



CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

***TEXTO CONSOLIDADO CON ENMIENDAS
VIGENTES EN COLOMBIA 2020***



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES – 1969

**Texto Consolidado con Enmiendas
Vigentes en Colombia 2020**

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES – 1969

DIMAR

ESTADO DE ENMIENDAS

	ADOPTADA		ENTRADA EN VIGOR	ADOPCION NACIONAL	ENMIENDA EFECTUADA
	POR	FECHA			
TONNAGE. 1969	Conferencia	23/06/1969	18/07/1982	Ley 5 de 1974	
Enmienda 2013	Res. A.1084(28)	04/12/2013	28/02/2017	Res. 867/2020 DIMAR	Reg. 2 (Anexo I), Nueva Reg. 8~9 (Anexo III)

DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS.

OMI	MSC. 234(82)	Diciembre del 2006	RECOMENDACIONES RELATIVAS AL ARQUEO DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES SIN TAPAS DE ESCOTILLA
OMI	TM.5/Circ.6/OMI	19 mayo 2014	INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969
OMI	MSC.1/Circ.1546	6 June 2016	Reg. 2(4) y 6(2)

Notas Importantes

Esta versión del Convenio contiene las enmiendas adoptadas por Colombia de reciente entrada en vigor. Para ganar en claridad se ha considerado conveniente resaltar todas ellas.

Este texto ha sido consolidado por la Subdirección de Marina Mercante de la Dirección General Marítima, recopilando todas las enmiendas al Convenio a partir de los documentos oficiales de la OMI, la IACS y las resoluciones de DIMAR. Se han realizado todos los esfuerzos necesarios para evitar errores y reproducir fielmente los textos originales. No obstante, los lectores deben tener presente que, en caso de discrepancias, prevalecerán los textos emitidos por la OMI.

Si se advirtiesen errores se solicita que se comuniquen al correo electrónico cgtmar@dimar.mil.co

Los textos que aparezcan en color VERDE con subrayado simple corresponden a Enmiendas adoptadas por la Dirección General Marítima Colombiana.

Los textos que aparezcan en color ROJO con subrayado simple corresponden a prescripciones propias de la Dirección General Marítima Colombiana.

Los textos que aparezcan en color AZUL corresponden a interpretaciones o referencias específicas adoptadas por la Dirección General Marítima Colombiana, y son para la correcta aplicación de la regla.

Documento 1

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES - 1969

Los gobiernos contratantes:

Deseando establecer principios y reglas uniformes en lo que respecta a la determinación del arqueo de los buques que realizan viajes internacionales;

Considerando que el mejor medio para alcanzar estos fines es concertar un convenio,

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1

Obligación general con arreglo a los términos del Convenio

Los Gobiernos contratantes se comprometen a poner en vigor las disposiciones del presente Convenio, así como sus anexos, que forman parte integrante del presente Convenio.

Toda referencia al presente Convenio constituye al mismo tiempo una referencia a los citados anexos.

ARTICULO 2

Definiciones

Para la aplicación del presente Convenio, salvo cuando expresamente se diga lo contrario:

- 1) El término "Reglamento" significa el conjunto de reglas que figuran en el anexo del presente Convenio;
- 2) El término "Administración" significa el Gobierno del Estado en el que esté abanderado el buque;
- 3) El término "Viaje Internacional" se refiere a cualquier viaje por mar entre un país al que se aplica el presente Convenio y un puerto situado fuera de ese país, o inversamente. A este respecto, todo territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable un Gobierno Contratante o cuya administración lleven las Naciones Unidas, se considerará como un país distinto;
- 4) "Arqueo bruto" es la expresión del tamaño total de un buque, determinada de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio;
- 5) "Arqueo neto" es la expresión de la capacidad utilizable de un buque, determinada de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio;
- 6) La expresión "buque nuevo" significa un buque cuya quilla se pone, o que se encuentre en un estado equivalente de adelanto en su construcción, en la fecha o posteriormente a la fecha de entrada en vigor del presente Convenio para cada Gobierno contratante; (*El convenio entro en vigor en Colombia en 1982*).

- 7) La expresión "buque existente" significa un buque que no es un buque nuevo;
- 8) El término "eslora" significa el 96 por ciento de la eslora total en una flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, o la distancia desde la cara de proa de la roda al eje de la mecha del timón en esta flotación, si este último valor es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación en carga prevista en el proyecto.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 1

- 9) Por "organización" se entiende la organización marítima internacional.

ARTICULO 3

Esfera de aplicación

- 1) El presente Convenio se aplica a los siguientes buques que efectúen viajes internacionales:
- a) Buques matriculados en países cuyo gobierno es un Gobierno contratante;
 - b) Buques matriculados en territorios en los cuales se aplica el presente Convenio en virtud del artículo 20;
 - c) Buques no matriculados que enarbolan la bandera de un Estado cuyo gobierno es un Gobierno contratante.
- 2) El presente Convenio se aplica a:
- a) Los buques nuevos;
 - b) Los buques existentes en los que se efectúen transformaciones o modificaciones que según el parecer de la Administración den lugar a una variación importante de su arqueado bruto;
 - c) Los buques existentes a petición del propietario; y
 - d) Todos los buques existentes, después de transcurridos doce años desde la fecha de entrada en vigor del Convenio. Sin embargo, estos buques con exclusión de los mencionados en los apartados b) y c) de este párrafo conservarán sus arqueos anteriores a efectos de la aplicación de las disposiciones pertinentes de otros convenios internacionales existentes.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 2

- 3) Aquellos buques existentes a los que se aplique el presente Convenio en virtud del apartado c) del párrafo 2 de este artículo, dejarán de tener sus arqueos determinados de acuerdo con los requisitos que la Administración aplicaba a los buques dedicados a viajes internacionales antes de la entrada en vigor del presente Convenio.

ARTICULO 4

Excepciones

- 1) El presente Convenio no se aplica:
 - a) A los buques de guerra; y
 - b) A los buques de eslora inferior a 24 metros (79 pies).
- 2) Ninguna de las disposiciones del presente Convenio es aplicable a los buques que se dediquen exclusivamente a la navegación;
 - a) Por los Grandes Lagos de América del Norte y por el río San Lorenzo, hasta el oeste de la loxodrómica trazada desde el Cabo de Rosiers hasta la punta oeste de la isla de Anticosti, y prolongada, al norte de la isla de Anticosti por el meridiano 63° W;
 - b) Por el Mar Caspio;
 - c) Por el Río de la Plata, el Paraná y el Uruguay, hasta el oeste de la loxodrómica trazada desde Punta Rasa (cabo San Antonio), Argentina, a Punta del Este, Uruguay.

ARTICULO 5

Fuerza mayor

- 1) El buque que no esté sujeto a las disposiciones del presente Convenio, en el momento de su salida para cualquier viaje, no queda sometido a estas disposiciones por haberse visto obligado a cambiar la ruta de su proyectado viaje debido al mal tiempo o a cualquier otra causa de fuerza mayor.
- 2) Al aplicar las disposiciones del presente Convenio, los Gobiernos contratantes deberán tener en cuenta todos los desvíos de ruta o retrasos sufridos por un buque a causa del mal tiempo, o por cualquier otro motivo de fuerza mayor.

ARTICULO 6

Determinación de los arqueos

La determinación de los arqueos bruto y neto se efectuará por la Administración, pero ésta puede confiar dicha operación a personas u organismos debidamente autorizados por ella. En todo caso la Administración asumirá la plena responsabilidad de la determinación de los arqueos bruto y neto.

ARTICULO 7

Expedición de certificados

- 1) Se expedirá un certificado internacional de arqueo (1969) a todo buque cuyos arqueos bruto y neto hayan sido determinados conforme a las disposiciones del presente Convenio.
- 2) Dicho certificado será expedido por la Administración o por cualquier persona u organismo debidamente autorizado por ella. En todo caso la Administración asumirá la plena responsabilidad del certificado.

ARTICULO 8

Expedición de certificados por otro gobierno

- 1) Un Gobierno contratante, puede a petición de otro Gobierno contratante, determinar los arqueos bruto y neto de un buque y expedir, o autorizar la expedición, del correspondiente certificado internacional de arqueo (1969) para ese buque, de acuerdo con el presente Convenio.
- 2) A la mayor brevedad posible, se remitirá al gobierno que cursó la petición una copia del certificado y de los cálculos de arqueo.
- 3) El certificado así expedido debe incluir una declaración en la que conste que ha sido expedido a petición del gobierno del Estado cuya bandera enarbola o enarbolará el buque y tiene la misma fuerza y aceptación que un certificado expedido de conformidad con el artículo 7°.
- 4) No debe expedirse ningún certificado internacional de arqueo (1969) a un buque que enarbole el pabellón de un estado cuyo gobierno no sea un Gobierno contratante.

ARTICULO 9

Forma del certificado

- 1) El certificado se redactará en el idioma o idiomas oficiales del país que lo expida. Cuando el idioma empleado no sea inglés o francés, el texto incluirá una traducción a uno de estos idiomas.
- 2) La forma del certificado será idéntica al modelo que figura en el anexo II.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 3

ARTICULO 10

Anulación de certificados

- 1) A reserva de las excepciones previstas en el Reglamento, un certificado internacional de arqueo (1969) pierde su validez y es anulado por la Administración cuando se hayan efectuado **modificaciones en la distribución, construcción, capacidad, uso de espacios, número total de pasajeros que el buque está autorizado a transportar según el certificado de pasajeros, francobordo asignado o calado autorizado del buque, que requieran un aumento de los arqueos bruto y neto.**
- 2) A reserva de lo previsto en el párrafo 3 de este artículo, todo certificado, expedido a un buque por una Administración, pierde su validez al **abanderarse el buque en otro Estado.**

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 4

- 3) Cuando un buque se abandere en otro Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno contratante, el certificado internacional de arqueo (1969) seguirá en vigor durante un período no superior a tres meses o hasta que la Administración expida otro certificado internacional de arqueo (1969) que lo sustituya, si esta expedición ocurre antes. El Gobierno contratante del Estado cuya bandera enarbó el buque hasta ese momento enviará a la Administración, lo antes posible después del cambio de bandera, una copia del certificado que tenía el buque hasta el momento de dicho cambio, junto con copia de los cálculos de arqueo correspondientes.

ARTICULO 11

Aceptación de certificados

Los certificados expedidos bajo la responsabilidad de un Gobierno contratante conforme a lo dispuesto en el presente Convenio serán aceptados por los otros Gobiernos contratantes y considerados para todos los efectos previstos en el presente Convenio de idéntica validez a los certificados expedidos por ellos.

ARTICULO 12

Inspección

- 1) Todo buque que enarbole la bandera de un Estado cuyo Gobierno sea un Gobierno contratante quedará sujeto, en los puertos de otros Gobiernos contratantes, a la inspección de los funcionarios debidamente autorizados por dichos Gobiernos.

La inspección tendrá por único objeto comprobar:

- a) Que el buque tiene un certificado internacional de arqueo (1969) válido, y
- b) Que las características principales del buque corresponden a las consignadas en el certificado.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 5

- 2) En ningún caso debe la inspección causar el menor retraso al buque.
- 3) Si de la inspección resulta que las características principales del buque difieren de las consignadas en el certificado internacional de arqueo (1969) hasta el punto de implicar un aumento del arqueo bruto o del arqueo neto, el Gobierno del Estado cuya bandera enarbole el buque será informado sin demora.

ARTICULO 13

Privilegios

Ningún buque podrá acogerse a los privilegios del presente Convenio si no posee un certificado válido con arreglo al Convenio.

