

CONTENIDO

ACUERDO No. 399

(de 23 de junio de 2022)

“Por el cual se modifican los peajes por el uso del Canal de Panamá”2

**ACUERDO No. 399
(de 23 de junio de 2022)**

“Por el cual se modifican los peajes por el uso del Canal de Panamá”

**LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ**

CONSIDERANDO:

Que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante la Autoridad), 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 No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante Ley Orgánica), 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 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, aprobados por la Junta Directiva y 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 la Junta Directiva, mediante Acuerdo No. 397 de 24 de marzo de 2022 (en adelante Acuerdo No. 397): aprobó la propuesta de modificación de peajes de buques y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá presentada por la Administración de la Autoridad (en adelante la Propuesta); ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública correspondiente; designó a los miembros de la Junta Directiva que integraron el Comité que condujo el proceso de consulta y audiencia pública (en adelante el Comité) y nombró al Secretario del Comité.

Que el Comité quedó conformado por los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad: Oscar Ramírez (presidente), Ricardo M. Arango (vicepresidente), Jorge L. González, Nicolás González Revilla P. y Enrique Sánchez S.; así como por el Secretario, Ricaurte Vásquez M., Administrador de la Autoridad.

Que la Propuesta aprobada por la Junta Directiva mediante Acuerdo No. 397, en cumplimiento del trámite legal exigido, fue notificada mediante su publicación el día 1 de abril de 2022 en el Registro del Canal de Panamá y en el sitio de Internet de la Autoridad, fijándose el periodo de consulta contado a partir de la precitada fecha de la publicación hasta el 17 de mayo de 2022, 4:15 p.m., hora local, y la celebración de la audiencia pública el día 20 de mayo de 2022. La publicación de la notificación de la precitada Propuesta en el Registro del Canal de Panamá permitió a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada.

Que durante el precitado periodo de proceso de consulta se recibieron 17 comunicaciones de interesados listadas a continuación:

1. Vilma Oil SLU (gaseros/LPG – alquiler de buques)
2. Florida Caribbean Cruise Association - FCCA (pasajeros)
3. Panama Agencies Co. por Evergreen (portacontenedores)
4. Asociación de Turismo Náutico de Panamá (embarcaciones menores)
5. Japanese Shipowners' Association - JSA (asociación)
6. CMA CGM (portacontenedores)
7. SK Gas USA, Inc. (gaseros/LPG)
8. Hapag Lloyd (portacontenedores)
9. International Chamber of Shipping – ICS (asociación); Asian Shipowners' Association ASA (asociación); European Community Shipowners' Association – ECSA (asociación)
10. Japan LP Gas Association – JLPGA (gaseros/LPG)
11. SK Gas Co., Ltd. – SK Gas Japan (gaseros/LPG)
12. Korea Shipowners' Association – KSA (asociación)
13. Mediterranean Shipping Co. – MSC (portacontenedores)
14. COSCO Shipping Lines (portacontenedores)
15. Ocean Network Express – ONE (portacontenedores)
16. Wallenius Wilhelmsen (portavehículos)
17. Maersk (portacontenedores)

Que correspondió al Comité, de conformidad con las reglas establecidas en la Propuesta, examinar toda la información que fue debida y oportunamente presentada por las partes interesadas durante el periodo del proceso de consulta.

Que el Comité preparó un informe, consecuentemente, que resume los datos, opiniones o argumentos recibidos por escrito durante el precitado periodo del proceso de consulta, con las respectivas observaciones y recomendaciones del Comité sobre los mismos, en los términos que se expresan a continuación:

A. INFORME DE LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA

1. Resumen de las opiniones y argumentos de los interesados y las observaciones y recomendaciones del Comité.

1.

