

CONTENIDO

ACUERDO No. 279 (de 23 de marzo de 2015) “Por el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá”.....	2
---	----------

ACUERDO No. 279
(de 23 de marzo de 2015)

“Por el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política de la República de Panamá, y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (la Autoridad) 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 la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 276 de 24 de diciembre de 2014, que contiene la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo del Canal de Panamá presentada por la Administración de la Autoridad; y ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública que exige la Ley Orgánica, mediante la publicación en el Registro del Canal de la notificación de la propuesta, lo que permite a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada.

Que mediante el referido Acuerdo No. 276, la Junta Directiva conformó el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública (en adelante el Comité) con los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad: José A. Sosa A. (Presidente), Ricardo de la Espriella T. (Vicepresidente) y Guillermo O. Chapman, Jr. y nombró al Administrador del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano, como Secretario del Comité.

Que de conformidad con el Acuerdo No. 277 de 26 de febrero de 2015, la Junta Directiva designó al director Rafael E. Bárcenas P. en reemplazo del director Ricardo de la Espriella T., y al director Marco A. Ameglio S. como miembro alterno del Comité.

Que el artículo 79 de la Ley Orgánica y los Acuerdos No. 3 de 12 de noviembre de 1998 y No. 127 de 19 de enero de 2007, que reglamentan el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá establecen que la Autoridad proporcionará a las partes interesadas, la oportunidad de participar en los procesos de consulta que tengan por finalidad modificar los peajes y las reglas de arqueo, a través de la presentación de datos, opiniones o argumentos por escrito, y de participar en una audiencia pública que se celebrará cuando hayan transcurrido, por lo menos, 30 días contados a partir de la fecha de la divulgación del aviso, en la publicación oficial de la Autoridad, en que se convoque dicha audiencia.

Que en cumplimiento del trámite legal exigido, el Acuerdo No. 276 con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación de fecha 5 de enero de 2015 en el Registro del Canal y en el sitio de Internet de la Autoridad, fijándose el periodo de consulta a partir de la fecha de la publicación y por el lapso de tiempo que vencía el 9 de febrero de 2015 a las 4:15 p.m., hora local, y como fecha de la audiencia pública el día 27 de febrero de 2015.

Que durante el periodo de consulta se recibieron cartas de 15 interesados que incluyen compañías navieras, asociaciones de navieras, organismos internacionales que representan diversos segmentos de la industria marítima internacional y particulares.

Que el Comité preparó un informe que resume los datos, opiniones o argumentos recibidos por escrito durante el proceso de consulta pública con los respectivos comentarios del Comité, en los términos que se expresan a continuación:

Comentarios acerca de la propuesta

Como puntos favorables, las empresas Canal & Bay Tours y Panama Marine Adventures representantes de las embarcaciones que podrían pertenecer al nuevo segmento de Conglomerado Marítimo, manifestaron su conformidad y beneplácito con la propuesta e iniciativa de crear este nuevo segmento. En las misivas de Japanese Shipowners' Association (JSA), Mitsui O.S.K. Lines, Ltd (MOL), International Chamber of Shipping (ICS) y Asian Shipowners' Forum (ASF) se manifestó agradecimiento por el enfoque y acercamiento por parte de la ACP durante el periodo de consultas informales con la industria marítima durante el año 2013, a través del cual se consideraron e incorporaron muchas de sus inquietudes y aportes. Además, en la carta del ICS se mencionan opiniones favorables con respecto a las estructuras propuestas de buques portacontenedores y graneleros, como el enfoque utilizado en las tarifas en lastre para incentivar su viaje de retorno; la nueva unidad de cobro DWT (tonelada de peso muerto, "deadweight tonnage" por las siglas en inglés) más cónsona con la industria; el nuevo programa de lealtad, y la intención de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) de compartir el riesgo con el cliente en los casos de tránsitos con baja utilización.

Con relación a las opiniones y argumentos presentados por los participantes, los mismos han sido clasificados en cuatro categorías: consideraciones económicas, consideraciones técnicas, consideraciones sobre incentivos y consideraciones administrativas.

Consideraciones Económicas

Magnitud del aumento:

Esta categoría de comentario se presentó en dos diferentes ángulos. Por un lado, Florida Caribbean Cruise Association (FCCA) expresa una disconformidad con el aumento de los peajes del segmento de pasajeros y la necesidad de reconsiderar dicho aumento, principalmente para los buques que transitan las esclusas panamax. De manera similar, representantes japoneses indicaron que no encuentran fundamento para el aumento de tarifas a buques que utilizan las esclusas panamax, ya que estos buques no se verán beneficiados de esta nueva infraestructura.

El Comité considera que el aumento de las tarifas es cónsono con el valor que la ruta representa para nuestros usuarios, valor que será mejorado con el aumento de la capacidad del Canal con las nuevas esclusas neopanamax. Todos los tránsitos se verán beneficiados con el fortalecimiento de nuestra competitividad y la mejora en la calidad del servicio. El incremento en las esclusas panamax ha sido alrededor de un 3% para la mayoría de los segmentos de mercado.