ARTICULO 14

Tratados, convenios y acuerdos anteriores

- 1) Todos los demás tratados, convenios y acuerdos relativos al arqueo en vigor entre gobiernos que son parte del presente Convenio seguirán surtiendo plenos y enteros efectos durante la vigencia que les haya sido asignada en lo que respecta a:
 - a) Los buques a los que no se aplique el presente Convenio;
 - b) Los buques a los que se aplique el presente Convenio, en cuanto se refiere a materias no reglamentadas expresamente en el mismo.
- 2) No obstante, siempre que esos tratados, convenios o acuerdos discrepen de lo estipulado en el presente Convenio, prevalecerán las disposiciones del presente Convenio.

ARTICULO 15

Transmisión de información

Los Gobiernos contratantes se comprometen a transmitir a la organización y depositar en la misma:

- a) Un número suficiente de modelos de los certificados que expidan de conformidad con el presente Convenio para su distribución a los Gobiernos contratantes;
- b) El texto de las leyes, órdenes, decretos, reglamentos y demás instrumentos legales que lleguen a promulgarse para la aplicación de las diversas materias previstas en el presente Convenio;
- c) Una lista de organismos no gubernamentales autorizados para actuar en su nombre en materias relativas al arqueo, para ponerla en conocimiento de los Gobiernos contratantes.

ARTICULO 16

Firma, aceptación y adhesión

- 1) El presente Convenio quedará abierto a la firma durante seis meses a partir del 23 de junio de 1969, e inmediatamente después quedará abierto a la adhesión. Los Gobiernos de los Estados miembros de las Naciones Unidas de un organismo especializado, o del Organismo Internacional de Energía Atómica, o que sean signatarios del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, podrán llegar a ser partes del Convenio mediante:
 - a) Firma sin reserva en cuanto a la aceptación;
 - b) Firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
 - c) Adhesión.
- 2) La aceptación o la adhesión se efectuará depositando en la organización un instrumento de aceptación o de adhesión. La organización informará a todos los gobiernos que hayan firmado el Convenio, o se hayan adherido a él, de cualquier aceptación o adhesión nueva, así como de la fecha de su recepción. La organización también informará a todos los gobiernos que ya han firmado el Convenio de cualquier firma depositada durante un plazo de seis meses a partir del 23 de junio de 1969.

ARTICULO 17

Entrada en vigor

- 1) El presente Convenio entrará en vigor veinticuatro meses después de la fecha en que veinticinco gobiernos por lo menos, cuyas flotas mercantes representen un mínimo de sesenta y cinco por ciento del total del tonelaje bruto mercante mundial hayan, o bien firmado el Convenio sin reserva en cuanto a la aceptación, o bien depositado un instrumento de aceptación o de adhesión de conformidad con el artículo 16. La organización informará a todos los Gobiernos firmantes de este Convenio, o adheridos al mismo, de la fecha de su entrada en vigor.
- 2) Para los gobiernos que depositen un instrumento de aceptación del presente Convenio o de adhesión al mismo durante el plazo de doce meses previsto en el párrafo 1 de este artículo, la aceptación o adhesión se hará efectiva en el momento de entrada en

vigor de este Convenio, o tres meses después de la fecha en que se deposite el instrumento de aceptación o de adhesión, si esta última fecha es posterior.

- 3) Para los gobiernos que depositen un instrumento de aceptación del presente Convenio o de adhesión al mismo después de la fecha de su entrada en vigor, el Convenio surtirá efecto tres meses después de la fecha de depósito de ese instrumento.
- 4) Después de la fecha en que se hayan tomado todas las medidas necesarias para la entrada en vigor de una enmienda a este Convenio, o después de la fecha en que todas las aceptaciones hayan sido obtenidas de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 18, en el caso de una enmienda por aceptación unánime, se considerará que todo instrumento de aceptación o de adhesión depositado se aplica al Convenio modificado.

ARTICULO 18

Enmiendas

- 1) El presente Convenio podrá ser enmendado a propuesta de un Gobierno contratante, siguiendo uno de los procedimientos que se establecen en este artículo.
- 2) Enmienda por aceptación unánime:
 - a) A petición de un Gobierno contratante, cualquier enmienda formulada por este al presente Convenio ser comunicada por la organización a todos los gobiernos contratantes para que la examinen con vistas a su aceptación unánime;
 - b) Toda enmienda así propuesta entrar en vigor doce meses después de la fecha de su aceptación por todos los Gobiernos contratantes, salvo en el caso de que estos convengan una fecha más próxima. Si un gobierno contratante no notifica a la organización su aceptación o la no aceptación de la enmienda en el plazo de veinticuatro meses a partir de la fecha en que la organización la puso en su conocimiento, se considerará que acepta esta enmienda.
- 2) Enmienda previo examen en el seno de la organización:
 - a) A petición de un Gobierno contratante, la organización examinar toda enmienda al presente Convenio propuesta por ese Gobierno. Si la propuesta se aprueba por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes del Comité de Seguridad Marítima de la organización, se comunicará la enmienda a todos los miembros de la organización y a todos los Gobiernos contratantes, por lo menos seis meses antes de que sea examinada por la asamblea de la organización;
 - b) Si se aprueba por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes de la asamblea, la organización comunicará la enmienda a todos los Gobiernos contratantes con objeto de obtener su aceptación;
 - c) La enmienda entrará en vigor doce meses después de la fecha de su aceptación por los dos tercios de los Gobiernos contratantes, para todos ellos, excepto los que, antes de su entrada en vigor, hagan constar que no la aceptan;
 - d) La asamblea, por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, incluidos los dos tercios de los gobiernos representados en el Comité, de Seguridad Marítima presentes y votantes en ella, podrá especificar en el momento de la aprobación de una enmienda, que esta tiene tal importancia que todo Gobierno contratante que presente la declaración prevista en el apartado c) que antecede y que

no acepte la enmienda dentro del plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor cesar , cuando expire dicho plazo, de ser parte del presente Convenio. Esta decisión estar subordinada a la aceptación previa de los dos tercios de los Gobiernos contratantes;

e) Ninguna de las disposiciones de este párrafo impide que el Gobierno contratante que, para enmendar el presente Convenio haya iniciado el procedimiento previsto en dicho párrafo, pueda adoptar en cualquier momento cualquier otro procedimiento que le parezca conveniente de acuerdo con los párrafos 2) o 4) de este artículo.

3) Enmienda por una conferencia:

a) A petición de un Gobierno contratante, con el apoyo de por lo menos un tercio de los Gobiernos contratantes, la organización convocar una conferencia de Gobiernos para estudiar las enmiendas al presente Convenio;

b) Toda enmienda que apruebe esta conferencia por una mayoría de dos tercios de los Gobiernos contratantes presentes y votantes, será comunicada por la organización a todos los Gobiernos contratantes, con el fin de obtener su aceptación;

c) La enmienda entrar en vigor doce meses después de la fecha de su aprobación por los dos tercios de los Gobiernos contratantes, para todos ellos, excepto los que, antes de la entrada en vigor, hagan constar que no aceptan tal enmienda;

d) Por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes, una conferencia convocada en virtud del apartado a) de este párrafo podrá especificar en el momento de la aprobación de una enmienda, que esta tiene tal importancia que todo Gobierno contratante que haga la declaración prevista en el apartado c) de este párrafo y que no acepta la enmienda dentro del plazo de doce meses a partir de su entrada en vigor cesará, cuando expire dicho plazo, de ser parte del presente Convenio.

4) La organización informar a los Gobiernos contratantes de cualquier enmienda que entre en vigor en virtud de este artículo, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de estas enmiendas.

5) Toda aceptación o declaración hecha en virtud de este artículo se hará mediante el depósito de un instrumento en la organización, la cual notificará a todos los Gobiernos contratantes que ha recibido la citada aceptación o declaración.

ARTICULO 19

Denuncia

1) El presente Convenio podrá ser denunciado por uno cualquiera de los Gobiernos contratantes en cualquier momento, después de expirar el plazo de cinco años, contados desde la fecha en que el Convenio entre en vigor para dicho Gobierno.

2) La denuncia se efectuar mediante el depósito de un instrumento en la organización, la cual informar de su contenido y de la fecha en que se recibía a todos los demás Gobiernos contratantes.

3) La denuncia surtir efecto un año después de la fecha en que se reciba el instrumento de denuncia de la organización, o al expirar el plazo estipulado en el instrumento, si este fuera más largo.

ARTICULO 20

Territorios

1)

a) Las Naciones Unidas, cuando sean responsables de la administración de un territorio, o todo Gobierno contratante al que incumba la responsabilidad de las relaciones internacionales de un territorio deberán, en cuanto sea posible, consultar con las autoridades de dicho territorio o tomar las medidas que parezcan pertinentes para tratar de aplicarle las disposiciones del presente Convenio y podrá en cualquier momento, mediante notificación escrita dirigida a la organización, hacer constar que el presente Convenio se extiende al citado territorio;

b) La aplicación del presente Convenio se extender al territorio designado en la notificación a partir de la fecha de recepción de la misma o de cualquier otra fecha que en ella se estipule.

2)

a) Las Naciones Unidas o cualquier otro Gobierno contratante que haya presentado una declaración de conformidad con el apartado a) del párrafo 1) de este artículo podrá, una vez expirado el plazo de cinco años desde la fecha en que se extendió la aplicación del Convenio a un territorio, informar en cualquier momento, mediante notificación escrita dirigida a la organización, que el presente Convenio cesa de aplicarse al territorio designado en la notificación;

b) El Convenio cesará de aplicarse al territorio designado en la notificación un año después de la fecha en que se reciba la notificación en la organización, o al expirar el plazo estipulado en la notificación si este fuera más largo.

3) La organización informar a todos los Gobiernos contratantes de la extensión del presente Convenio a cualquier territorio, en virtud del párrafo 1) de este artículo, y de la cesación de dicha extensión en virtud del párrafo 2), especificando en cada caso, la fecha a partir de la cual el presente Convenio empieza a aplicarse al territorio o deja de serlo.

ARTICULO 21

Depósito y registro

1) El presente Convenio se depositar ante la organización y el secretario general enviar copias certificadas conformes de este a todos los Gobiernos signatarios, así como a todos los gobiernos que se adhieran al presente Convenio.

2) Tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, el secretario general de la organización transmitir su texto a la Secretaría de las Naciones Unidas para que sea registrado y publicado de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTICULO 22

Idiomas

El presente Convenio queda redactado en un solo ejemplar en los idiomas francés e inglés, teniendo la misma fuerza legal. Con el ejemplar original rubricado serán depositadas las traducciones oficiales en los idiomas español y ruso.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus Gobiernos, firman el presente Convenio".

Hecho en Londres el veintitrés de junio de mil novecientos sesenta y nueve.



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ANEXO I

REGLAMENTO PARA LA DETERMINACIÓN DE LOS ARQUEOS BRUTO Y NETO DE LOS BUQUES.

Regla 1

Generalidades.

- 1) El arqueo de un buque comprende el arqueo bruto y el neto.
- 2) El arqueo bruto y el arqueo neto se determinarán de conformidad con las disposiciones de este Reglamento.
- 3) La administración determinara el arqueo bruto y el arqueo neto de aquellos tipos nuevos de embarcaciones cuyas características estructurales hicieran ilógica o imposible la aplicación de este Reglamento. En tal caso la Administración comunicara a la organización detalles relativos al método seguido para determinar el arqueo, con objeto de que los transmitan a los Gobiernos contratantes a título informativo.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 6

El tonelaje bruto constituye la base para la normativa sobre tripulación, las normas de seguridad y las tasas de registro. Tanto el tonelaje bruto como el neto se utilizan para calcular las tasas portuarias. El tonelaje bruto se calcula en función del volumen total de los espacios cerrados del buque. El tonelaje neto se obtiene mediante una fórmula que depende del volumen total de los espacios de carga del buque. El tonelaje neto no podrá ser inferior al 30 % del tonelaje bruto.