En general, se destacan los siguientes comentarios de los interesados que se consideran como puntos favorables:

- Vilma Oil SLU, JSA, CMA CGM, ICS-ASA-ECSA, JLPGA, SK Gas Japan, KSA y Maersk consideraron como positiva la simplificación de la estructura de peajes.
- JSA, CMA CGM, ICS-ASA-ECSA y JLPGA valoraron el periodo de antelación de consulta brindado por la Autoridad. CMA CGM, en particular, valoró como positiva la interacción con la Autoridad y los esfuerzos de esta por mejorar continuamente el servicio que presta a sus clientes a través de inversiones para la transformación digital, mejoramiento de la infraestructura e iniciativas de sostenibilidad.
- JSA y SK Gas USA, Inc. ponderaron los esfuerzos de la Autoridad de propiciar el comercio global incluso

en tiempos de la pandemia de COVID-19.

A continuación, se resumen las opiniones y argumentos presentados por los interesados categorizados en consideraciones económicas, técnicas, incentivos ambientales y temas operativos, así como las observaciones y recomendaciones del Comité al respecto de cada una:

1.1 Consideraciones Económicas

1.1.1 Magnitud del aumento de peajes:

Vilma Oil SLU consideró los incrementos propuestos como onerosos para los dueños de carga, arrendadores de buques (charterers), líneas navieras y consumidores finales.

Maersk comentó que la estructura de peajes propuesta consideraba condiciones de mercado actuales muy particulares que fueron proyectadas a los 3 subsiguientes años, sin considerar/predecir futuras tendencias de mercado que puedan aparecer. Instó a la Autoridad a no debilitar la competitividad del Canal frente a las rutas alternas.

MSC sugirió eliminar o reducir el costo de la tarifa fija por el uso de la esclusa para cada tránsito o definir una tarifa para los neopanamax, que no sea en función de la capacidad del buque.

CMA CGM opinó que la implementación de tarifas fijas por categorías de tamaño de buque incrementará considerablemente el costo final de contenedores con carga, los servicios más pequeños serán los más afectados y que los altos costos podrían ocasionar que algunas líneas dejen de brindar los servicios de línea. Indicó que entienden la necesidad de establecer un precio para contenedores con carga que refleje su valor de mercado, pero tomando en cuenta los recientes aumentos y nuevos cargos como el cargo por agua dulce y Otros Servicios Marítimos, apreciarían que la Autoridad reconsidere la magnitud de este incremento.

JSA mencionó que ajustes de esta magnitud no eran compatibles con la sostenibilidad a largo plazo y la credibilidad de una infraestructura global; y urgió a la Autoridad a aclarar con mayor detalle la razón de tan significativos aumentos, o establecer aumentos a un nivel más sostenible.

SK Gas USA, Inc. opinó que la Propuesta no consideraba la perspectiva del cliente, podía afectar negativamente a los usuarios, incrementaba significativamente el costo de transitar por las esclusas neopanamax en el 2025 y aplicaba los incrementos de mayor magnitud a los buques LPG.

El grupo que incluye a ICS, ASA y ECSA cuestionó si el aumento excepcional en los peajes propuestos era debido a que el financiamiento de los proyectos hídricos estaba contemplado dentro de la Propuesta y si esto implicaba la reducción o eliminación futura del cargo por agua dulce que se aplicaba actualmente.

JSA y KSA consideraron que la simplificación de la estructura de peajes no debía tomarse como una oportunidad para incrementar los peajes. Los ajustes propuestos debían establecerse sobre la base de una comprensión total de la situación actual. Las condiciones de mercado actuales no tienen precedente y son el resultado de la pandemia de COVID-19, por lo que la correlación entre la pujante situación de mercado y los peajes del Canal debería ser mínima. Si las condiciones de la industria marítima se deterioraban, la

estructura de peajes propuesta podría ser una pesada carga para las empresas navieras. Consideraron que peajes estables sobre la base de condiciones normales de mercado eran preferibles desde una perspectiva a largo plazo, tanto para el Canal como para sus usuarios.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Las evaluaciones de la Autoridad indican que el valor del servicio que recibe el cliente excede al precio que paga por el mismo, y que dicho valor se mantiene luego de los ajustes propuestos. Los aumentos planteados son adecuados y cónsonos con el valor comercial que la ruta aporta a sus usuarios. Los clientes pagan por el servicio de tránsito seguro, confiable y eficiente que reciben de parte de la Autoridad.