Con respecto al segmento de pasajeros se puede destacar lo siguiente: El FCCA representa aproximadamente el 90% del volumen que transita el Canal en términos de número de literas, volumen de tráfico que se espera se mantenga utilizando las esclusas panamax, lo cual ayudará a mantener el balance de la mezcla necesaria

para maximizar la rentabilidad del Canal. También, el producto “Canal de Panamá/Caribe” enfrenta una fuerte competencia de destinos como Asia Pacífico y Australia, lo que debilita la competitividad de nuestra ruta, en momentos en que la industria de cruceros se encuentra diversificando destinos. Además, en los últimos años, esta industria no ha realizado aumentos en los boletos o pasajes de cruceros, lo cual les reduce la posibilidad de mejorar su margen ante aumentos en sus costos. Se reconoce que el aumento para buques que pagan por litera promedia \$23,500.00 adicionales por tránsito, lo que equivale a \$10.00 por litera adicionales o \$13.71 por pasajero adicionales, dependiendo de la utilización del buque.

Por lo anterior, el Comité considera un ajuste a la baja a los buques de pasajeros que pagan por litera, mientras que en el caso de los buques que pagan por CP/SUAB se sugiere mantener la propuesta como se publicó debido a que estos buques tienen una ventaja en precio, en comparación a los buques que pagan por litera. Es preciso señalar, que el cobro por pasajero depende de la utilización del buque.

Nueva Tarifa dentro del Conglomerado Marítimo:

MEC Shipyards ha solicitado crear una nueva tarifa especial para buques que requieran reparaciones y que en la actualidad recurren a otros astilleros en otros destinos. Ven la oportunidad de un alto número de buques que operan en el Golfo de México, Caribe Antillano y Suramérica Oriental; considera que puede ofrecer capacidad y tiempo en comparación a otros astilleros y que esto conllevaría a posibles interesados a transitar el Canal de Panamá. Actualmente, ellos ofrecen una tarifa de descuento a las embarcaciones que oscila entre \$40,000.00 y en ocasiones hasta \$100,000.00, para asegurar buques de mayor volumen de trabajo.

El Comité considera que esta nueva propuesta puede tener mucho potencial; sin embargo, debe ser evaluada con mayor detenimiento por la Autoridad. Además, la solicitud sugiere una modificación a la propuesta objeto de este proceso de consulta mediante la inclusión de una nueva tarifa, por lo que, de conformidad con las normas jurídicas que regulan esta materia, requiere de una nueva propuesta sujeta a un nuevo proceso de consulta y audiencia pública.

Mantener sin cambio las tarifas de buques “LNG” debido a la naturaleza de sus contratos a largo plazo:

En carta enviada por MOL, indica que los aumentos inesperados en los costos afectan significativamente las proyecciones económicas de los contratos a largo plazo en rutas comerciales como el LNG puesto que los buques de LNG mantienen contratos a largo plazo por periodos de 20 a 25 años. Por lo tanto, solicitan que no se realicen aumentos drásticos y apresurados en el futuro, luego que el Canal ampliado entre en funcionamiento.

El Comité indica que la ACP no puede fijar tarifas por periodos extensos de tiempo debido a que su fijación debe responder a las fluctuaciones económicas del mercado.

Revisar las tarifas para embarcaciones menores con eslora igual o menor a 65 pies:

El Sr. Osvaldo Huertas Party (Asesor de Tránsito de la ACP), recomienda que se realice una revisión a las tarifas de estas embarcaciones, ya que considera que no se está evaluando apropiadamente el esfuerzo de la fuerza laboral de la ACP debido a lo peligroso de la maniobra para transitar este tipo de embarcaciones. Sugiere que se tome en cuenta todo el costo del personal involucrado para el tránsito de estas embarcaciones y que se haga una evaluación económica integral.

Con respecto a los ajustes a las tarifas para este rango de eslora mencionado, el Comité está anuente que los precios plasmados no cubren los costos. Más cuando el último aumento a los peajes de las embarcaciones

menores fue en el año 2012 y antes de eso, en el año 1998. El Comité considera que se debe realizar una nueva evaluación de un posible incremento en estos peajes, pero señala que este segmento no es homogéneo, al existir embarcaciones con propietarios de alto poder adquisitivo y también otras donde la embarcación es la morada permanente del propietario.

Reconsiderar los niveles de las tarifas del segmento de buques de carga general:

Agencias Continental, S.A., en representación de Rickmers Linie, solicita que no se aumente la tarifa de buques de carga general para el año 2016, ya que refleja un aumento entre 2.72% y 3.69%.

El Comité considera que el aumento propuesto para este segmento es razonable y está respaldado por los análisis realizados en la Vicepresidencia de Planificación y Desarrollo Comercial de la ACP. El incremento para los buques que transitan con carga y en lastre es de alrededor de 3% para este segmento y se está haciendo en forma general en todos los segmentos de mercado.

Reducir las tarifas del cobro de contenedores sobre cubierta:

Rickmers Linie a través de Agencias Continental solicita una reducción sobre la tarifa general propuesta para contenedores sobre cubierta para buques que no son portacontenedores; sumado a esto, solicitan que en el caso del segmento de carga general se reduzca o elimine el cargo por contenedores sobre cubierta a aquellos que transitan vacíos. Recomienda también considerar hasta un cierto porcentaje menor de utilización como elegible para el tránsito, bajo la condición de lastre.

El Comité considera las iniciativas presentadas como positivas y de valor; sin embargo, considera que requieren de análisis adicional por la ACP para ser validadas. También existe la limitante sobre la documentación existente para poder validar si el contenedor abordado está vacío o lleno, lo que requerirá más tiempo para definir. Además, la solicitud sugiere una modificación a la propuesta objeto de este proceso de consulta mediante la inclusión de una nueva tarifa, por lo que, de conformidad con las normas jurídicas que regulan esta materia, requiere de una nueva propuesta sujeta a un nuevo proceso de consulta y audiencia pública.

