canal entre la Bordada de Balsa y la Bordada de Gatún que es el límite occidental de la zona del fondeadero; luego 3168 metros (3465 yardas) al azimut 358° verdadero hasta el punto de origen.

b. Área del Fondeadero Este de Gatún

Situada en el área contigua al borde oeste del cauce del Canal en la Bordada Banana. Partiendo de un punto no marcado con posición 09°15'41"N, 79°54'33"O; luego se miden 460 metros (503 yardas) al azimut 85° verdadero hasta la Boya de Destello 1 con posición 09°15'42"N, 79°54'18"O; luego 987 metros (1079 yardas) al azimut 152° verdadero hasta la Boya de Destello 3 con posición 09°15'14"N, 79°54'03"O; luego 986 metros (1078 yardas) al azimut 225° verdadero hasta la Boya de Destello 5, con posición 09°14'52"N, 79°54'25"O; luego 1136 metros (1242 yardas) al azimut 225° verdadero hasta la Boya de Destello 7 con posición 09°14'26"N, 79°54'51"O; luego 822 metros (899 yardas) al azimut 219° verdadero hasta la Boya de Destello 9 con posición 09°14'05"N, 79°55'08"O; luego 545 metros (596 yardas) al azimut 212° verdadero hasta la Boya de Destello 11 con posición 09°13'50"N, 79°55'18"O, contigua al punto de intersección del cauce del Canal entre la Bordada de Gatún y Balsa en el oeste; luego 516 metros (564 yardas) al azimut 21° verdadero hasta el punto con posición 09°14'06"N, 79°55'12"O, contigua al este del cauce del Canal en la Bordada de Balsa; luego 642 metros (702 yardas) al azimut 34° verdadero hasta el punto con posición 09°14'23"N, 79°55'00"O, contigua al este del cauce del Canal en la Bordada de Balsa; luego 1534 metros (1678 yardas) al azimut 42° verdadero hasta el punto con posición 09°15'00"N, 79°54'27"O, contigua al este del cauce del Canal en la bordada de Balsa; luego 1286 metros (1406 yardas) al azimut 351° verdadero hasta el punto de origen.

c. Fondeadero para buques con mercancía peligrosa

Situado al Oeste del cauce del Canal en la Bordada de Gatún. Partiendo de la Boya Luminosa 8 con posición 09°14'21"N, 79°55'31"O; luego se miden 513 metros (561 yardas) al azimut 183° verdadero hasta un punto con posición 09°14'05"N, 79°55'32"O; luego 1594 metros (1743 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 09°13'14"N, 79°55'32"O; luego 1111 metros (1215 yardas) al azimut 178° verdadero hasta la Boya Luminosa 14 con posición 09°12'38"N, 79°55'31"O; luego 223 metros (244 yardas) al azimut 121° verdadero hasta la Boya Luminosa 16 en la posición 09°12'34"N, 79°55'25"O; luego 1019 metros (1114 yardas) al azimut 210° verdadero hasta la Boya Luminosa 10-E en la posición 09°12'06"N, 79°55'41"O; luego 1574 metros (1721 yardas) al azimut 300° verdadero hasta la Boya Luminosa 10-D en posición 09°12'31"N, 79°56'25"O; luego 3549 metros (3881 yardas) al azimut 15° verdadero hasta la Boya Luminosa 10-A en la posición 09°14'22"N, 79°55'55"O; luego 731 metros (799 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de partida en la Boya Luminosa 8. Existe una boya de amarre sin luz en el suroeste del fondeadero.

3. Entrada del Pacífico

a. Fondeadero para buques mercantes

Partiendo del punto en posición 08°51'45"N, 79°29'50"O, marcado por la Boya de Mar de Silbato pintada con rayas verticales, rojas y blancas, y con luz intermitente consistente de un destello corto y otro largo (letra A del Código Morse); luego se miden 3677 metros (4021 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto en posición 08°51'45"N, 79°27'51"O; luego 4975 metros (5441 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto en posición 08°54'25"N, 79°27'51"O; luego 4909 metros (5369 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto en posición 08°54'25"N, 79°30'30"O; luego 2350 metros (2570 yardas) al azimut 215° verdadero hasta un punto en posición 08°53'23"N, 79°31'13"O; marcado por la Boya Luminosa 2 en la entrada del Canal; luego 3978 metros (4351 yardas) al azimut 140° verdadero hasta el punto de partida en la Boya de Mar.

b. Ampliación Oeste del fondeadero para buques mercantes

Se extiende hacia el suroeste partiendo de un punto con posición 08°51'45"N, 79°32'21"O; luego se miden 3945 metros (4314 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto con posición 08°51'45"N, 79°30'13"O; luego 4247 metros (4645 yardas) al azimut 142° verdadero hasta un punto con posición 08°49'58"N, 79°28'48"O; luego 6574 metros (7189 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 08°49'58"N, 79°32'21"O; luego 3335 metros (3647 yardas) al azimut 00° verdadero hasta el punto de partida.

c. Ampliación Este del fondeadero para buques mercantes

Se extiende hacia el sureste partiendo del punto en posición 08°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); luego se miden 3677 metros (4021 yardas) al azimut 90° verdadero hasta un punto en posición 08°51'45"N, 79°27'51"O; luego 3335 metros (3647 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 08°49'58"N, 79°27'51"O; luego se miden 1125 metros (1230 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 08°49'58"N, 079°28'28"O; luego 4201 metros (4594 yardas) al azimut 323° verdadero hasta el punto de partida en la Boya de Mar de Silbato.

d. Fondeadero para buques con mercancía peligrosa

Situado en una zona al oeste del cauce del Canal. Partiendo en un punto en la posición a los 08°51'45"N, 79°32'42"O; luego se miden 1606 metros (1756 yardas) al azimut 24° verdadero a la Boya Luminosa Y en posición 08°52'32"N, 79°32'21"O; luego 820 metros (897 yardas) al azimut 78° verdadero a la Boya Luminosa Y-1 en posición 08°52'38"N, 079°31'55"O; luego 794 metros (868 yardas) al azimut 78° verdadero hasta la Boya Luminosa X en posición 08°52'43"N, 79°31'30"O; luego 2027 metros (2217 yardas) al azimut 120° verdadero hasta un punto con posición 08°52'10"N, 79°30'33"O; luego 995 metros (1088 yardas) al azimut 142° verdadero hasta un punto con posición 08°51'45" N, 79°30'13"O; luego 4594 metros (5024 yardas) al azimut 270° verdadero hasta el punto de origen.

e. 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. El límite norte de las áreas de fondeo para buques sin práctico, 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.

No obstante, se podrá autorizar el fondeo sin práctico de embarcaciones menores al norte de los límites establecidos en este párrafo. Igualmente, a las embarcaciones menores de uso recreativo se les podrá autorizar que se dirijan sin práctico hacia o desde marinas o rampas ubicadas en aguas del Canal.

Se prohíbe el fondeo en áreas distintas de las designadas de acuerdo con lo descrito en este artículo.

A continuación, se describen los sitios de disposición en el Pacífico:

Sitio de disposición de Tortolita. Partiendo de la Boya Luminosa Y en posición 08°52'32"N, 79°32'21"O; luego se miden 1606 metros (1756 yardas) al azimut 204° verdadero hasta un punto con posición 08°51'45"N, 79°32'42"O; luego 1297 metros (1418 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 08°51'45"N, 79°33'24"O; luego 2340 metros (2559 yardas) al azimut 40° verdadero hasta un punto con posición 08°52'43"N, 79°32'35"O; luego 549 metros (600 yardas) al azimut 127° verdadero hasta el punto de origen.

Expansión del Sitio de disposición de Tortolita. Partiendo desde la Boya Luminosa B con posición 08°51'45"N, 79°32'47"O; luego se miden 1699 metros (1858 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 08°50'50"N, 79°32'47"O; luego 632 metros (691 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 08°50'50"N, 79°33'08"O; luego 1191 metros (1302 yardas) al azimut 295° verdadero hasta la Boya Luminosa E, con posición 08°51'06"N, 79°33'43"O; luego 1327 metros (1451 yardas) al azimut 25° verdadero hasta la Boya Luminosa A con posición 08°51'45"N, 79°33'25"O; luego 1169 metros (1278 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de origen.

Sitio de disposición de Tortolita Sur. Partiendo desde un punto con posición 08°51'17"N, 79°32'21"O; luego se miden 1280 metros (1400 yardas) al azimut 180° verdadero hasta un punto con posición 08°50'35"N, 79°32'21"O; luego 814 metros (890 yardas) al azimut 270° verdadero hasta un punto con posición 08°50'35"N, 79°32'47"O; luego 1280 metros (1400 yardas) al azimut 00° verdadero hasta un punto con posición 08°51'17"N, 79°32'47"O; luego 814 metros (890 yardas) al azimut 90° verdadero hasta el punto de origen.

Artículo 49: Se prohíbe el fondeo en áreas distintas de las áreas de fondeo autorizadas en el artículo anterior, así como el amarre a las ayudas a la navegación instaladas en aguas del Canal.

Igualmente, se prohíbe el fondeo a menos de 335 metros (1100 pies) a ambos lados del cauce de navegación cuando este pase cerca o atraviere fondeaderos autorizados y las extensiones de los fondeaderos exteriores en el Atlántico y en el Pacífico, a menos que el buque tenga la aprobación de la Autoridad.

Artículo 50: Se podrán usar áreas de fondeo distintas de las autorizadas 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 circunstancias como las descritas, el buque que vaya a fondear dentro del rompeolas de Cristóbal podrá solicitar un práctico, o la Autoridad podrá asignarlo si lo determina necesario. En los casos antes indicados, la asignación del práctico será a costo del buque.

Artículo 51: El buque sin práctico en control fondeará en el área asignada por la torre de control del Atlántico o del Pacífico, según corresponda, a la espera de instrucciones e inspección.

Cuando el buque se fondee a la espera de servicios de terceros, la torre de control le sugerirá un área de fondeo según el tipo de servicio que recibirá.

Artículo 52: Ninguna persona, a excepción de los prácticos y oficiales de inspección de la Autoridad en el desempeño de sus funciones, podrá embarcar o desembarcar de un buque fondeado o en navegación en aguas del Canal, con el consentimiento de su capitán o sin él, hasta que el buque haya sido declarado seguro conforme a las normas de seguridad y salud pública.

Artículo 53: Las personas autorizadas para embarcar o desembarcar de un buque en navegación lo harán en los lugares señalados por la Autoridad como sigue:

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 demás personal 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 cada 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.

Sección Tercera
Diligencias Ordenadas por el Órgano Judicial
o el Ministerio Público

Artículo 54: El tránsito de buques no podrá ser interrumpido para la ejecución de las medidas a que se refiere esta sección.

Artículo 55: La Autoridad proveerá a la autoridad competente la información de tránsito que esta solicite sobre un buque que se encuentre o se dirija hacia aguas del Canal para la práctica de órdenes judiciales o de diligencias de investigaciones penales a bordo de dicho buque mientras se encuentre en aguas del Canal. La solicitud de la autoridad competente deberá ser presentada por escrito a la Autoridad.

Artículo 56: La Autoridad colaborará con las autoridades competentes que así lo soliciten para la práctica de una diligencia ordenada por el Tribunal Marítimo o el Ministerio Público en buques que se encuentren en aguas del Canal, conforme se señala a continuación:

1. La Autoridad coordinará con la autoridad competente para que la práctica se ejecute sin afectar la programación y operación del Canal. Se permitirá la práctica en cualquier momento, después que el buque haya aclarado el último juego de esclusas.
2. Cuando se requiera atracar el buque para esta práctica, a menos que sea factible hacerlo de otra forma, la Autoridad autorizará el cambio del curso previsto solamente después de pasar 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. El servicio de practicaje para llevar el buque a puerto será a cargo del buque.
3. Cuando se reciba la orden en contra de un buque que se encuentre fondeado, este no iniciará su tránsito. La orden tendrá que ser recibida con tiempo suficiente para avisar al práctico antes de levar el ancla. Cuando la orden sea dictada por un Tribunal Marítimo, los costos en que incurra la Autoridad para la ejecución de esta orden serán pagados por la parte que solicitó el secuestro o embargo.
4. En caso de que se haya presentado la orden en contra de un buque atracado y el práctico asignado a este todavía no hubiere soltado las amarras, se le ordenará no hacerlo.
5. Si al momento de recibir la orden de secuestro o embargo, 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 del movimiento y navegación del buque por razones de seguridad. Las directrices contenidas en el numeral 1 del presente artículo serán aplicables de aquí en adelante.
6. La Autoridad no programará el tránsito de un buque secuestrado o embargado, y no suministrará los servicios de un práctico, hasta tanto la orden de secuestro o embargo dictada en su contra sea levantada mediante oficio emitido por el tribunal competente.

Capítulo IV **Disposiciones generales y específicas aplicables al buque**

Sección Primera **Limitaciones al tamaño, calado y asiento del buque** **hasta tamaño Panamax**

Artículo 57: El buque que transite deberá ajustarse a las siguientes normas relacionadas con el calado:

1. **Calado máximo:**
 - a. 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 24.02 metros (78.8 pies) o más. Esto permite un margen de seguridad de por lo menos 1.50 metros (5 pies) debajo de la quilla para la navegación segura sobre las áreas críticas del Canal y un margen de por lo menos 0.60 metros (2 pies) sobre el umbral de las esclusas.

b. Los armadores, propietarios o agentes de un buque cuyo calado exceda los 10.82 metros (35.5 pies), deberán suministrar, antes de transitar por primera vez el Canal, toda la información señalada en el literal c de este numeral y solicitar a la Autoridad el calado máximo autorizado para tránsito para el buque (máximo punto de inmersión), a más tardar dos (2) semanas antes de cargar el buque. Esta solicitud será contestada indicando el calado máximo autorizado para el tránsito.

c. La información requerida en el literal b 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) _____

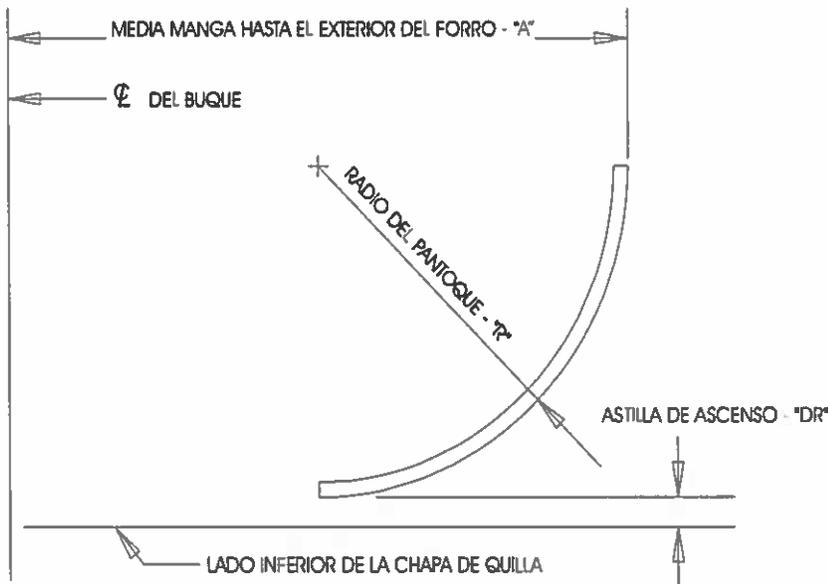
Arqueador _____ Certificado correcto _____

[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 Calados Máximos Permitidos.

d. Para el primer tránsito se permitirá un calado máximo de 35'-06". De proveer la información del radio de la curvatura del pantoque podrá ser autorizado a un calado máximo autorizado mayor. 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 PANTOQUE CON LOS TALUDES DE LA CÁMARA**

Permite defensas de goma de 15.24 cm (6") de espesor en la 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 4' o a la columna de 1.20m en la parte superior de la tabla, luego baje por la columna hasta la línea que lee 0.125m (4"). Esto lo colocará en 11.73m (38'5").

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

2. Calado mínimo:

- a. El buque llevará suficiente lastre para permitir su maniobrabilidad con seguridad. Los siguientes son calados mínimos en agua salada para buques con la intención de transitar:
- a.1 El asiento apopado no debe afectar la maniobrabilidad ni la visibilidad.
- a.2 Normalmente el asiento apopado no debe exceder 1.83 metros (6.0 pies).

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

b. Se podrá permitir el tránsito de un buque cuyo calado en lastre no cumpla con los requisitos mínimos, siempre y cuando remita a la Autoridad la siguiente información para su evaluación y consideración de riesgo:

- b.1 Dimensiones principales del buque.
- b.2 Máximo calado alcanzable en esta condición (proa y popa).
- b.3 Límites de visibilidad hacia proa y popa desde el puente de mando.
- b.4 Copia de los planos, diagramas e información relacionada con la maniobrabilidad del buque.

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 58: El calado máximo del buque hasta Panamax podrá ser restringido en las circunstancias que se señalan a continuación:

1. Cuando el nivel del Lago Gatún baja a menos de 24.02 metros (78.8 pies).
2. Cualquier otro hecho que justifique la medida.

Las disminuciones que se hagan a los calados máximos permitidos serán de hasta 15.24 centímetros (6 pulgadas) cada vez y, de ser posible, se anunciarán con tres (3) semanas de antelación, basado en los pronósticos de precipitación pluvial.

Si un buque ha sido cargado hasta el límite de calado máximo vigente al momento de la promulgación de una nueva restricción, se le permitirá transitar con no más de 15.24 centímetros (6 pulgadas) sobre dicha restricción. De ser necesario, se le solicitará corregir el asiento o descargar parcialmente hasta obtener un calado seguro para su navegación en aguas del Canal.

Artículo 59: Ni el capitán ni la tripulación podrá alterar el asiento o el calado del buque mientras esté en tránsito sin la autorización previa de la Autoridad.

Se podrán imponer limitaciones adicionales al buque cuya eslora, manga, asiento, o características de maniobra pongan en peligro al buque, a terceros o a las instalaciones del Canal.

Artículo 60: También habrá limitaciones de tamaño en cuanto a manga, eslora, anchura, altura y protuberancias conforme se dispone a continuación, sin embargo, excepciones temporales a estas restricciones podrán ser aprobadas por la Autoridad:

1. Manga máxima:

La manga máxima aceptable para el tránsito de un buque y de una unidad compuesta es de 32.37 metros (106.2 pies), medido desde la parte exterior de las planchas del forro exterior.

2. Eslora máxima:

a. La eslora máxima para el tránsito de un buque es de 289.63 metros (950 pies), incluyendo el bulbo de proa, con la excepción de los buques de pasajeros y de contenedores, que puede ser de 294.51 metros (966 pies). El buque que transite por primera vez y que tenga una eslora mayor de 274.39 metros (900 pies), ya sea de nueva construcción o modificada, estará sujeto a inspección, revisión y aprobación previa de los planos del buque. Al buque que no haya recibido aprobación previa o no cumpla con los requerimientos del Canal, se le podrá negar el tránsito de acuerdo con lo señalado en el artículo 65 de este Reglamento.

b. La eslora máxima total para el tránsito de un buque sin propulsión propia es de 259.15 metros (850 pies), incluido su remolcador. Normalmente los remolcadores deben pasar las esclusas junto con el buque remolcado. Cuando se exceda esta limitación, la Autoridad podrá, caso por caso, autorizar el tránsito por una sola vez, de conformidad con el artículo 4 de este Reglamento y las restricciones de calado señaladas en el artículo 88 de este Reglamento.

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 por la Autoridad. Al buque que no obtenga la aprobación previa o que no cumpla con los requerimientos del Canal referentes a su anchura máxima, se le denegará el tránsito.

4. Altura máxima:

a. La altura máxima permitida para cualquier buque que transite el Canal o recale en cualquiera de las terminales portuarias ubicadas en el Canal en cualquier estado de la marea es de 57.91 metros (189.94 pies), medida desde la línea de flotación hasta el punto más alto de la estructura. Alturas máximas mayores de 57.91 metros (189.94 pies) estarán sujetas a aprobación previa de la Autoridad en cada caso individual.

b. La altura máxima permitida para cualquier buque que no vaya a transitar debajo del Puente de las Américas, o que solamente vaya a transitar por las esclusas del Atlántico sería de 70.43 metros (231 pies).

5. Protuberancias:

a. Cualquier cosa u objeto, temporal o permanente, que se extienda fuera de cualquier parte del casco del buque, excepto las anclas principales, se considerará como una protuberancia, y se aplicarán las normas y limitaciones respectivas.

b. La Autoridad no se responsabiliza por daños a protuberancias, sean estas permanentes o temporales. 

- c. El buque con protuberancias podrá transitar siempre y cuando estas no interfieran con el tránsito seguro ni representen un riesgo para las estructuras del Canal, según el criterio de la Autoridad.
- d. Antes de arribar a aguas del Canal, el buque con protuberancias deberá suministrar información detallada de las mismas, incluyendo los planos, y solicitar autorización para transitar. La información adelantada disminuirá la posibilidad de demoras o denegación del tránsito.
- e. A los buques con protuberancias, se les podrá permitir el tránsito con autorización previa de la Autoridad en caso individual, siempre que dichas protuberancias no representen un riesgo o interfieran con las estructuras, equipo y operación de las esclusas.
- f. Cualquier protuberancia que sobresalga del plano vertical del forro del buque y se encuentre por encima del nivel de 12.87 metros (42.20 pies) sobre la línea de flotación al calado actual de tránsito, deberá mantener una distancia mínima de 1.00 metros (3.28 pies) entre esta y cualquier equipo o estructura de la esclusa.
- g. Cualquier buque con portillos, claraboyas, portalones u otros accesorios, por debajo del nivel de 12.87 metros (42.20 pies) sobre la línea de flotación al calado actual, deberá tomar las medidas para protegerlas en caso de que hubiese contacto con el muro de la esclusa.