La nueva estructura tarifaria incluye un componente fijo basado en el tamaño de la embarcación, que refleja el valor económico por el uso de las esclusas. Incluye además un componente de capacidad, que refleja el valor del servicio proporcionado por la Autoridad a cada segmento de mercado y categoría de tamaño.

La estrategia de precios del Canal propuesta no guarda relación con las condiciones actuales de mercado, distorsionadas por la pandemia de COVID-19, sino que consideró condiciones estables de años previos. La Autoridad realizó un análisis granular de la cadena logística y de suministro, y del valor comercial de la ruta del Canal para el comercio mundial, para cada tránsito por tipo y tamaño de buque, así como su costo de oportunidad, para obtener una utilidad acorde al nivel de inversión y riesgo.

La Autoridad concluyó que los peajes vigentes fueron establecidos en situaciones de mercado diferentes a las actuales. Dado que los peajes requieren ser revisados de forma periódica tomando en cuenta factores tales como simplicidad, predictibilidad y el valor de la ruta del Canal, se pueden percibir magnitudes significativas de aumento inclusive bajo condiciones de mercado normales. Sin embargo, la Autoridad reconoce que no exceden el valor del servicio ofrecido a sus clientes y mantienen la competitividad de la ruta.

En cuanto al tema del cargo por agua dulce, que es parte de Otros Servicios Marítimos, el Canal necesita asegurar una fuente sostenible de agua, en el mediano y largo plazo, tanto para el consumo humano como para sus operaciones. Con el objetivo de garantizar niveles óptimos de agua para los próximos 50 años, la Autoridad se encuentra evaluando varias alternativas de fuentes de agua sobre la base de factores como costos y beneficios, niveles de confiabilidad y control, limitaciones técnicas e implicaciones sociales y ambientales. El cargo actual por agua dulce refleja la escasez de este recurso; a medida que se implementen las soluciones de abastecimiento de agua, la visión de la Autoridad es que este cargo refleje el valor que representa brindar un calado óptimo sostenible. Sin embargo, la Autoridad revisará los parámetros existentes del cargo por agua dulce para validar su consistencia en conjunto con las modificaciones que resulten de este proceso.

En atención a lo expuesto, el Comité recomienda mantener lo formulado en la Propuesta en cuanto a la tarifa fija por tránsito, tarifa fija de capacidad y peajes por segmento para buques con carga, e implementarlo conforme fue presentado y publicado.

1.1.2 Peaje propuesto para los buques que transiten en lastre – 90% del peaje regular con carga:

Vilma Oil SLU, JSA, ICS, ASA, ECSA y Wallenius Wilhelmsen:

- Expresaron su preocupación por el aumento significativo de los peajes que pagarían los buques en

condición lastre.

- Comentaron que la comparación de los aumentos propuestos para tránsitos en lastre y con carga con los peajes actuales resultaría en que un buque neopanamax en lastre pagaría alrededor de 60% más de lo actual (\$281,000.00 hoy y \$451,000.00 en el 2025); mientras que un neopanamax con utilización del 55% de su capacidad de carga pagaría aproximadamente un 38% más (\$364,000.00 hoy y \$501,000.00 en el 2025). Mencionaron que al 2025 el incremento para los buques en lastre es alrededor de 20% mayor que el incremento para los buques con carga.
- Indicaron que los buques en lastre no generaban beneficios económicos directos para las empresas navieras, por lo tanto, estos incrementos constituían un impacto excesivo. Mencionaron que un buque RoRo (carga rodante) cargado al 70% aumentaría su peaje en aproximadamente un 40% durante el período 2023-2025, mientras que el mismo buque en lastre estaría sujeto a un aumento aproximado del 60% en peajes durante el mismo período. Indicaron que las travesías de reposicionamiento en lastre no generaban ningún beneficio económico directo para las compañías navieras, y sin embargo eran un modus operandi crucial de muchos segmentos de la industria.