Regla 2

Definiciones de los términos usados en los anexos

1) **Cubierta superior.**

La cubierta superior es la cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierres estancos de todas las aberturas en la parte expuesta de la misma, y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque están dotadas de medios permanentes de cierre estanco. En un buque con una cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 7

2) **Puntal de trazado.**

a) El puntal de trazado es la distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara inferior de la cubierta superior en el costado. En los buques de madera y en los de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el inferior, corte el costado de la quilla;

b) En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se

medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las chapas de costado del forro, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular;

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

3) Manga.

La manga es la manga máxima del buque, medida en el centro de este, fuera de miembros en los buques de forro metálico, o fuera de forros en los buques de forro no metálico.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 8

4) Espacios cerrados.

Son espacios cerrados todos los limitados por el casco del buque, por mamparos fijos o móviles y por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o móviles. Ninguna interrupción en una cubierta, ni abertura alguna en el casco del buque, en una cubierta o en el techo de un espacio, ni tampoco la ausencia de mamparos impedir la consideración de un espacio como espacio cerrado¹.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 9

5) Espacios excluidos.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo 4) de esta Regla, los espacios a que se refieren los apartados a) a e) de este párrafo se considerarán espacios excluidos y no se incluirán en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, cuando alguno de estos espacios cumpla **por lo menos con una** de las siguientes tres condiciones ser tratado como espacio cerrado:

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 10

- Si el espacio está dotado de estanterías u otros medios para sujetar la carga o provisiones;
- Si las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre;
- Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse;

a)

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

¹ Refiérase a la IACS UI TM 2 y MSC.1/Circ.1546. Interpretaciones unificadas del convenio TM 1969 (unified interpretation of the 1969 TM convention)

distancia de este igual a la mitad de la manga de la cubierta por el través de la abertura (figura 1, apéndice 1).

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

Cuando un intervalo completamente abierto, exceptuadas las amuradas y barandillas, separa dos espacios que puedan ser ambos o uno de ellos, excluido, en virtud de lo previsto en los apartados a), i) y/o ii), dicha exclusión no se aplicara si la separación entre los dos espacios es inferior a la mitad de manga mínima de la cubierta en la zona de la separación (figuras 5 y 6, apéndice 1)

- b) Todo espacio situado bajo las cubiertas o techos, abierto a la mar o a la intemperie, cuya única conexión con los costados expuestos del cuerpo del buque sea la de los puntales necesarios para soportarlo. En ese espacio, pueden instalarse barandillas o una amurada y una chapa de cenefa, y también puntales sobre el costado del buque, siempre que la distancia entre la parte superior de las barandillas o de la amurada y la cenefa no sea inferior a 0,75 metros (2,5 pies) o un tercio de la altura del espacio, tomándose de estos dos valores el que sea mayor (figura 7, apéndice 1).
- c) Todo espacio que, en una construcción de banda a banda, se encuentre directamente en frente de aberturas laterales de altura no inferior a 0,75 metros (2,5 pies) o un tercio de la altura de la construcción, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Si esa construcción sólo tiene abertura a un costado, el espacio que debe excluirse del volumen de espacios cerrados queda limitado hacia el interior, a partir de la abertura, a un máximo de la mitad de la manga de la cubierta en la zona de la abertura (figura 8, apéndice 1).
- d) Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su techo, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por el área de la abertura (figura 9, apéndice 1).

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 11

- e) Todo nicho en el mamparo de limitación de una construcción que está expuesto a la intemperie y cuya abertura se extienda de cubierta a cubierta sin ningún dispositivo de cierre, a condición de que su ancho inferior no sea mayor que la anchura en la entrada y su profundidad dentro de la construcción no sea superior al doble de la anchura en la entrada (figura 10, apéndice 1).

6) Pasajero.

Por pasajero se entiende toda persona que no sea:

- i. El Capitán y los miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor de a bordo necesaria para el buque, y

- ii. Un niño menor de un año.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 12

7) Espacios de carga.

Los espacios de carga que deben incluirse en el cálculo del arqueo neto son los espacios cerrados adecuados para el transporte de la carga que ha de descargarse del buque, a condición de que esos espacios hayan sido incluidos en el cálculo del arqueo bruto. Estos espacios de carga serán certificados mediante marcas permanentes.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 13

8) Estanco a la intemperie.

Estanco a la intemperie significa que el agua no penetrará en el buque cualquiera que sea el estado de la mar.

9) Auditoría

Es el proceso sistemático, independiente y documentado para obtener pruebas de auditoría y evaluarlas objetivamente con el fin de determinar en qué medida se cumplen los criterios de auditoría.

10) Plan de auditorías

Es el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI establecido por la Organización tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización. (Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28))

11) Código de implantación

Es el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), adoptado por la Organización mediante la resolución A.1070(28).

12) Norma de auditoría

Significa el Código de implantación.

13) Carga de cubierta:

Se entiende por carga de cubierta aquella mercancía estibada en las cubiertas de intemperie de un buque para su transporte entre dos puntos geográficos determinados. Dicha carga es desembarcada en su unidad de transporte original —cuando corresponda— sin ser sometida a procesos de transformación, acondicionamiento ni utilización a bordo. Es pertinente señalar que el método o sistema de sujeción empleado no constituye un criterio para definir si un elemento se clasifica como carga de cubierta.

14) Espacio para pasajeros:

Se entiende por espacio para pasajeros todo recinto destinado de forma exclusiva al uso y permanencia de los pasajeros. Este tipo de espacios incluye, sin carácter limitativo, camarotes, servicios sanitarios, bibliotecas, salas de escritura, salones, comedores, salas de fumadores y áreas recreativas u otros espacios equivalentes destinados al esparcimiento y bienestar de los pasajeros.

Regla 3*Arqueo bruto*

El arqueo bruto de un buque **AB** (GT por sus siglas en inglés) se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$AB = K_1 V$$

en la cual:

V = volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos;

K₁ = $0,2 + 0.02 \log_{10} V$ (o el valor tabulado en el apéndice 2).

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 14

- El volumen de la carga de cubierta no se incluirá en el cálculo del volumen de espacios cerrados.

Regla 4*Arqueo neto*

- 1) El arqueo neto **AN** (NT por sus siglas en inglés) de un buque se calcula aplicando la siguiente fórmula:

$$AN = k_2 V_c \left(\frac{4d}{3D} \right)^2 + k_3 \left(N_1 + \frac{N_2}{10} \right)$$

En el cual:

- El factor $(4d/3D)^2$ no se debe tomar superior a 1.
- El término $K_2 V_c (4d/3D)^2$ no se tomará inferior a 0.25 GT; y
- AN no se tomará inferior a 0.30 GT, y:

V_c volumen total de los espacios de carga, expresado en metros cúbicos.

K₂ $0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$ (o el valor tabulado en el apéndice 2)

K₃ $1.25((GT+10.000)/10.000)$

D puntal de trazado en el centro del buque expresado en metros según la definición dada en la regla 2 (2),

d calado de trazado en el centro del buque expresado en metros según la definición dada en el párrafo 2) de esta regla

N₁ número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.

N2 número de los demás pasajeros.

N1 + N2 = Número total de pasajeros que el buque esté autorizado a llevar según el certificado de pasajeros del buque; cuando N1 + N2 sea inferior a 13 las magnitudes N1 y N2 se considerarán iguales a cero.

(GT) = arqueo bruto del buque calculado según lo dispuesto en la regla 3.

- Los espacios para pasajeros no se incluirán en el cálculo del volumen de espacios de carga.

2) El calado de trazado (d) que se menciona en el párrafo 1) de esta regla será uno de los siguientes calados:

i) Para los buques sujetos a las disposiciones del Convenio Internacional sobre líneas de carga, el calado correspondiente a la línea de carga verano (que no sea el de las líneas de carga para madera) asignada de conformidad con ese Convenio;

ii) Para los buques de pasajeros, el calado correspondiente a la línea de carga de compartimentado más elevada asignada de conformidad con el vigente Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar u otro acuerdo internacional pertinente;

iii) Para los buques no sujetos a las disposiciones del Convenio internacional sobre líneas de carga, pero que tengan asignada una línea de carga conforme a los reglamentos nacionales, el calado correspondiente a la línea de carga de verano asignado de ese modo;

iv) Para los buques que no tengan asignada una línea de carga, pero cuyo calado esté limitado en virtud de los reglamentos nacionales, el calado máximo permitido;

v) Para los demás buques, el 75 por ciento del puntal de trazado en el centro del buque según se define en la regla 2 (2).

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 15

Regla 5

Modificación del arqueo Neto.

- 1) Cuando las características de un buque, tales como V, V c, d, N₁ ó N₂, según se definen en las reglas 3 y 4, sean modificadas y de ello resulte un aumento de su arqueo neto calculado según lo dispuesto en la regla 4, debe calcularse y aplicarse sin demora el arqueo neto del buque correspondiente a las nuevas características.
- 2) Al buque que tenga asignados varios francobordos según lo previsto en los apartados 2) i) y ii) de la regla 4 se le asignar un solo arqueo neto calculado de conformidad con la regla 4 y ese arqueo ser el correspondiente al francobordo asignado para el tipo de explotación a que se dedique ese buque.
- 3) Cuando las características de un buque tales como V, V c, d, N₁ ó N₂, según se definen en las reglas 3 y 4 sean modificadas, o cuando el correspondiente francobordo asignado que se menciona en el párrafo 2) de esta regla quede modificado debido al cambio del tipo de explotación a que se dedica el buque, y de

esa modificación resulte una disminución de su arqueo neto calculado según lo dispuesto en la regla 4, no se expedirá un nuevo certificado internacional de arqueo (1969) en el que conste el nuevo arqueo neto hasta que expire un plazo de doce meses a partir de la fecha en que fue expedido el certificado anterior; no obstante, esta disposición no se aplicará en los siguientes casos:

- i. Si el buque enarbola la bandera de otro Estado, o
- ii. Si el barco sufre transformaciones o modificaciones que la Administración estima importantes, como la supresión de una superestructura que implique la modificación del francobordo asignado, o
- iii. A buques de pasajeros que se dediquen al transporte de un gran número de pasajeros sin litera en viajes especiales como, por ejemplo: una peregrinación.

Regla 6

*Cálculo de volúmenes**

- 1) Todos los volúmenes incluidos en el cálculo de los arqueos bruto y neto deben medirse, cualesquiera que sean las instalaciones de aislamiento o de otra índole, hasta la cara interior del forro o de las chapas estructurales de limitación en los buques contruidos de metal y hasta la superficie exterior del forro o la cara interior de las superficies estructurales de limitación en los buques contruidos de cualquier otro material.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 16

- 2) Los volúmenes de apéndices deben incluirse en el volumen total.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 17

- 3) Los volúmenes de espacios abiertos a la mar pueden excluirse del volumen total.

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 18

Regla 7

Medición y cálculo

- 1) Todas las medidas usadas en el cálculo de volúmenes deben redondearse al centímetro más próximo (1/20 de pie);

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 19

- 2) Los volúmenes deben calcularse con arreglo a métodos generalmente reconocidos para el espacio pertinente y con una precisión que la Administración estime aceptable;

VÉASE LA INTERPRETACIÓN UNIFICADA 20

- 3) El cálculo debe ser lo bastante detallado para que sea fácil su comprobación.

ANEXO II

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ARQUEO (1969)

(Sello oficial)

Expedido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, en nombre del Gobierno de.....

.....
(nombre oficial completo del país)

para el cual el Convenio entró en vigor el.....
.....19.....

por
(título oficial completo de la persona u organismo competente, reconocido en virtud de las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969)

Nombre del buque	Señal distintiva	Puerto de matrícula	* Fecha

* Fecha en la que se puso la quilla o en la que el buque estaba en un estado equivalente de adelanto en su construcción (Artículo 2 (6)), o fecha en la que el buque sufrió transformaciones o modificaciones importantes (Artículo 3 (2)) (b)), según proceda.