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

Sección Segunda

Limitaciones al tamaño, calado y asiento aplicables a buques Neopanamax y Panamax Extra

Artículo 61: El buque Neopanamax o Panamax Extra que transite deberá ajustarse a las siguientes normas relacionadas con el calado:

Calado Máximo:

El calado máximo permitido para transitar es de 15.24 metros (50 pies) agua dulce tropical (ADT), con el Lago Gatún al nivel de 25.91 metros (85 pies) o más. Esto permite un margen de seguridad de por lo menos 1.52 metros (5 pies) debajo de la quilla para la navegación segura sobre las áreas críticas del Canal y un margen de por lo menos 3.05 metros (10 pies) sobre el umbral de las esclusas.

Artículo 62: El calado máximo de un buque Panamax Extra o Neopanamax podrá ser restringido en las circunstancias que se señalan a continuación:

1. Cuando el nivel del Lago Gatún baja a menos de 25.91 metros (85 pies).
2. Cualquier otro hecho que justifique la medida.

Las disminuciones que se hagan a los calados máximos permitidos serán de hasta 15 centímetros (6 pulgadas) cada vez y, de ser posible, se anunciarán con tres (3) semanas de antelación, basado en los pronósticos de precipitación pluvial.

Si un buque ha sido cargado hasta el límite de calado máximo vigente al momento de la promulgación de una nueva restricción, se le permitirá transitar con no más de 15 centímetros (6 pulgadas) sobre dicha restricción. De ser necesario, se le solicitará corregir el asiento o descargar parcialmente hasta obtener un calado seguro para su navegación en aguas del Canal.

Artículo 63: También habrá limitaciones de tamaño en cuanto a manga, eslora, anchura, altura y protuberancias conforme se dispone a continuación; sin embargo, excepciones temporales a estas restricciones podrán ser aprobadas por la Autoridad:

Manga Máxima:

- a. La manga máxima para el tránsito de un buque o de una unidad compuesta es de 51.25 metros (168.14 pies), medido desde la parte exterior de las planchas del forro exterior.
- b. La manga máxima para el tránsito de un buque remolcado (distinto a una unidad compuesta) es de 36.5 metros (119.72 pies). Se podrá permitir el tránsito por una sola vez a buques de mayor manga, con la aprobación previa de la Autoridad, considerando cada caso individualmente, y sujeto a los requerimientos y limitaciones de calado indicados en el artículo 88 de este Reglamento.

Eslora Máxima:

- a. La eslora máxima para el tránsito de un buque es de 367.28 metros (1205 pies), incluyendo el bulbo de proa. El buque que transite por primera vez, ya sea de nueva construcción o modificado, estará sujeto a inspección, revisión y aprobación previa de los planos del buque. Al buque que no haya recibido aprobación previa o no cumpla con los requerimientos del Canal, se le podrá negar el tránsito de acuerdo con lo señalado en el artículo 62 de este Reglamento.
- b. La eslora máxima para el tránsito de una unidad compuesta es de 367.28 metros (1205 pies), incluidos la barcaza y el remolcador. La unidad compuesta transitará como un solo buque y será el remolcador el que produzca la fuerza propulsora.
- c. La eslora máxima total para el tránsito de un buque sin propulsión propia es de 305 metros (1000.40 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, de conformidad con el artículo 4 de este Reglamento y las restricciones de calado señaladas en el artículo 88 de este Reglamento.

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 por la Autoridad. Al buque que no obtenga la aprobación previa o que no cumpla con los requerimientos del Canal referente a su anchura máxima, se le denegará el tránsito.

Protuberancias:

- a. Cualquier cosa u objeto, temporal o permanente, que se extienda fuera de cualquier parte del casco del buque, excepto las anclas principales, se considerará como una protuberancia, y se aplicarán las normas y limitaciones respectivas.
- b. La Autoridad no se responsabiliza por daños a protuberancias, ya sean permanentes o temporales.
- c. El buque con protuberancias podrá transitar siempre y cuando estas no interfieran con el tránsito seguro ni representen un riesgo para las estructuras del Canal, según el criterio de la Autoridad. Antes que el tránsito sea permitido, el capitán del buque deberá completar un documento de liberación de responsabilidad a favor de la Autoridad en caso de daños a las protuberancias o causados por estas.
- d. Antes de arribar a aguas del Canal, el buque con protuberancias deberá suministrar información detallada de las mismas, incluyendo los planos, y solicitar autorización para transitar. La información adelantada disminuirá la posibilidad de demoras o denegación del tránsito.

e. A los buques con protuberancias se les podrá permitir el tránsito con autorización previa de la Autoridad en caso individual, siempre que dichas protuberancias no representen un riesgo o interfieran con las estructuras, equipo y operación de las esclusas.

f. La construcción del buque deberá permitir que cualquier protuberancia que sobresalga del plano vertical del forro del buque mantenga una distancia mínima de 1.00 metros (3.28 pies) entre esta y cualquier equipo o estructura de la esclusa, con excepción del muro de la esclusa. Cualquier buque con portillos, claraboyas, portalones u otros accesorios, por debajo del nivel de 15.24 metros (50.00 pies) sobre la línea de flotación al calado actual, deberá tomar las medidas para protegerlas en caso de que hubiese contacto con el muro o las defensas de la esclusa.

g. Las protuberancias, carga o extensiones más allá del costado del buque localizadas a 16.85 metros (55.26 pies) o menos sobre la línea de flotación no son aceptables; sin embargo, extensiones hasta 4.00 metros (13.12 pies) por encima del casco y más altas de 16.85 metros (55.26 pies) de la línea de flotación serán revisadas caso por caso para verificar la distancia mínima de 1.00 metros (3.28 pies) sobre los muros de las esclusas. Protuberancias de hasta 5.00 metros (16.4 pies) y más altas de 25.44 metros (83.44 pies) sobre la línea de flotación también serán revisadas caso por caso para verificar que se provea el espacio mínimo para todo equipo.

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

Altura Máxima:

a. La altura máxima permitida para cualquier buque que transite el Canal o recale en cualquiera de las terminales portuarias ubicadas en el Canal en cualquier estado de la marea es de 57.91 metros (189.94 pies), medida desde la línea de flotación hasta el punto más alto de la estructura. Alturas máximas mayores de 57.91 metros (189.94 pies) estarán sujetas a aprobación previa de la Autoridad en cada caso individual.

b. La altura máxima permitida para cualquier buque que solamente vaya a transitar por las esclusas del Atlántico será de 70.43 metros (231 pies).

c. Calados mínimos:

c.1 El asiento aporado no debe afectar la maniobrabilidad ni la visibilidad.

c.2 Normalmente el asiento aporado no debe exceder 1.83 metros (6.0 pies).

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
Más de 304.80m (1,000 pies)	7.92m (26 pies) a proa, 8.53m (28 pies) a popa TSW
Más de 335.28m (1,100 pies)	8.53m (28 pies) a proa, 9.14m (30 pies) a popa TSW

d. Se podrá permitir el tránsito de un buque cuyo calado en lastre no cumpla con los requisitos mínimos, siempre y cuando remita a la Autoridad la siguiente información para su evaluación y consideración de riesgo:

- d.1 Dimensiones principales del buque.
- d.2 Máximo calado alcanzable en esta condición (proa y popa).
- d.3 Límites de visibilidad hacia proa y popa desde el puente de mando.
- d.4 Copia de los planos, diagramas e información relacionada con la maniobrabilidad del buque.

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.

Sección Tercera **Buques en condiciones especiales**

Artículo 64: La Autoridad podrá permitir el tránsito de un buque a su propio riesgo cuando presente una escora entre tres y diez grados, su asiento o estiba afecte su maniobrabilidad, o sobrepase los límites establecidos en este Capítulo.

Antes de autorizarse el tránsito de este buque, su capitán firmará el documento de liberación de responsabilidad establecido en el artículo 4 de este Reglamento.

Artículo 65: La Autoridad podrá negar el paso por aguas del Canal al buque que se presente con condiciones especiales, entre las cuales están:

- a. Que el punto máximo de inmersión exceda su calado máximo autorizado.
- b. Que el punto máximo de inmersión exceda el calado máximo en agua dulce tropical (TFW), publicado y vigente en ese momento.
- c. Que la eslora máxima, incluyendo el bulbo de proa, exceda lo establecido en las secciones Primera y Segunda del Capítulo IV de este Reglamento.
- d. Que la manga máxima exceda, en cualquier cantidad, lo establecido en las secciones Primera y Segunda del Capítulo IV de este Reglamento.
- e. Que posea equipos u objetos que sobresalgan del casco y estos puedan interferir, de acuerdo con la opinión de la Autoridad, con el tránsito seguro, o que constituyan un riesgo para las estructuras del Canal.
- f. Que tenga una escora de entre 3 y 10 grados, sin que el motivo de la escora haya sido establecido. Si la escora es de más de 10 grados, se le negará el paso.
- g. Que la visibilidad desde el puente de navegación no llene los requerimientos mínimos enumerados en el artículo 72 o cuando en opinión de la Autoridad la operación presente un riesgo extremo.
- h. Que el asiento del buque, hacia proa (positivo) o hacia popa (negativo), como también la forma en que fue estibado, a criterio de la Autoridad, afecte su maniobrabilidad.

Artículo 66: La Autoridad estará liberada de toda responsabilidad y será indemnizada por daños ocasionados a un buque como resultado de accidentes causados por alguna de las condiciones especiales listadas en este artículo que este buque presente.

El buque que se presente con condiciones especiales será evaluado por la Autoridad, previo a la aprobación de su navegación en aguas del Canal o su tránsito por el Canal. De aprobarse su navegación o tránsito, el capitán del buque firmará un documento de indemnización y liberación de responsabilidad, conforme lo establece el artículo 4 de este Reglamento. A continuación, las condiciones especiales:

- a. Calado menor al mínimo requerido, una escora de más de 3 grados, un asiento o que esté estibado de manera que no cumpla con los requisitos establecidos por la Autoridad o que su condición de carga afecte adversamente su maniobrabilidad.
- b. El buque tenga protuberancias.
- c. La visibilidad desde el puente de navegación represente un riesgo, conforme lo determine la Autoridad.
- d. Bitas y gateras u otro equipo del buque no cumplan con los requerimientos del Canal.
- e. Con manga en exceso de 32.37 metros (106.2 pies) o que sobrepase cualquier limitación de eslora o manga para buques Panamax transitando las esclusas de Miraflores, Pedro Miguel o Gatún; o con manga en exceso de 51.25 metros (168.14 pies) o que sobrepase cualquier limitación de eslora o manga para buques Neopanamax.
- f. Otras deficiencias descritas en este Reglamento.
- g. Cuando sea enviado el primer cabo de amarre durante el proceso de amarre o atraque en un dique seco.
- h. Cuando se suelte el último cabo de amarre durante el proceso de desatraque de un dique seco.

La Autoridad estará liberada de toda responsabilidad y será indemnizada por daños relacionados al atraque o desatraque de un buque en instalaciones portuarias que sus estructuras o parte de estas se encuentren en mal estado, lo que incluye que su recinto portuario no cuente con las profundidades mínimas requeridas.

Sección Cuarta **Aparejos para embarque y desembarque**

Artículo 67: Todo buque deberá proveer para el uso de prácticos, asistentes de cubierta, demás personal de la Autoridad, y de personas autorizadas para embarcar o desembarcar en aguas del Canal aparejos de embarque y desembarque apropiados y seguros que cumplan con los requisitos descritos en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78 (SOLAS), de acuerdo con lo señalado a continuación:

1. Escala de práctico:

- a. La escala estará construida de modo que se pueda embarcar y desembarcar con seguridad. Se mantendrá limpia y en buen estado, y será provista para uso de las autoridades y otras personas cuando el buque arribe a puerto o zarpe.
- 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 personal autorizado pueda embarcar o desembarcar del 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, una vez instalada, no debe tocar la superficie del agua.
- c. La escala de un solo tramo bastará para alcanzar el agua desde el lugar de acceso al buque o de salida de este, y se tomarán las medidas necesarias para que esta condición se cumpla en cualquier estado de carga y asiento del buque y con una escora a la banda contraria de hasta 15 grados; los puntos de sujeción reforzados, los grilletes y los cabos de sujeción serán al menos tan resistentes como los cabos laterales.
- d. 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.
- e. Los peldaños de la escala de práctico reunirán las siguientes características: 

- e.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.
 - e.2. No deberán estar pintados de un color opaco ni con pintura de mucho brillo.
 - e.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.
 - e.4. Medirán por lo menos 480 milímetros (19 pulgadas) de largo, 115 milímetros (4.5 pulgadas) de ancho y 25 milímetros (1 pulgada) de grosor sin contar el material antideslizante.
 - e.5. Estarán dispuestos uniformemente con un espacio entre ellos no inferior a 300 milímetros (12 pulgadas) ni superior a 380 milímetros (15 pulgadas), y hechos firmes de tal modo que permanezcan en posición horizontal.
- f. No tendrán más de dos (2) 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 ubicadas en los lados de mayor longitud del peldaño.
- g. Los cabos laterales de la escala serán de abacá sin forro, de un diámetro no inferior a 18 milímetros (0.7 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 diámetro no inferior a 28 milímetros (1.1 pulgadas) y un cabo de seguridad.
- h. 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.
- i. Se dispondrán los medios necesarios para garantizar el paso seguro y cómodo, con el fin de embarcar o desembarcar 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 (2) candeleros en el punto de acceso o de salida, a distancias intermedias de no menos de 0.7 metros (2 pies, 3 pulgadas) ni más de 0.8 metros (2 pies, 7 pulgadas). Cada candelero se fijará rígidamente a la estructura del buque por su base o por un punto próximo a esta, y también por un punto superior, y tendrá un diámetro no menor de 32 milímetros (1.25 pulgadas), elevándose por encima del galón de la amurada no menos de 1.2 metros (3.92 pies).
- j. 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 personal 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.
- k. Se dispondrán los medios necesarios para que la escala de práctico pueda ser utilizada en ambos costados del buque.
- l. La colocación de la escala, y el embarque y desembarque del personal serán vigilados por un oficial del buque. 

m. Cuando hay elementos estructurales del buque, tales como cintones, que impidan el cumplimiento de cualquiera de estas prescripciones, se proveerán los medios necesarios para el embarque y desembarque seguro del personal, a satisfacción de la Autoridad.

2. Escala real:

a. La escala real deberá estar orientada con su plataforma inferior hacia la popa. La que esté orientada hacia la proa o la que no descansa firmemente contra el costado del buque no se considera segura 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 45 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 suficientes 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 *i* 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 el personal. Esta se considera como una deficiencia, por lo que el costo de los remolcadores se cargará al buque.

3. Portalones al costado del buque:

a. Cuando se usen portalones para embarcar o desembarcar, la distancia vertical mínima entre la línea de calado y la parte inferior del portalón con cualquier calado deberá ser de 1.8 metros (6 pies).

b. La altura mínima del portalón será de 2.2 metros (7.22 pies) y el ancho no menor de 0.92 metros (3 pies).

c. Los portalones que se usen al costado del buque para embarcar o desembarcar no deberán abrir hacia afuera. 

Sección Quinta

Construcción, cantidad y ubicación de gateras y bitas para buques hasta Panamax que transiten por las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores

Artículo 68: Se deberá cumplir con los requisitos de construcción, cantidad y ubicación de bitas y gateras establecidos a continuación:

1. El buque que transite por las esclusas de Gatún, Pedro Miguel y Miraflores será ayudado por locomotoras de remolque que utilizan cables de acero. A discreción de la Autoridad, ciertos buques con menos de 38.10 metros (125 pies) de eslora o remolcadores de hasta 45.72 metros (150 pies) de eslora, cuando transiten por estas esclusas, podrán amarrar con sus propias líneas, ya sea contra el muro de la esclusa o desde ambos muros en el centro de la misma.
2. 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.
3. 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).
4. Las gateras que se designen como gateras simples deberán tener una boca con una abertura no menor de 650 centímetros cuadrados (100 pulgadas cuadradas), con dimensiones preferidas de 305 x 230 milímetros (12 x 9 pulgadas). Cada gatera deberá ser capaz de resistir un CST de 100,000 libras (45,359.24 kilogramos), desde cualquier dirección generado por el cable de remolque.
5. Las gateras que se designen como gateras dobles deberán tener una boca con una abertura no menor de 900 centímetros cuadrados (140 pulgadas cuadradas), con dimensiones preferidas son de 355 x 255 milímetros (14 x 10 pulgadas). Cada gatera deberá ser capaz de resistir un CST de 140,000 libras (63,502.93 kilogramos), desde cualquier dirección generado por el cable de remolque.
6. 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 autorizado para tránsito 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.
7. Cada gatera simple estará acompañada de una bita capaz de resistir un CST de 100,000 libras (45,359.24 kilogramos).
8. Cada gatera doble que esté ubicada en la proa y en la popa de acuerdo con el numeral 9 de este artículo, tendrá dos (2) pares de bitas pesadas, y cada bita de cada par deberá ser capaz de resistir un CST de 100,000 libras (45,359.24 kilogramos). Otras gateras dobles deberán tener un par de bitas pesadas, y cada bita será capaz de resistir un CST de 100,000 libras (45,359.24 kilogramos).
9. Todo buque, con excepción del que no requiera locomotoras, deberá estar equipado 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 (2) gateras simples. En el buque de más de 22.86 metros (75 pies) de manga, dos (2) 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.

10. El buque con una eslora de menos de 60.96 metros (200 pies) que no tenga una manga mayor de 9.14 metros (30 pies) deberá tener una gatera doble o dos (2) gateras simples en la proa y en la popa. Si el buque está equipado con dos (2) gateras simples, estas deberán ir colocadas 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, a una distancia no mayor de 3 metros (10 pies) de la línea de crujía.
11. El buque con una eslora de 60.96 a 121.92 metros (200 a 400 pies) y cuya manga no sea mayor de 22.86 metros (75 pies) deberá tener una gatera doble en la proa y otra en la popa, o dos (2) gateras simples en la proa y otras dos (2) 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 (2) gateras simples adicionales a babor y a estribor a una distancia de 9 a 16 metros (30 a 50 pies) hacia atrás de la proa, y otras dos (2) gateras simples adicionales a una distancia de 9 a 16 metros (30 a 50 pies) hacia adelante de la popa.
12. El buque con una eslora de 121.92 a 173.74 metros (400 a 570 pies) cuya manga no sea mayor de 22.86 metros (75 pies) deberá tener una gatera doble en la proa y otra en la popa, o dos (2) gateras simples en la proa y otras dos (2) en la popa a babor y a estribor. Deberá tener, además, una gatera doble a babor y a estribor a una distancia de 12 a 16 metros (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 (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 (40 a 50 pies) hacia adelante de la popa.
13. El buque con más de 173.74 metros (570 pies) de eslora o cuya manga sea de 22.86 metros (75 pies) o más deberá tener una gatera doble en la proa y otra en la popa, a babor y a estribor, a una distancia de 12 a 16 metros (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 (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 (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 (80 a 90 pies) hacia adelante la popa.
14. Todo buque con manga máxima de 27.74 metros (91 pies) o más, deberá tener, además de la gatera doble en la popa requerida en el literal anterior, dos (2) 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 este.
15. Al buque con un abanico de amura amplio que se extiende hacia los lados o que tenga un francobordo extraordinariamente alto, como es el caso de los buques de contenedores o portavehículos, se le requerirá que proporcione gateras simples cerradas ubicadas a una mayor distancia hacia atrás que la que se requiere en el numeral 13 de este artículo, con el fin de que se pueda colocar correctamente a los remolcadores asistentes, o se le podrá requerir que instale bitas de remolque empotradas en el casco de manera que los remolcadores puedan maniobrar sin entrar en contacto con el abanico de la amura ni tener que usar líneas extraordinariamente largas o posiciones ineficientes.
16. 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. Al buque que tenga una variación apreciable de calado se le podrá requerir que instale dos (2) juegos de bitas empotradas en el casco de manera que una bita quede ubicada sobre la otra. Igualmente, las bitas empotradas en el

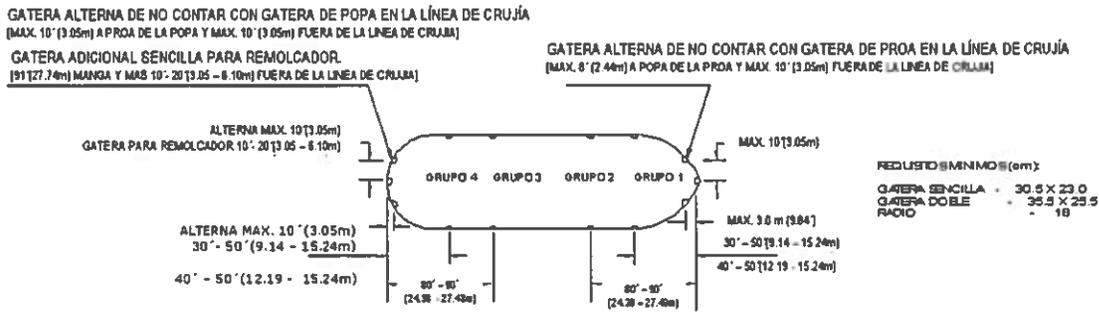
casco deben instalarse lo más posible hacia proa tanto a babor como a estribor donde el abanico de la amura no sea mayor de 25 grados medidos desde la línea vertical del costado del buque. Esta posición puede requerir que las gateras y las bitas se coloquen a una distancia mayor de los 24 a 28 metros (80 a 90 pies) hacia atrás de la proa de la que se estipula en el numeral 12 de este artículo. Esta posición les 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.

17. El buque que no requiera locomotoras deberá tener un arreglo de gateras similar al que se describe en el numeral 10 de este artículo, excepto que las gateras sólo serán gateras simples o de menor resistencia, según lo apruebe la Autoridad.
18. A cualquier buque que no cumpla con los requisitos de este artículo se le podrá denegar 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 cumpla con estos requisitos, se le podrá permitir que transite conforme se indica en el artículo 71 de este Reglamento.
19. Todo buque que haya entrado en servicio después del 1 de marzo de 1997 deberá cumplir con todos los requisitos señalados en este artículo. Todo buque que entró en servicio antes de esa fecha tendrá un período de gracia de un viaje redondo o de un año, lo que ocurra primero, a partir de la fecha en que se le conceda el permiso.