Wallenius Wilhelmsen instó a la Autoridad a reconsiderar un ajuste a la baja para los buques portavehículos en lastre y opinó que los buques en lastre eran un síntoma del desequilibrio del comercio mundial, por lo cual el buque debía reposicionarse sin demora para evitar mayores consecuencias en la cadena de suministro; estos reposicionamientos involucraban costos de tránsitos de buques sin carga que, aunque pocos, eran una realidad de acuerdo con su consideración.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El Comité considera que es necesario estandarizar el cobro del peaje para la condición de tránsito en lastre. La estructura de peaje actual tiene tarifas independientes y específicas para buques en condiciones de lastre, lo cual genera muchas tarifas, aumenta la complejidad y no es consistente con el valor brindado al cliente.

En atención a los argumentos presentados sobre el establecimiento del peaje en condición lastre como 90% del peaje regular con carga, el Comité recomienda atenuar el cobro y establecer el porcentaje en 85% del peaje regular con carga, lo que representa un 5% menos a lo formulado en la Propuesta.

1.1.3 Introducción de una nueva tarifa que reconoce el valor del reposicionamiento de los contenedores vacíos (TTE):

Evergreen, a través de la carta de su representante Panama Agencies Co., descartó la premisa de que el tránsito de un contenedor vacío tiene valor económico. Opinó que este valor había sido resarcido al Canal en el pago de peajes en la porción del viaje con contenedores llenos; además, estimó que los contenedores vacíos no generaban cargos de fletes y que la utilización era mucho menor en el viaje de retorno. Consideró que los contenedores vacíos representaban enteramente costos para las navieras, los cuales se han disparado durante la pandemia de COVID-19 y por las dificultades en las terminales portuarias. Indicó que el cobro propuesto de \$5.00 por TTE era demasiado alto e incrementará los costos de la empresa, los cuales no eran transferibles a sus clientes pues el flete estaba basado en el mercado, por lo que dichos costos debían ser absorbidos por la línea naviera.

CMA CGM, COSCO, ONE y Maersk también se mostraron en desacuerdo con el cobro propuesto de contenedores vacíos.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Las líneas navieras brindan servicios logísticos que incluyen el reposicionamiento de contenedores vacíos. Debido a los desequilibrios en el comercio internacional, una empresa de transporte marítimo de línea puede acumular una gran cantidad de contenedores vacíos en los puertos dominantes de importación, mientras que existe un déficit de contenedores en los puertos dominantes de exportación. Como resultado, los contenedores deben ser reposicionados para satisfacer la demanda del cliente, siendo el Canal la ruta más corta para dicha operación. De ahí deriva el valor económico del tránsito de contenedores vacíos en que se fundamenta la Propuesta.

No obstante lo anterior y reconociendo que el manejo logístico de los contenedores vacíos también representa un costo para las líneas navieras, el Comité recomienda mantener la propuesta de establecimiento de la tarifa TTE de contenedor vacío, pero atenuando los montos, a \$2.00, \$4.00 y \$6.00 por TTE efectivo el 1 de enero de 2023, 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025, respectivamente. Este ajuste en la tarifa de contenedores vacíos (TTE) es equivalente al ajuste que se propone en los peajes para los buques que transiten en condición de lastre.

1.1.4 Simplificación del Programa de lealtad al 1 de enero de 2023, 1 de enero de 2024 y su eliminación a partir del 1 de enero de 2025:

JSA consideró que debía continuar el Programa de lealtad para buques portacontenedores debido a los altos peajes que este segmento pagaba y dada la naturaleza volátil y altamente competitiva de este segmento.