DIMENSIONES PRINCIPALES

Eslora (Artículo 2 (8))	Manga (Regla 2 (3))	Puntal de trazado hasta la cubierta superior en el centro del buque (Regla 2 (2))

LOS ARQUEOS DEL BUQUE SON:

ARQUEO BRUTO.....

ARQUEO NETO

Se certifica que los arqueos de este buque han sido determinados de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

Expedido en.....19.....
(lugar de expedición del certificado) (fecha de expedición)

.....
(firma del funcionario que expide el certificado)

y/o
(sello de la autoridad que expide el certificado)

Si el certificado está firmado, agréguese lo siguiente:

El infrascrito declara que está debidamente autorizado por el Gobierno arriba mencionado para expedir este certificado.

.....
(firma)

ANEXO III

VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO²

Regla 8

Aplicación

Los Gobiernos Contratantes utilizarán las disposiciones del Código de implantación en el desempeño de sus funciones y en el descargo de sus responsabilidades que figuran en el presente convenio.

Regla 9

Verificación del cumplimiento

- 1) Todo Gobierno Contratante estará sujeto a auditorías periódicas por parte de la Organización, de conformidad con la norma de auditoría, para verificar el cumplimiento y la implantación del presente convenio.
- 2) El Secretario General de la Organización será el responsable de la administración del Plan de auditorías, basándose en las directrices elaboradas por la Organización. *
- 3) Todo Gobierno Contratante será responsable de facilitar la realización de las auditorías y la implantación de un programa de medidas para abordar las conclusiones, basándose en las directrices elaboradas por la Organización. *
- 4) La auditoría de todos los Gobiernos Contratantes:
 - .1 estará basada en un calendario general establecido por el Secretario General de la Organización, tomando en consideración las directrices elaboradas por la Organización; ^{3*}
 - y
 - .2 se realizará a intervalos periódicos, teniendo en cuenta las directrices elaboradas por la Organización. *

² Resolución No. 867/2020 DIMAR, que adopta las enmiendas de la RESOLUCIÓN A.1084(28)

³ * Véanse el Marco y Procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, adoptados por la Organización mediante la resolución A.1067(28)."

APÉNDICE 1

Figuras mencionadas en la Regla 2(5)

En las figuras siguientes:

O = espacio excluido

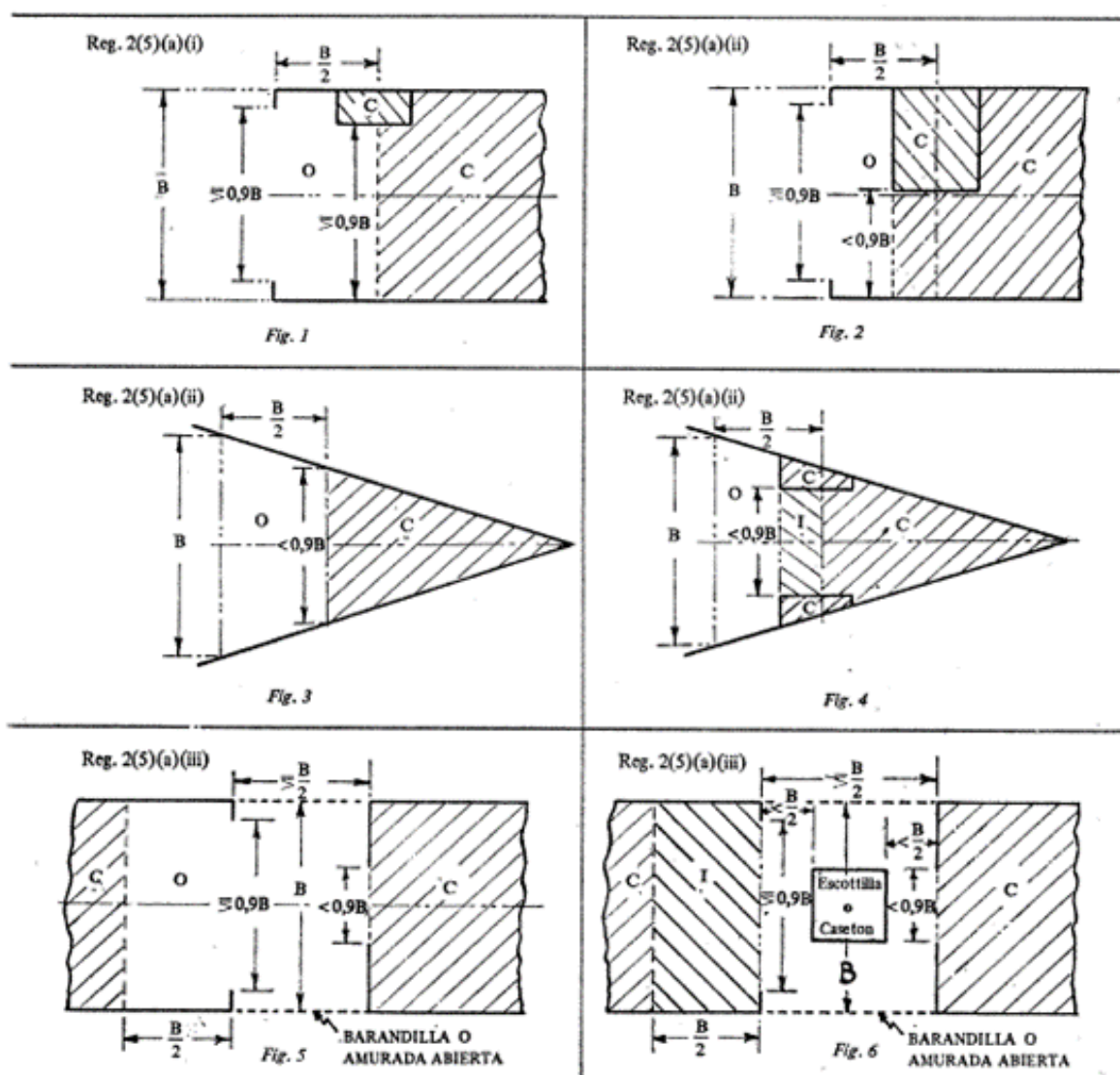
C = espacio cerrado

I = espacio que debe considerarse cerrado

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

B = manga de la cubierta en el través de la abertura.

En los buques con trancaniles redondeados, la manga se mide como se indica en la figura 11.



Reg. 2(5)(b)

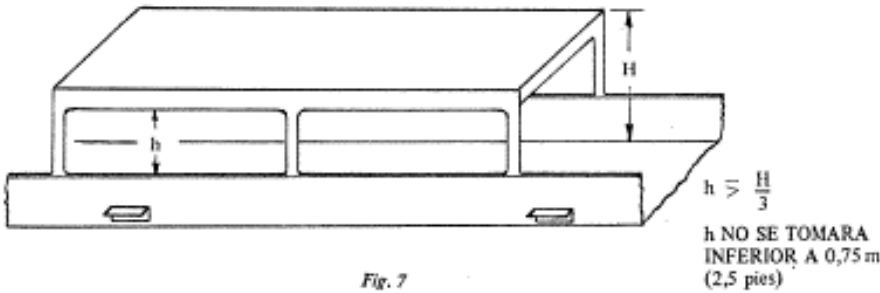


Fig. 7

Reg. 2(5)(c)

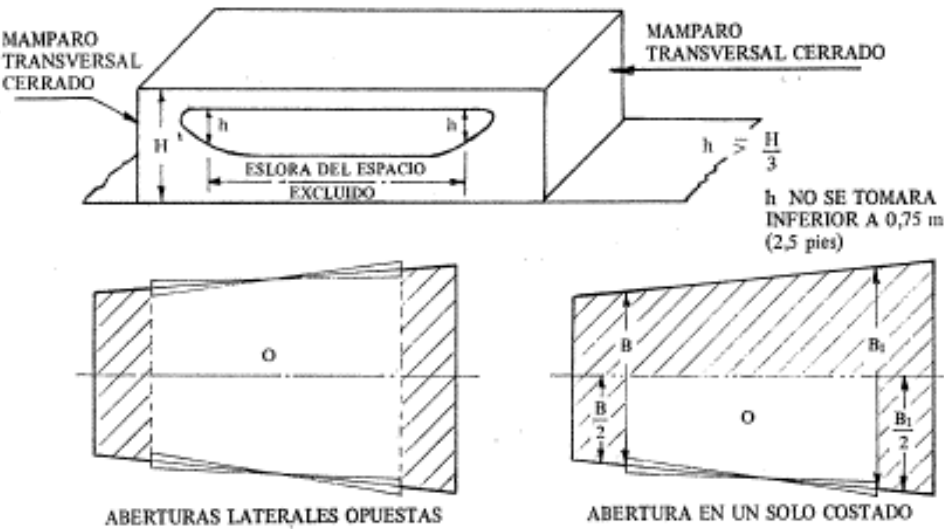


Fig. 8

Reg. 2(5)(d)

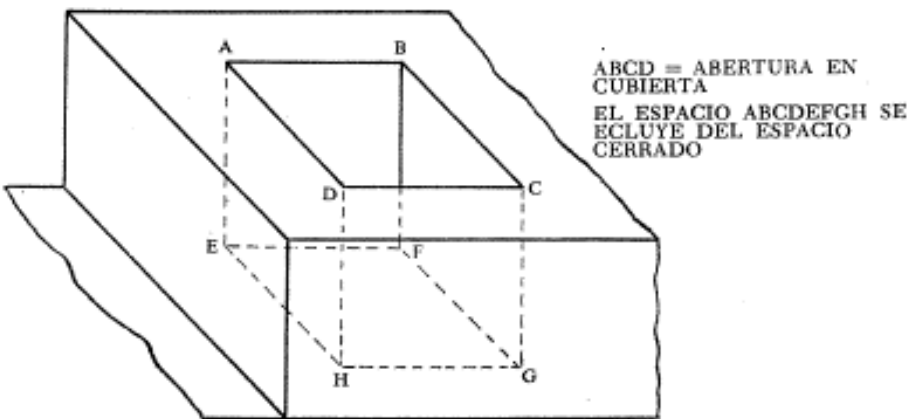


Fig. 9

Reg. 2(5)(e)

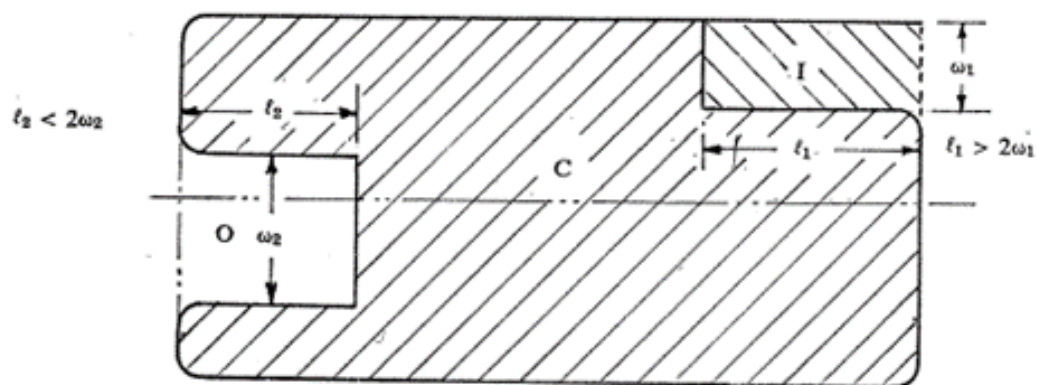


Fig. 10

BUQUES CON TRANCANILES REDONDEADOS

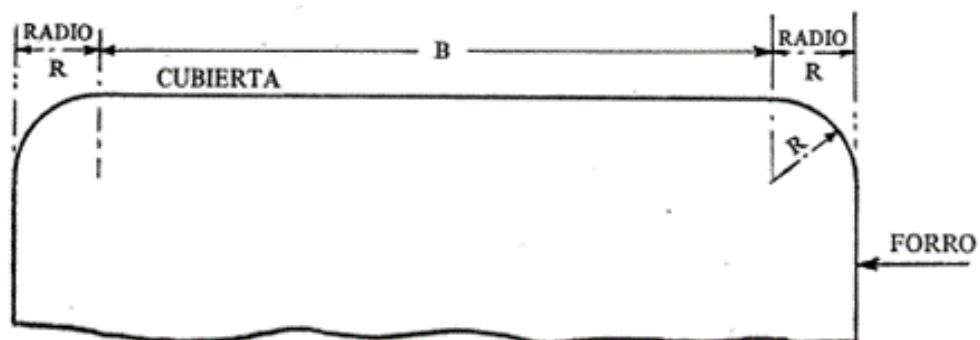


Fig. 11

APENDICE 2

COEFICIENTES K_1 Y K_2 MENCIONADOS EN LAS REGLAS 3 Y 4 (1)