Los buques que comprueben a satisfacción de la Autoridad que el trabajo de instalación de las gateras en la popa, según se requiere en el numeral 14 de este artículo, 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.

La inobservancia de estos requisitos dará como resultado la denegación del tránsito. 

Gateras y bitas requeridas para buques Panamax:



TAMAÑO DEL BUQUE

Buques de menos de 200 [60.96m] de eslora y de menos de 30 [9.14m] de manga.
 Buques de más de 200 [60.96m] y de menos de 400 [121.92m] de eslora y de menos de 75 [22.86m] de manga.
 Buques de más de 400 [121.92m] y menos de 570 [173.74m] de eslora y menos de 75 [22.86m] de manga.
 Buques de más de 570 [173.74m] de eslora y de 75 [22.86m] o más de manga.

NOTA: Buques con un francobordo inusualmente alto como los portavehículos, podrán sustituir las gateras de los Grupos 2 y 3 con bitas empotradas a no menos de 12' (3.66m) ni más de 15' (4.57m) 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 [Sencillas de 30' a 50' [9.14 - 15.24m] a popa de proa]
 - Grupo 4 [Sencillas de 30' a 50' [9.14 - 15.24m] a proa de popa].
- Además de las de proa y popa anteriores:**
- Grupo 1 [Dobles de 40' a 50' [12.19 - 15.24m] a popa de proa].
 - Grupo 2 [Sencillas de 80' a 90' [24.38 - 27.43m] a popa de proa].
 - Grupo 4 [Sencillas de 40' a 50' [12.19 - 15.24m] a proa de popa].

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

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

- Grupo 1 [Dobles de 40' a 50' [12.19 - 15.24m] a popa de proa].
- Grupo 2 [Sencillas de 80' a 90' [24.38 - 27.43m] a popa de proa].
- Grupo 3 [Sencillas de 80' a 90' [24.38 - 27.43m] a proa de popa].
- Grupo 4 [Sencillas de 40' a 50' [12.19 - 15.24m] a proa de popa].

Sección Sexta
Construcción, cantidad y ubicación de gateras y bitas
para el buque Panamax Extra y Neopanamax

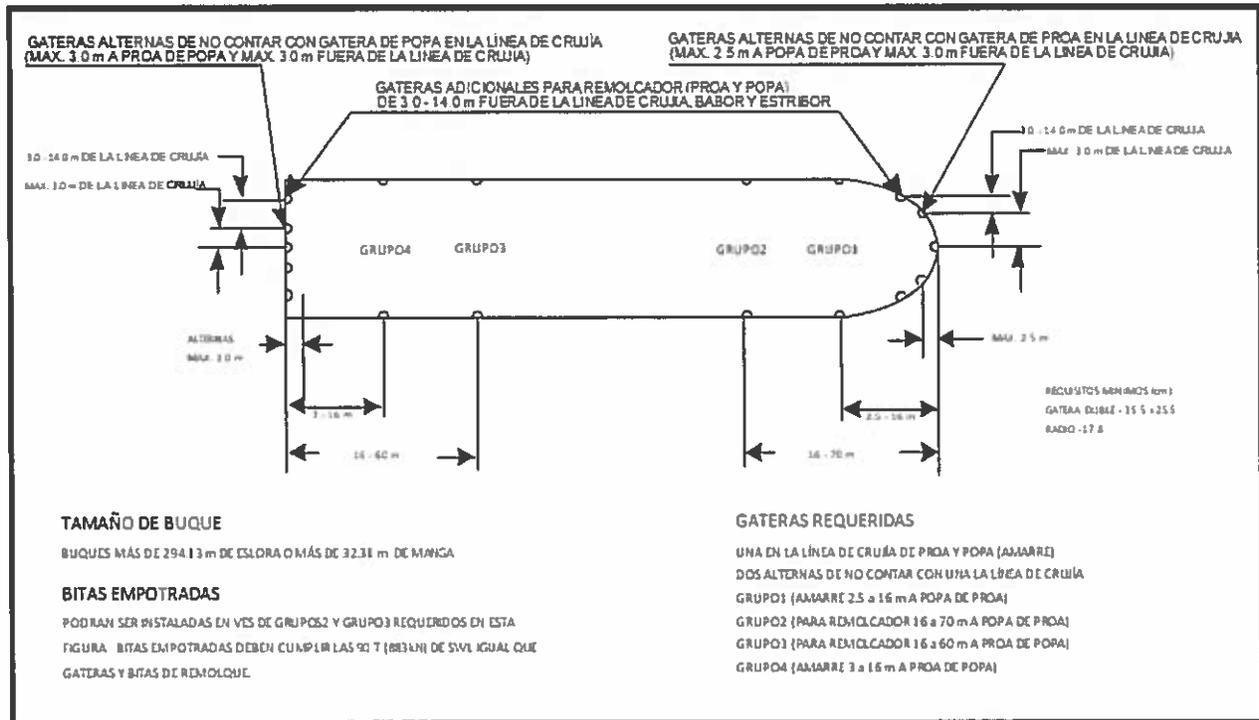
Artículo 69: El buque Panamax, que por su calado se convierta en Panamax Extra y tenga que transitar por las esclusas de Agua Clara y Cocolí, deberá contar con bitas y gateras que cumplan con los mismos requisitos de construcción, cantidad y ubicación requeridos a los buques Neopanamax.

Artículo 70: El buque Neopanamax deberá cumplir con los requisitos de construcción, cantidad y ubicación de bitas y gateras que se indican a continuación:

1. Las gateras y bitas de los buques serán utilizadas por los remolcadores de la Autoridad los cuales actuarán como sistema de posicionamiento durante el tránsito del buque a través de las esclusas. Las gateras y bitas también serán usadas para el amarre del buque dentro de las cámaras de las esclusas.
2. El buque deberá contar con gateras dobles en la proa y popa, babor y estribor, a no más de 2.5 metros (8 pies) de la proa o 3 metros (10 pies) de la popa y no más de 3 metros (10 pies) de la línea de crujía. En adición, este buque deberá contar con gateras dobles, en babor y estribor, de 2.5 a 16 metros (8 a 50 pies) hacia atrás desde la proa y de 3 a 16 metros (10 a 50 pies) hacia delante de la popa, GRUPO 1 y GRUPO 4, respectivamente.
3. Todas las gateras deberán ser dobles y tener una boca de una apertura no menor de 900 centímetros cuadrados (dimensiones preferidas de 355 mm x 255 mm) y deberán ser capaces de soportar un CST de 90 toneladas (883kN) durante operaciones de remolque y un CST mínimo de 64 toneladas (628kN) en operaciones de amarre desde cualquier dirección.

4. El buque deberá contar con gateras adicionales para remolcadores en la proa y popa ubicadas de 3 a 14 metros (10 a 45 pies) de la línea de crujía por babor y estribor. Cada una de estas gateras dobles deberá contar con un par de bitas pesadas con un diámetro preferido de 500 mm, y cada bita deberá ser capaz de soportar el estrés causado por un CST de 90 toneladas (883kN). Cada gatera del GRUPO2 y GRUPO3 también requerirá un par de bitas pesadas capaz de soportar cada una un CST de 90 toneladas (883kN). Las gateras que sean utilizadas en las operaciones de amarre deberá estar acompañada cada una de un par de bitas que cumplan con un CST de 64 toneladas (628kN).
5. El buque con un ensanchamiento pronunciado en su proa que se extienda hacia los lados o que tenga un francobordo extraordinariamente alto, como es el caso de los buques cargueros de GNL, portacontenedores, pasajeros o cargueros de automóviles, deberá contar con gateras simples cerradas ubicadas a una mayor distancia hacia atrás o adelante, respectivamente, de la requerida para los GRUPO2 y GRUPO3, de forma que se pueda asegurar correctamente a los remolcadores. A estos buques 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 amura ni tener que usar sogas extraordinariamente largas o posiciones ineficientes de asistencia al buque. Las bitas de remolque empotradas deberán cumplir con un CST de 90 toneladas (883kN).
6. El uso de gateras de rodillo ya instaladas será evaluado para su aprobación, caso por caso, siempre que estas estén ubicadas a no menos de 16.24 metros (53.28 pies) sobre el agua al calado máximo autorizado para el tránsito del Canal asignado al buque, estén en buenas condiciones, cumplan con todos los requisitos que se especifican en los literales anteriores, según sea el caso, y están colocadas de manera que la transición desde los rodillos hasta el cuerpo de la gatera evite daños a las sogas de amarre. La equivalencia de las gateras propuestas deberá ser sometida a la revisión y aprobación por parte de la Autoridad.
7. 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. Al buque que tenga una variación apreciable de calado se le podrá requerir que instale dos (2) 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 les permitirá a los remolcadores de la Autoridad trabajar con seguridad bajo el abanico de la amura sin que el mástil o la caseta de gobierno del remolcador haga contacto con el casco del buque.
8. A cualquier buque que no cumpla con los requisitos de este artículo se le podrá negar el tránsito. 

Gateras y bitas para buques Neopanamax:



Artículo 71: Si el buque incumple con algunos de los requisitos establecidos en los artículos 65, 66 y 67, según le aplique, y la Autoridad determina que a pesar de ello puede manejarlo sin mayor peligro para el equipo o el personal, la Autoridad podrá permitir el tránsito del mismo, luego de que el capitán del buque suscriba un documento de liberación de responsabilidad conforme al artículo 4 de este Reglamento.

De darse cualquier pérdida o daño ocasionado por este incumplimiento, la Autoridad será indemnizada de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de este Reglamento.

Sección Séptima
Requerimientos para el puente de mando

Artículo 72: El buque que navegue en aguas del Canal deberá contar con las estructuras, equipos y condiciones para el puente de mando, conforme se especifica a continuación:

1. **Ventanas del puente de mando:** deberán ser:
 - a. De un tamaño y cantidad suficiente para proporcionar una visibilidad clara.
 - b. De vidrio claro de seguridad. Las ventanas con protección solar no deben afectar la visibilidad.
 - 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 extender los alerones del puente de mando a todo lo ancho del buque, estos deberán extenderse cuanto sea posible y deberán contar con plataformas plegadizas o portátiles como sigue:

- a. Que se extiendan hasta la manga máxima del buque.
- b. Que hayan sido construidas del tamaño, resistencia y rigidez adecuadas para soportar como mínimo el peso de dos (2) personas adultas.
- c. Que estén equipadas con pasamanos de seguridad y zócalos, de una altura mínima de 10.16 centímetros (4 pulgadas).
- d. Que sean seguras, estén techadas y que se mantengan 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 visibilidad hacia adelante sin obstrucción alguna.
- 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 debe proporcionar una visibilidad clara y sin obstrucción hacia la proa y hacia la popa por el costado de babor.

4. Requisitos mínimos de visibilidad desde el puente de mando para buques cargados o en lastre:

- a. La superficie del agua deberá ser visible desde el puente de navegación desde las posiciones de mando 1, 2 y 3 a una distancia hacia adelante de dos (2) esloras, o 500 metros, lo que sea menor, bajo cualquier condición de calado o asiento hacia adelante de la proa a 10 grados a cada banda de la línea de visión, paralela a la línea de crujía (véase la ilustración).
- b. Si la visibilidad desde las posiciones de mando 1, 2 y 3 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 10 grados.
- c. Los costados del buque, hacia popa y hacia proa, deberán ser visibles desde las posiciones de mando en los alerones del puente.
- d. Si la Autoridad considera que la visibilidad hacia proa o hacia popa no es segura, al buque se le podrán imponer restricciones que pueden requerir del uso de remolcadores o resultar en demoras o denegación del tránsito.

e. El buque con eslora de 45.72 metros (150 pies) o menor deberá tener una visibilidad desde alguna posición de mando que permita que las enfilaciones sean visibles.

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

a. Indicadores de ángulo del timón:

a.1 El buque con una manga menor de 24.38 metros (80 pies) deberá 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 El buque de 24.38 metros (80 pies) o más de manga deberá tener por lo menos un indicador dentro del puente de mando y uno (1) en cada alerón del puente con un diseño y colocación tales que por lo menos uno (1) 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 en grados con claridad y exactitud 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 El buque con una manga menor de 24.38 metros (80 pies) deberá 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 El buque de 24.38 metros (80 pies) o más de manga deberá tener por lo menos un indicador para cada hélice ubicado dentro del puente de mando y uno (1) por cada hélice ubicado en cada alerón del puente, de un diseño y colocación tales que por lo menos uno (1) se pueda leer fácilmente de día o de noche desde cada posición de mando.

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

b.4 Todo buque que tenga indicadores de control de paso variable de la hélice o hélices deberá tenerlos ubicados tal como se requiere en los literales b.1 y b.2.

6. Sistema de Transmisión de Órdenes de Máquina: Todo buque deberá contar con un sistema que permita la transmisión de las órdenes de máquina entre el puente de mando y el cuarto de máquinas que se encuentre en buenas condiciones de funcionamiento. La inobservancia de lo anterior acarreará la demora en el tránsito.

7. Hélices transversales de proa y popa: El buque provisto de hélices transversales de proa y popa deberá tener controles dentro del puente de mando, como también en los extremos de los alerones del puente.

8. Controles de pito: El buque deberá estar provisto de estos como sigue:

a. Tener un control de pito que esté 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. Cuando la manga sea de más de 15 metros (49.2 pies), el pito deberá tener controles adicionales en el extremo de los alerones del puente en las posiciones de mando número 4 y 5.

c. Estos controles deberán permitir que se regule con precisión cualquier señal de pito (véanse las reglas 28 y 29, artículo 114 de este Reglamento).

9. Compás magnético y girocompás

a. El buque de propulsión mecánica que navegue en aguas del Canal deberá estar provisto 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. El buque equipado con girocompás deberá tener repetidores que operen adecuadamente, y que estén colocados e iluminados de manera que puedan ser fácilmente observados por el práctico de día o de noche.

10. Radio de muy alta frecuencia (VHF): El buque de propulsión mecánica de 300 toneladas de arqueo bruto o más, el de propulsión mecánica de 100 toneladas de arqueo bruto o más dedicado al transporte comercial de pasajeros, así como 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 poderse operar 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).

11. Luz de gobierno:

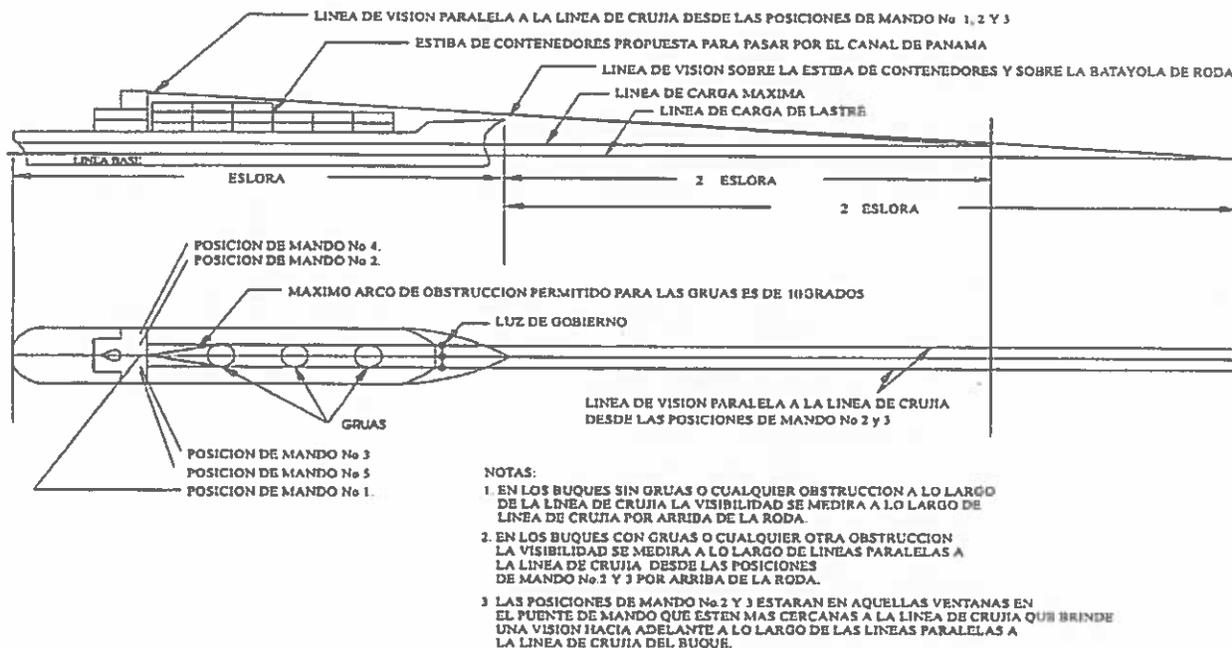
a. Todo buque de más de 100 metros (328 pies) de eslora deberá llevar instalada en la proa del buque, preferiblemente en el mástil de proa, una luz de gobierno de color azul, claramente visible desde el puente a lo largo de la línea de crujía. Si en la posición antes indicada esta luz de gobierno estuviera parcial o totalmente obstruida, se deberán instalar dos (2) luces de gobierno, una a cada lado y a igual distancia de la línea de crujía, claramente visibles a lo largo de líneas paralelas a ella.

b. Los buques de guerra exentos de los requisitos establecidos en COLREGS 72 también estarán exentos de cumplir con la instalación de la luz de gobierno.

c. La luz de gobierno deberá poderse controlar desde el puente de mando, la proa, o desde ambos.

d. El uso de la luz de gobierno será a discreción del práctico.

e. El buque deberá contar con un receptáculo en el puente, cerca de la posición de mando 1, para poder conectarse al Sistema de Identificación Automática (AIS por sus siglas en inglés).



Artículo 73: Al buque que no cumpla con los requisitos a que se refiere el artículo 72 de este Reglamento se le podrá negar su tránsito hasta que subsane esta deficiencia. No obstante, a discreción de la Autoridad se le podrá permitir su tránsito sujeto a lo dispuesto en el artículo 4 de este Reglamento, pudiéndosele aplicar medidas adicionales.

Artículo 74: La Autoridad podrá exigir la instalación de casetas protectoras para prácticos dependiendo del diseño y dimensiones del buque, y la localización de su puente de mando, conforme se señala a continuación:

1. El buque cuya manga extrema mida 24.38 metros (80 pies) o más, tendrá 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.
2. Cuando la Autoridad determine que un buque con manga de 30.48 metros (100 pies) o más y eslora de 274.32 metros (900 pies) o más, requiera tener instaladas casetas protectoras, las mismas se colocarán así:
 - a. En el buque con el puente en el extremo de popa, las casetas irán a proa.
 - b. En el buque 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 así lo determine.
 - d. Cada caseta se construirá sobre el punto de la manga máxima del buque en la línea de flotación más cercano a la proa, y a no más de 15 centímetros (6 pulgadas) del plano vertical del forro exterior del casco. En aquel buque con puente en la proa que requiera construir casetas en la popa, estas se construirán en el punto de la manga extrema en la línea de flotación más cercano a la popa y a no más 15 centímetros (6 pulgadas) del plano vertical del forro exterior del casco.

3. Las casetas protectoras que se exigen en este artículo deberán cumplir con los siguientes requisitos:

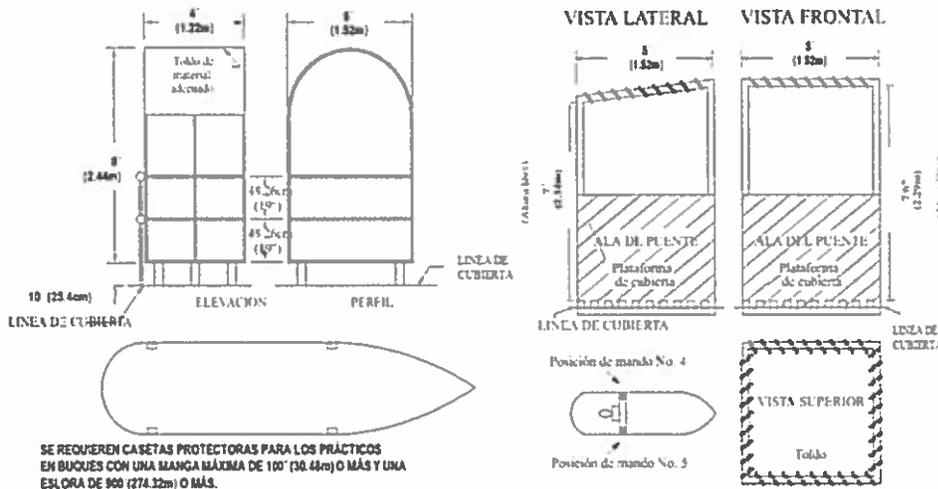
a. El toldo indicado en los diagramas de este artículo deberá fabricarse con un material apropiado que proteja del sol y la lluvia, y ser colocado de modo que no derrame agua dentro del armazón de la caseta cuando llueva. Las casetas deberán permitir la máxima visibilidad posible.

b. El piso de la caseta se construirá de madera u otro material antideslizante capaz de permanecer seco en todo momento.

c. Cuando 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.

d. 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.

e. Si el equipo de control del buque (máquina, timón, hélices transversales, entre otros) 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.



Sección Octava Características de maniobra del buque

Artículo 75: El buque de 1600 toneladas de arqueo bruto o más, exhibirán en un lugar visible en el puente de mando la información de maniobra. Esta información de maniobra del buque, que contendrá una hoja de datos, se basará en lo siguiente:

1. **Condiciones:**

- a. Tiempo en calma: viento de 10 nudos o menos y mar en calma,
- b. Ausencia de corriente,
- c. Condición de aguas profundas: cuando la profundidad del agua es el doble del calado del buque o más,
- y
- d. Casco limpio. *19*

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 máximo ángulo de timón, o dispositivo de gobierno, 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 o dispositivo de gobierno.
- c. El buque con hélice fija tendrá un cuadro de revoluciones por minuto del eje para una gama de velocidades representativas.
- d. El buque con hélice de paso variable tendrá un cuadro de control de graduación correspondiente a una gama de velocidades representativas.
- e. El buque dotado de dispositivos auxiliares de maniobra, por ejemplo, las hélices transversales de proa, llevará un cuadro que indique las velocidades del buque en las cuales la capacidad de maniobra del dispositivo auxiliar sea eficaz.