CMA CGM y Hapag Lloyd indicaron que recompensar a clientes por su lealtad era una práctica de negocios que incrementaría los ingresos de la Autoridad, por lo que el Programa de lealtad no debía ser eliminado. Incluso sugirieron otorgar algún beneficio a nuevos servicios. Opinaron que el Programa de lealtad representaba un incentivo a las compañías navieras para aumentar el tráfico por el Canal, en comparación con otras alternativas. Comentaron que este tipo de programas actualmente eran parte de las estrategias de cálculo de costo de viaje.

MSC instó a la Autoridad a mantener el Programa de lealtad en el 2025 y en adelante, y solicitó agregar una categoría de lealtad premium para los clientes en función de los tránsitos y llamadas a puertos locales para trasbordo.

COSCO sugirió mantener el Programa de lealtad.

Maersk señaló que la Propuesta incluía cambios que deterioraban las condiciones actuales, entre ellos la disminución y eventual eliminación de la tarifa de lealtad, la cual consideraba el más importante diferenciador comercial para los clientes, sobre la base del volumen transitado.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El Comité considera que la entrada en operación de las esclusas neopanamax en el 2016 ha beneficiado a los usuarios del Canal en términos de economías de escala permitiendo el emplazamiento de buques más grandes y reduciendo el costo por TEU transportado; por lo que este beneficio ha sido el gran diferenciador comercial para los clientes. En estos momentos, los incentivos contemplados en el Programa de lealtad acentúan las brechas entre los clientes y ocasionan distorsiones económicas. No se descarta para un futuro el rediseño de un programa de lealtad bajo parámetros renovados

en el mejor interés de la Autoridad y de sus clientes.

En virtud de lo anterior, el Comité recomienda mantener los parámetros establecidos en la Propuesta con relación al Programa de lealtad e implementarlos conforme fueron presentados y publicados.

1.1.5 La eliminación de las tarifas especiales de descuento para viajes de retorno para buques portacontenedores y GNL:

ONE y Evergreen indicaron que los programas de incentivo representaban un valor económico conveniente a la ruta del Canal en el negocio de portacontenedores y que los incentivos en los viajes de retorno debían mantenerse porque alentaban a los planificadores de rutas a programar el buque a largo plazo a través del Canal, descartando el Canal de Suez y el Cabo de Buena Esperanza como posibles rutas de regreso para contenedores vacíos a Asia desde la costa este de los Estados Unidos.

MSC instó a la Autoridad a mantener la tarifa de retorno para los portacontenedores debido a que su eliminación debilitaría la competitividad del Canal respecto a la ruta por el Canal de Suez y considerarían esta ruta para el viaje de retorno.

Maersk mencionó que la Propuesta incluía cambios que deterioraban las condiciones actuales, entre ellos la eliminación de la tarifa de retorno para los portacontenedores con TEU cargados (TTLR).

Observaciones y recomendaciones del Comité. La tarifa de retorno para TEU con carga en buques portacontenedores se diseñó para mantener la competitividad de los tránsitos en dirección Sur provenientes de Estados Unidos en su viaje de retorno a Asia, ya que debido a los descuentos del Canal de Suez estaban optando por esa ruta. No obstante, se ha identificado que los servicios que retornan por la ruta del Canal de Suez no sólo se emplazan por los descuentos, sino que realizan operaciones de trasbordo o carga y descarga en puertos del Mediterráneo, Medio Oriente u Océano Índico, por lo que aplicar una tarifa de descuento de retorno hacia el Canal de Panamá no es económicamente justificable.

La misma consideración aplica para los buques GNL, ya que este incentivo se otorga cuando el buque ha transitado con carga y está retornando por el Canal de Panamá en un periodo no mayor a 60 días. Inicialmente, el objetivo de esta tarifa era incentivar el tráfico de buques en el mercado a largo plazo; sin embargo, las condiciones de mercado de GNL han cambiado drásticamente en los últimos años en favor del mercado ocasional al contado o "spot", por lo que se considera que la tarifa de lastre por viaje de ida y vuelta ya no resulta en el beneficio originalmente concebido para los clientes.