Desarrollo de estrategia para transitar en arribo, sin espera y sin pagar una reservación:

El Comité considera que, por el momento, el Canal no cuenta con ningún procedimiento para desarrollar esta proposición. Indica que el programa “Just-in-Time” monitorea el trayecto de los buques que están suscritos para avisarles cuándo deben arribar para obtener servicio expedito. Sin embargo, la adhesión a este servicio presupone que el usuario debe tener una reservación.

Homologar la tarifa de los buques menores a 6,000 TEU que requieren transitar en la esclusa neopanamax:

El Comité considera que esta propuesta podría tener un impacto negativo sobre la utilización de las esclusas panamax y a su vez podría saturar la capacidad de las nuevas esclusas con buques de poca capacidad relativa. Debido a estas razones, se recomienda mantener las tarifas establecidas en la propuesta para este rango de tamaño y mantener la opción de utilizar las esclusas neopanamax como una decisión de negocio por parte del cliente.

Aplicar el cálculo de la capacidad máxima de TEU basado en el peso del contenedor y no en la capacidad nominal del buque:

El Comité indica que la migración del factor de medición para cobro de TEU por capacidad y TEU cargado a TEU en peso, es una práctica que resultaría en una ecuación de cálculo, por cada tránsito, que complicaría el cobro de los mismos. Una iniciativa como esta involucra la utilización de información inmediata como códigos de mercancía y factores de estiba que no se encuentran disponibles por cada uno de los contenedores transportados. De igual forma, al incrementar el tamaño del buque la mezcla de diferentes cargas incrementaría exponencialmente el cálculo del cobro por TEU.

Por lo anterior, se recomienda mantener una medida más práctica y cónsona con las prácticas comerciales actuales, como lo es el cobro por capacidad y TEU cargado.

Considerar el uso de la unidad CP/SUAB para las tarifas de buques “LNG”

La empresa GTT considera que el reemplazo de la tonelada CP/SUAB a metros cúbicos (m^3) como unidad de cobro en los buques LPG y LNG (Gas Natural Licuado) es un cambio a la práctica marítima normal y representa una desventaja para los buques que cuentan con sistemas de contención de carga de tipo membrana, que maneja esta empresa, el cual les da un aspecto muy similar al de otros buques mercantes. Este sistema se compara a la tecnología Moss, cuyo sistema de contención de carga incluye cuatro o más tanques esféricos grandes que sobresalen de la cubierta. Debido a las particularidades de cada uno de estos sistemas de almacenamiento, los buques metaneros de “Membrana” al ser arqueados en CP/SUAB resultan en tonelajes inferiores que aquellos que utilizan otros sistemas de almacenamiento como el tipo “Moss”, en buques con igual capacidad de carga medida en m^3 .

El Comité indica que la estructura para buques LNG ha sido propuesta por la ACP después de varios años de consultas con representantes de la industria del gas natural licuado como el International Group of Liquefied Natural Gas Importers (GIIGNL), el International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) y el Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO) entre otros. Estos representantes son organizaciones sin fines de lucro, cuyo objetivo es promover el desarrollo de actividades relacionadas con la compra, importación, procesamiento, transporte, manipulación, regasificación y diversos usos del gas natural licuado y que agrupa a los principales navieros que se convertirán en los usuarios del Canal de Panamá. En estas reuniones se acordó que la unidad de medida que se utilizará para el cobro de peajes es el m^3 de capacidad de carga. Esta unidad es utilizada en la industria marítima para medir este tipo particular de buque, al igual que en la comercialización de este producto, lo cual facilita la comprensión del sistema tarifario del Canal para este grupo.

Consideraciones Técnicas**Incorporar los buques de contenedores y carga suelta (container/breakbulk) al segmento de buques de carga general:**

Agencias Continental, S.A., en representación de BBC Chartering, cliente dentro del segmento de contenedores y carga suelta, solicita que se clasifiquen los buques container/breakbulk que se encuentran dentro del segmento de “otros” al segmento de carga general. Los buques container/breakbulks son utilizados en las mismas rutas que los buques de carga general, tienen gastos y generan ingresos similares y transportan las mismas mercancías. Hoy en día los buques container/breakbulk pagan más que los buques de carga general, a pesar de que atienden los mismos tipos de carga y clientes.

El Comité y la Vicepresidencia de Planificación y Desarrollo Comercial de la ACP analizaron información preparada por la Unidad de Arqueo donde se validan técnicamente las virtudes de esta iniciativa. El Comité considera que a pesar de ser una sugerencia positiva y potencial para la optimización de la segmentación de buques, dicha solicitud sugiere modificaciones a la propuesta objeto de este proceso de consulta que resultaría en una asignación de tarifa diferente a la propuesta para este segmento de buque en particular, lo que, de conformidad con las normas jurídicas que regulan esta materia, requiere de una nueva propuesta sujeta a un nuevo proceso de consulta y audiencia pública.

Consideraciones Sobre Incentivos

Programas de Lealtad o Incentivos:

International Parcel Tankers Association (IPTA), cuestiona la razón por la cual el esquema de lealtad presentado en la propuesta está limitado solamente a los buques portacontenedores, cuando muchos operadores de buques quimiqueros están en la lista de las 50 compañías más relevantes dentro del ranking de clientes de la ACP. De igual forma, considera que a pesar de que el tamaño de los buques quimiqueros es menor en comparación a los buques portacontenedores, estos realizan igual o mayor cantidad de tránsitos que los buques portacontenedores que se ven beneficiados por el programa de lealtad, lo que debería redundar en este segmento también. Las organizaciones japonesas (JSA y ASF) también emitieron opinión sobre este tema, donde indicaron que de resultar exitosa la implementación de este programa para los buques portacontenedores, esta iniciativa debería extenderse a los otros segmentos de mercado. Por su parte, en carta enviada por Norton Lilly en representación de Nippon Yusen Kaisha (NYK), solicita la posibilidad que este programa de lealtad sea definido sobre la base a un código de alianzas, en vez de utilizar el código de clientes.