4. Inspección y Control:

La información que aparezca en la hoja de datos deberá:

- a. Ser verificada a los seis meses de haber entrado en servicio el buque, y
- b. Si, como resultado de esta verificación, se requiere modificar la información, la misma será verificada en un plazo de tres (3) meses a partir de hecha la modificación.

El buque cisterna presentará la información de maniobra para las condiciones de carga normal y lastre normal.

Todos 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 cualquier condición de carga específica.

Sección Novena
Controles de máquinas y registro de órdenes
al cuarto de máquinas

Artículo 76: El tiempo máximo de respuesta de arranque de la máquina desde parada, hacia adelante o hacia atrás, para buques que maniobren en aguas del Canal, no debe ser mayor de 10 segundos. Lo anterior es sin perjuicio de que la propulsión sea controlada desde el puente de mando, cuarto de control de la máquina, o consola de emergencia.

En un buque en que su propulsión utilice un programa de arranque configurado para activarse en modo de revoluciones lentas antes de arrancar, el jefe de máquinas deberá hacer lo necesario para evitar la activación de dicha condición durante su tránsito por el Canal. El capitán del buque deberá notificar al práctico de cómo se procederá para dar cumplimiento a este requerimiento.

Al buque que incumpla con este requisito se le podrá denegar el tránsito.

Artículo 77: El buque con propulsión mecánica cuya eslora supere los 76 metros (250 pies) que navegue en aguas del Canal bajo el control de un práctico de la Autoridad, deberá tener un sistema que registre las órdenes enviadas al cuarto de máquinas y otro sistema que registre las órdenes recibidas en el cuarto de máquinas, tal como se indica a continuación:

a. **Libro de Campana del Puente:** Bitácora que contenga un registro cronológico de cada orden enviada al cuarto de máquinas, junto con la hora de transmisión, en el cual cada orden deberá ser anotada al momento de ser enviada y la hora de ejecución de la misma. Este requisito se podrá cumplir a través de un equipo automático que efectúe un registro permanente, no alterable, y legible de cada orden transmitida desde el puente.

b. **Libro de Campana del Cuarto de Máquina:** Bitácora que contenga un registro cronológico de órdenes recibidas en el cuarto de máquinas, junto con la hora de recepción, en el cual cada orden deberá ser anotada al momento en que es recibida.

Artículo 78: Si el buque está provisto de equipos de navegación que produzcan registros automáticos, tales como registradores de rumbo, de velocidad, de profundidad o de ángulo del timón, estos deberán estar funcionando correctamente durante el tránsito.

Artículo 79: En caso de accidente, los libros de campana y los registros automáticos mencionados en el artículo 77 de este Reglamento deberán entregarse a la Autoridad para ser reproducidos e inspeccionados.

Sección Décima Suministro de alimentos

Artículo 80: El buque deberá suministrar a su costo alimentos a los prácticos y asesores de tránsito asignados para su tránsito que se encuentren a bordo durante las horas regulares de comida. También deberá suministrar alimentos a los prácticos que se encuentren transitando el buque de las 2200 horas a las 0400 horas.

En los casos en que el buque no cumpla con lo indicado en el párrafo anterior, o que se haya determinado que el buque no se encuentre en condiciones sanitarias adecuadas, o que el buque provenga de países o puertos en que se haya declarado alguna epidemia o tengan personal a bordo con enfermedades contagiosas, la Autoridad dará cumplimiento a esta obligación a expensas del buque.

Sección Undécima Facilidades sanitarias

Artículo 81: El buque deberá contar con facilidades sanitarias adecuadas, de estilo occidental con asiento, para uso de los prácticos, así como para el personal de cubierta de la Autoridad. Para estos últimos, las facilidades sanitarias deberán estar ubicadas en la cubierta o cerca de su área de trabajo.

En caso de no contar con facilidades sanitarias cercanas al área de trabajo del personal de cubierta de la Autoridad, o que las mismas no se encuentren en condiciones sanitarias adecuadas, el buque realizará los arreglos necesarios para proveer facilidades similares en buenas condiciones.

El incumplimiento de este requisito por parte del buque podrá causar que el período de tiempo que el personal de la Autoridad permanezca a bordo sea reducido, y que sea afectado con demoras y los costos resultantes.

Sección Duodécima Inhabilitación de las máquinas

Artículo 82: Ningún buque que se encuentre en un muelle, fondeadero o estación de amarre de la Autoridad podrá inhabilitar o dismantelar sus máquinas, si no es con la expresa autorización de la Autoridad.

Sección Decimotercera Emisión de chispas, humo o gases nocivos

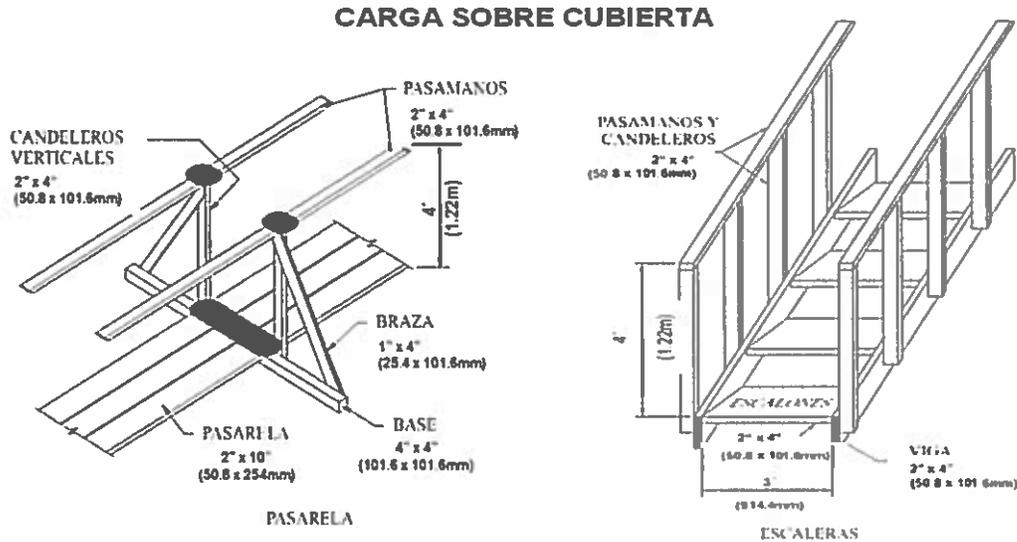
Artículo 83: El buque que se encuentre en aguas del Canal deberá tomar las precauciones necesarias para evitar la emisión de chispas, humo excesivo o gases nocivos. En caso de incumplimiento con esta prescripción, el buque podrá ser amarrado o fondeado hasta tanto la situación esté bajo control. Lo anterior es sin perjuicio de la responsabilidad del buque por los daños que pudieran ocasionarse.

Sección Decimocuarta Carga sobre cubierta

Artículo 84: Todo lo que se transporte sobre cubierta deberá mantenerse estibado de manera segura, evitando que se mueva o desplace, y de forma que permita la libre circulación del personal por las áreas de trabajo, conforme se señala a continuación:

1. La carga general, madera o cualquier otro bien se estibará de manera que se cuente con suficiente espacio para trabajar con seguridad alrededor de todas las gateras, bitas y demás equipo que se utilice para transitar, de forma que no obstruya el paso directo desde las gateras hasta las bitas.
2. Si para el acceso a los espacios de trabajo es necesario pasar sobre la carga, madera o cualquier otro bien ubicado en cubierta, se requerirá una pasarela, a menos que ya se haya provisto una superficie continua libre de obstrucciones. Cuando se requieran pasarelas, estas deberán ser de un ancho no menor a 0.90 metros (3 pies), y estar provistas de barandillas adecuadas. Cuando la carga sobre cubierta esté suficientemente nivelada para colocar una plancha sin la pasarela, se proporcionarán barandillas o cuerdas de seguridad con candeleros a cada lado de la carga a no más de 30 centímetros (12 pulgadas) entre sí, y hasta una altura menor de 1.20 metros (4 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 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.



Notas:

1. Los diagramas muestran pasarelas y escaleras aceptables y de fácil construcción para brindar acceso seguro a las áreas de trabajo de los buques con carga en cubierta.
2. Las dimensiones pueden variar. Los requisitos básicos de seguridad han de mantenerse y la construcción será aprobada por la ACP.
3. Todos los pasillos estarán libres de obstáculos o peligros para los usuarios.

Artículo 85: El buque con carga sobre cubierta que sobresalga por un costado podrá transitar a su propio riesgo, sujeto a cargos adicionales, si cumple con lo establecido en el artículo 4 de este Reglamento.

Sección Decimoquinta

Transporte de Contenedores sobre la cubierta en buques no contruidos para transportarlos

Artículo 86: El buque suministrará la siguiente información:

1. La ubicación de los contenedores por escotilla o tanque.
2. La cantidad de contenedores estibados uno (1) 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 por la Autoridad.

Artículo 87: El buque será inspeccionado por la Autoridad para determinar si se le permite el tránsito y bajo qué condiciones. De permitírsele el tránsito, el buque deberá suscribir un documento de liberación de responsabilidad en caso de incumplimiento de los requisitos de visibilidad exigidos.

El buque que transite de manera regular en las condiciones indicadas en el párrafo anterior será informado de cualquier limitación sobre la cantidad y altura de la estiba de los contenedores que sea necesaria para satisfacer los requisitos de esta sección.

Sección Decimosexta
Buques sin propulsión propia

Artículo 88: El buque o barcaza sin propulsión propia que no sea una unidad compuesta requerirá la autorización especial de la Autoridad para su tránsito y deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Su eslora, manga y calado se limitarán a lo establecido en las secciones Primera y Segunda del Capítulo IV de este Reglamento. La Autoridad podrá limitar el calado de las barcazas para alcanzar un nivel aceptable de seguridad.
2. A su arribo a aguas del Canal, el remolcador de proa desacoplará el remolque y asegurará la brida de manera que ninguna de sus partes se extienda bajo la superficie del agua.
3. Contar con el equipo requerido para fondeo o amarre.
4. Ser inspeccionado por la Autoridad antes de programarlo para tránsito. Si la inspección revela que se requiere instalar, adecuar o reparar la barcaza, el remolcador o el equipo a bordo de ambas, o hacer modificaciones en la estiba previo a su tránsito, esto será responsabilidad de su agente, operador o armador. De haberse detectado deficiencias durante la inspección, el tránsito no será programado hasta que la Autoridad haya verificado que las mismas hayan sido corregidas.
5. Contar con aparejos de embarque conforme a lo señalado en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974/78, y cualquier enmienda que se le haga al mismo (SOLAS, por sus siglas en inglés).
6. Proveer paso libre, sin obstrucciones, desde el sitio de embarque hasta todas las áreas de trabajo. De lo contrario, se deberá proporcionar pasarelas con barandillas y peldaños.
7. Las áreas de trabajo que se encuentren cerca de las gateras y bitas deberán estar libres de obstrucciones y equipadas con barandillas o cuerdas a los costados de la embarcación.
8. Tener instalada una caseta para el práctico colocada sobre la línea de crujía, aproximadamente a media distancia entre la proa y la popa, con visibilidad clara hacia proa, la cual deberá proteger al práctico de los elementos naturales. En remolques con manga mayor de 24.39 metros (80 pies) o mayor, además de la caseta en la línea de crujía, deberán instalar casetas en los extremos de la manga, desde las cuales los costados del buque o barcaza sean visibles con facilidad.
9. Estar equipado con las gateras y bitas establecidas en el artículo 66 de este Reglamento.
10. Proveer cabos de amarre, líneas guías, y bitas de amarre o cornamusas para hacer firme a los remolcadores, de manera que no interfieran con las gateras y bitas que se requieren para los cables de las locomotoras en las esclusas que así lo requieran.
11. Estar equipado de manera que el remolcador que empuje pueda sujetarse con su proa mantenida firme contra la línea de crujía de la barcaza. No se permitirá el tránsito de una barcaza cuando esta sea empujada desde la popa por un remolcador que no cuente con buena visibilidad hacia proa, ya sea en posición ensamblada o desde un punto ciego. Solo se permitirá el tránsito de esta barcaza si es remolcada con una brida desde la proa, utilizando un remolcador adicional a popa que ayude a mantener el control de la barcaza.

La Autoridad decidirá, según sea el caso, si se podrá o no utilizar un remolcador comercial para que asista durante el tránsito de una barcaza en las condiciones indicadas en el párrafo anterior.

12. Contar con suficiente tripulación para manejar con seguridad los cabos y sogas de amarre, los cabos del remolcador o remolcadores, así como los aparejos de embarque. Mientras el remolque se encuentre navegando, las anclas deberán estar atendidas y listas para ser largadas en caso de emergencia.

13. Tener a bordo retretes portátiles que a criterio de la Autoridad se encuentren en condiciones adecuadas.

Los agentes, operadores o armadores deberán comunicar a la Autoridad la intención de transitar una barcaza bajo las condiciones mencionadas en este artículo a más tardar noventa y seis (96) horas antes de la hora estimada de arribo a aguas del Canal, a fin de que se coordine su inspección.

Artículo 89: Al buque o barcaza sin propulsión propia que sea remolcada como parte de una unidad compuesta, tal como lo define este Reglamento, se le podrá programar para tránsito como buque normal cuando los alerones del remolcador se extiendan hasta la manga máxima del remolque, y cumpla con los requisitos para tránsito, al igual que con los requisitos enumerados en el artículo anterior.

Sección Decimoséptima Aparejos para el tránsito

Artículo 90: El buque deberá tener preparados los aparejos necesarios antes de iniciar su tránsito, conforme se indica a continuación:

1. Los cabos, cables y amarras compuestas que se utilizarán para transitar las esclusas, ser remolcado o amarrado, según sea el caso, en cumplimiento con los requerimientos de la Autoridad por el tipo de buque, así como tener ambas anclas listas para ser largadas. El capitán comprobará que las máquinas, sistema de gobierno, telégrafos de la sala de máquinas, pito, radares, indicadores del ángulo del timón y de las revoluciones de la máquina, anclas y cualquier otro equipo de navegación, así como los molinetes, cabrestantes y demás equipo hidráulico para el manejo de cabos o cables del buque, y de los cables de locomotoras, estén funcionando debidamente.
2. Los equipos mencionados en el numeral 1 anterior, así como las gateras, bitas, cornamusas, escobenes, u otros aparejos, se mantendrán disponibles en todo momento para las maniobras del buque en aguas del Canal, excluyendo cualquier otro uso.

Sección Decimoctava Banderas y gallardetes

Artículo 91: El buque que navegue en aguas del Canal deberá desplegar las banderas y gallardetes de conformidad con las siguientes indicaciones:

1. Cuando a un buque se le asigna un práctico para transitar, se le asigna también un número en la programación y una hora estimada de arribo a las esclusas. El buque deberá desplegar la bandera o banderas de señales con el número asignado, el cual será su identificación mientras esté en tránsito.
2. Se le asignará un número impar al que va rumbo norte y un número par al que va rumbo sur.
3. El buque que tenga práctico de la Autoridad a bordo desplegará la bandera de señal "H" (Hotel) por debajo del número de programación, para el buque que va rumbo norte, y por encima del número de programación, para el buque que va rumbo sur.

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

1. Bandera "Z" (Zulu): para el buque con preferencia, el cual deberá también desplegar una luz azul de noche.
2. Bandera "B" (Bravo): para el buque que lleva sustancias inflamables o explosivos a bordo, el cual deberá también desplegar una luz roja de noche.
3. Bandera "T" (Tango): el buque que lleve a bordo materiales tóxicos o radiactivos, el cual deberá también desplegar una luz roja de noche.
4. 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, mientras que el segundo buque desplegará, además del número asignado de tránsito, la bandera X y se le designará como "extra".
5. Bandera "A" (Alfa): El buque cuyo tránsito se interrumpa por haber sido amarrado en las estaciones de amarre o fondeado en el lago Gatún, y sea programado para continuar al día siguiente, se identificará con la bandera A debajo del número del tránsito.

Sección Decimonovena Embarcaciones menores

Artículo 92: Para los efectos de este artículo, la embarcación menor de hasta 20 metros (65 pies) de eslora que navegue en aguas del Canal, pero no transite, deberá ser operada por una persona mayor de 18 años de edad en posesión de un Certificado de Operador de Embarcaciones Menores (COEM) emitido por la Autoridad y estará sujeta a lo siguiente:

1. Certificado de Operador de Embarcaciones Menores:

Certificado emitido por la Junta de Inspectores de la Autoridad luego de que el aspirante haya aprobado un examen suministrado por esta. El aspirante deberá adquirir, a su costo, un ejemplar del Manual para Operadores de Embarcaciones Menores, el cual deberá mantener a bordo de la embarcación en todo momento.

2. Prohibiciones al operador:

Ningún operador podrá operar una embarcación menor si:

- a. Estuviere 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, aun siendo lícita. Lo último no se constituirá en defensa contra el cargo de infringir la presente regla.

3. Comunicaciones:

Antes de realizar cualquier movimiento en aguas del Canal, toda embarcación menor deberá comunicarlo a las Estaciones de Comunicaciones de la Autoridad (Flamenco en el Pacífico y Cristóbal en Atlántico), a efectos de recibir las instrucciones correspondientes y se mantendrá en todo momento a la escucha en el canal 12 VHF (156.000 MHz) a fin de recibir cualquier otra instrucción.

4. Seguridad:

Ninguna embarcación menor podrá ser operada a una distancia de los buques en tránsito o de cualquier otra embarcación, ni navegar a una velocidad, 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 contra la seguridad de la navegación y resultará en la cancelación del COEM. 

5. Vigilancia:

La Autoridad coordinará con los estamentos de seguridad del Estado la vigilancia en las áreas de compatibilidad con la operación del Canal, a fin de procurar la protección de la operación del Canal y evitar que se incumplan sus reglamentos o se den actividades ilícitas.

6. Sanciones:

Serán solidariamente responsables por el incumplimiento de lo establecido en este artículo el operador y el propietario de la embarcación menor. El incumplimiento de lo establecido en este artículo será sancionado conforme a lo señalado en el capítulo XI de este Reglamento.

Artículo 93: Las embarcaciones menores que vayan a transitar estarán bajo la dirección de la Autoridad y sujetas a lo siguiente:

1. Previo a su arribo, deberán contactar a la estación de comunicaciones de Flamenco o de Cristóbal, según corresponda, para recibir instrucciones.
2. La estación de comunicaciones se encargará de coordinar los movimientos de las embarcaciones menores para evitar incidentes con los buques en tránsito y les notificará cualquier restricción a sus movimientos.
3. Sólo cuando reciban autorización de la estación de comunicaciones por el canal 12 VHF (156.600 MHz), podrán entrar al canal de navegación para dirigirse al fondeadero o amarradero designado.
4. Las embarcaciones menores que vayan a transitar y que hayan hecho arreglos por intermedio de sus agentes serán inspeccionadas por la Autoridad a su arribo a aguas del Canal.
5. De no contar con un agente naviero autorizado, el operador deberá realizar los arreglos para el arqueo y el tránsito, pagar los peajes requeridos, y obtener de la Autoridad la información sobre procedimientos y requisitos pertinentes.
6. Si la embarcación menor es operada desde una cabina abierta, de permitirlo su estructura, deberá instalarse, antes de su tránsito, un techo temporal de lona o material similar para proteger al práctico, al asesor de tránsito y a la tripulación de las inclemencias del tiempo durante el tránsito, y se deberá proveer instalaciones sanitarias adecuadas a bordo. El incumplimiento de lo anterior podrá ocasionar demoras en el tránsito y cargos adicionales.
7. Las embarcaciones menores que transitan deberán contar con ancla, defensas adecuadas y por lo menos cuatro (4) cabos de amarre de longitud no menor de 38.1 metros (125 pies) capaces de resistir bajo tensión el peso de la embarcación, así como contar con operador y tripulación adecuada para operarlas. Estas embarcaciones deberán contar con el equipo para amarrarse al muro de la esclusa o mantenerse en el centro de la cámara.
8. Las embarcaciones menores que realicen esclusajes manuales deberán ser programadas para transitar en horas diurnas, a menos que sean autorizadas para tránsitos nocturnos por la Autoridad.
9. Las embarcaciones menores locales, comerciales y oficiales podrán ser programadas para tránsitos diurnos y nocturnos a discreción de la Autoridad.

Artículo 94: Las embarcaciones menores que vayan a transitar no podrán rebasar el puente de Las Américas en dirección norte, ni las boyas 5 y 6 en la bahía Limón en dirección sur, si no llevan un práctico o asesor de tránsito a bordo.

Igualmente, la Autoridad podrá establecer otras áreas en las que se prohíba la navegación de embarcaciones menores en aguas del Canal sin práctico o asesor de tránsito a bordo.

Artículo 95: Las embarcaciones menores podrán transitar cualquier día de la semana conforme lo permita la seguridad de la operación y disponibilidad de personal de la Autoridad.

Artículo 96: La Autoridad negará el tránsito a las embarcaciones menores que no puedan mantener una velocidad mínima de 5 nudos. Sin embargo, estas podrán, a su costo, hacer los arreglos pertinentes para ser remolcadas por otra embarcación que pueda mantener dicha velocidad o por una lancha de la Autoridad.

Artículo 97: Las embarcaciones menores no podrán navegar en el Corte Culebra o en los canales de acceso a las esclusas de Cocolí y de Agua Clara, a menos que se encuentren transitando con práctico o asesor de tránsito a bordo.

Capítulo V Practicaje

Sección Primera Practicaje obligatorio

Artículo 98: El practicaje es obligatorio en aguas del Canal, por lo que la Autoridad determinará la cantidad de prácticos del Canal asignados a cada buque que se desplace en las mismas, incluyendo las instalaciones portuarias que se encuentran en sus aguas, con excepción de los casos indicados en este capítulo.