V ó V_c = Volumen en metros cúbicos

V ó V_c	K_1 ó K_2	V ó V_c	K_1 ó K_2	V ó V_c	K_1 ó K_2	V ó V_c	K_1 ó K_2
10	0.2200	45,000	0.2931	330,000	0.3104	670,000	0.3165
20	0.2260	50,000	0.2910	340,000	0.3106	680,000	0.3166
30	0.2295	55,000	0.2948	350,000	0.3109	690,000	0.3168
40	0.2320	60,000	0.2956	360,000	0.3111	700,000	0.3169
50	0.2340	65,000	0.2963	370,000	0.3114	710,000	0.3170
60	0.2356	70,000	0.2969	380,000	0.3116	720,000	0.3171
70	0.2369	75,000	0.2975	390,000	0.3118	730,000	0.3173
80	0.2381	80,000	0.2981	400,000	0.3120	740,000	0.3174
90	0.2391	85,000	0.2986	410,000	0.3123	750,000	0.3175
100	0.2400	90,000	0.2991	420,000	0.3125	760,000	0.3176
200	0.2460	95,000	0.2996	430,000	0.3127	770,000	0.3177
300	0.2495	100,000	0.3000	440,000	0.3129	780,000	0.3178
400	0.2520	110,000	0.3008	450,000	0.3131	790,000	0.3180
500	0.2540	120,000	0.3016	460,000	0.3133	800,000	0.3181
600	0.2556	130,000	0.3023	470,000	0.3134	810,000	0.3182
700	0.2569	140,000	0.3029	480,000	0.3136	820,000	0.3188
800	0.2581	150,000	0.3035	490,000	0.3138	830,000	0.3184
900	0.2591	160,000	0.3041	500,000	0.3140	840,000	0.3185
1,000	0.2600	170,000	0.3046	510,000	0.3142	850,000	0.3186
2,000	0.2660	180,000	0.3051	520,000	0.3143	860,000	0.3187
3,000	0.2695	190,000	0.3056	530,000	0.3145	870,000	0.3188
4,000	0.2720	200,000	0.3060	540,000	0.3146	880,000	0.3189
5,000	0.2740	210,000	0.3064	550,000	0.3148	890,000	0.3190
6,000	0.2756	220,000	0.3068	560,000	0.3150	900,000	0.3191
7,000	0.2769	230,000	0.3072	570,000	0.3151	910,000	0.3192
8,000	0.2781	240,000	0.3076	580,000	0.3153	920,000	0.3193
9,000	0.2791	250,000	0.3080	590,000	0.3154	930,000	0.3194
10,000	0.2800	260,000	0.3083	600,000	0.3156	940,000	0.3195
15,000	0.2835	270,000	0.3086	610,000	0.3157	950,000	0.3196
20,000	0.2860	280,000	0.3089	620,000	0.3158	960,000	0.3196
25,000	0.2880	290,000	0.3092	630,000	0.3160	970,000	0.3197
30,000	0.2895	300,000	0.3095	640,000	0.3161	980,000	0.3198
35,000	0.2909	310,000	0.3098	650,000	0.3163	990,000	0.3199
40,000	0.2920	320,000	0.3101	660,000	0.3164	1,000,000	0.3200

Para los valores intermedios de V ó V_c , los coeficientes K_1 ó K_2 se obtienen por interpolación lineal.

Documento 2

RECOMENDACIONES

La Conferencia aprobó las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACION 1

Aceptación del Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969.

La Conferencia recomienda que los Gobiernos acepten el Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969 en la fecha más próxima posible.

RECOMENDACION 2

Uso de los arqueos bruto y neto

La Conferencia recomienda que el arqueo bruto y el arqueo neto determinados de acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969, sean aceptadas como par metros pertinentes cada vez que se usen esos términos en convenios, leyes y reglamentos, y también como base para datos estadísticos relacionados con el volumen total o capacidad utilizable de los buques mercantes.

Además, reconociendo que la transición de los existentes sistemas de determinación del arqueo al nuevo sistema previsto en este Convenio debería causar el mínimo impacto en la economía de la navegación mercante y operaciones portuarias, la Conferencia recomienda que los Gobiernos contratantes, autoridades portuarias y cualquier otro organismo que use el arqueo como base para el cálculo de derechos, consideren cuidadosamente que por metro es el más indicado para su uso teniendo en cuenta su práctica actual.

RECOMENDACION 3

Interpretación uniforme de la definición de los términos

La Conferencia, reconociendo que las definiciones de ciertos términos usados en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques 1969, tales como "eslora", "manga", "pasajero" y "estanco a la intemperie", son idénticas a las incluidas en otros convenios de la que es depositaria la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, recomienda que los Gobiernos contratantes tomen medidas encaminadas a asegurar que las definiciones idénticas de términos usados en esos convenios sean interpretados de modo uniforme y consecuente.

INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969⁴

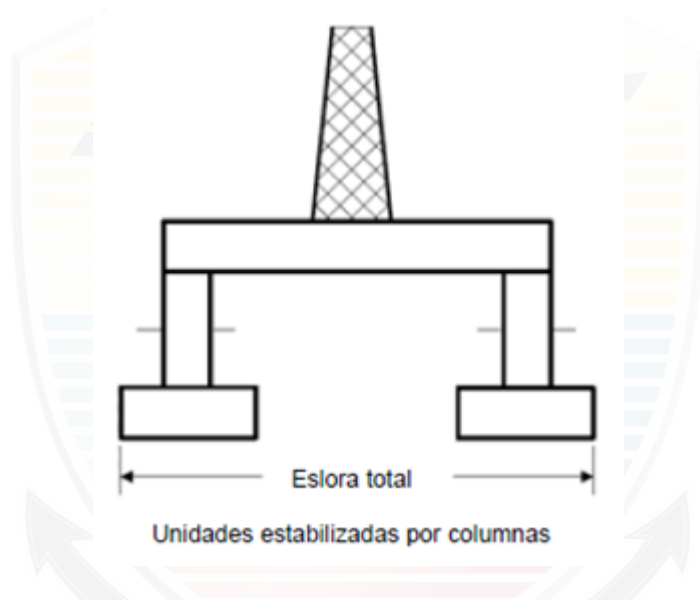
INTERPRETACION UNIFICADA 1

Artículo 2 Definiciones

Artículo 2 8) Eslora

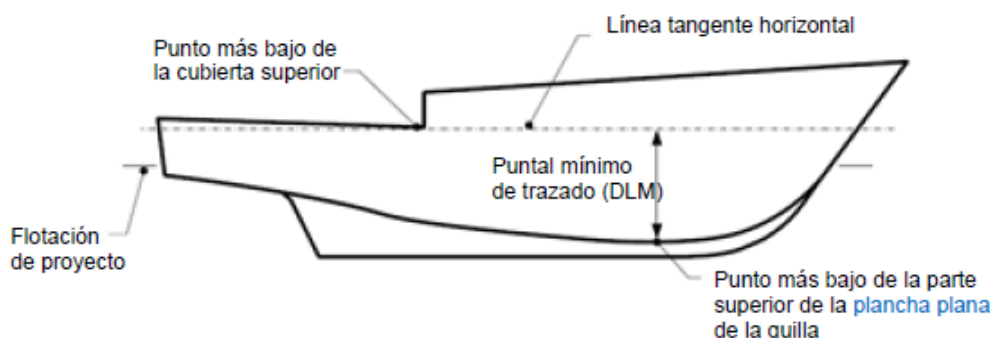
A.2 8)-1 Cuando un buque no esté provisto de mecha del timón, se toma como eslora el 96 % de la eslora total en una flotación situada al 85 % del puntal mínimo de trazado medido según se define en la regla 2 2).

A.2 8)-2 En el caso de buques cuya proa o popa no esté claramente definida, tales como las unidades estabilizadas por columnas, las naves sumergibles, los diques flotantes y buques similares, debería utilizarse el 96% de la eslora total.



A 2 8)-3 En la definición de "eslora" que figura en el artículo 2 8), se entiende por "puntal mínimo de trazado" la distancia vertical medida desde la parte superior de la plancha plana de la quilla (o extremo inferior equivalente descrito en la regla 2 2)) en el punto más bajo de la longitud de la quilla hasta la línea horizontal que es tangente de la parte inferior de la cubierta superior en el costado del buque (o extremo superior equivalente descrito en la regla 2 2)) en el punto más bajo de la longitud de la cubierta superior. A efectos de la presente definición, se considera que el buque está asentado en una flotación paralela a la flotación de proyecto.

⁴ Circular TM.5/Circ.6, INTERPRETACIONES UNIFICADAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969/OMI.



A.2 8)-4 Cuando haya instalado más de un timón, la mecha del timón del extremo de popa es la que ha de tenerse en cuenta al determinar la eslora

INTERPRETACION UNIFICADA 2

Artículo 3 Esfera de aplicación

Artículo 3 2) d) Aplicación del arqueado a buques "existentes"

A.3 2) d)-1 La expresión "transformaciones o modificaciones que según la Administración den lugar a una variación importante de su arqueado bruto existente" significa un "aumento o disminución de más del 1 % en el arqueado bruto calculado de conformidad con el Convenio de arqueado 1969".

INTERPRETACION UNIFICADA 3

Artículo 9 Forma del certificado

Artículo 9 2) Modelo del anexo II

A.9 2)-1 La "fecha" que figura en el anverso del Certificado internacional de arqueado (1969) se refiere al año en que se colocó la quilla o en que el buque se hallaba en una fase equivalente de construcción (artículo 2 6)) o en que en el buque se efectuaron transformaciones o modificaciones según se definen en el artículo 3 2) b); pero cuando el año de construcción o de transformación o modificación sea 1982 o 1994, deberían indicarse también el mes y el día.

A.9 2)-2 La información que se incluya en las columnas tituladas "situación" en el reverso del Certificado internacional de arqueado (1969) no debería ser detallada.

A.9 2)-3 Las palabras "fecha y lugar del arqueado inicial" deberían referirse a la expedición del Certificado internacional de arqueado (1969) original y no deberían referirse al arqueado medido en virtud de sistemas nacionales preexistentes.

A.9 2)-4 Las palabras "fecha y lugar del último arqueado" deberían referirse a la fecha y lugar de expedición del último Certificado internacional de arqueado (1969).

INTERPRETACION UNIFICADA 4

Artículo 10 Anulación de certificados

Artículo 10 2) Anulación por transferencia de pabellón

A.10 2)-1 Se debería efectuar un nuevo arqueo a los buques cuyo Certificado internacional de arqueo (1969) no cumpla lo indicado en las interpretaciones acordadas sobre las disposiciones del Convenio. Se deberían determinar y aplicar sin demora las nuevas características.

INTERPRETACION UNIFICADA 5

Artículo 12 Inspección

A.12-1 Podrá facilitarse al capitán del buque una copia de los cálculos de arqueo junto con el Certificado internacional de arqueo (1969). Si bien no está prescrito, no existe en el Convenio ninguna disposición que impida a las Administraciones proporcionar dichos cálculos a los buques que enarbolan su pabellón.