El Comité aclara que con respecto a la propuesta de lealtad para buques portacontenedores, esta tiene como objetivo retener e incentivar los volúmenes de TEU en buques portacontenedores que han sido emplazados en rutas alternas. Por lo tanto, si este programa tiene éxito, en efecto podría considerarse la opción de extenderlo a otros segmentos. El programa de lealtad fue diseñado para ser utilizado de manera similar y los rangos de TEU dentro del mismo fueron establecidos en base a volúmenes alcanzables por clientes y no por alianzas. La opción de crear un programa de lealtad basado en alianzas fue estudiada; sin embargo la misma presenta ciertos retos que no son convenientes afrontar durante el lanzamiento de un programa piloto.

Consideraciones Administrativas

Requerimiento para asegurar diálogo continuo, estabilidad, transparencia y predictibilidad de las políticas de precio del Canal:

Las organizaciones japonesas como el JSA y ASF, la compañía MOL y el ICS, presentaron comentarios estandarizados relacionados a la forma en que la ACP debe definir sus estrategias de comunicación, cooperación y definición de tarifas. Proponen que la ACP y sus usuarios mantengan los canales de comunicación que les permitirán abordar los temas de discusión de nuevas políticas de precio del Canal. Adicional a esto, solicitan mantener un diálogo continuo y programado con la industria. También solicitan mantener estables las tarifas por tiempos más extendidos y de haber ajustes o propuestas, las mismas deben manejarse y publicarse con la anticipación considerada a través de este último ejercicio de precios.

El Canal considera como razonable el concepto de consulta, como lo ha demostrado a través de su historia, poniéndolo en práctica para identificar y responder a necesidades específicas de sus usuarios. Sin embargo, no se debe confundir el concepto de consulta que abarca informar, revisar y considerar la retroalimentación

de clientes, con cualquier ejercicio o iniciativa que contemple negociación entre iguales en la que las partes involucradas poseen derechos y responsabilidades en la decisión final. De igual forma, el Comité desea aclarar que la iniciativa de consulta informal realizada durante el año 2013 responde a la necesidad de trabajar en equipo con la industria en búsqueda de las más apropiadas estructuras de peajes, que por primera vez, contemplaban el tránsito de buques neopanamax. Lo trascendental de los cambios propuestos ameritaba dicho trabajo y colaboración; sin embargo, para futuros ejercicios de peajes que no requieran cambios de esta magnitud, no se anticipa la necesidad de una retroalimentación detallada y extensa.

Esto no quiere decir que la ACP debilitará su política de acercamiento al cliente, a través de reuniones, visitas y demás, muy por el contrario, seguirá buscando alternativas que beneficien a ambos. La industria debe considerar que los escenarios económicos globales no escapan de cualquier iniciativa tarifaria, por lo que se hace cada vez más difícil predecir panoramas y de la mano con esto presentar estructuras de precio a mediano o largo plazo. De la misma manera que la industria marítima toma cautela sobre sus tarifas, la ACP no escapa a ese fenómeno y hace un esfuerzo en presentar propuestas y tarifas que transmitan el mayor nivel de estabilidad y predictibilidad posible.

Argumentos presentados durante la Audiencia Pública:

1. **Sandor Molnar, Ejecutivo de la compañía Seatrade.** Representa a los miembros del “360 Quality Association”, que incluye a Baltic Shipping, Chartworld Shipping Corporation, Cool Carriers AB, GreenSea Chartering Bvba, Fresh Carriers Co. Ltd, Maestro Reefers A/S, Seatrade Group NV. El señor Molnar expresó que la manera como se cobran los contenedores sobre cubierta, en los buques de carga refrigerada, es desfavorable para su industria. Considera que no es intención de la ACP no hacer distinciones entre buques cargados y en lastre. Indica que un buque de carga refrigerada en el tramo de retorno que no transporta carga bajo cubierta, pero lleva contenedores vacíos sobre cubierta (y que no genera ingresos), paga lo mismo que si estuviera lleno bajo cubierta y llevando contenedores con carga sobre cubierta. Indica que bajo condiciones óptimas, un buque vacío o sin carga, pagaría el peaje establecido para tránsitos en lastre y los contenedores vacíos pagarían un peaje por TEU menor al peaje propuesto de \$90 por TEU que no establece diferencias entre un contenedor vacío y uno con carga.
2. **Marvin Castillo, Gerente General del consorcio MEC Shipyards.** Solicita la consideración de una tarifa especial que estimule la promoción de Panamá en el mercado naviero dirigido a atraer hacia el país buques que precisen de servicios de reparación en astilleros y que en la actualidad optan por astilleros en otros destinos debido a que el costo de transitar el Canal le resta competitividad al sector local. Propone la creación de un peaje especial en ambos sentidos (en dirección Norte y Sur), que representaría nuevos ingresos para el Canal de Panamá, MEC y otros astilleros de la región.
3. **Osamu Suzuki, Vicepresidente, Japanese Shipowners’ Association (JSA).** Expresó satisfacción con el proceso de consulta de la ACP con la industria mediante diálogos informales durante gran parte del año 2013 y reconoce que, hasta cierto punto, las opiniones pronunciadas por la industria fueron reflejadas en la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo del Canal de Panamá publicada el 5 de enero de 2015. Sin embargo, mencionó lo siguiente para establecer una relación aún más constructiva y efectiva entre la ACP y la industria marítima: (1) JSA apoya plenamente todas las opiniones expresadas por las organizaciones marítimas internacionales tales como la Cámara Marítima Internacional (ICS) y otras involucradas en las consultas informales con la ACP; (2) considera necesaria la reevaluación de los peajes de buques que no transitarán por las esclusas neopanamax; (3) recomienda un programa de lealtad