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

Artículo 99: El práctico del Canal tendrá el control del movimiento y la navegación del buque. No obstante, la tripulación será responsable de la administración del buque, la práctica de la buena marinería, así como la correcta y oportuna transmisión y ejecución de las órdenes impartidas por el práctico.

Artículo 100: Las embarcaciones menores con una eslora mayor de 20 metros (65 pies) requerirán un práctico para su tránsito.

Artículo 101: El práctico se embarcará o desembarcará del buque asignado dentro del rompeolas al norte de la Baliza del Malecón en la entrada del Atlántico, o al sur de las Boyas 1 y 2 en la entrada del Pacífico.

Artículo 102: El agente naviero autorizado o el capitán de un buque que arribe por el Atlántico podrán solicitar que el práctico del Canal asignado a su buque embarque al norte del rompeolas.

La Autoridad podrá aprobar el servicio antes indicado cuando lo considere seguro, y el buque asumirá los costos correspondientes a dicha solicitud, la cual deberá dirigirse a través de la estación de comunicaciones de Cristóbal.

Artículo 103: La Autoridad podrá suspender el carácter obligatorio del practicaje en condiciones de escasez de prácticos certificados por esta, estableciendo las condiciones necesarias para cada buque, 

dirigidas a la protección y salvaguarda de la vida humana, el ambiente, la propiedad y las instalaciones del Canal.

Artículo 104: El costo del servicio de practica que se proporciona a los buques en tránsito, según los requisitos establecidos por la Autoridad, está incluido en el peaje. El buque que requiera de prácticos adicionales para su tránsito o para otros fines, tal como el practica hacia o desde instalaciones portuarias en aguas del Canal, asumirá los cargos correspondientes.

Sección Segunda Exenciones del practica obligatorio

Artículo 105: La Autoridad determinará las categorías de buques de hasta 69 metros (225 pies) y de embarcaciones menores a las cuales se les podrá eximir del practica obligatorio en las siguientes áreas de las aguas del Canal:

1. Los cauces de navegación de acceso a los puertos.
2. Los puertos y las dársenas.
3. Los cauces de navegación de acceso a las entradas de mar de las esclusas de Cocolí, Agua Clara, Miraflores y Gatún.
4. Fuera de los cauces y fondeaderos del Canal.

Igualmente, la Autoridad podrá continuar otorgando exención de practica a las categorías de buques y a las embarcaciones menores a las cuales previamente se les ha otorgado esta exención.

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

Artículo 106: Los buques o embarcaciones menores exentos de practica, al navegar en aguas el Canal, deberán cumplir con los siguientes requisitos de operación y condiciones:

1. **Capitán con licencia debidamente certificado por la Autoridad:** Los capitanes deberán poseer una licencia para estos buques expedida por las autoridades respectivas de la República de Panamá y un certificado expedido por la Junta de Inspectores de la Autoridad del Canal de Panamá que acredite que está capacitado para operar el buque o embarcación menor exento de practica. Esta certificación tendrá la misma vigencia que la licencia mencionada en este punto y será renovada mediante solicitud, un mes antes de su vencimiento y deberá mantenerse a bordo para ser presentada a requerimiento.
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:** El buque establecerá comunicación por el canal 12 VHF 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:** En estos casos el buque establecerá comunicación por el canal 12 VHF con la estación de comunicaciones correspondiente y mantendrá la escucha durante todos sus movimientos. No obstante, se requiere un práctico del Canal para el movimiento de embarcaciones que se dediquen a operaciones de abastecimiento de combustible en la dársena, o para remolcar buques sin propulsión propia dentro de la dársena y para entrar o salir de ella.

5. Visita para inspección: Con el fin de que se cumplan estas normas, los buques exentos de práctico estarán sujetos a inspección en cualquier momento por parte de la Autoridad, por lo menos una vez al año.

Al buque que incumpla con lo dispuesto en alguno de los numerales 1, 2, 3, 4 o 5 de este artículo, se le revocará la exención de practicaje otorgada por un período de seis meses la primera vez y de un año la segunda vez, mediante resoluciones que no admiten recurso administrativo alguno. Cumplido el término de la revocatoria impuesta, el interesado deberá solicitar nuevamente la exención. De ocurrir más de una vez, podría acarrear la revocatoria permanente de la exención de practicaje.

Las revocatorias de exención de practicaje serán notificadas a su propietario u operador, entendiéndose como operador aquella persona natural o jurídica encargada de la gestión comercial del buque.

Artículo 107: Para el tránsito de embarcaciones menores cuya eslora sea inferior a 20 metros (65 pies) se asignará un asesor de tránsito, quien actuará como consejero y transmitirá a la tripulación los procedimientos a seguir basado en sus conocimientos y experiencia del área operativa. Sólo en circunstancias especiales determinadas por la Autoridad llevarán un práctico a bordo.

Capítulo VI **Requisitos sobre la tripulación**

Sección Primera **Tripulación completa y responsabilidades**

Artículo 108: El buque que navegue en aguas del Canal deberá cumplir con los requisitos de tripulación, formación y certificación establecidos en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978/95 (STCW).

Artículo 109: Al navegar en aguas del Canal, el buque mantendrá en todo momento turnos de guardia completos, tanto de cubierta como de máquinas, y sus máquinas en condiciones operativas a plena capacidad. En adición a lo anterior, el buque deberá cumplir con lo siguiente:

1. El buque deberá tener en proa y popa la cantidad suficiente de marinos para manejar de manera expedita los cabos u operar los chigres y cabrestantes durante su aproximación y paso por las esclusas o cuando atraque, desatraque, amarre o cambie de muelle, o cuando sea solicitado por el práctico del Canal.
2. Además del oficial de máquina en guardia normal, el jefe de máquina también permanecerá de turno en el cuarto de máquinas desde el momento en que el buque se aproxime a las esclusas, haga el esclusaje y aclare completamente los muros de las esclusas. Asimismo, el jefe de máquina permanecerá de turno en el cuarto de máquinas mientras el buque atraviese el Corte Culebra, atraque, desatraque, inicie la navegación, largue anclas, amarre o cambie de atracadero.
3. Un oficial de cubierta permanecerá de turno en el castillo de proa cuando el buque inicie la navegación, mientras navegue por el Corte Culebra, así como en maniobras de fondeo, amarras a boyas o estaciones de amarre, y cuando el práctico del Canal lo solicite.
4. Un oficial de cubierta permanecerá de guardia en el castillo de proa y otro en la popa cuando el buque se aproxime a una esclusa, mientras haga el esclusaje, y hasta que el buque aclare completamente los muros de la esclusa, al igual que cuando atraque, desatraque, amarre o cambie de atracadero, y cuando el práctico del Canal lo solicite.

5. El buque que lleve a bordo un práctico del Canal, 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. El buque que lleve un remolcador amarrado a popa, deberá mantener de guardia un oficial o un marino calificado en la popa, provisto de un medio de comunicación efectivo con el puente de mando.
7. El buque que se encuentre fondeado, amarrado o en una instalación portuaria en aguas del Canal, mantendrá a bordo un (1) oficial de cubierta y uno (1) de máquina, ambos calificados, así como suficiente tripulación para garantizar su seguridad.

Artículo 110: Se podrá denegar el tránsito a un buque que no cumpla con los requisitos a los que se refieren los artículos de esta sección.

Sección Segunda Responsabilidades del capitán y oficiales del buque

Artículo 111: El capitán o un oficial de cubierta calificado estará presente en el puente, conforme se indica a continuación:

1. Cuando el buque arribe, mientras realice el esclusaje y hasta que el buque aclare completamente los muros de las esclusas. Igualmente, deberá estar presente cuando el buque atraque o desatraque, inicie navegación, largue anclas, amarre, cambie de atracadero o navegue por el Corte Culebra, y cuando el práctico del Canal lo solicite.
2. El capitán, o un oficial de cubierta calificado, estará presente en todo momento en el puente y mantendrá al práctico informado respecto a la maniobrabilidad del buque, de manera que este 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 el oficial calificado de turno en el puente de mando, así como los oficiales de turno en proa y popa, deberán tener suficiente conocimiento del idioma inglés y se cerciorarán de que la tripulación ejecute pronta y cabalmente las órdenes del práctico en todo momento.

Sección Tercera Personal no autorizado en el puente de mando

Artículo 112: Mientras el buque se encuentre en navegación, no se permitirá la presencia de otras personas en el puente de mando o en las casetas de los prácticos del Canal, a excepción del personal de la Autoridad, el capitán, la tripulación, el representante del buque u otras personas debidamente autorizadas por la Autoridad.

Capítulo VII Requisitos y prohibiciones durante el tránsito de un buque por las esclusas

Artículo 113: Durante la entrada y paso por las esclusas, los buques deberán cumplir con las medidas de seguridad, disposiciones técnicas y prohibiciones que se señalan a continuación: 

1. Pasajeros y tripulación:

El capitán y los oficiales del buque 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 o desembarcará de un buque mientras se encuentre en una esclusa, sin previa autorización de la Autoridad, la cual no será responsable por las lesiones que sufran las personas o por los daños a los bienes o a los buques que resulten de esta autorización.

b. No se permitirá portar armas de fuego mientras el buque se encuentre en una esclusa, con excepción de autoridades competentes, personal de la Autoridad autorizados para portarlas en el desempeño de sus funciones oficiales, u otras personas con autorización de la Autoridad.

c. No se permitirá que el personal a bordo del buque utilice escalas o guindolas por el costado mientras el buque esté en las cámaras de las esclusas. Se prohíbe desembarcar en los muros de las esclusas por cualquier motivo, incluyendo la lectura de calados, la cual se obtendrá por medio del práctico del Canal.

3. Uso de locomotoras, remolcadores de esclusaje y personal de cubierta:

La Autoridad determinará y asignará la cantidad de locomotoras y cables de remolque, así como la cantidad de remolcadores de asistencia por esclusas y número de cabos, según corresponda. También determinará y asignará la cantidad de personal de cubierta que se requiera para un buque, conforme a su eslora, manga, desplazamiento y condiciones especiales, así como la esclusa a utilizar.

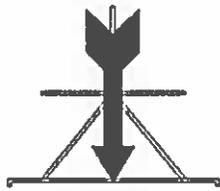
El buque deberá proporcionar suficiente personal para la operación de los molinetes y cabrestantes del buque.

4 Señales de flecha:

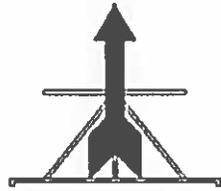
La Autoridad comunicará mediante señales de flecha, instaladas en los extremos de las esclusas, al igual que a través de radio, cuál esclusa y qué lado de las esclusas se va a utilizar para cada esclusaje.

Igualmente se informará a través de las flechas la disponibilidad de la esclusa, tal como se indica a continuación:

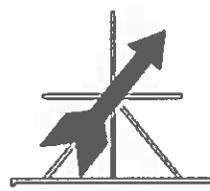




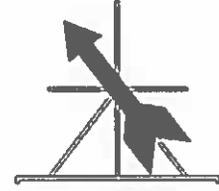
Se debe recibir el buque por mucho tiempo o
ay un cambio de dirección
vessel should be received for a considerable
amount of time or a change in direction as planned



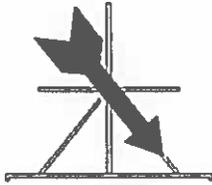
Manténgase a buena distancia, preparado para
aproximarse al recibir la señal (usado como 1
hora antes del próximo esclusaje)
Stand off well clear of the locks, prepare to
approach on a signal (used about 1 hour before the
next lockage is to be handled)



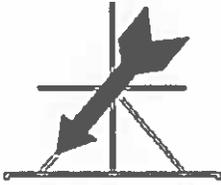
Se debe recibir el buque (para anclar o entrar)
dentro de 10 minutos a menos indicados.
Vessel should be received (either tied up or enter)
within 10 minutes on the scale indicated.



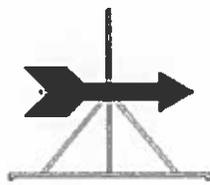
Se debe recibir el buque (para anclar o entrar)
dentro de 10 minutos a menos indicados.
Vessel should be received (either tied up or enter)
within 10 minutes on the scale indicated.



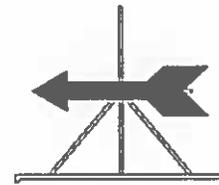
Amanre al punto de aproximación indicado
Tie up to the indicated approach wall



Amanre al punto de aproximación indicado
Tie up to the indicated approach wall



Entre por la vía indicada
Enter indicated lane



Entre por la vía indicada
Enter indicated lane

5 Utilización de locomotoras de remolque:

a. Cuando un buque pase a través de las esclusas que utilizan locomotoras como sistema de posicionamiento, estas lo remolcarán utilizando cables de acero. El práctico del Canal impartirá a las locomotoras las órdenes de asistencia al buque.

b. Después de asegurar a bordo los cables, el práctico del Canal impartirá las órdenes de máquina del buque durante el esclusaje.

6 Utilización de remolcadores de esclusaje:

a. El buque que sea programado para transitar por las esclusas de Agua Clara o Cocolí utilizará remolcadores para asistirlo a través de su esclusaje.

b. La Autoridad determinará la cantidad de remolcadores que serán asignados durante estos esclusajes, conforme a la eslora, manga, calado u otras características del buque.

c. Los remolcadores de esclusaje que sean asignados para estos esclusajes son adicionales a los que puedan ser asignados para asistir durante la maniobra de aproximación a las esclusas.

d. El práctico impartirá a los remolcadores asignados para asistir al buque instrucciones específicas de dónde y cuándo amarrarse, cuándo soltarse, así como órdenes específicas de asistencia.

7 Esclusaje de embarcaciones menores:

Una embarcación menor y remolcadores de hasta 45.72 metros (150 pies) de eslora realizarán el esclusaje utilizando su propia fuerza motriz, cabos y defensas. La Autoridad determinará si el esclusaje se realiza en el centro de la cámara o haciendo contacto con los muros laterales, dependiendo de la estructura y defensas de la embarcación.

La Autoridad podrá autorizar, caso por caso, el esclusaje sin locomotoras de buques con eslora mayor a 38.10 metros (125 pies) por las esclusas.

8 Requisitos para el amarre de buques:

a. Antes de iniciar el tránsito, el buque deberá tener sobre cubierta y listos para ser usados de inmediato, seis (6) cabos a proa y seis (6) a popa, de tamaño y resistencia adecuados para el amarre a un muelle, al muro de aproximación de las esclusas, o dentro de la cámara de las esclusas. Los buques que estén programados a transitar las esclusas de Agua Clara o Cocolí deberán tener al menos cuatro (4) de los cabos de la proa en los tambores del chigre de proa, y cuatro (4) de los cabos de la popa en los tambores del chigre de popa, salvo que se trate de buques previamente autorizados por la Autoridad para utilizar cables en vez de cabos, en cuyo caso deberán tener al menos cuatro (4) cables en los tambores del chigre de proa y cuatro (4) en los de la popa.

Se debe desarrollar los criterios para la utilización de cables antes de autorizarse el uso de estos.

b. Cada cabo deberá ser de al menos 75 metros (250 pies) de largo, estar en buenas condiciones, y tener un ojo de no menos de 1.50 metros (5 pies) ajustado en uno de sus extremos. De autorizarse el uso de amarras compuestas de cable y fibra o filamentos, las mismas también deberán tener un ojo de no menos de 1.50 metros (5 pies) ajustado en el extremo.

c. El capitán deberá informar al oficial de inspección de la Autoridad si cuenta con los cabos para cumplir con lo anterior. El no cumplir con estos requisitos resultará en demoras para el tránsito hasta que el buque cumpla.

**Capítulo VIII
Prevención de Abordajes**

**Sección Primera
Generalidades**

Artículo 114: Los buques 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 a continuación:

Regla 1: Ámbito de aplicación

1. Las reglas aquí contenidas se aplicarán en las aguas navegables comprendidas 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 pasa por las Boyas 1 y 2 de la entrada del Canal en el sector Pacífico, y que se extiende hasta la Boya luminosa X en el Oeste del cauce y hasta la Roca San José al este del cauce.

2. El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREGS 72), se aplicará hacia mar afuera de los límites descritos en el numeral 1. 

Sección Segunda
Reglas de rumbo y gobierno

Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad

Regla 2: Ámbito de aplicación

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

Regla 3: Vigilancia

El buque mantendrá en todo momento, mientras navegue en el Canal y en las aguas contiguas, una vigilancia visual y auditiva eficaz, utilizando para ello 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 tripulante asignado como vigía prestará toda su atención a la función de vigía y no desempeñará funciones adicionales. El vigía deberá notificar sobre cualquier información substancial y pertinente.

Todo vigía cumplirá con las siguientes funciones:

1. Mantener vigilancia continua visual y acústica, así como por otros medios disponibles, con respecto a cualquier cambio significativo durante la navegación del buque y su entorno;
2. Reportar situaciones que representen riesgo de abordaje, encallamiento y otros peligros a la navegación; y
3. Reportar buques o aeronaves en peligro, náufragos, naufragios, escombros y cualquier otro peligro a la navegación segura.

Regla 4: Velocidad de seguridad

El buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad que le permita ejecutar las maniobras y acciones adecuadas y efectivas para 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, incluyendo la presencia 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, tal como el que produce las luces de tierra o el reflejo de las luces propias.
 - e. La condición del viento, del mar y de la corriente, y la proximidad de peligros para la navegación.
 - f. El calado del buque en relación con la profundidad disponible de agua.
2. Además, en los buques que posean radares que funcionen correctamente:
 - a. Las características, eficacia y limitaciones del equipo de radar.
 - b. Toda restricción impuesta por la escala en que se esté utilizando el radar.
 - c. El efecto en la detección por radar de la condición del mar y el estado del tiempo, así como otras fuentes de interferencia.
 - d. La posibilidad de que el radar no detecte, a distancia adecuada, las embarcaciones menores y otros objetos flotantes.
 - e. La cantidad, ubicación y movimiento de buques detectados por radar.
 - f. 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.

3. Los sistemas de posicionamiento global por satélite, de estar disponibles, se utilizarán para determinar la posición y velocidad.
4. La Autoridad podrá establecer límites de velocidad máxima aplicables en diferentes áreas del Canal. Dichos límites podrán variar de acuerdo a diversas circunstancias y condiciones de seguridad y serán publicados cuando así suceda.
5. Un buque que navegue en aguas del Canal en puntos distintos de aquellos en que se haya establecido límites de velocidad, incluyendo el fondeadero de Gatún, la Curva de 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.
6. Cuando un buque navegue en áreas donde la velocidad está limitada, y la velocidad mínima del buque sea superior a esta, se le permitirá avanzar a la menor velocidad posible que le permita mantener su maniobrabilidad en forma segura.
7. Un buque podrá navegar por encima de las velocidades máximas establecidas, en el caso de aquel cuya maniobrabilidad sea tal, que prudentemente, se le pueda permitir una velocidad mayor.
8. El numeral 4 de esta regla no es aplicable a las lanchas ni al equipo flotante de la Autoridad; sin embargo, ellas deberán navegar a una velocidad segura, de acuerdo con las circunstancias y condiciones del momento, sin poner en peligro vidas humanas ni bienes.

Regla 5: Riesgo de abordaje

1. El buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo 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, este 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 tendrá en cuenta lo siguiente:
 - a. Se considerará que existe riesgo de abordaje si la marcación de un buque que se aproxima no varía en el compás de forma apreciable.
 - b. En algunos casos puede existir dicho riesgo, aun cuando sea evidente una variación apreciable de la marcación, en particular al aproximarse a un buque de gran tamaño o a un remolque, o a cualquier buque a muy corta distancia.

Regla 6: 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 monitorear hasta el momento en que el otro buque haya pasado y esté 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 (2) 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 7: Canales angostos

1. El buque que transite a lo largo de un canal o paso angosto se mantendrá lo más cerca posible al límite exterior del paso o canal que quede por su costado de estribor, siempre que ello no implique peligro.
2. El buque de eslora inferior a los 20 metros (65 pies) o el de vela no estorbarán la navegación de buques que sólo puedan desplazarse con seguridad dentro de un paso o canal angosto.
3. El buque dedicado a la pesca no estorbará la navegación de ningún otro buque que solo pueda desplazarse dentro de un paso o un canal angosto.
4. Ningún buque cruzará un paso o canal angosto si al hacerlo pueda estorbar la navegación de otro buque que sólo pueda desplazarse con seguridad dentro de dicho paso o canal. Este otro buque podrá hacer uso de la señal acústica prescrita en el numeral 4, regla 29, si abriga dudas sobre las intenciones del buque que cruza.
5. Cuando sea posible adelantar a otro buque en un paso o canal angosto, el buque que alcanza deberá indicar su intención de alcanzar emitiendo la señal acústica correspondiente, según se establece en el numeral 3, regla 29. El buque alcanzado expresará su conformidad emitiendo la señal acústica correspondiente y, de abrigarse alguna duda, se deberá usar la señal acústica prescrita en el numeral 4, regla 29.

La disposición contenida en esta regla no exime al buque que alcanza de sus obligaciones de conformidad con las disposiciones contenidas en la Regla 10.

6. El buque que se aproxime a una curva, paso o canal angosto donde, por estar obstaculizada la visión no puedan verse otros buques, navegará alerta y con precaución.
7. Cuando dos (2) 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 barcaza taladradora, un deslizamiento, entre otros, 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.

8. Siempre que las circunstancias lo permitan, el buque evitará fondear en un canal angosto. Tampoco se podrá amarrar un buque en alguna instalación portuaria o a boyas de amarre de forma que alguna parte del buque se extienda dentro del canal de navegación.

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

Regla 8: Ámbito de aplicación

Las reglas de la 9 a la 15 se aplicarán solamente a aquellos buques que se encuentren a la vista uno del otro.

Regla 9: Buques de vela

1. Cuando dos (2) 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 reciba 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 10: Buque que alcanza

1. No obstante lo establecido en las reglas de esta sección, el buque que alcance a otro se mantendrá apartado de la derrota del buque alcanzado, con la salvedad de que cuando esté 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 (2) 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 canales de navegación de 218 metros (715 pies) de ancho o menos. Este numeral no se aplica si la eslora del buque alcanzado o del buque que alcanza es menor de 45.8 metros (150 pies) de eslora o si es un buque de la Autoridad.