INTERPRETACION UNIFICADA 6

Regla 1 3) Generalidades

R.1 3)-1 Al aplicar estas disposiciones relativas a los tipos nuevos de embarcaciones, los arqueos bruto y neto, resultantes deberían reflejar el tamaño total del buque y su capacidad útil, respectivamente. Por tipos nuevos de embarcaciones debería entenderse aquellas embarcaciones cuyo proyecto sea novedoso y no debería incluir tipos tradicionales existentes de buques con una forma habitual ni aquellos tipos de buque ya contemplados en las interpretaciones unificadas.

Interpretaciones relativas a tipos nuevos de embarcaciones (regla 1 3))

NvICr. 1 Buques para el transporte de ganado

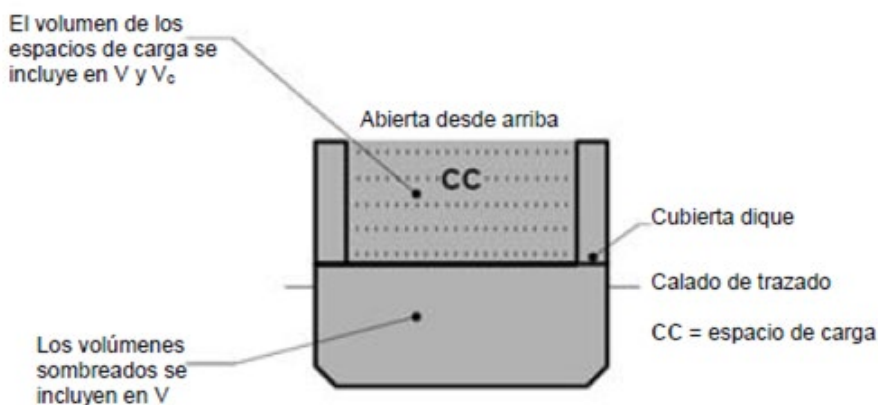
N.1-1 En la mayoría de los casos, los buques para el transporte de ganado son buques transformados. Encima de la cubierta superior existente se construyen una o más cubiertas y entre ellas se disponen los corrales para el ganado y los espacios conexos, separándolos, por ejemplo, con vallas, cercas o pasillos. Los corrales quedan al aire libre.

N.1-2 Los candeleros, cercas y vallas para mantener el ganado en los corrales constituyen "otros medios para estibar la carga", conforme a lo estipulado en la regla 2 5).

N.1-3 Al aplicar las reglas del Convenio de arqueo, 1969, las estructuras para el ganado deberían incluirse en el arqueo bruto.

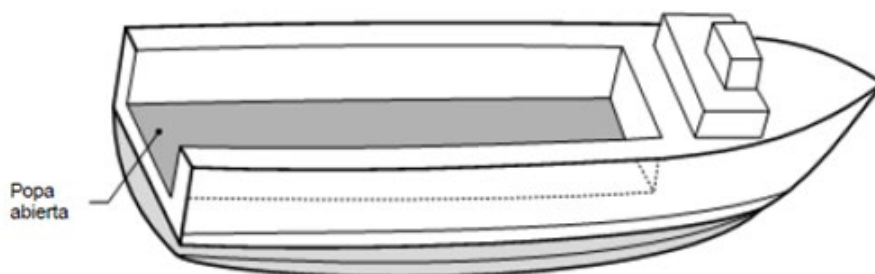
NvICr. 2 Buques dique

N.2-1 Entre las principales características estructurales de los buques dique se cuentan la inexistencia de tapas sobre el espacio de carga, si bien estos buques pueden tener una cubierta dique, situada por encima del calado de trazado y construcciones laterales sobre cubierta.

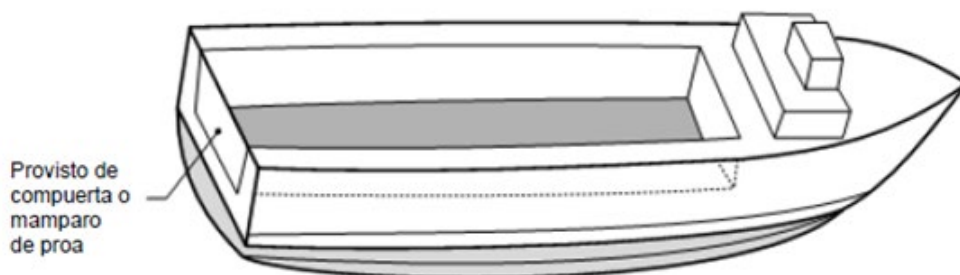


N.2-2 Los buques dique considerados son los siguientes:

.1 un buque dique de popa abierta,



.2 un buque dique provisto de una puerta de popa o de una rejilla de popa (véase la figura 8 del apéndice 1)



N.2-3 Debería incluirse el espacio situado por encima de la cubierta dique si al menos tres de sus lados lindan con construcciones de cubierta y está destinado al transporte de carga.

N.2-4 A este respecto, dichas construcciones se definen como espacios cerrados circundados por mamparos y una cubierta por encima.

NvICr. 3 Buques portacontenedores sin tapas de escotilla

N.3-1 Véanse las recomendaciones relativas a la medición del arqueo de los buques portacontenedores sin tapas de escotilla que figuran en la resolución MSC.234(82).

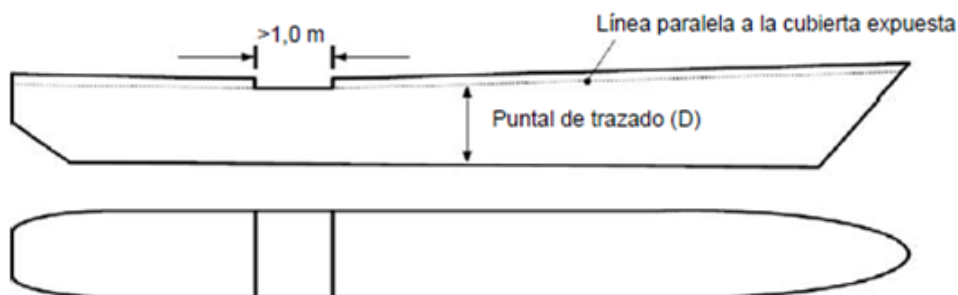
**VER RECOMENDACIONES RELATIVAS AL ARQUEO DE LOS BUQUES
PORTACONTENEDORES SIN TAPAS DE ESCOTILLA**

INTERPRETACION UNIFICADA 7

Regla 2 Definiciones de los términos usados en los anexos

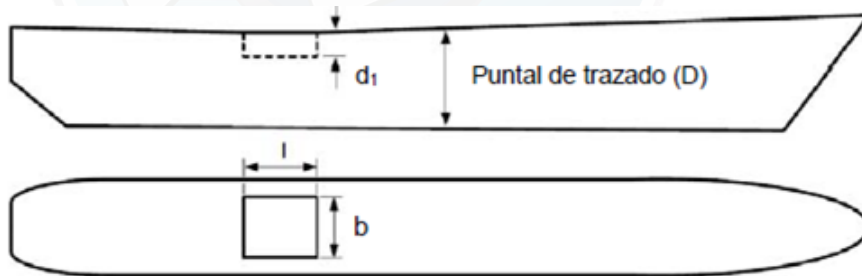
Regla 2 1) Cubierta superior

R.2 1)-1 Toda discontinuidad en la cubierta superior que se extienda a lo largo de toda la manga y sea superior a 1 m debería considerarse un escalón según se define en la regla 2 1).

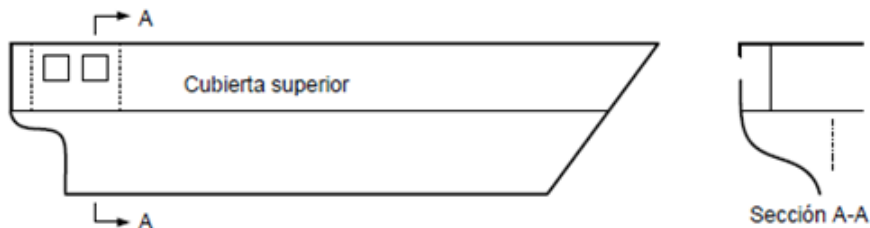


R.2 1)-2 No deberían tenerse en cuenta los escalones situados fuera de la "eslora" (artículo 2 8)).

R.2 1)-3 Toda discontinuidad en la cubierta superior que no se extienda hasta el costado del buque debería considerarse un nicho situado debajo del nivel de la cubierta superior



R.2 1)-4 En un buque que tenga aberturas en el costado situadas por debajo de la cubierta más alta, que no estén cerradas sino limitadas hacia el interior por mamparos y cubiertas estancos a la intemperie, la cubierta situada por debajo de dichas aberturas debería considerarse como cubierta superior.



R.2 1)-5 La Administración podrá decidir sobre el término "estanco" ya que no es necesaria una definición especial a efectos de arqueo.

INTERPRETACION UNIFICADA 8

Regla 2 3) Manga

R.2 3)-1 La expresión "el centro del buque" debería entenderse como el punto medio de la eslora, según se define ésta en el artículo 2 8), en el que el extremo de proa de esa eslora coincide con la cara proel de la roda.

INTERPRETACION UNIFICADA 9

Regla 2 4) Espacios cerrados

R.2 4)-1 En la regla 2 4) no hay contradicción entre la definición de espacios cerrados como "limitados por el casco del buque, por mamparos fijos o móviles ..." y "... ni tampoco la ausencia de mamparos impedirá la consideración de un espacio como espacio cerrado".

R.2 4)-2 Debería considerarse que la regla 2 5) es aplicable a un espacio situado dentro de los límites de "toldos permanentes o móviles".

R.2 4)-3 Los tanques situados permanentemente sobre la cubierta superior, provistos de tuberías desmontables que los conecten con el sistema de la carga o con los conductos de aireación (desaireación) del buque deberían incluirse en V_c .

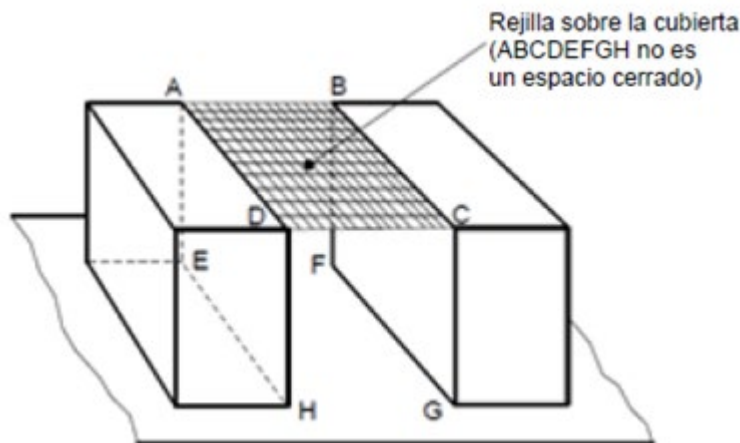
R.2 4)-4 El volumen de las tapas de tipo pontón, de acero, estancas a la intemperie y montadas sobre brazolas de escotilla debería incluirse en los cálculos del volumen total (V) del buque. Si dichas tapas están abiertas por la parte inferior, su volumen también debería incluirse en V_c .

R.2 4)-5 El arqueo de los buques polivalentes que pueden navegar con las escotillas de carga abiertas o cerradas debería medirse siempre suponiendo que las tapas de las escotillas están cerradas.

R.2 4)-6 Los mástiles, palos machos, grúas y estructuras de soporte para grúas y contenedores que sean totalmente inaccesibles y estén situados por encima de la cubierta superior, separados por todos sus costados de otros espacios cerrados, no deberían incluirse en el volumen total de todos los espacios cerrados. Los conductos de aire cuya superficie transversal no sea superior a 1 m^2 también podrán excluirse en las condiciones que acaban de mencionarse.