para otros segmentos de la industria una vez que sea evidente el éxito de este programa para el segmento de portacontenedores; (4) expresa preocupación por los costos de otros servicios marítimos (remolcadores, pasacables) y solicita el establecimiento de estos rubros tan pronto como sea posible; (5) insta a la ACP a mantener la estabilidad, transparencia y predictibilidad de su política de precios; (6) expresa la necesidad de mantener las nuevas tarifas por el mayor tiempo posible; (7) insta a procesos de consulta o notificación con la suficiente antelación de incrementos de peajes futuros; (8) sugiere diálogo constante entre la ACP y los usuarios del Canal.

- 4. Greg Denton, Gerente de Desarrollo Comercial, GTT North America.** GTT es una empresa dedicada al diseño de sistemas de contención de carga en la industria del gas natural licuado (LNG). Hizo referencia a la propuesta de la ACP de reemplazar la unidad de medida para el cobro de los peajes de la tonelada CP/SUAB por m³ de capacidad de carga. GTT considera este cambio como una clara desventaja para sus sistemas de contención de carga para buques LNG, los cuales optimizan el volumen de carga al reducir las dimensiones totales del buque (resultando en un tonelaje CP/SUAB sustancialmente menor que otras alternativas) y que son utilizadas por una porción importante de la flota.

Que el Comité considera de suma importancia señalar que tanto la audiencia como el proceso de consulta pública, se llevaron a cabo con toda seriedad y transparencia, que las exposiciones de los participantes y los comentarios recibidos fueron sopesados y tomados en consideración, y que esto será debidamente comunicado en los medios locales e internacionales.

Que a tales efectos, después de analizar los argumentos presentados y luego de una amplia consulta con las partes interesadas, el Comité recomienda implementar el Acuerdo No. 276 de 24 de diciembre de 2014 que contiene la Propuesta de Modificación de los Peajes y las Reglas de Arqueo de la Autoridad, de la siguiente manera:

1. Implementar un aumento de peajes a los buques de pasajeros que pagan por litera de solo el 3%, en vez del 7.5%, por efecto de las condiciones de mercado y la alta competitividad con otros destinos en el Caribe. Se espera que esta medida repercuta positivamente en la economía nacional. No se proponen cambios a la propuesta de tarifa basada en tonelaje CP/SUAB de este segmento.
2. Implementar el resto de los ajustes propuestos tal como aparecen en el Acuerdo No. 276 de 24 de diciembre de 2014, de tal forma que la modificación a los peajes y las reglas de arqueo del Canal de Panamá quedarían, incluyendo la recomendación explicada en el numeral 1.

Que el pleno de la Junta Directiva analizó y evaluó detenidamente los argumentos expuestos por el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública, y luego de haber deliberado sobre los mismos es del criterio de que han sido debidamente justificados y, por tanto se muestra de acuerdo con las recomendaciones hechas; y estima conveniente a los intereses de la Autoridad homologar los informes presentados por el Comité y proceder en conformidad.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la modificación de los peajes y las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá según lo indicado en las tablas explicativas contenidas a continuación:

Reformulación del Segmento de Portacontenedores

Peajes - Portacontenedores para el 1 de abril de 2016			
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	< 1,000	\$60	\$30
	>= 1,000 < 2,000	\$60	\$30
	>= 2,000 < 3,500	\$60	\$30
	>= 3,500	\$60	\$30
Neopanamax 2/	< 6,000	\$60	\$40
	>= 6,000 < 7,000	\$50	\$40
	>= 7,000 < 8,000	\$50	\$40
	>= 8,000 < 9,000	\$50	\$40
	>= 9,000 < 10,000	\$50	\$35
	>= 10,000 < 11,000	\$50	\$35
	>= 11,000 < 12,000	\$50	\$35
	>= 12,000	\$50	\$35

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Programa de lealtad para buques portacontenedores.

Se establecen cuatro categorías sobre la base de los volúmenes de TEU de capacidad máxima (TTA) emplazados por el cliente:

- Categoría 4: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 0 hasta 450,000.
- Categoría 3: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 450,001 hasta 999,999.
- Categoría 2: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,000,000 hasta 1,499,999.
- Categoría 1: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,500,000 o más.