Regla 11: Situación de vuelta encontrada

1. Cuando dos (2) 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 (2) 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 naveguen por el eje del Canal, se mantendrán en el lado del Canal que le quede a estribor. Cuando dos (2) 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 una curva en el Canal, sus derrotas no sean substancialmente opuestas cuando se avisten mutuamente por primera vez, y ninguno de ellos alterará el rumbo a babor atravesando el del otro.

El equipo flotante de la Autoridad se mantendrá, siempre que sea posible, cerca del lado del Canal que le quede a estribor cuando se hallen navegando buques de mayor calado.

Regla 12: Situación de cruce

Cuando dos (2) 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 cruzarle la proa.

Regla 13: 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 franco del otro buque.

Regla 14: Maniobra del buque que sigue a rumbo

1. Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad.
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 segundo párrafo del numeral 1 de esta regla, para evitar el abordaje con otro buque de propulsión mecánica, no cambiará su rumbo a babor para esquivar al 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 15: Obligaciones entre categorías de buques

Sin perjuicio de lo dispuesto en las reglas 7 y 12 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 impliquen riesgo de abordaje, acatará las disposiciones contenidas en las reglas 2 a la 15 de este capítulo.
4. El equipo flotante que se encuentre funcionando en una posición estacionaria tendrá derecho preferencial a permanecer en dicha posición, por lo que ningún buque que transite cerca de él pasará a una velocidad tal que cause resaca o estelas peligrosas, ni ocasione daños a dicho equipo o a sus amarres. Todos los buques deberán pasar a una velocidad lo suficientemente lenta que no cree aguaje o estelas peligrosas a aquellos equipos flotantes desde donde trabajen buzos, estén fondeados o en reparación, y cuya condición sea tal que un aguaje fuerte pudiese causar una inundación o poner en peligro la vida humana.

Regla 16: Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida

1. Esta regla 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. Al cumplir con las reglas 2 a la 7, los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento.
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, el buque 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 iniciarán navegación 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 cualquier otro medio disponible 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 17: **Ámbito de aplicación**

1. Lo establecido de la regla 17 a la regla 27 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, y cualquier enmienda que se le haga al mismo. Todas las marcas a que esta regla se refiere serán de color negro.

Regla 18: **Definiciones**

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

Luz de alcance. Una luz blanca colocada lo más cerca posible de la 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.

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

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.

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

Regla 19: Visibilidad de las luces

Las luces prescritas en esta sección deberán tener la intensidad que se especifica en la sección 8 del Anexo I 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 náuticas.
 - b. Luz de costado, 3 millas náuticas.
 - c. Luz de alcance, 3 millas náuticas.
 - d. Luz de remolque, 3 millas náuticas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 3 millas náuticas.
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 náuticas, pero si la eslora del buque es inferior a los 20 metros (65 pies), 3 millas náuticas.
 - b. Luz de costado, 2 millas náuticas.
 - c. Luz de popa, 2 millas náuticas.
 - d. Luz de remolque, 2 millas náuticas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas náuticas.
3. En los buques de eslora inferior a 12 metros:
 - a. Luz de tope, 2 millas náuticas.
 - b. Luz de costado, 1 milla náutica.
 - c. Luz de alcance, 2 millas náuticas.
 - d. Luz de remolque, 2 millas náuticas.
 - e. Luz todo horizonte blanca, roja, verde o amarilla, 2 millas náuticas.
4. En los buques u objetos remolcados poco visibles y parcialmente sumergidos:
 - a. Luz blanca, todo horizonte, 3 millas náuticas.

Regla 20: Buques de propulsión mecánica en navegación

1. Los buques de propulsión mecánica en navegación exhibirán:
 - 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 costado.
 - d. Una luz de alcance.
2. Los aerodeslizadores cuando operen en la condición sin desplazamiento, además de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla, exhibirán una luz centelleante amarilla todo horizonte.
3. Los buques de propulsión mecánica de eslora inferior a 12 metros podrán exhibir una luz blanca todo horizonte en lugar de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla. Estos buques también exhibirán luces de costado.
4. 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 exhibirán luces de costado.

5. 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 la línea de crujía 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.

6. El buque empleado en el transporte o transferencia de productos inflamables, explosivos, tóxicos o radiactivos, 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 a 2 millas náuticas por lo menos. 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 radiactivos únicamente.

Regla 21: 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 20, dos (2) 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 (3) 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 20.
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 20, dos (2) luces de tope en línea vertical.
 - b. Luces de costado.
 - c. Una luz de alcance.
4. Los buques de propulsión mecánica a los que aplique el numeral 1 o 3 anteriores, cumplirán también con el literal *b*, numeral 1 de la regla 20.
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:
- 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 las barcazas “Dracone”, las cuales no tendrán que exhibirla.
 - Si la manga es de 25 metros o más, dos (2) luces blancas todo horizonte adicional en los puntos extremos de esa manga o cerca de estos.
 - Si su eslora sobrepasa los 100 metros, luces blancas todo horizonte adicional entre las luces prescritas en los literales *a* y *b* de este numeral, de modo que la distancia entre luces no exceda 100 metros.
 - Una marca 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 o 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 cualquier causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque exhiba las luces o marcas prescritas en el numeral 1 o 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 31, y debe tomarse especial cuidado en iluminar el cable de remolque.

Regla 22: Buque de vela en navegación y embarcaciones menores de remo

- Los buques de vela en navegación exhibirán:
 - Luces de costado.
 - Una luz de alcance.
- 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 mástil o cerca de él, en el lugar más visible.
- Además de las luces prescritas en el numeral 1 de esta regla, los buques de vela en navegación podrán exhibir en el tope del mástil o cerca de él, en el lugar más visible, dos (2) 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.
- Las embarcaciones menores de vela de eslora inferior a 7 metros, si es posible, exhibirán las luces prescritas en el numeral 1 o 2 de esta regla. 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.
- Una embarcación de remos podrá exhibir las luces prescritas conforme se indica en el numeral anterior.
- El buque que navegue a vela y sea también propulsado mecánicamente, deberá exhibir a proa, en el lugar más visible, una marca cónica con el vértice hacia abajo. 

Regla 23: Buques dedicados a la pesca

Los buques dedicados a la pesca, según se define en el artículo 9, deberán permanecer alejados de las aguas navegables del área de compatibilidad con la operación del Canal.

Regla 24: Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida

1. Los buques sin gobierno exhibirán en el lugar más visible:
 - a. Dos (2) luces rojas todo horizonte en línea vertical.
 - b. Dos (2) bolas o marcas similares en línea vertical.
 - 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 en el lugar más visible:
 - a. Tres (3) luces todo horizonte en línea vertical. La superior y la inferior de estas luces serán rojas y la central será blanca.
 - b. Tres (3) marcas en línea vertical. 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 26.
3. El buque dedicado a una operación de remolque que le impida apartarse de su derrota exhibirá, además de las luces prescritas en el numeral 1 de la regla 21, 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 tenga 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 (2) luces rojas todo horizonte o dos (2) bolas en línea vertical para indicar la banda por la que se encuentra la obstrucción.
 - b. Dos (2) luces verdes todo horizonte o dos (2) 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 26.
5. Cuando un buque dedicado a actividades de buceo le resulte imposible, debido a sus dimensiones, exhibir todas las luces y marcas prescritas en el numeral 4 de esta regla, exhibirán las luces y marcas descritas en la regla 33.
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 peligro que necesiten ayuda. Dichas señales aparecen en la regla 32.

Regla 25: Embarcaciones de prácticos

1. La embarcación dedicada al transporte de prácticos exhibirá:
 - a. En la parte superior del mástil o cerca de ella, dos (2) luces todo horizonte en línea vertical, siendo blanca la superior y roja la inferior.
 - b. Cuando se encuentre en navegación, luces de costado y una luz de alcance.

- c. Cuando esté fondeada, además de las luces prescritas en el numeral 1, literal *a*, de esta regla, la luz, luces o marcas a que se hace referencia en la regla 26 para buques fondeados.
 - d. La bandera internacional "H" (Hotel) izada en o cerca del mástil.
2. Cuando no esté dedicada al transporte de prácticos, esta embarcación exhibirá las luces y marcas prescritas para las embarcaciones menores con igual eslora.

Regla 26: Buques fondeados y buques varados

1. El buque fondeado exhibirá en el lugar más visible:
 - a. En 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 numeral 1, literal *a*, de esta regla, una luz blanca todo horizonte.
2. El buque de menos de 50 metros de eslora podrá 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. El buque fondeado podrá utilizar sus luces de trabajo o equivalentes, para iluminar su cubierta; sin embargo, para el buque de 100 metros de eslora o más, la utilización de dichas luces es obligatoria.
4. Además de las luces prescritas en los numerales 1 o 2 de esta regla, un buque varado exhibirá en el lugar más visible:
 - a. Dos (2) luces rojas todo horizonte en línea vertical.
 - b. Tres (3) bolas en línea vertical.
5. La embarcación menor que tenga menos de 7 metros de eslora, cuando esté fondeada fuera o lejos de un canal angosto, paso, fondeadero o zona de navegación frecuente, no tendrá obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los numerales 1 y 2 de esta regla.
6. Cuando la embarcación menor que tenga menos de 20 metros de eslora esté varada, no tendrá obligación de exhibir las luces o marcas prescritas en los literales *a* y *b*, numeral 4 de esta regla.
7. Cuando la embarcación menor que tenga menos de 20 metros de eslora esté fondeada en cualquier fondeadero especial, designado por la Autoridad, no se les requerirá que lleve o exhiban las luces o marcas prescritas en el numeral 1 de esta regla.

Regla 27: Hidroaviones

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

Sección Cuarta
Señales acústicas y luminosas

Regla 28: Equipo para señales acústicas

1. El buque cuya eslora sea igual o superior a 12 metros irá dotado de un pito y una campana, mientras que el buque cuya eslora sea igual o superior a 100 metros llevará, 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 el Anexo III del COLREGS 72, y las modificaciones que se le hagan a este. La campana o el gong, o ambos, podrán sustituirse por otros aparatos que tengan las mismas características sonoras, siempre que sea posible emitir manualmente las señales sonoras reglamentarias.

2. El buque cuya eslora sea inferior a 12 metros no estará obligado a llevar los dispositivos de señales acústicas prescritos en el numeral 1 de esta regla, pero de no llevarlos, deberá ir dotado de otros medios para emitir señales acústicas eficaces.

Regla 29: Señales de maniobra y advertencia

1. Cuando dos (2) buques estén a la vista uno del otro, 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 indicar dicha maniobra emitiendo las siguientes señales acústicas:

- a. Una (1) pitada corta para indicar *caigo a estribor*.
- b. Dos (2) pitadas cortas para indicar *caigo a babor*.
- c. Tres (3) pitadas cortas para indicar *estoy dando marcha atrás*.

2. El buque podrá complementar las pitadas reglamentarias en el numeral 1 de esta regla mediante señales luminosas que se repetirán, según las circunstancias:

- a. Las señales luminosas tendrán el siguiente significado: un destello para indicar *caigo a estribor*; dos (2) destellos para indicar *caigo a babor*, y tres (3) destellos para indicar, *estoy dando marcha atrás*.
- b. La duración de cada destello será aproximadamente de un segundo; el intervalo entre destellos será aproximadamente de un segundo, y el intervalo entre señales sucesivas no será menor de 10 segundos.
- c. La luz que se utilice para la señal citada en los literales *a* y *b* de este numeral será blanca todo horizonte, visible a una distancia mínima de 5 millas, y cumplirá con las especificaciones.

3. Cuando varios buques a la vista unos de 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.

4. Si los pitos de un buque estuvieran instalados a más de 100 metros entre sí, se utilizará solamente uno de ellos para hacer señales de maniobra y advertencia.

5. Cuando un buque de propulsión mecánica esté desatracando de un muelle, el mismo emitirá una pitada larga.

6. Aquellos buques que se pongan de acuerdo para encontrarse, cruzarse o alcanzarse a través de las frecuencias usuales de radio, 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 estas prevalecerán.

7. El buque de propulsión mecánica o lancha que 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 no deberá intentar pasar bajo ninguna circunstancia hasta que la persona encargada de la puerta indique con una pitada larga y una corta que el canal está abierto. La persona encargada de la puerta deberá señalar la condición anterior lo más pronto posible y el buque deberá responder de igual manera.

Regla 30: Señales acústicas en visibilidad reducida

Dentro de una zona de visibilidad reducida o en sus proximidades, ya sea de día o de noche, las señales definidas en esta regla se harán como sigue: 

1. El buque de propulsión mecánica en navegación y con arrancada emitirá una pitada larga a intervalos que no excedan de dos (2) minutos.
2. El buque de propulsión mecánica en navegación, pero parado y sin arrancada, emitirá a intervalos de no más de dos (2) minutos, dos (2) pitadas largas consecutivas separadas por un intervalo de aproximadamente dos (2) segundos entre ambas.
3. El buque sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida, al igual que uno de vela, o uno dedicado a remolcar o a empujar a otro, en lugar de emitir las señales prescritas en el numeral 1 o 2 de esta regla, pitará tres (3) veces consecutivas, a saber, una pitada larga seguida por dos (2) cortas, a intervalos que no excedan de dos (2) minutos.
4. El buque con capacidad de maniobra restringida que opere mientras se encuentre 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. El buque remolcado, de estar tripulado, emitirá cuatro pitadas consecutivas, a saber, una pitada larga seguida de tres (3) cortas. Cuando se trate de más de un buque remolcado, solamente el último buque del grupo emitirá esta señal. 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, estos serán considerados como un buque de propulsión mecánica y emitirán las señales prescritas en el numeral 1 o 2 de esta regla.
7. El buque fondeado dará un repique de campana de unos cinco (5) segundos de duración, a intervalos que no excedan de un minuto. Un buque de eslora igual o superior a 100 metros, sonará la campana en la proa del buque y, además, inmediatamente después del repique de campana, se hará sonar el gong rápidamente durante unos cinco (5) segundos en la popa del buque. Todo buque fondeado podrá emitir tres (3) 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. El buque varado emitirá la señal de campana y en caso necesario la de gong, prescrita en el numeral 7 de esta regla, y dará tres (3) golpes de campana clara y separadamente, inmediatamente antes y después del repique rápido de campana. En adición, todo buque varado podrá emitir una señal de pito apropiada.
9. El 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 (2) minutos.
10. Una embarcación de práctico, mientras esté dedicada al transporte de prácticos, podrá, además de las señales prescritas en los numerales 1, 2 o 7 de esta regla, hacer una señal de identificación consistente en cuatro pitadas cortas.

Regla 31: 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 enceguedora, 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 32: 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 pueda 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 33: Actividades de buceo

1. Todas las operaciones de buceo con fines comerciales o industriales en aguas del Canal deberán ser coordinadas con la Autoridad. Cuando se realicen estas operaciones, se deberá proyectar desde la barcaza o embarcación que esté prestando servicio al buzo, una luz roja giratoria en todo tipo de condiciones atmosféricas, desde el atardecer hasta el amanecer. Dicha luz deberá tener una intensidad tal y estar instalada en la barcaza de forma que se pueda ver por lo menos a una milla de distancia. Igualmente, se deberá enarbolar durante el día, desde donde mejor se divise, una bandera "A" del Código Internacional de Señales de proporciones estándar y no menor de 45.72 centímetros (18 pulgadas) de alto. En su lugar podrá emplearse una réplica rígida de la bandera.

2. Se prohíbe el buceo recreativo en las aguas del Canal, a menos que lo autorice por escrito la Autoridad. No obstante lo anterior, no se autorizará en ningún momento el buceo recreativo nocturno a menos de 457.2 metros (1500 pies) del cauce del Canal. Cuando se realicen actividades de buceo recreativo en aguas del Canal, se enarbolará una bandera del tipo descrito en el numeral 1 de esta regla desde la embarcación que esté prestando servicio al buzo, de forma que sea visible desde cualquier parte, por lo que la bandera enarbolada para señalar el buceo recreativo, no tendrá menos de 30.48 centímetros (12 pulgadas) de alto y se ceñirá a las proporciones estándar establecidas en el Código Internacional de Señales.

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

Regla 34: Actividades prohibidas en aguas del Canal

1. El buque sin práctico o asesor de tránsito a bordo no podrá navegar en el Corte Culebra, el Lago de Miraflores, al sur de la dársena del puerto de Cristóbal, en los cauces de aproximación a las esclusas, al norte del canal de acceso a las esclusas de Cocolí, ni en el cauce del Canal.

2. Las embarcaciones menores sólo podrán cruzar el cauce de forma perpendicular en las entradas del Canal y en el cauce del Lago Gatún cuando se navegue entre puntos situados a ambos lados de estos. En el Lago Gatún solo podrán navegar por fuera de las boyas las embarcaciones menores no mayores de 20 metros (65 pies) de eslora, a menos que su calado no lo permita, y cuando así deba hacerlo, lo hará lo más cerca posible de las boyas de su lado de estribor.

3. Se prohíbe la práctica de actividades recreativas o deportivas que pongan en peligro la seguridad de la navegación en aguas del Canal tales como: buceo recreativo, esquí acuático, esquí de propulsión, tablas de vela, hidroaviones o similares, natación y pesca con redes, en el Corte Culebra, el Lago de Miraflores, al sur de la dársena del puerto de Cristóbal, en los cauces de aproximación a las esclusas, al norte del canal de acceso a las esclusas de Cocolí, ni en el cauce del Canal.

Regla 35: Luces para la 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 60.96 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, donde la luz blanca estará al menos 1.22 metros (4 pies) por encima de la luz roja. Estas luces deberán instalarse de manera que sean visibles sobre todo el horizonte y a un mínimo de una milla de distancia.

Regla 36: Luces en las barcazas que se encuentran en las riberas o en los muelles

1. Las barcazas que se encuentren en riberas o siendo utilizadas por dragas, deberán exhibir de noche y en períodos de visibilidad reducida, las luces que se describen en el numeral 2 de esta regla:

- a. Las que sobresalgan hacia un cauce de navegación marcado con boyas o hacia un canal restringido.
- b. Las que se encuentren abarloadas con más de dos (2) barcazas o con un ancho máximo de más de 25 metros (82 pies), o una sola barcaza con un ancho mayor de 25 metros (82 pies).
- c. Las que no estén amarradas paralelas a la ribera.

2. Las barcazas descritas en el numeral 1 deberán portar dos (2) luces blancas sin obstrucciones con una intensidad que las haga visibles por lo menos a una (1) 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 (2) esquinas que estén a la mayor distancia de la ribera o del muelle.
- b. En las barcasas 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.

3. Las barcasas amarradas a cualquier embarcadero o plataforma flotante que se utilice principalmente para amarrar barcasas, estarán exentas de los requisitos de iluminación de esta regla.

Artículo 115: El buque o embarcación menor diseñado con especificaciones particulares de construcción o destinado a un fin especial, eximido de cumplir con COLREGS 72, deberá tener un certificado alternativo de cumplimiento otorgado por el país de registro que deberá ser avalado por la Autoridad.

Artículo 116: 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 capítulo o de negligencia en el deber de observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

Artículo 117: La interpretación y cumplimiento de las reglas establecidas en este capítulo tomará en consideración los peligros de navegación, riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas 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 118: El buque de guerra o buque auxiliar, como se define en el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, no estará sujeto a las normas relativas al transporte de mercancía peligrosa contenidas en este Reglamento.

Artículo 119: 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 estos en la fecha, o después de la fecha en que entren en vigencia tales modificaciones o adiciones.

Artículo 120: Las mercancías peligrosas se clasificarán de conformidad a lo indicado en esta materia por la OMI.

Artículo 121: 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 a continuación:

1. Se deberá 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 funcionando y en buenas condiciones, o en caso contrario, se anexará una lista completa de todas las deficiencias halladas.
2. La bitácora del buque será puesta a disposición de la Autoridad para su verificación. En dicha bitácora se deberá anotar cualquier mal funcionamiento o deficiencia que se hubiera observado. 

3. 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.

Artículo 122: La Autoridad podrá inspeccionar los buques que transporten mercancía peligrosa a fin de garantizar que cumplan con los requisitos señalados en este Reglamento.

Sección Segunda Mercancía peligrosa a granel

Artículo 123: Las normas contenidas en esta sección se aplicarán únicamente a los buques que transporten gases, líquidos y sólidos peligrosos a granel, incluyendo hierro reducido en directo, o buques cisterna en condición de lastre y con vapores o gases residuales.

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

Artículo 124: La Autoridad deberá tener conocimiento con 96 horas de antelación de la información requerida, conforme a lo dispuesto en el artículo 41 de este Reglamento.

Artículo 125: El buque que transporte mercancía peligrosa deberá 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 a continuación:

1. Requisitos de fondeo:

- a. El buque deberá contactar, según corresponda, a la estación de comunicación de la isla Flamenco o Cristóbal antes de arribar, y esperar instrucciones antes de fondear.
- b. La Autoridad impartirá instrucciones para que el buque fondee en uno de los fondeaderos asignados para buques con mercancía peligrosa en la entrada del Atlántico o del Pacífico, según corresponda, tal como se describe en el Capítulo III de este Reglamento (Arribo y Fondeo de Buques).

2. Requisitos de señales:

El buque deberá enarbolar las banderas y encender las luces a que se hace referencia en la regla 19 del artículo 114 de este Reglamento.

3. Requisitos concernientes al tránsito:

- a. Para el buque que transporte mercancía peligrosa, la Autoridad podrá imponer restricciones adicionales de tránsito, así como exigir requisitos adicionales a lo dispuesto en convenios y códigos internacionales que rigen la materia.
- b. El buque tendrá disponible tanto a proa como a popa, cables colgantes de seguridad para remolque, antes de entrar a las esclusas, y mientras esté fondeado o atracado en aguas del Canal. Cabos sintéticos o de fibra natural no se considerarán adecuados para este uso.
- c. El buque que transporte gases licuados o líquidos a granel, deberá estar preparado para mantener la cubierta sobre los tanques de carga, incluyendo las escotillas de los mismos, rociados con una capa de agua durante el tránsito cuando la Autoridad así lo solicite.