R.2 4)-7 Si los espacios cerrados cumplen las condiciones de exclusión especificadas en la regla 2 5) deberían excluirse del volumen total de todos los espacios cerrados (V). Dichos espacios deberían considerarse "espacios cerrados pero excluidos", diferenciándolos de los "espacios cerrados incluidos" (aquellos "espacios cerrados" que no cumplen las condiciones de exclusión especificadas en la regla 2 5)).

R.2 4)-8 Las rejillas abiertas que forman parte del casco del buque, o de las cubiertas, revestimientos, divisiones o mamparos, no se consideran que limitan espacios cerrados y no se tienen en cuenta al aplicar la presente regla.



R.2 4)-9 La maquinaria tal como el equipo de remolque y amarre, chigres, grúas giratorias, grúas con estructuras de celosía y otros elementos similares no deberían incluirse en el volumen total de todos los espacios cerrados (V).

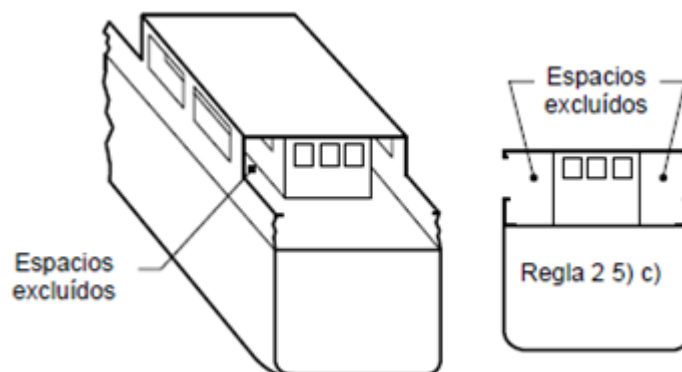
Los intercambiadores de calor instalados en nichos del casco o por fuera del casco deberían considerarse maquinaria según lo dispuesto en la interpretación R.2 4)-9 que figura en el anexo de las Interpretaciones unificadas del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TM.5/Circ.6), y no deberían considerarse apéndices.⁵

R.2 4)-10 Las grúas móviles no deberían incluirse en el volumen total de todos los espacios cerrados (V). Por "móviles" se entiende que la estructura principal (soporte) de la grúa se desplaza longitudinal o transversalmente en relación con el buque.

INTERPRETACION UNIFICADA 10

Regla 2 5) Espacios excluidos

R.2 5)-1 El espacio entre el mamparo longitudinal lateral de una caseta y la amurada situada por debajo de una cubierta que se extienda de banda a banda soportada por barraganetes o planchas verticales unidos a las amuradas debería considerarse espacio excluido de conformidad con la regla 2 5) b) y c). Del mismo modo, no deberían considerarse espacios cerrados los espacios abiertos situados directamente debajo de una estructura de alerón del puente.



⁵ Circular MSC.1/Circ.1546 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL CONVENIO DE ARQUEO 1969

R.2 5)-2 En el caso de un buque de transbordo rodado, por ejemplo, cuando el espacio existente en el extremo de una construcción esté provisto de medios para sujetar la carga, ese espacio debería incluirse en V de conformidad con la primera condición de la regla 2 5).

R.2 5)-3) Al aplicar esta regla:

.1 los espacios excluidos del volumen total de todos los espacios cerrados (V) son aquellos espacios considerados cerrados en virtud de la regla 2 4) y que además cumplen las condiciones de exclusión establecidas en la regla 2 5);

.2 el volumen de dichos espacios cerrados a los que se hace referencia en las reglas 2 5) a) a e) se excluirá del volumen total de todos los espacios cerrados (V), salvo que se dé al menos una de las tres condiciones siguientes:

- el espacio está dotado de medios para la sujeción de la carga o las provisiones;
- las aberturas están provistas de algún medio de cierre;
- la construcción permite la posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.

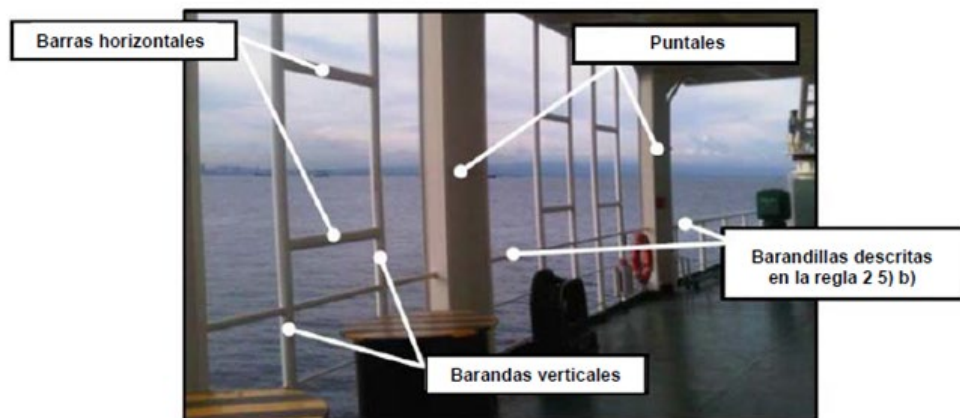
R.2 5)-4 En el apéndice 1 del Convenio, el etiquetado de las figuras se interpretará del siguiente modo:

.1 "O = espacio excluido" se refiere a un espacio cerrado, o a parte de este, que se ajuste a alguna de las situaciones descritas en las reglas 2 5) a) a e) y cumpla las condiciones para su exclusión del volumen total de todos los espacios cerrados (V) especificadas en dicha regla;

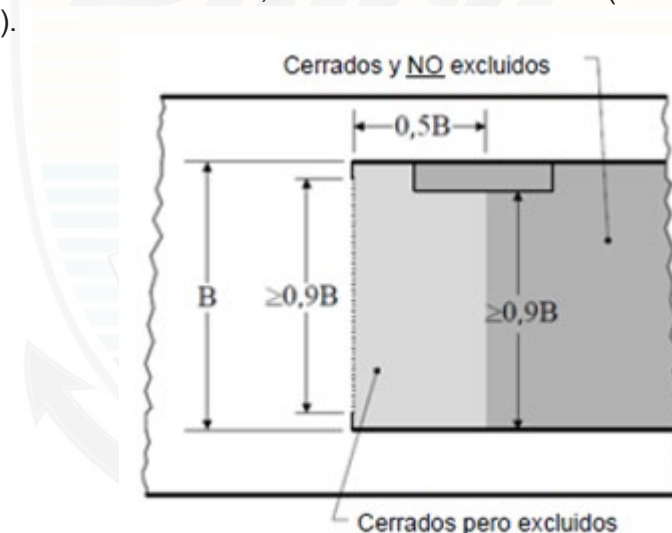
.2 "C = espacio cerrado" se refiere a un espacio cerrado, o a parte de este, que no se ajuste a ninguna de las situaciones descritas en las reglas 2 5) a) a e) y que por tanto no pueda ser nunca excluido del volumen total de todos los espacios cerrados (V);

.3 "I = espacio que debe considerarse cerrado" se refiere a un espacio cerrado, o a parte de este, que se ajuste a una de las situaciones descritas en las normas 2 5) a) a e), pero que no cumpla las condiciones para su exclusión del volumen total de todos los espacios cerrados (V) especificadas en dicha regla.

R.2 5)-5 Al aplicar las reglas 2 5) b) y c), no se considerará que los puntales necesarios para sostener el techo y las barandas verticales cierren o reduzcan el tamaño de una abertura en el costado. Las barras horizontales que conectan las barandas verticales no deberían considerarse barandillas, según se describen en la regla 2 5) b).



R.2 5)-6 Al aplicar lo dispuesto en la regla 2 5), la expresión "manga de la cubierta" se refiere a la anchura de la estructura de la caseta en la línea de la abertura del espacio, independientemente de que la estructura se extienda de banda a banda. Además de las construcciones que se extienden de banda a banda, las prescripciones relativas a los espacios excluidos de conformidad con la regla 2 5) también se aplican a las estructuras que no se extienden de banda a banda del buque. En dichas estructuras B se refiere a la manga de una estructura que no se extiende de banda a banda, medida en la abertura (véase el apéndice 1 del Convenio).



R.2 5)-7 Las rejillas que cubren las aberturas laterales o de los extremos no deberían considerarse medios de cierre al aplicar esta regla.

INTERPRETACION UNIFICADA 11

Regla 2 5) d) Espacio situado inmediatamente debajo de una abertura descubierta

R.2 5) d)-1 La expresión "inmediatamente debajo" significa que el espacio se extiende desde la cubierta en la que se encuentra la abertura hasta el límite más bajo de la abertura en cuestión. Las aberturas que penetran la cubierta superior (según se define en la regla 2 1)) sólo se excluyen hasta la línea de la cubierta superior.



INTERPRETACION UNIFICADA 12

Regla 2 6) Pasajero

R.2 6)-1 N1 y N2 deberían obtenerse consultando a la autoridad de seguridad marítima de la Administración.

INTERPRETACION UNIFICADA 13

Regla 2 7) Espacios de carga

R.2 7)-1 Los volúmenes de los tanques de lastre separado no debería incluirse en V_c , a condición de que no se utilicen para carga.

R.2 7)-2 Los volúmenes de los tanques de lastre limpio de los petroleros deberían incluirse en V_c si el buque en cuestión cuenta con un sistema de lavado con crudos que haga posible la doble utilización de dichos tanques como de carga y de lastre limpio.

R.2 7)-3 Los volúmenes de los tanques dedicados a lastre limpio no debería incluirse en V_c si se cumplen las condiciones siguientes:

- .1 los tanques no se utilizan para carga;
- .2 el buque lleva un único Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP) en el que se indica que utiliza tanques dedicados a lastre limpio, de conformidad con la regla 13A del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78;
- .3 en la casilla de OBSERVACIONES del Certificado internacional de arqueo (1969) figura la nota siguiente: "Este buque lleva un Certificado IOPP, de conformidad con la regla 13A del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78. Se dedican exclusivamente a transportar agua de lastre limpia los tanques siguientes: _____".

R.2 7)-4 Los volúmenes de los tanques de decantación para residuos de la carga deberían incluirse en V_c .

R.2 7)-5 En los buques pesqueros deberían incluirse en V_c los volúmenes de los espacios de procesamiento del pescado para la preparación de harina de pescado, aceite de hígado y conservas de pescado, los tanques para volver a enfriar el pescado, los depósitos del pescado fresco y los paños de sal, especias, aceite y brea. No deberían incluirse en V_c los paños de las artes de pesca.

R.2 7)-6 El volumen de las máquinas de refrigeración utilizadas para la refrigeración de las cargas y situadas dentro de los límites de los espacios de carga deberían incluirse en V_c .

R.2 7)-7 Los volúmenes de los paños de correos, compartimientos de equipajes separados de los espacios de alojamiento de los pasajeros y los paños de mercancías que no están desaduanadas destinadas a los pasajeros deberían incluirse en V_c . No deberían incluirse en V_c los volúmenes de las gambuzas para la tripulación o los pasajeros y los paños de mercancías que no están desaduanadas destinadas a la tripulación.

R.2 7)-8 En los buques de carga combinada, cuando los propietarios soliciten que los tanques de doble finalidad hidrocarburos/lastre pasen a ser tanques de lastre y queden excluidos de V_c , debería exigirse que los tanques de lastre estén permanentemente desconectados del sistema de carga de los hidrocarburos y que no se utilicen para el transporte de carga. El arqueo del buque debería volver a determinarse entonces de conformidad con lo dispuesto en la regla 5 3). Todo tanque de lastre que no vaya a incluirse en V_c debería estar dedicado exclusivamente a lastre y conectado a un sistema de lastre independiente, y no se utilizará para transportar carga.