El Comité considera que el Canal de Panamá proporciona una ruta más corta en el viaje de retorno a los buques portacontenedores y GNL y permite reducir los costos operativos a las navieras versus otras rutas. Estos ahorros representan el valor económico a la ruta del Canal y la eliminación de las tarifas especiales de descuento para viajes de retorno brindará un precio más equitativo, justo y simple para todos los usuarios que demandan la utilización de la esclusa neopanamax.

En atención a lo anterior, el Comité recomienda mantener lo formulado en la Propuesta en cuanto a la eliminación de las tarifas especiales de descuento para viajes de retorno para buques portacontenedores y GNL conforme fue presentado y publicado.

1.1.6 Magnitud del aumento propuesto para el segmento de pasajeros:

La FCCA comentó que la Propuesta presentada con una estructura simplificada creaba efectos drásticos para el turismo de cruceros en Panamá y en consecuencia para todos los sectores que trabajan con pasajeros, tripulantes y buques del segmento. Señaló que los ajustes propuestos, que incluyen incrementos de 34.5%, 4.82% y 4.02% en los años 2023, 2024 y 2025 respectivamente, constituían un reto aún en tiempos de bonanza, lo cual conllevaba a la industria a plantearse la decisión de continuar sus operaciones a través del Canal de Panamá y América del Sur.

Expresó su preocupación por el gran endeudamiento en la industria de pasajeros luego de la pandemia de COVID-19 que ocasionó la paralización de la industria por 18 meses y el hecho que muchas líneas operaban aún con baja capacidad.

Citó que en el periodo 2017-18 la industria de cruceros generó localmente \$77,750,000.00 en adición a los 1,827 empleos que pagaron \$12,700,000.00 en salarios. De los \$21,300,000.00 de desembolsos de pasajeros, \$13,910,000.00 correspondieron a excursiones de tierra, \$2,300,000.00 millones en tiendas de artesanías, \$974,000.00 en restaurantes y \$611,000.00 en transporte. Estadísticas de desembolsos de personal de tripulación indican \$3,720,000.00 en rubros tales como restaurantes y compras al detal.

Señaló que el cese de operaciones de la industria de cruceros a través de Panamá impactaría a partes interesadas locales tales como operadores de turismo, autoridades portuarias, hoteles, restaurantes, ventas al detal y transporte selectivo. Mencionó que las mejoras al puerto de cruceros Colón 2000, la inversión de \$165,000,000.00 en un nuevo puerto de cruceros, la conferencia de cruceros de FCCA en Panamá en el año 2021 y el compromiso de Panamá con el turismo de cruceros, estaban ya generando un retorno, como lo evidenciaba la firma de un acuerdo por parte de Norwegian Cruise Line para establecer en Panamá un “homeport”, al igual que Royal Caribbean International en Colon 2000 en su retorno a Panamá. Mencionó que el establecimiento de un “homeport” en un país beneficiaba a aeropuertos, hoteles y otros negocios relacionados a estadías previas y subsiguientes a los viajes de cruceros.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La Autoridad implementó medidas de apoyo en el año 2021 para el segmento de pasajeros a raíz del impacto que tuvo la pandemia de COVID-19 en sus operaciones. Estas medidas permitieron que 332 reservaciones de tránsito fueran canceladas justificadamente, sin habérseles aplicado cargos por cancelaciones de cupos de reservación, por un monto aproximado de \$6,000,000.00. Además, los peajes del segmento de pasajeros no se habían incrementado en 7 años, ya que en el año 2016 se implementó el último ajuste con un incremento del 3%.

En el año 2019, se propuso una revisión a la estructura de peajes por literas a una unidad de cobro por capacidad de pasajeros, acorde a sugerencias de la industria. Este cambio de unidad propuesto incrementaba los peajes entre 6% y 12% dependiendo del tamaño del buque. Dicha propuesta fue suspendida en respuesta a los planteamientos de la industria en aquel periodo de consulta, y se tomaron en cuenta argumentos y elementos relacionados con: el certificado de registro del buque para determinar la capacidad de pasajero; la capacidad máxima de pasajeros que se debía determinar sobre la base de una medida estándar y uniforme, aplicada de manera consistente; una fuerte oposición a la estructura de bandas que incorporaba aumentos significativos en algunos tamaños de buque, aumentando los costos de los pasajeros

de forma significativa; y la oposición a la fecha de implementación por los planes anticipados que maneja el sector.