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.
- c. Para la carga sólida se deberá cumplir con los requisitos que constan en el Documento de Cumplimiento del Código de Cargas a Granel.

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

El buque que transporte mercancía peligrosa a granel, observará las siguientes normas establecidas en convenios y códigos de la OMI, a que se hace referencia en el presente Reglamento, según resulte aplicable:

- a. Todo buque sujeto a esta sección cumplirá con las disposiciones contenidas en el MARPOL 73/78.
- b. El buque cisterna que transporte químicos peligrosos a granel, cumplirá con las disposiciones del Código de Graneleros Químicos o el Código Internacional de Quimiqueros.
- c. El buque gasero deberá cumplir con las prescripciones pertinentes del Código de Gaseros, o bien, el Código Internacional de Gaseros.
- d. El buque que transporte carga sólida a granel cumplirá con las guías aplicables del Código de Cargas a Granel.

Artículo 126: El buque sujeto a las disposiciones de esta sección deberá:

1. Presentar a la Autoridad una declaración de carga o plano de estiba, según se describe en el numeral 5 del artículo 41 de este Reglamento.
2. Poner a disposición de la Autoridad, según se prescribe en el artículo 38 de este Reglamento, los siguientes certificados:
 - a. Un Certificado MARPOL 73/78 vigente (Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos).
 - b. Un Documento de Cumplimiento con las prescripciones especiales para los buques que transporten mercancías peligrosas.
 - c. Un Certificado de Aptitud vigente (exigido solamente a los buques cisternas de productos químicos peligrosos a granel y buques gaseros).
 - d. En caso de que alguno de los certificados anteriores no esté vigente, se examinará la copia más reciente a bordo, junto con información provista sobre cuando dicho certificado será renovado.

Artículo 127: 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 128: Salvo previa autorización por la Autoridad, se prohíbe el transporte en aguas del Canal de mercancía no incluida en los siguientes: Código de Graneleros Quimiqueros, Código Internacional de Quimiqueros, Código de Gaseros, Código Internacional de Gaseros o el Código de Cargas a Granel, según corresponda.

Artículo 129: El buque cisterna de productos químicos peligrosos a granel y el buque gasero tendrá prohibido transportar en aguas del Canal mercancías peligrosas que no aparezcan listadas en su certificado de aptitud, salvo que solicite con 30 días de antelación permiso a tal efecto a la Autoridad y este le sea concedido.

Artículo 130: 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 131: El buque que transporte *hierro reducido en directo* en cualquiera de sus formas deberá 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 125 de este Reglamento, el Código de Cargas a Granel y deberá presentar la documentación indicada a continuación:

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 garantizar la seguridad del propio buque y mercancía en caso de que dicha mercancía se moje.

Sección Tercera Mercancía peligrosa embalada

Artículo 132: 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 133: El buque que transporte mercancía peligrosa embalada deberá llenar los requisitos concernientes al fondeo, tránsito, mercancía y a los establecidos en los convenios y códigos de la OMI sobre la materia, tal como se señala a continuación:

1. Requisitos de fondeo:

- a. El buque deberá comunicarse con la estación de la isla Flamenco o de Cristóbal, según corresponda, antes de arribar y deberá esperar instrucciones antes de proceder al área de fondeo.
- b. El buque recibirá instrucciones de fondear en una de las zonas designadas para el fondeo, según se describe en los numerales 1 y 3 del artículo 48 de este Reglamento.
- c. El buque que transporta explosivos o cantidades grandes de material peligroso, especialmente reactivo, según lo determine la Autoridad, podrá recibir instrucciones de fondear en una de las zonas de fondeo para buques con mercancía peligrosa de conformidad con lo descrito en el artículo 48 de este Reglamento.

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

El buque sujeto a las disposiciones de este artículo también deberá cumplir con las normas establecidas en el Convenio SOLAS y en 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:

La Autoridad determinará las restricciones adicionales aplicables al buque que transporte o tenga abordaje de residuos de mercancía peligrosa.

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 134: El buque deberá enviar a la Autoridad, con por lo menos noventa y seis (96) horas de anticipación a su arribo a aguas del Canal, la información requerida, conforme lo dispuesto en el artículo 41 de este Reglamento.

Artículo 135: El buque que transporte mercancía peligrosa en bultos deberá presentar a la Autoridad el manifiesto de carga peligrosa, el cual deberá indicar el nombre técnico correcto de la misma, el número correspondiente a la clasificación de la Organización de las Naciones Unidas, la clasificación y división correspondiente a la OMI, la ubicación exacta de la carga y la cantidad, en toneladas métricas, de cada producto peligroso transportado como mercancía.

Artículo 136: Se prohíbe el transporte en aguas del Canal de mercancía peligrosa embalada que no se ajuste a lo dispuesto en el Código IMDG.

Artículo 137: El buque que transporte mercancía peligrosa embalada cumplirá con las disposiciones contenidas en el Convenio MARPOL 73/78 y con las prescripciones especiales del Convenio SOLAS, plasmadas en el Documento de Cumplimiento para buques que transporten materiales peligrosos. El buque deberá portar las certificaciones establecidas en ambos convenios para revisión por la Autoridad, cuando así lo requiera.

Artículo 138: Solamente se podrá cargar o descargar explosivos para uso de la Autoridad en las áreas designadas por esta.

Artículo 139: La Autoridad podrá autorizar el desembarque de explosivos en sus muelles y en otros puntos en aguas del Canal en caso de urgencia, o cuando el tipo o embalaje de los explosivos permita que sean descargados sin riesgo en un sitio determinado.

Sección Cuarta
Requisitos para el buque con materiales radiactivos

Artículo 140: El buque que transporte material radiactivo (*Clase 7*) deberá cumplir con los mismos requisitos señalados en los convenios y códigos de la OMI y los de mercancía a que se refiere el artículo 133 de este Reglamento y además ajustarse a las disposiciones contenidas en el Código IMDG.

Artículo 141: Las aguas del Canal, cuando se trate del transporte de sustancias radiactivas, se considerarán país en ruta para los fines del aviso previo y del permiso al buque para transitar transportando sustancias radiactivas, a menos que el buque, mientras se encuentre en aguas del Canal, recale en alguno de los puertos que se encuentran en dichas aguas.

Artículo 142: La Autoridad será notificada con 30 días de antelación al arribo del buque a aguas del Canal cuando se trate de material radiactivo fisionable, a fin de obtener la aprobación para su tránsito. 

En adición, este buque deberá notificar sobre su arribo a aguas del Canal a la Autoridad con no menos de 96 horas de antelación.

Cuando se trate de materiales radiactivos no fisionables, el plazo para proveer a la Autoridad la información sobre los demás materiales radiactivos que sean transportados por el buque se registrará conforme a lo establecido en el artículo 43.

Artículo 143: Ningún bulto, objeto, contenedor o recipiente que contenga o esté contaminado con material radiactivo, y cualquier accesorio o anexo que lleve, podrá pesar más de 150 toneladas métricas.

Artículo 144: El buque que transporte material radiactivo deberá presentar documentación reciente que pruebe su solvencia económica para indemnizar a la República de Panamá, a la Autoridad o a terceros por los daños y perjuicios resultantes de accidentes que involucren el material radiactivo transportado.

Artículo 145: Todo buque que transporte material radiactivo deberá suministrar a la Autoridad copia de los informes sobre la radiación externa de la carga, tan pronto sean concluidas las respectivas mediciones. Las mediciones deben realizarse en concordancia con los requisitos de la clase 7 del Código IMDG.

Sección Quinta

Planes del Buque para el Manejo de Emergencias en caso de Derrame de Hidrocarburos en Aguas del Canal de Panamá

Artículo 146: El buque que arribe a aguas del Canal para transitar o que se dirija a instalaciones portuarias en aguas del Canal, y que se encuentre dentro de las categorías señaladas por la Autoridad, deberá cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 41 de este Reglamento y suministrar la siguiente documentación para su debida verificación y admisión:

1. Copia legible en el idioma inglés de la versión vigente de su Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos en aguas del Canal de Panamá (PCSOPEP, por sus siglas en inglés), preparado específicamente para ese buque.
2. Copia vigente del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos (IOPP, por sus siglas en inglés) (dependiendo si aplica, de acuerdo al tipo y capacidad del buque).
3. Copia vigente del Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación para el Transporte de Sustancias Líquidas Nocivas a Granel (IPP, por sus siglas en inglés).
4. Copia del Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos (SOPEP, por sus siglas en inglés), Anexo I del MARPOL.
5. Copia del Plan de Respuesta de Emergencias de Contaminación Marina (SMPEP, por sus siglas en inglés), Anexo II del MARPOL.

Artículo 147: El PCSOPEP será elaborado por personas u organizaciones con experiencia en acciones de respuesta y limpieza de derrames, que cumplan los siguientes requisitos:

1. 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.
2. Que puedan suministrar un listado de los planes de derrame de aceites marinos u otras sustancias peligrosas elaborados por la persona u organización.

3. 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.

Artículo 148: 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:

1. Descripción del programa de capacitación de la tripulación para responder a incidentes de derrames a bordo del buque y en instalaciones en tierra.
2. Descripción específica de las medidas de prevención de este tipo de incidente en aguas e instalaciones del Canal.
3. Procedimiento de notificación del incidente.
4. Procedimiento para responder a este tipo de incidentes.
5. Registro y resultados de los simulacros periódicos, de las acciones de respuesta de la tripulación, y de las respuestas reales a incidentes previos.

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 esta incurra por razón de las acciones de respuesta y limpieza del derrame.

Artículo 149: El PCSOPEP deberá ser presentado a la Autoridad 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 esta el PCSOPEP corregido.

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 150: La responsabilidad por la efectividad del PCSOPEP recaerá en el buque. Por lo anterior, con el propósito de procurar la efectividad del PCSOPEP, el buque estará obligado a lo siguiente:

1. 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.
2. Mantener a disposición de la Autoridad para su revisión, las bitácoras que contengan los registros de los simulacros, de los ejercicios de notificación a la persona autorizada, de las respuestas a incidentes reales y de la capacitación de los tripulantes del buque.
3. 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.

Artículo 151: 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 5 de este Reglamento.

Artículo 152: Todo buque que se vea involucrado en un derrame de hidrocarburos mientras se encuentre en tránsito o espera de tránsito, o que se dirija o provenga de instalaciones portuarias en aguas del Canal, 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 aguas del 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 esta incurra por razón de las acciones de respuesta y limpieza del derrame.

Artículo 153: En caso de derrame de hidrocarburos en aguas del Canal provenientes de un buque al cual no le aplique las disposiciones del PCSOPEP, corresponderá a la Autoridad responder al incidente. Sin embargo, el buque en donde ocurra el incidente estará obligado a dar la respuesta inicial.

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

Artículo 154: 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 sus fondeaderos, a las instalaciones portuarias ubicadas en sus aguas o de transitar. Estos requisitos se aplican igualmente a los buques que realizan actividades comerciales en las aguas del Canal.

Artículo 155: El buque que lleve la bandera de un país no signatario del Convenio SOLAS, el buque menor de 500 toneladas de registro bruto y el buque perteneciente y operado por un Estado signatario del precitado Convenio que sea utilizado solamente en servicio gubernamental no-comercial, deberá proveer pruebas de que ha implementado medidas de protección a bordo equivalentes a las requeridas por el Código ISPS.

Artículo 156: El buque que no cumpla con los requisitos de protección contenidos en este capítulo estará sujeto 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.

Artículo 157: El buque que en viaje internacional se dirija hacia el Canal deberá, por lo menos noventa y seis (96) horas antes de su arribo:

1. Informar a la Autoridad sus intenciones de dirigirse a alguno de los fondeaderos del Canal, de transitar o de ir a instalaciones portuarias ubicadas en sus aguas.
2. Comunicar el nivel de protección en que se encuentra, conforme al Código ISPS.
3. Confirmar que posee un Certificado Internacional de Protección del Buque (ISSC) válido. 

4. Suministrar a la Autoridad los últimos diez (10) puertos visitados y el nivel de protección en que el buque operó en cada uno de estos puertos visitados.
5. Informar sobre cualquier medida especial de protección implementada durante las visitas indicadas en el punto anterior.
6. Confirmar que se mantuvieron medidas de protección apropiadas durante las actividades buque-a-buque en el período que cubre las visitas a los últimos diez (10) puertos.
7. Identificar el puerto de destino después de zarpar de aguas del Canal.
8. Proveer a la Autoridad el listado de la tripulación a bordo al momento de transitar, el cual deberá incluir: nombre completo, tipo y número del documento de identificación personal que porte cada tripulante, lugar y fecha de nacimiento, nacionalidad, y posición a bordo.
9. Proveer a la Autoridad el listado de pasajeros a bordo al momento de transitar, el cual deberá incluir: nombre completo, tipo y número del documento de identificación personal que porte cada pasajero, lugar y fecha de nacimiento, y nacionalidad.
10. Suministrar a la Autoridad la descripción general de la carga a bordo.

El buque cuyo tiempo de viaje desde el último puerto antes de ingresar a las aguas del Canal sea menor de noventa y seis (96) horas, deberá proveer a la Autoridad, inmediatamente después de zarpar de dicho puerto, la información indicada en este artículo. De haber cambios en la información previamente declarada, el buque deberá actualizar la información requerida antes de su arribo a aguas del Canal.

Artículo 158: Los yates y embarcaciones menores locales o en viaje internacional deberán comunicar a la Autoridad, a través de las estaciones de comunicación 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. Los últimos diez puertos visitados previo a su arribo al Canal y su próximo destino.
6. El listado de la tripulación a bordo al momento de transitar, el cual deberá incluir: nombre completo, tipo y número del documento de identificación personal que porte cada tripulante, lugar y fecha de nacimiento, nacionalidad, y posición a bordo.
7. El listado de pasajeros a bordo al momento de transitar, el cual deberá incluir: nombre completo, tipo y número del documento de identificación personal que porte cada pasajero, lugar y fecha de nacimiento, y nacionalidad.
8. El propósito de su ingreso a aguas del Canal.

Artículo 159: El buque que se encuentre en aguas del Canal deberá mantener un nivel de protección igual o superior al nivel de protección en el que se encuentre el Canal.

La Autoridad le informará al buque, previo a su arribo a 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 uno inferior.

Artículo 160: El buque que arribe a aguas del Canal deberá establecer e identificar puntos de acceso al buque que cuenten con un sistema eficiente de control de sus puntos de acceso.

Artículo 161: El sistema de control de acceso al buque deberá manejar en forma expedita el embarque y desembarque del personal de la Autoridad debidamente identificado. Este sistema no deberá en ningún momento afectar la navegación segura en las aguas del Canal.

Las demoras que pueda ocasionar el sistema de control en los puntos de acceso al buque serán tomadas en consideración para la programación de su tránsito.

Artículo 162: La Autoridad deberá ser notificada inmediatamente después de descubierto cualquier incidente en el que algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona a bordo 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.

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

Sección Primera **Infracciones**

Artículo 163: Constituyen infracciones a las normas de seguridad de la navegación por el Canal de Panamá, y se clasifican en aquellas relativas a la seguridad marítima y aquellas relativas a la contaminación de sus aguas, las siguientes acciones u omisiones intencionales o culposas:

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 previo o al arribo del buque o el hacerlo en forma incorrecta, deficiente o falseada.
3. La falta de presentación o la inexactitud de la documentación que exige la Autoridad.
4. Iniciar la navegación en aguas del Canal sin informar a la Autoridad sobre cualquier incumplimiento por parte del buque de las condiciones de navegabilidad requeridas por este Reglamento. Igualmente se incurre en esta infracción si durante el tránsito o la navegación se presenta algún daño que afecte las condiciones de navegabilidad del buque y no se informa de inmediato al práctico del Canal.
5. El incumplimiento de la normativa, órdenes e instrucciones que dicte la Autoridad en relación con las operaciones marítimas en el ámbito del funcionamiento del Canal.
6. El incumplimiento de las normas reglamentarias sobre la prohibición de operaciones de carga o descarga de mercancía o embarque o desembarque de pasajeros o de personas a bordo del buque bajo la responsabilidad de este, su capitán, oficiales, propietario, armador u operador, sin la autorización previa y expresa de la Autoridad.
7. El incumplimiento de las normas e instrucciones sobre el transporte, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas o la ocultación de estas o de su condición.
8. El incumplimiento de las normas o instrucciones de la Autoridad sobre el régimen y navegación de embarcaciones menores en aguas del Canal, incluyendo las de recreo o dedicadas a cualquier uso. La 

operación de cualquier aparato, equipo o dispositivo cuya operación pueda constituir, a criterio de la Autoridad, un riesgo para la seguridad de la navegación.

9. El desmantelamiento o inhabilitación de las máquinas de los buques o 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 la seguridad marítima suscritos por la República de Panamá, en aguas del Canal.

11. El incumplimiento de las normas de protección aplicables a buques en aguas e instalaciones del Canal, contenidas en este Reglamento.

12. La navegación que exceda una velocidad de seguridad, conforme lo define este Reglamento; así como la navegación no autorizada de cualquier clase de buque, embarcación menor o artefacto destinado al transporte, pesca o de recreo en el Corte Culebra, el Lago de Miraflores, a menos de dos millas náuticas de las aproximaciones a las esclusas, en el cauce del Canal, fondeaderos, en cualquier otra área de acceso restringido designada por la Autoridad. Esta infracción no aplica al cruce perpendicular del cauce siguiendo los procedimientos y autorizaciones pertinentes.

13. La práctica de deportes tales como esquí acuático, esquí de propulsión, tablas de vela, hidroplanos o similares, natación, buceo, pesca con redes o cualquier otra actividad no autorizada previa y expresamente por la Autoridad en el Corte Culebra, el Lago de Miraflores, a menos de dos (2) millas náuticas de las aproximaciones a las esclusas, en el cauce del Canal, en los fondeaderos, así como en cualquier otra área de acceso restringido designada por la Autoridad.

14. La navegación sin contar con los sistemas de señalización necesarios que permitan la localización y visualización permanente del buque.

15. La utilización de señales acústicas no autorizadas.

16. El portar armas, aparatos o sustancias ilegales o peligrosas sin la autorización previa y expresa de la Autoridad.

17. El incumplimiento del deber de informar cualquier incidente que atente contra la seguridad en la navegación.

Contaminación de las Aguas del Canal

1. Cualquier actividad que implique riesgo o produzca la contaminación de aguas dentro de las aguas del Canal.

2. El incumplimiento de las normas o prohibiciones contenidas en los reglamentos de la Autoridad, así como de los códigos, convenios y tratados internacionales relativos a la prevención y contaminación de las aguas.

3. El vertido de productos sólidos, líquidos, gaseosos y otras sustancias en las aguas del Canal. No se constituye en falta el vertido de líquidos desde instalaciones flotantes o fijas en aguas o en tierra que salgan de plantas de tratamiento de aguas que cumplan las normas de la Autoridad y de la República de Panamá sobre vertidos en aguas lacustres o marítimas según aplique, así como tampoco los vertidos que resulten de los sistemas de tratamiento de aguas del equipo flotante de la Autoridad.

4. No informar de manera inmediata a la Autoridad sobre el vertido o derrame accidental de productos sólidos, líquidos, gaseosos o de hidrocarburos en aguas del Canal, salvo que se trate de vertido de líquidos desde instalaciones flotantes o fijas en aguas o en tierra que salgan de plantas de tratamiento de aguas que cumplan las normas de la Autoridad y de la República de Panamá sobre vertidos en aguas lacustres o marítimas según aplique, o de los vertidos que resulten de los sistemas de tratamiento de aguas del equipo flotante de la Autoridad.

5. La realización en aguas del Canal, de reparaciones, limpieza y otras actividades susceptibles de causar contaminación, sin autorización de la Autoridad.

6. Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores violatorias de las normas relativas a la prohibición de contaminación de aguas del Canal contenidas en el Reglamento de Sanidad y Prevención de Enfermedades Contagiosas y demás reglamentos de la Autoridad.

Artículo 164: También constituyen infracciones a las normas de seguridad de la navegación en aguas del Canal, las acciones u omisiones intencionales o culposas no comprendidas en el artículo anterior y que infrinjan los procedimientos, prohibiciones, órdenes, instrucciones y autorizaciones dictadas por la Autoridad y comunicadas al buque, instalación y a un tercero.

Artículo 165: El procedimiento sancionador surge de la infracción a las normas de seguridad de la navegación en aguas del Canal por parte del buque, su armador, su operador, su capitán, oficiales a cargo, o miembros de su tripulación, sus pasajeros, así como a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, no vinculadas directamente con la operación, funcionamiento y tránsito del buque, cuando estos incurran en las conductas descritas en este capítulo como infracciones.

Las sanciones y el procedimiento sancionador de este capítulo no aplicarán a los hechos, actos u omisiones de la Autoridad ni de su personal en el ejercicio de sus funciones.

Cuando un buque presente deficiencias y lo comunique a la Autoridad, y se le autorice a transitar o navegar en aguas del Canal, no se le aplicará sanción por la deficiencia informada.

Artículo 166: Las sanciones serán impuestas por el Administrador o la persona en quien él delegue expresamente esta facultad, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales correspondientes.

Artículo 167: Las infracciones serán calificadas por la Autoridad como leves, graves o muy graves, en consideración, pero sin limitarse, a los siguientes aspectos:

1. La magnitud del daño causado, tomando en cuenta si la infracción representó algún riesgo o peligro, causó daño o perjuicio a la operación del Canal, personal o bienes de la Autoridad o del Canal, de terceros o daños al ambiente.
2. La naturaleza de la falta y su mayor o menor gravedad.
3. La consecuencia de la infracción.
4. Las circunstancias de modo, tiempo y lugar que incidan en el hecho u omisión investigado y su relación con la infracción.
5. Acciones tomadas por el infractor para mitigar el daño. 

Sección Segunda Sanciones

Artículo 168: Las sanciones que se impongan con sujeción a los procedimientos establecidos en este capítulo serán multas.