R.2 7)-9 Al determinar los volúmenes de los espacios de carga, no deberían tenerse en cuenta el aislamiento, las serretas o el forro instalados dentro de los límites del espacio de que se trate. Respecto de los buques en cuyo interior se hayan construido tanques de carga independientes permanentes, por ejemplo, los buques gaseros, el volumen que debe incluirse en V_c debería calcularse hasta el mamparo estructural del tanque, independientemente del aislamiento instalado en el interior o el exterior del mamparo límite del tanque.

R.2 7)-10 Los volúmenes de los espacios de doble uso, tales como los utilizados tanto para lastre como para carga, deberían incluirse en V_c .

R.2 7)-11 Los espacios destinados a los automóviles de los pasajeros deberían incluirse en V_c .

INTERPRETACION UNIFICADA 14

Regla 3 Arqueo bruto

R.3-1 El coeficiente K1 utilizado para calcular el arqueo bruto podrá extraerse bien del cuadro que figura en el apéndice 2 del Convenio, bien de la fórmula que aparece en la regla 3, a discreción de la Administración.

R.3-2 El valor final de arqueo determinado de conformidad con la regla 3 y declarado en el certificado de arqueo, debería darse en números redondeados, sin decimales.

INTERPRETACION UNIFICADA 15

Regla 4 Arqueo neto

R.4-1 El coeficiente K2 utilizado para calcular el arqueo neto podrá extraerse bien del cuadro que figura en el apéndice 2 del Convenio, bien de la fórmula que aparece en la regla 4, a discreción de la Administración.

R.4-2 El valor final de arqueo determinado de conformidad con la regla 4 y declarado en el certificado de arqueo, debería darse en números redondeados, sin decimales.

INTERPRETACION UNIFICADA 16**Regla 6 Cálculo de volúmenes**

R.6-1 No deberían medirse los espacios cerrados por encima de la cubierta superior, los apéndices y los espacios abiertos al mar cuyo volumen no sea superior a 1 m³.

INTERPRETACION UNIFICADA 17**Regla 6 2) Apéndices**

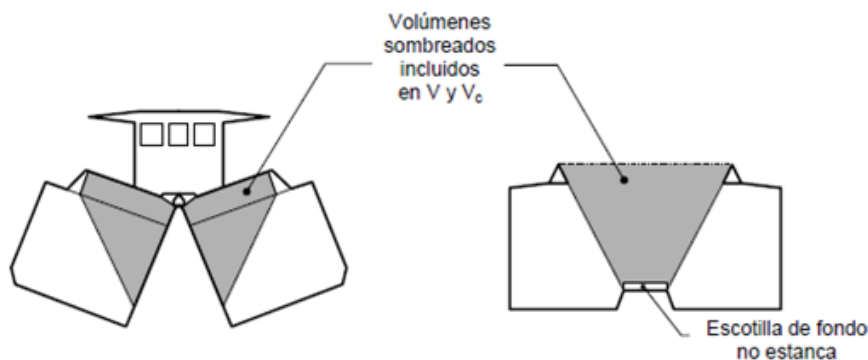
R.6 2)-1 Los bulbos, las caperuzas de la hélice, los henchimientos para el paso del eje u otras estructuras deberían considerarse apéndices.

Los intercambiadores de calor instalados en nichos del casco o por fuera del casco deberían considerarse maquinaria según lo dispuesto en la interpretación R.2 4)-9 que figura en el anexo de las Interpretaciones unificadas del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TM.5/Circ.6), y no deberían considerarse apéndices.⁶

INTERPRETACION UNIFICADA 18**Regla 6 3) Espacios abiertos al mar**

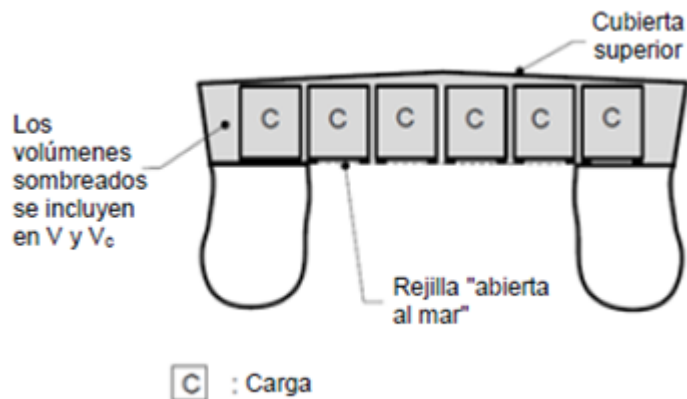
R.6 3)-1 Los tubos de escobén, los nichos de las válvulas de toma de mar, los túneles de propulsores, los vertedores de popa de los buques pesqueros, los pozos de dragado de las dragas y otros espacios análogos que haya en el casco del buque deberían considerarse espacios abiertos al mar.

R.6 3)-2 Los volúmenes del interior del casco del buque, como en el caso de las gabarras de casco seccionado y las dragas, deberían incluirse en el V y en el V_c a pesar de que el espacio situado en el interior del casco esté temporalmente abierto al mar durante las operaciones de descarga.



R.6 3)-3 Los espacios abiertos al mar no deberían excluirse del volumen total de todos los espacios cerrados (V) si éstos se utilizan para fines de carga y/o flotabilidad.

⁶ Circular MSC.1/Circ.1546 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL CONVENIO DE ARQUEO 1969



INTERPRETACION UNIFICADA 19

Regla 7 Medición y cálculo

R.7-1 Cuando se remita a otro Gobierno un certificado de arqueo y una copia de los cálculos del arqueo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 2) o 10 3) del Convenio, deberían ir acompañados de un impreso como el que aparece en el anexo en el que figuren los pormenores principales de los cálculos de arqueo, a fin de facilitar su comprensión. Al enumerar los volúmenes bajo cubierta éstos podrán combinarse (por ejemplo, espacio bajo cubierta/castillo prolongado, etc.) en el impreso.

INTERPRETACION UNIFICADA 20

Regla 7 2) Métodos de cálculo y precisión

R.7 2)-1 Las Administraciones deberían decidir el grado de precisión necesario para los cálculos de arqueo.

Los cálculos de volúmenes se podrían realizar con un software de diseño.

RECOMENDACIONES RELATIVAS AL ARQUEO DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES SIN TAPAS DE ESCOTILLA⁷

1 Con el fin de utilizar una base unificada para la aplicación de las reglas de arqueo a los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, se recomienda a las Administraciones que acepten lo siguiente:

Definición de buque portacontenedor sin tapas de escotilla

2 A los efectos de la aplicación del Convenio de Arqueo 1969, un buque portacontenedores sin tapas de escotilla es un buque proyectado para el transporte de contenedores, construido en forma de "U" abierta y con un mínimo del 66,7 % del área total de sus huecos de escotilla □sin tapas□, con un doble fondo y, sobre éste, altas estructuras laterales sin tapas de escotilla sobre la cubierta superior y sin una cubierta completa por encima del calado de trazado (véase la figura), y hay que considerarlo como un buque de tipo nuevo, según se especifica en la regla 1 3) del Convenio

Interpretaciones de las disposiciones del Convenio de Arqueo 1969

3 Las disposiciones del Convenio de Arqueo 1969 para los espacios cerrados son aplicables a los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, a reserva de las siguientes interpretaciones unificadas:

.1 Cubierta superior (regla 2 1))

En un buque exento por la Administración del cumplimiento de las prescripciones que obligan a instalar tapas de escotillas estancas a la intemperie sobre la cubierta más alta expuesta a la intemperie y a la mar, como en el caso de un buque portacontenedores sin tapas de escotilla, se considerará que la cubierta superior es aquella que vendría determinada por la regla 2 1) si se hubiesen instalado las mencionadas tapas de escotilla.

.2 Espacios cerrados (regla 2 4))

En los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, la existencia de una abertura en una cubierta, como por ejemplo la ausencia de tapas de escotilla, no será óbice para que el espacio de que se trate se considere un espacio cerrado.

.3 Protección encima de las pilas de contenedores

En el caso de buques portacontenedores sin tapas de escotilla que lleven tapas móviles de construcción ligera no aptas para soportar carga (de abrigo) apoyadas en las guías de los contenedores, el espacio situado por encima de las brazolas hasta las tapas no se considera espacio excluido, de conformidad con la regla 2 5). Sin embargo, para este proyecto en particular se podría hacer una excepción de acuerdo con la regla 1 3). El espacio puede excluirse a condición de que este tipo de buque cumpla las prescripciones aplicables a los buques portacontenedores sin tapas de escotilla que no disponen de las tapas anteriormente mencionadas.

Arqueo bruto reducido de los buques portacontenedores sin tapas de escotilla

⁷ RESOLUCIÓN MSC. 234(82)

4 Para reducir las desventajas causadas por la utilización de un arqueo bruto superior al arqueo bruto de los buques portacontenedores tradicionales en el cálculo de los derechos, el Comité acordó recomendar un arqueo bruto reducido para los buques portacontenedores sin tapas de escotilla, sin imponer límites de tamaño y basándose en la fórmula simplificada siguiente:

$$GT_R = 0,9 GT$$

donde:

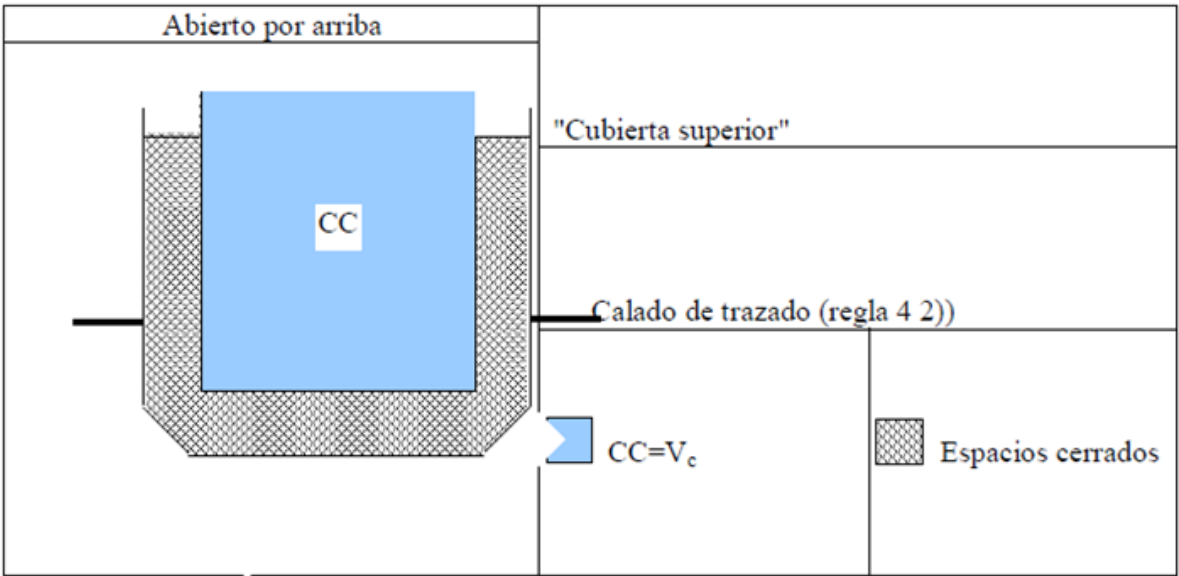
- GT_R = arqueo bruto reducido
- GT = arqueo bruto calculado de acuerdo con el Convenio de Arqueo 1969

Mención en el Certificado internacional de arqueo (1969)

5 En el certificado internacional de arqueo (1969), bajo "Observaciones", se hará constar el arqueo del buque portacontenedores sin tapas de escotilla, como sigue:

"De conformidad con la resolución MSC. 234 (82), el arqueo bruto reducido que debe utilizarse para calcular los derechos basados en el arqueo es"

Figura a que se hace referencia en el párrafo 2



CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969

***TEXTO CONSOLIDADO CON ENMIENDAS
VIGENTES EN COLOMBIA 2020***



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana