

ACUERDO No. 359
(de 12 de diciembre de 2019)

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

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 316 de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política) y el artículo 4 de la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde privativamente a la Autoridad del Canal de Panamá (la Autoridad) la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.


Que de acuerdo con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley Orgánica corresponde a la Junta Directiva la fijación de los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

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

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

Que cumplido el proceso legal y reglamentario de la Autoridad, la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 351 de 29 de agosto de 2019, “Por el cual se modifican los peajes por el uso del Canal de Panamá”.

Que para la implementación del precitado Acuerdo No. 351 de 29 de agosto de 2019, corresponde adecuar el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, con el objeto de que se ajuste a las modificaciones aprobadas en dicho Acuerdo.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene la modificación pertinente a lo anotado, con la finalidad de que empiece a regir a partir del 1 de enero de 2020. 

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 modificación solicitada.

ACUERDA:

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


“Artículo 6. El peaje que pagarán los buques para el tránsito por el Canal se determinará de acuerdo con lo que se establece a continuación:

1. Para el buque portacontenedor, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
 - b. el producto de multiplicar el número de TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable.

A los efectos de la aplicación de estas tarifas, la Autoridad determinará los TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito sobre la base de la información que al efecto deberá suministrar el representante del buque, dentro del término que la Autoridad determine.

No obstante lo anterior, si la información suministrada por el buque es incorrecta, inadecuada, incompleta, insuficiente o extemporánea, o discrepa entre sí, el peaje será el resultado de la suma de:

- a. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
- b. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente o el producto de multiplicar el número de TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente; el que sea mayor.

Corresponde exclusivamente a la Autoridad determinar si la información suministrada por el buque mediante el “Bayplan/stowage plan occupied and empty locations” (BAPLIE por sus siglas en inglés) es veraz, adecuada y completa; así como el peaje correspondiente que deberá pagar el buque para transitar. 

Lo establecido en los párrafos anteriores para los buques portacontenedores queda sujeto a lo siguiente:

- a. El buque, por medio de su representante, deberá suministrar a la Autoridad, bajo la gravedad del juramento la información correcta, veraz, adecuada, completa y oportuna de los contenedores con carga que tendrá el buque a bordo durante el tránsito por el Canal mediante el BAPLIE y el formulario denominado "Container Summary" debidamente firmado por el capitán del buque o su designado y sellado con el sello del buque, en el tiempo que determine la Autoridad.
- b. Para validar la cantidad total de TEU con carga, el cliente debe entregar al oficial de la Autoridad que inspecciona el buque el "Container Summary" con la información de contenedores a bordo, debidamente firmado por el capitán del buque o su designado y sellado con el sello del buque. En caso de existir diferencias entre el "Container Summary" y el BAPLIE, se utilizará la cantidad total de TEU mayor entre los dos documentos.
- c. Si el buque realiza operaciones de carga en puertos adyacentes a los extremos del Canal, posterior a la salida de dichos puertos y antes de iniciar su tránsito, el cliente deberá enviar el BAPLIE y el "Container Summary" actualizado con la información de contenedores a bordo, debidamente firmado por el capitán del buque o su designado y sellado con el sello del buque o condición de carga (en caso de que transite sin carga). Estos documentos deberán ser enviados con la información actualizada dentro del término que establezca la Autoridad.


No obstante lo anterior, en los casos que así lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá autorizar que el BAPLIE y el "Container Summary" actualizado con la información de contenedores a bordo, debidamente firmado por el capitán del buque o su designado y sellado con el sello del buque, sea provisto posterior al tiempo determinado por la Autoridad.

La conversión de contenedores de cualquier dimensión se hará de acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

2. Para el buque que no pertenece a la categoría de portacontenedor y que transita con contenedores sobre la cubierta, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. El producto de multiplicar su unidad de cobro, por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad; y
 - b. La suma de los productos de multiplicar cada tipo de NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta al momento del tránsito) por la tarifa por TEU correspondiente al tipo de contenedor fijada por la Autoridad.