El rango de la multa será como sigue:

1. Infracciones leves, con multas de quinientos balboas hasta cincuenta mil balboas (B/.500.00 – B/.50,000.00).
2. Infracciones graves, con multas de cincuenta mil un balboas hasta quinientos mil balboas (B/.50,001.00 – B/. 500,000.00).
3. Infracciones muy graves, con multas de quinientos mil un balboas hasta un millón de balboas (B/.500,001.00 - B/.1,000,000.00).

Artículo 169: Para la determinación del importe de la multa 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 se trata de persona natural o jurídica.
2. Si la infracción fue clasificada como leve, grave o muy grave.
3. Medios, objeto, tiempo, lugar y toda otra modalidad de la acción u omisión objeto de la investigación.
4. El hecho o conducta fue realizado intencionalmente o por descuido grave o leve.
5. Naturaleza y magnitud del daño, peligro o riesgo causado.
6. Reincidencia en la comisión de infracciones de la misma naturaleza en el término de dos (2) años.
7. Que la comisión de la infracción no resulte para el infractor más beneficiosa que el cumplimiento de la norma infringida.
8. Consecuencia del hecho.
9. Los esfuerzos para la mitigación del daño o perjuicio causado, o la omisión de acciones tendientes a mitigar el daño.
10. La intención de ocultar o el ocultamiento del daño o perjuicio causado.
11. La existencia de una causal imputable a la Autoridad que fuera contribuyente a que se diera la infracción o el daño.
12. Otros factores conforme con el presente Reglamento, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de otra naturaleza que pudieran corresponder.

Artículo 170: 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.

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 párrafo 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.

La responsabilidad solidaria resultante de la comisión de la infracción incluye el pago de la multa y de los costos incurridos, así como los daños y perjuicios que resulten de la comisión de esta infracción.

Artículo 171: La determinación y cuantificación de los daños o perjuicios que el infractor haya causado a la Autoridad, así como los costos en que esta incurra como resultado o relacionado con la infracción y su respuesta o mitigación de daños, se hará mediante una liquidación sustentada por la Autoridad en expediente aparte.

La Autoridad reclamará el pago del monto total que resulte de la cuantificación de daños y perjuicios causados por la infracción o relacionados a ella, a quien haya sido sancionado por la comisión de la infracción y a los responsables solidarios.

Aquel a quien se le reclame el pago de los daños, perjuicios y costos incurridos por la Autoridad como resultado o relacionado con la comisión de la infracción, su respuesta y la mitigación de daños, podrá impugnar el monto reclamado mediante la interposición del recurso administrativo de reconsideración establecido en el Reglamento sobre el procedimiento administrativo general de la Autoridad.

Artículo 172: La Autoridad podrá reducir en un tercio la multa impuesta en los siguientes casos:

1. **En el procedimiento simplificado:** Cuando el infractor se allane por escrito a la resolución sancionadora al momento de ser notificado o dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes de su notificación.
2. **En el procedimiento simplificado por incumplimiento de presentar a la Autoridad el PCSOPEP:** Cuando, luego de recibir el documento de no cumplimiento y hasta cinco (5) días hábiles siguientes de notificada la resolución sancionadora, el agente naviero autorizado o el representante del buque acepte los hechos sin exponer razones eximentes de responsabilidad y declare expresamente su allanamiento a la resolución sancionadora que se dicte, o se haya dictado, y haya presentado la carta de garantía correspondiente.
3. **En el procedimiento ordinario:** Cuando el infractor, luego de ser notificado de la resolución de inicio del proceso y hasta concluir el término de práctica de pruebas, acepte por escrito la comisión de la infracción y haya consignado la correspondiente garantía de pago a satisfacción de la Autoridad. Con la aceptación de la comisión de la infracción, la Autoridad procederá a dictar, sin más trámites, la resolución sancionadora con la multa reducida.

No obstante lo anterior, el monto de la multa podrá ser reducido en una quinta parte cuando el infractor, al ser notificado de la resolución sancionadora o dentro de los tres (3) días hábiles siguientes de su notificación, se allane por escrito a la resolución, y no se hubiere acogido a la opción del párrafo anterior.

Sección Tercera Procedimiento Sancionador

Generalidades

Artículo 173: Cuando una unidad administrativa de la Autoridad tenga conocimiento de un hecho que pudiera constituir una infracción, documentará las circunstancias en que se dieron los hechos; las medidas de mitigación aplicadas; el alcance del daño o afectación producida a la Autoridad, a su personal, a terceros, al Canal, a su operación; y las medidas tomadas para identificar al presunto responsable.

Esta unidad administrativa podrá solicitar el apoyo de otras unidades con funciones de respuesta al hecho, inspección e investigación en la materia.

Cuando la unidad administrativa haya identificado a un presunto responsable de la comisión de la infracción, esta remitirá al comisionado sustanciador toda la información y documentación recabada. El comisionado sustanciador revisará la documentación y recomendará al Administrador, o a la persona en quien él delegue expresamente la facultad de sancionar, la apertura o no de un procedimiento sancionador.

Si hay indicios de que el hecho ha sido causado por un buque, la unidad administrativa que tenga conocimiento del mismo lo comunicará al Administrador, o en quien se haya delegado la facultad de sancionar, a fin de que el buque, previo a su abandono de las aguas del Canal, consigne garantía a satisfacción de la Autoridad.

El comisionado sustanciador será responsable del trámite del procedimiento sancionador, así como de remitir al Administrador, o aquel en quien se haya delegado la facultad de sancionar, la propuesta de resolución sancionadora, su notificación y trámite de los recursos que correspondan.

Artículo 174: En el caso en que la unidad administrativa no encuentre evidencia de que el hecho constituye una infracción, o no logre identificar al presunto responsable, se dejará constancia escrita de la información recabada, se sustentará por qué el incidente no constituye una infracción o por qué no se ha podido identificar al presunto responsable del hecho, y se procederá a archivar el expediente.

Artículo 175: El procedimiento sancionador se iniciará e impulsará de oficio por la Autoridad, ajustándose a los principios de economía procesal, celeridad, eficacia, simplificación de trámites, e imparcialidad hasta su culminación.

Artículo 176: Recibida la documentación de la unidad administrativa y la recomendación del comisionado sustanciador, el Administrador, o aquel en quien se haya delegado la facultad de sancionar, evaluará esta información y determinará si se abre o no un procedimiento sancionador y el tipo de proceso que se deba seguir.

De iniciarse un procedimiento sancionador, las pruebas recabadas por la unidad administrativa serán remitidas al comisionado sustanciador, quien las analizará y, de considerarlo necesario, adelantará las diligencias de investigación y ordenará cuantas pruebas y actuaciones conduzcan al esclarecimiento de los hechos y a la determinación de las responsabilidades.

Contra las decisiones del comisionado sustanciador, no procede recurso alguno.

Artículo 177: El procedimiento sancionador podrá ser simplificado u ordinario. 

Sección Cuarta Procedimiento simplificado

Artículo 178: Cuando el comisionado sustanciador considere que existen elementos de juicio suficientes para calificar la infracción como leve, se tramitará conforme al procedimiento simplificado establecido en esta sección.

Artículo 179: El procedimiento simplificado se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente trámite:

1. El comisionado sustanciador levantará un acta donde hará constar los hechos que se presume constituyen una infracción, la información que se tenga sobre el presunto responsable, las pruebas e información recabadas por la unidad administrativa que acreditan el hecho ocurrido, y la vinculación del presunto responsable al hecho. En esta acta se indicará igualmente cuál es la infracción presuntamente cometida y el sustento de la calificación de infracción leve, así como la identificación del presunto responsable.

2. Sobre la base del acta y las pruebas recabadas, el Administrador o aquel en quien se haya delegado la facultad de sancionar, resolverá el caso, haciendo una exposición de los hechos comprobados, de las pruebas relativas a la responsabilidad del presunto responsable, de las disposiciones infringidas, o de la exoneración de responsabilidad de ser el caso. Igualmente, en la parte resolutive de las resoluciones sancionadoras se sustentarán los elementos tomados en cuenta para la aplicación de la multa.

Artículo 180: La resolución sancionadora se notificará:

1. Al responsable del buque o a su agente naviero autorizado, si utilizó los servicios de uno para tramitar su visita a aguas del Canal.
2. Al propietario del buque, si su visita a aguas del Canal fue tramitada por este.
3. Al apoderado del buque, si el responsable del buque o el buque ha constituido apoderado ante la Autoridad para ese procedimiento.

Las notificaciones y comunicaciones se realizarán conforme se establece en este capítulo.

La resolución sancionadora es recurrible mediante recurso de reconsideración, conforme a lo dispuesto en este capítulo.

Sección Quinta Procedimiento simplificado por incumplimiento de la obligación de remitir el Plan para el Manejo de Emergencias en caso de Contaminación por Hidrocarburos en aguas del Canal de Panamá

Artículo 181: Cuando el buque incumpla con su obligación de remitir a la Autoridad, dentro de las 96 horas antes de su arribo a aguas del Canal, su Plan para el Manejo de Emergencias en caso de Contaminación por Hidrocarburos en Aguas del Canal de Panamá, denominado por sus siglas en inglés como PCSOPEP, se seguirá el siguiente procedimiento sancionador:

1. Arribado el buque a aguas del Canal, sin que haya remitido a la Autoridad su PCSOPEP, la Autoridad emitirá un documento de no cumplimiento de este requisito, en el que se indicará que se impondrá al buque una multa y su monto. El documento de no cumplimiento se remitirá al agente naviero o al representante del buque, por alguno de los procedimientos de notificación y comunicación indicados en este capítulo.

2. El buque no podrá navegar a puertos en aguas del Canal ni transitar hasta que su agente naviero autorizado o representante para esa visita presente a la Autoridad una carta de garantía por el monto de la multa propuesta. Esta carta de garantía deberá ser firmada por el representante legal o el apoderado legal del agente naviero autorizado o del representante del buque para esa visita, quien deberá estar debidamente inscrito en el Registro Público.

3. Cuando el agente naviero autorizado o representante del buque luego de recibir el documento de no cumplimiento y hasta cinco (5) días hábiles siguientes a emitida la resolución sancionadora, acepte por escrito la imposición de la multa indicada y se allane a la resolución que se dicte o que se haya dictado y presente la carta de garantía, podrá beneficiarse con la reducción del monto de la multa conforme se establece en este capítulo.

La carta de aceptación de la imposición de la multa y de allanamiento a la resolución deberá estar firmada por representante legal o el apoderado legal del agente naviero autorizado o del representante del buque para esa visita, quien deberá estar debidamente inscrito en el Registro Público.

4. El proceso concluye con la emisión de una resolución sancionadora, aplicando la sanción que corresponda. Esta resolución será notificada al agente naviero autorizado, al representante del buque, o al representante legal del propietario del buque si es una persona jurídica, conforme a los procedimientos de notificación establecidos en este capítulo.

Sección Sexta **Procedimiento ordinario**

Artículo 182: Cuando se considere que existen elementos de juicio suficientes para calificar la presunta infracción como grave o muy grave, se emitirá una resolución de apertura del procedimiento, irrecurrible, en la cual se indicará que la infracción será tramitada conforme al procedimiento ordinario establecido en esta sección.

Artículo 183: En la resolución de apertura de un procedimiento ordinario, se harán constar los hechos que se presumen constituyen una infracción, las circunstancias de tiempo y lugar, la información que se tenga sobre el presunto responsable, las pruebas e información recabadas por la unidad administrativa que acreditan el hecho ocurrido, y la vinculación del presunto responsable.

En esta resolución se indicará igualmente cuál es la infracción presuntamente cometida y el sustento de la calificación de infracción grave o muy grave, así como la identificación del presunto responsable.

El comisionado sustanciador podrá ordenar o realizar pruebas de oficio para recabar la mayor cantidad de elementos probatorios de los hechos, que permitan acreditar o desestimar la comisión de la presunta infracción, así como de los presuntos responsables.

Artículo 184: La resolución de apertura del procedimiento ordinario incluirá, como mínimo, lo siguiente:

1. Identificación del presunto responsable.
2. Los hechos que originen la apertura del procedimiento, la calificación preliminar de la infracción y la sanción que pudiera corresponder, sin perjuicio de lo que resulte de la investigación.
3. La dirección donde se encuentre el comisionado sustanciador para efectos del trámite del procedimiento.

4. 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 este Reglamento sobre reducción de la multa.

5. Las medidas de carácter provisional que dicte el comisionado sustanciador, dirigidas a asegurar el resultado de la investigación.

6. Indicación del término de diez (10) días hábiles, contados a partir de la notificación de esa resolución, para que el presunto responsable pueda presentar descargos y aducir o presentar pruebas.

Artículo 185: La resolución de apertura del procedimiento será notificada al presunto responsable o a su representante, de conformidad con este capítulo advirtiéndose que, de no comparecer para presentar descargos en el término provisto en la resolución, se considerará un indicio en su contra y se procederá a imponer la sanción o sanciones correspondientes conforme a lo probado.

Artículo 186: El presunto responsable dispondrá de un término de diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución que da inicio al procedimiento sancionador para presentar por escrito sus descargos y pruebas, indicando expresamente las pruebas que presenta o aduce a su favor.

Las pruebas que aduzca y que requieran ser practicadas, deberán practicarse y evacuarse en el término de práctica de pruebas conforme se establece en este Reglamento.

Artículo 187: El comisionado sustanciador podrá abrir un período de práctica de pruebas por un término no mayor de veinte días (20) hábiles ni menor de cinco (5) días hábiles para la práctica de las pruebas presentadas o aducidas.

El comisionado sustanciador podrá rechazar de plano pruebas manifiestamente improcedentes, inconducentes e innecesarias o las no aducidas dentro del término establecido en este Reglamento, dejando constancia escrita de la razón de su rechazo.

El comisionado sustanciador solo admitirá hasta dos (2) testimonios de cada parte sobre un mismo hecho.

Cuando no se hayan aducido pruebas que practicar, no se abrirá el proceso a práctica de pruebas.

Artículo 188: La apertura del periodo de práctica de pruebas se notificará al presunto responsable, a su agente naviero autorizado, a su apoderado, o al representante legal de su propietario con un mínimo de cinco (5) días hábiles previo a la fecha fijada para el inicio de la práctica de las pruebas que hayan sido admitidas, con la indicación del lugar, fecha y hora en que se practicarán las mismas.

Artículo 189: En caso de que a petición del presunto responsable deban practicarse pruebas que impliquen gastos para la Autoridad, incluyendo la asignación de recursos de la Autoridad, esta podrá exigir el pago anticipado de los mismos, a reserva de la liquidación definitiva.

Artículo 190: Concluido los términos para presentar descargos, aducir pruebas, y practicar pruebas, el comisionado sustanciador formulará una propuesta de resolución. En la propuesta de resolución se expondrán los hechos, los descargos del presunto responsable, se detallarán los hechos que se consideren probados, si los hubiera, para lo que valorará las pruebas de acuerdo con las reglas de la sana crítica.

De acreditarse la comisión de una infracción contemplada en este Reglamento, se identificará la infracción cometida, la norma infringida, y al responsable de la infracción, sea este un buque o persona



natural o jurídica, así como la sanción que se propone y el fundamento jurídico utilizado para la emisión de la resolución.

En caso de que no se hubiere acreditado la comisión de una infracción, o no se encuentre vinculación entre el presunto infractor y el hecho u omisión objeto de la investigación, en la parte resolutive de la propuesta de resolución se dejará constancia de que no se acreditó la comisión de una infracción o de que no se encontró vinculación entre el presunto infractor y el hecho u omisión objeto de la investigación, por lo que se procede a cerrar el expediente, siendo el presunto responsable exento de toda responsabilidad con respecto a los hechos objeto de la investigación.

Las pruebas deberán valorarse según el principio de la sana crítica, es decir, aplicando la lógica y la experiencia a los hechos acreditados.

El comisionado sustanciador deberá exponer razonadamente el examen de los elementos probatorios en que fundamenta su propuesta de resolución, explicando el mérito probatorio de cada elemento.

Sección Séptima **Finalización del Procedimiento ordinario**

Artículo 191: El comisionado sustanciador podrá ordenar medidas adicionales para el esclarecimiento de los hechos, antes de concluir la preparación del proyecto de resolución que remitirá al Administrador o a aquel en quien este haya delegado la facultad sancionadora.

Las medidas adicionales estarán dirigidas a ampliar la investigación y procurar un conocimiento completo y exacto de los hechos que originan o se relacionan con procedimiento sancionador.

Artículo 192: La resolución sancionadora que ponga fin a la primera instancia del procedimiento ordinario constará de una parte motiva y otra resolutive. Esta resolución se pronunciará sobre los hechos, la propuesta de sanción, pruebas y fundamentos de esta y sobre los descargos presentados por el presunto responsable, pruebas y fundamentos aducidos y presentados, así como sobre asuntos que se deriven de estos.

1. La parte motiva contendrá:
 - a. Los hechos aducidos por la Autoridad y por el presunto responsable que guarden relación con la cuestión a resolverse.
 - b. Indicación de los hechos que han sido o no probados.
 - c. Referencia a las pruebas que consten en el expediente y su relación con lo que ha de determinarse.
 - d. Las razones y fundamento jurídico que se estimen pertinentes, citando las disposiciones legales o reglamentarias o que se consideren aplicables, la infracción cometida y su gravedad.
 - e. Identificación del presunto responsable y su vinculación o no con los hechos objeto de la investigación, conforme se acredite en las pruebas que consten en el expediente.
 - f. Identificación de la infracción que se ha probado o si no se ha probado infracción alguna.
 - g. La sanción que corresponde, si es el caso. 

2. En la parte resolutive se indicará la decisión que se adopte, sobre la base de lo probado en el proceso y detallado en la parte motiva, señalándose el recurso que contra la misma proceda, a quién dirigirlo, la oficina en dónde debe presentarlo, y el término legal para ello.

Artículo 193: La resolución proferida quedará en firme al vencimiento del término de cinco (5) días hábiles siguientes a su notificación sin haberse recurrido conforme se señala en este capítulo.

Artículo 194: La Autoridad podrá rectificar en cualquier momento, de oficio o a instancia del presunto responsable o del responsable, los errores de hecho o aritméticos existentes en sus actos y resoluciones.

Los errores aritméticos se podrán corregir en cualquier instancia del proceso e incluso en resoluciones ejecutoriadas, siempre que no hayan transcurrido más de treinta (30) días calendario de su notificación.

Sección Octava **Recursos de impugnación**

Artículo 195: La resolución que se dicte en un procedimiento sancionador por la cual se imponga una sanción por infracción de una norma de seguridad de la navegación, solo podrá ser impugnada mediante los siguientes recursos:

1. Recurso de reconsideración ante el Administrador de la Autoridad cuando la cuantía de la multa impuesta no exceda de quinientos mil balboas (B/.500,000.00).
2. Recurso de apelación ante el pleno de la Junta Directiva, cuando la cuantía de la multa impuesta exceda quinientos mil balboas (B/.500,000.00).

El recurso que proceda podrá ser interpuesto y sustentado en un mismo escrito por el infractor, su agente naviero autorizado, su propietario, armador, operador, fletador, capitán o aquel con poder para representar al infractor responsable dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución sancionadora.

Este escrito de interposición y sustentación se presentará en el despacho del Administrador o ante quien este haya delegado la facultad sancionadora.

Artículo 196: Para dar curso al recurso de impugnación interpuesto, la Autoridad podrá ordenar de oficio, para mejor proveer, la práctica de nuevas pruebas o de aquellas aducidas oportunamente y que no se hubiesen practicado, para lo cual concederá un plazo no mayor de diez (10) días hábiles.

Artículo 197: En la decisión del recurso interpuesto se examinarán cuantas cuestiones de forma o fondo plantee el procedimiento, hayan sido alegadas o no.

Artículo 198: La resolución que resuelve el recurso de reconsideración o de apelación será notificada conforme se establece en este Reglamento, y una vez notificadas, pondrá fin al procedimiento sancionador.

Artículo 199: La resolución que resuelva un recurso de impugnación no podrá imponer sanciones más graves que las establecidas en la decisión original.

Sección Novena
Notificaciones en el procedimiento sancionador

Artículo 200: Todas las notificaciones y comunicaciones se realizarán en la última dirección del infractor o de su representante o agente naviero autorizado para la visita en la cual ocurrió el hecho u omisión objeto de la investigación, que haya sido aportada a la Autoridad o conste como información pública.

En caso de no lograrse la notificación por desconocerse la dirección física y tratarse de una resolución que impone una sanción, la resolución se tendrá por notificada mediante la publicación por cinco (5) días consecutivos de un aviso de notificación en un diario de circulación a nivel nacional en la República de Panamá, quedando notificada la resolución al día siguiente de la última publicación. En el expediente se dejará constancia de las publicaciones.

En el caso de infracciones cometidas en o por medio de un buque y de no encontrarse un representante en el territorio nacional, se podrá fijar en el puente de mando una copia de la resolución sancionadora, entendiéndose hecha la notificación con su fijación en el puente.

El aviso de notificación contendrá la expresión del asunto de que se trate, la fecha y la parte resolutive de la resolución y la mención del recurso que proceda.

Si la resolución exonera de responsabilidad al presunto responsable, y para la Autoridad no consta dirección física ni de correo electrónico del infractor, su representante o apoderado, se tendrá por hecha la notificación con la colocación de un edicto en las oficinas del comisionado sustanciador, el cual se mantendrá colocado por tres (3) días en un tablero y al ser desfijado se entenderá por hecha la notificación.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Este Acuerdo subroga en todas sus partes el Acuerdo No. 13 de 3 de junio de 1999 por el cual se aprobó el Reglamento de Navegación en Aguas del Canal y todas sus modificaciones.

ARTÍCULO TERCERO: Este Acuerdo comenzará a regir a partir de su publicación en el Registro del Canal de Panamá.

ARTÍCULO CUARTO: 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 propósito de facilitar su uso por parte de los usuarios del Canal.

Dado en la ciudad de Panamá, a los doce (12) días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve (2019).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez



Presidente de la Junta Directiva

Rossana Calvosa de Fábrega



Secretaria