Categoría 4: Tarifa Regular: no hay variación

"Tarifa Categoría 4 (de 0 - 450,000 TEU)"			
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	< 1,000	\$60	\$30
	≥ 1,000 < 2,000	\$60	\$30
	≥ 2,000 < 3,500	\$60	\$30
	≥ 3,500	\$60	\$30
Neopanamax 2/	< 6,000	\$60	\$40
	≥ 6,000 < 7,000	\$50	\$40
	≥ 7,000 < 8,000	\$50	\$40
	≥ 8,000 < 9,000	\$50	\$40
	≥ 9,000 < 10,000	\$50	\$35
	≥ 10,000 < 11,000	\$50	\$35
	≥ 11,000 < 12,000	\$50	\$35
	≥ 12,000	\$50	\$35

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Categoría 3: refleja una mejoría en precio por el monto de \$1.00 en la tarifa de capacidad

"Tarifa Categoría 3 (de 450,001 - 999,999 TEU)"			
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	< 1,000	\$59	\$30
	≥ 1,000 < 2,000	\$59	\$30
	≥ 2,000 < 3,500	\$59	\$30
	≥ 3,500	\$59	\$30
Neopanamax 2/	< 6,000	\$59	\$40
	≥ 6,000 < 7,000	\$49	\$40
	≥ 7,000 < 8,000	\$49	\$40
	≥ 8,000 < 9,000	\$49	\$40
	≥ 9,000 < 10,000	\$49	\$35
	≥ 10,000 < 11,000	\$49	\$35
	≥ 11,000 < 12,000	\$49	\$35
	≥ 12,000	\$49	\$35

Mejoría en precio por el monto de \$1.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Categoría 2: refleja una mejoría en precio por el monto de \$2.00 en la tarifa de capacidad

"Tarifa Categoría 2 (de 1,000,000 - 1,499,999 TEU)"			
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	< 1,000	\$58	\$30
	>= 1,000 < 2,000	\$58	\$30
	>= 2,000 < 3,500	\$58	\$30
	>= 3,500	\$58	\$30
Neopanamax 2/	< 6,000	\$58	\$40
	>= 6,000 < 7,000	\$48	\$40
	>= 7,000 < 8,000	\$48	\$40
	>= 8,000 < 9,000	\$48	\$40
	>= 9,000 < 10,000	\$48	\$35
	>= 10,000 < 11,000	\$48	\$35
	>= 11,000 < 12,000	\$48	\$35
	>= 12,000	\$48	\$35

Mejoría en precio por el monto de \$2.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Categoría 1: refleja una mejoría en precio de \$3.00 en la tarifa de capacidad

"Tarifa Categoría 1 (de 1,500,000 o más TEU)"			
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	< 1,000	\$57	\$30
	>= 1,000 < 2,000	\$57	\$30
	>= 2,000 < 3,500	\$57	\$30
	>= 3,500	\$57	\$30
Neopanamax 2/	< 6,000	\$57	\$40
	>= 6,000 < 7,000	\$47	\$40
	>= 7,000 < 8,000	\$47	\$40
	>= 8,000 < 9,000	\$47	\$40
	>= 9,000 < 10,000	\$47	\$35
	>= 10,000 < 11,000	\$47	\$35
	>= 11,000 < 12,000	\$47	\$35
	>= 12,000	\$47	\$35

Mejoría en precio por el monto de \$3.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

NOTA IMPORTANTE: Se hace la salvedad que para los segmentos que se presentan a continuación, aquellos buques que no sean portacontenedores y que no sean parte del segmento del conglomerado marítimo interno, pero que transportan contenedores (TEU) sobre cubierta, tendrán una tarifa de \$90 por contenedor sobre cubierta.

Reformulación de buques de graneles secos

Peajes - Graneleros Secos para el 1 de abril de 2016															
Bandas de DWT 3/	Tránsitos Cargados por Mercadería														
	Granos				Carbón				Mineral de Hierro			Otros Graneles Secos (OGS)			Tarifa En Lastre (\$/DWT TM)
	Esclusas panamax (\$/DWT TM) 1/	Esclusas neopanamax 2/		Esclusas panamax (\$/DWT TM)	Esclusas neopanamax		Esclusas panamax (\$/DWT TM)	Esclusas neopanamax		Esclusas panamax (\$/DWT TM)	Esclusas neopanamax				
		Tarifa por capacidad (\$/DWT TM)	Tarifa por carga transportada (\$/ Carga TM) 4/		Tarifa por capacidad (\$/DWT TM)	Tarifa por carga transportada (\$/ Carga TM)		Tarifa por capacidad (\$/DWT TM)	Tarifa por carga transportada (\$/ Carga TM)		Tarifa por capacidad (\$/DWT TM)	Tarifa por carga transportada (\$/ Carga TM)			
Ieros 5,000	\$4.09	\$5.74	\$0.35	\$3.42	\$5.15	\$0.30	\$3.40	\$4.85	\$0.28	\$4.09	\$5.74	\$0.35	\$2.75		
Sig. 5,000	\$3.23	\$4.97	\$0.34	\$2.74	\$4.12	\$0.29	\$2.52	\$3.88	\$0.27	\$3.23	\$4.97	\$0.34	\$2.40		
Sig. 10,000	\$2.57	\$4.21	\$0.33	\$2.45	\$3.61	\$0.28	\$2.13	\$2.91	\$0.26	\$2.57	\$4.21	\$0.33	\$2.00		
Sig. 20,000	\$2.38	\$2.68	\$0.30	\$2.15	\$3.09	\$0.27	\$2.04	\$2.62	\$0.24	\$2.38	\$2.68	\$0.30	\$1.80		
Sig. 20,000	\$2.09	\$1.91	\$0.25	\$2.05	\$2.06	\$0.26	\$1.94	\$1.84	\$0.20	\$2.09	\$1.91	\$0.25	\$1.75		
Sig. 25,000	\$1.71	\$0.77	\$0.20	\$1.96	\$0.82	\$0.25	\$1.84	\$0.78	\$0.16	\$1.71	\$0.77	\$0.20	\$1.25		
Sig. 35,000	\$1.28	\$0.38	\$0.15	\$1.47	\$0.26	\$0.20	\$0.97	\$0.24	\$0.10	\$1.28	\$0.38	\$0.15	\$0.45		
Resto	\$0.86	\$0.38	\$0.10	\$0.78	\$0.10	\$0.15	\$0.49	\$0.10	\$0.05	\$0.86	\$0.38	\$0.10	\$0.25		

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

3/ DWT: Deadweight tons, el equivalente a toneladas de peso muerto del buque. Es la medida para determinar la capacidad de carga de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas.

4/TM: Toneladas Métricas.

Reformulación del segmento de buques tanqueros

Peajes - Buques Tanqueros para el 1 de abril de 2016						
Esclusas panamax 1/		Esclusas neopanamax 2/				Tarifa en Lastre por CP/SUAB
Bandas en CP/SUAB	\$ por CP/SUAB	Bandas en CP/SUAB de capacidad	Tarifa por capacidad \$ por CP/SUAB	Bandas de TM de Carga 3/	Tarifa por carga transportada \$/TM (carga)	
Primeras 10,000	\$5.00	Primeras 10,000	\$5.17	Primeras 20,000	\$0.30	\$4.14
Siguientes 10,000	\$4.90	Siguientes 10,000	\$5.00	Siguientes 20,000	\$0.20	\$3.99
Siguientes 15,000	\$4.85	Siguientes 15,000	\$5.10	Siguientes 20,000	\$0.35	\$3.80
Siguientes 10,000	\$4.75	Siguientes 10,000	\$4.00	Siguientes 20,000	\$0.18	\$3.60
Resto	\$4.55	Resto	\$3.25	Resto	\$0.10	\$3.45

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

3/ TM: Toneladas métricas.

Reformulación del segmento de buques quimiqueros

Peajes - Buques Quimiqueros para el 1 de abril de 2016		
Bandas en CP/SUAB	Cargados	Lastre
Primeras 10,000	\$5.31	\$4.52
Siguientes 10,000	\$5.23	\$4.44
Resto	\$5.13	\$4.36

Reformulación del segmento de buques gaseros LPG

Peajes - Buques LPG para el 1 de abril de 2016		
Bandas en m ³	Cargados	Lastre
Primeros 5,000	\$5.50	\$4.40
Siguientes 20,000	\$2.35	\$1.88
Siguientes 30,000	\$2.30	\$1.84
Resto	\$1.80	\$1.44

m³: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LPG que transporten hasta un máximo de 2% del total de m³ de capacidad de carga.

Establecimiento del segmento de buques gaseros LNG (metaneros)

Peajes - Buques LNG para el 1 de abril de 2016			
Bandas en m ³	Cargados	En Lastre	En Lastre (Roundtrip)
Primeros 60,000	\$2.50	\$2.23	\$2.00
Siguientes 30,000	\$2.15	\$1.88	\$1.75
Siguientes 30,000	\$2.07	\$1.80	\$1.60
Resto	\$1.96	\$1.71	\$1.50

m³: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LNG que transporten hasta un máximo de 10% del total de los m³ de capacidad de carga. Además, los navieros que utilicen un mismo buque para viajes de ida y de retorno por el Canal de Panamá, pagarán la tarifa de cargados en la porción de ida y tendrán la opción de que se les aplique una tarifa en lastre (roundtrip) especial, si el tránsito en lastre se realiza dentro de los sesenta días posteriores al tránsito hecho con carga.

Reformulación del segmento de portavehículos y Ro-Ro

Peajes - Portavehículos y RoRo para el 1 de abril de 2016					
Porcentaje de Utilización (Carga TM/DWT)		Tarifa por Capacidad (\$ por CP/SUAB)			
Inicio	Final	Rangos de CP/SUAB			
		Inicio →	0	25,001	62,501
		Final →	25,000	62,500	mayor
0.00%	9.99%		\$3.67	\$3.46	\$3.43
10.00%	19.99%		\$4.97	\$4.26	\$4.21
20.00%	29.99%		\$5.01	\$4.31	\$4.28
30.00%	39.99%		\$5.06	\$4.34	\$4.34
40.00%	49.99%		\$5.15	\$4.38	\$4.35
50.00%	mayor		\$5.21	\$4.45	\$4.43

Reformulación del segmento de pasajeros

Peajes - Buques de Pasajeros para el 1 de Abril de 2016							
Segmento de Mercado		Esclusas panamax 2/			Esclusas neopanamax 3/		
		Tarifa por Literas					
Pasajeros 1/	Cargado	\$138.00			\$148.00		
	En Lastre	\$111.00			\$119.00		
		Tarifa por Tonelada CP/SUAB					
		1eras	2das	Resto	1eras	2das	Resto
		10 mil	10 mil		10 mil	10 mil	
Pasajeros 1/	Cargado	\$4.75	\$4.65	\$4.58	\$5.08	\$4.98	\$4.90
	En Lastre	\$3.81	\$3.72	\$3.67	\$4.07	\$3.98	\$3.92

1/ Los buques mayores de 30,000 toneladas de registro bruto (TRB) y cuya relación toneladas CP/SUAB entre capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) sea menor o igual a 33, pagarán sus peajes sobre la base de la tarifa por litera. En los casos en que dicha relación sea mayor a 33, el pago se hará sobre la base de las toneladas CP/SUAB. Los buques menores o iguales a 30,000 TRB también pagarán sobre la base de su tonelaje CP/SUAB.