3. Para el buque de pasajeros, el peaje será el producto de la capacidad máxima de literas o del Arqueo Neto CP/SUAB, multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad según los criterios de diseño establecido por ella.
4. Para el buque de graneles secos, el peaje se determinará de acuerdo con las Toneladas de Peso Muerto de Verano (DWT) del buque. En el caso de que el buque esté transportando madera durante el tránsito, se utilizará la medida de Toneladas de Peso Muerto de Verano para madera (TDWT) o Toneladas de Peso Muerto de Verano (DWT), la que sea mayor. A continuación, se presenta la determinación del peaje:
 - a. En las esclusas panamax, el peaje será el producto del DWT o TDWT del buque multiplicado por la tarifa correspondiente, de acuerdo con la carga transportada.
 - b. En las esclusas neopanamax, el peaje será la suma del producto del DWT o TDWT del buque multiplicado por la tarifa correspondiente de acuerdo con la carga transportada, más el producto de las toneladas de carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal en toneladas métricas (TM) multiplicado por la tarifa correspondiente.
5. Para el buque tanquero, el peaje será determinado de acuerdo con lo siguiente:
 - a. En las esclusas panamax, el peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente.
 - b. En las esclusas neopanamax, el peaje será el resultado de la suma del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente, más el producto de la cantidad de carga transportada en toneladas métricas (TM) multiplicado por la tarifa correspondiente.
6. Para el buque quimiquero, el peaje será determinado de acuerdo con lo siguiente:
 - a. El peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente.
 - b. Con respecto a la categorización de los buques quimiqueros, aquellos buques cuyo Certificado de Clase ("Certificate of Class") los identifica como buque quimiquero ("Chemical Tankers") o cualquier otra clasificación diferente a quimiqueros/tanqueros "Chemical/Oil Tanker" o quimiqueros/parcela "Chemical/Parcel", serán clasificados como quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - c. A los buques quimiqueros cuyo Certificado de Clase ("Certificate of Class") los identifica como buques quimiqueros/tanqueros ("Chemical/Oil Tanker") o a los buques quimiqueros/parcela ("Chemical/Parcel") se les solicitará el Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel ("Certificate of Fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk") en concordancia con el Código Internacional de Químicos a Granel ("IBC Code")

por su siglas en inglés, capítulo 2, párrafo 2.1.2), para clasificarlos de la siguiente forma:

- i. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 1* o cualquier combinación que contengan el *Tipo 1* serán considerados buques quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - ii. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 2*, *Tipo 3*, o ambos, pagarán la tarifa establecida para los buques tanqueros.
7. Para los buques gaseros “LPG” y “LNG”, el peaje será el resultado del producto de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga multiplicados por la tarifa correspondiente.
 8. Para los buques de guerra, dragas, diques secos flotantes y cualquier otro equipo flotante cuyo arque se calcula en base a su desplazamiento máximo, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa correspondiente.
 9. Para embarcaciones menores de hasta 863 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 990 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,067 toneladas de desplazamiento máximo cuando se trate de buques de guerra, dragas, diques secos flotantes y cualquier otro equipo flotante cuyo arque se calcula en base a su desplazamiento máximo, el peaje será establecido con base en su eslora total mediante la tarifa fija correspondiente.
 10. Para los buques de Portavehículos/RoRo, el peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente. La tarifa correspondiente se define al considerar: 1. El porcentaje de utilización de carga (calculado sobre la base de las toneladas métricas de carga transportada y las toneladas métricas del peso muerto del buque); 2. Las esclusas por donde el buque requiere transitar (panamax o neopanamax); y 3. Para buques panamax, el tamaño del buque (definido sobre la base de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque).
 11. No obstante lo anterior, en los casos cuyas circunstancias lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá solicitar que buques de guerra y las naves auxiliares de cualquier estado, amparados bajo el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, suministren la siguiente información dependiendo del segmento de mercado al cual pertenecen para efectos de establecer el monto de la garantía bancaria que deben presentar y la facturación de su peaje:
 - a. Buques portacontenedores: el total y tamaño de contenedores con carga o el total de TEU con carga que se tendrá en el tránsito del buque, sin necesidad de incluir el puerto de origen del buque ni de la carga en el BAPLIE. 

- b. Buques que no pertenecen al segmento de portacontenedores, pero que transitan con contenedores sobre la cubierta: el total, tipo de contenedores y tamaño de contenedores sobre cubierta o el total de TEU sobre cubierta por tipo que se tendrá en el tránsito.
- c. Buques graneleros: el tipo de carga máxima y su total de toneladas métricas de carga.
- d. Buques tanqueros neopanamax: el total de toneladas métricas de carga.
- e. Buques gaseros LPG y LNG: el total de metros cúbicos (m³) de carga.
- f. Buques Portavehículos/RoRo: el total de toneladas métricas de carga.
- g. Buques de desplazamiento: el desplazamiento máximo en toneladas métricas.

En caso de que no se presente la información descrita, en el tiempo que determine la Autoridad, se utilizará la capacidad máxima de carga del buque, en las unidades del segmento respectivo, para el cálculo de la garantía bancaria y la facturación del peaje. En el caso de buques graneleros se utilizará la categoría de carga “otros graneles secos”.

12. Para el resto de los buques, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB multiplicado por la tarifa correspondiente.

13. En el caso del segmento del conglomerado marítimo local, la elegibilidad para formar parte de este segmento se determinará de acuerdo con los criterios establecidos por la Autoridad y los buques de este segmento pagarán las tarifas correspondientes establecidas.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Este Acuerdo comenzará a regir a partir del 1 de enero del 2020.

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

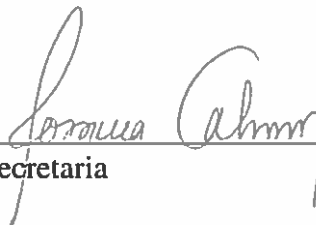
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez



Presidente de la Junta Directiva

Rossana Calvosa de Fábrega



Secretaria