2/ Esclusas panamax: Eslora hasta 294 m. (965'), manga hasta 32.31 m. (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').

3/ Esclusas neopanamax: Eslora hasta 366 m. (1200'); y/o manga hasta 49 m. (160'); y/o calado hasta 15.24m. (50').

Segmento de buques refrigerados, carga general, otros buques y desplazamiento

Peajes por Tonelada CP/SUAB para el 1 de abril de 2016				
Segmento de Mercado		Esclusas panamax y neopanamax para el 2016		
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Carga General	Cargado	\$5.25	\$5.14	\$5.06
	En Lastre	\$4.19	\$4.12	\$4.05
Carga Refrigerada	Cargado	\$4.42	\$4.33	\$4.24
	En Lastre	\$3.53	\$3.46	\$3.40
Otros	Cargado	\$5.71	\$5.60	\$5.51
	En Lastre	\$4.58	\$4.48	\$4.42
Tarifa por TEU aplicable a otros tipos de buques que transportan contenedores sobre cubierta.		\$90		
Tarifa por Tonelada de Desplazamiento				
Desplazamiento		\$3.75		

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5')

2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Embarcaciones menores: Los peajes de las embarcaciones menores, no serán ajustados en esta ocasión.

Segmento del "Conglomerado Marítimo Interno"

Peajes - Embarcaciones de Turismo local*	
Segmento de Mercado	Tarifa
Turismo Local	\$2,000

*Entrada en vigencia el 1 de abril de 2015 o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial.

Mercado de abastecimiento de combustible

Para embarcaciones menores

Peajes - Buques de abastecimiento de combustible* (Embarcaciones Menores)			
Rango de Eslora (actual)		Tonelaje Aproximado	Tarifa de peaje para embarcaciones menores
Metros	Pies		
<= 15.24	<= 50	194	\$800
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	\$1,300
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	\$2,000
> 30.480	> 100	583	\$3,200

*Entrada en vigencia el 1 de abril de 2015 o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial.

Para embarcaciones de alto calado

Peajes - Buques de abastecimiento de combustible*		
Bandas en CP/SUAB	\$ por CP/SUAB	
	Cargado	En Lastre
Primeras 10,000	\$5.00	\$4.14
Siguientes 10,000	\$4.90	\$3.99
Siguientes 15,000	\$4.85	\$3.80
Siguientes 10,000	\$4.75	\$3.60
Resto	\$4.55	\$3.45

*Entrada en vigencia el 1 de abril de 2015 o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial.

Mercado de trasbordo de contenedores

Trasbordo de contenedores – con celdas fijas

Peajes - Trasbordo de Contenedores con celdas fijas*		
Segmento de Mercado	Tarifa por Capacidad Máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Trasbordo de contenedores - con celdas fijas	\$48	\$24

*Entrada en vigencia el 1 de abril de 2015 o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial.

Trasbordo de contenedores – sin celdas

Peajes por Tonelada CP/SUAB *				
Segmento de Mercado				
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Trasbordo de contenedores - sin celdas	Cargado	\$4.20	\$4.11	\$4.05
	En Lastre	\$3.35	\$3.30	\$3.24
Tarifa por TEU aplicable a otros tipos de buques que transportan contenedores sobre cubierta y que pertenecen al segmento de trasbordo de contenedores.				\$72

*Entrada en vigencia el 1 de abril de 2015 o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial.

En los casos en que las embarcaciones del segmento del conglomerado marítimo interno lleven contenedores (TEU) sobre cubierta, se les aplicará el cargo de \$72 por contenedor sobre cubierta, con excepción del segmento de Trasbordo de contenedores – con celdas fijas que pagarán \$48 por capacidad y \$24 por TEU con carga transportada.

ARTÍCULO SEGUNDO: Indicar que los ajustes propuestos se implementarán de manera que se facilite la transición, se optimicen las oportunidades que estos cambios representan y se tome en consideración la complejidad que implica definir una fecha precisa de inicio de operación comercial de las esclusas neopanamax. Para tal efecto, los ajustes se realizarán de acuerdo con el siguiente calendario:

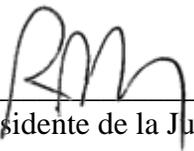
- a. El precio y estructura del nuevo “Segmento del Conglomerado Marítimo”, entrará en vigor el 1 de abril de 2015, o al momento de ser aprobadas por el Consejo de Gabinete y Publicadas en Gaceta Oficial. El resto de los ajustes propuestos tomará efecto el 1 de abril de 2016, según lo indicado en las tablas explicativas contenidas en el Artículo Primero del presente Acuerdo.
- b. Que en el evento de que se pueda dar inicio al tránsito comercial en las esclusas neopanamax antes del 1 de abril de 2016, se aplicará la nueva estructura y precio a partir de la fecha que determine la Junta Directiva, publicada en el Registro del Canal, fecha que no podrá ser anterior al 1 de febrero de 2016.

ARTÍCULO TERCERO: Este Acuerdo queda sujeto a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Dado en la ciudad de Panamá, República de Panamá, a los veintitrés (23) días del mes de marzo del año dos mil quince (2015).

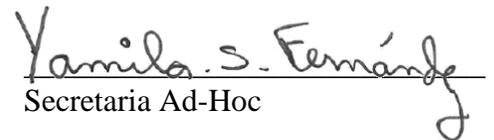
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Roberto R. Roy



Presidente de la Junta Directiva

Yamila Fernández



Secretaria Ad-Hoc