En el año 2022, a solicitud de la industria, se eliminó la tarifa por litera, unificando la unidad de cobro por la capacidad de buque en toneladas CP/SUAB. Este ajuste procuró ser neutral para la industria en cuanto al impacto financiero; sin embargo, resultó en una reducción del 10% en la tarifa efectiva con relación a la anterior en beneficio del cliente.

El Comité, consciente del aporte que realiza el segmento de pasajeros a la industria del turismo en Panamá y considerando los argumentos presentados con relación a la Propuesta para el segmento de pasajeros, recomienda eliminar el ajuste propuesto para el 1 de enero de 2023 y mantener los incrementos propuestos para el 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025, conforme los parámetros establecidos en la Propuesta.

1.1.7 Magnitud del aumento para el segmento de embarcaciones menores:

La Asociación de Turismo Náutico de Panamá (ATN) indicó que la propuesta de incremento de peajes en el segmento de yates grandes y chicos no era cónsona con la estrategia de país de promover el turismo y que el conglomerado del turismo local también se vería afectado.

Según la ATN, cualquier incremento en costos afectaba la competitividad de la oferta turística la cual enfrentaba competencia de otros países en la región. Consideró que otro incremento en tan poco tiempo no apoyaba las coordinaciones entre las entidades públicas y privadas para convertir a Panamá en un destino ideal de yates internacionales. Indicó que las tarifas de sus servicios y productos se ofrecían y se negociaban con antelación para los años venideros. Sostuvo que las embarcaciones menores debían ser tratadas bajo otro criterio.

Explicó que el turismo genera importantes divisas para Panamá y fortalece la imagen del Canal como atractivo turístico que se vendía con el destino Panamá. Acotó que aun cuando el turismo de yates no representaba para el Canal una fuente significativa de ingresos de peajes sí ofrecía múltiples beneficios a la economía en general tales como la generación de empleos, activación de empresas, actividades comerciales en toda la cadena de valor de la industria, desarrollo de las zonas costeras, entre otros. Las empresas de turismo local se verían obligadas a transferir los incrementos hasta impactar al turista final, encareciendo el destino Panamá. La mayoría de los dueños de embarcaciones menores mantenían ingresos fijos y su actividad es recreacional, por lo que no tenían a quién traspasar estos aumentos; la estadía en el país de estas embarcaciones se traduce en ingresos de hospedajes, transporte, alimentación, giras, servicios a la embarcación, entre otros.

Indicó que el turismo del Canal era un producto que se ofrecía desde hace años y las visitas de los extranjeros para transitar y apreciar el desempeño del Canal fortalece su imagen; por lo que un aumento a este segmento podía afectar dicha imagen ante los dueños de mega yates que son un excelente medio de promoción a nivel internacional.

Por otro lado, consideró que el servicio que ofrece la Autoridad a las embarcaciones de turismo local e internacional había desmejorado considerablemente desde la apertura de las esclusas neopanamax por los cambios en horario sin ningún tipo de aviso. No se habían dado mejoras en el servicio como resultado del

incremento de los peajes en el año 2020 y no se preveían mejoras con la propuesta actual, lo cual perjudicaba en gran manera la experiencia de tránsito del turista.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Las tarifas propuestas para estas embarcaciones contemplan incrementos de 10% anual para el periodo 2023 al 2025. Como referencia, actualmente la embarcación menor con la tarifa más alta paga \$4,100.00 y se propone que en el 2025 pague \$6,000.00. Estos ajustes se consideran razonables luego de evaluar todo el portafolio de tarifas de peajes.

En cuanto a los comentarios sobre la percepción del servicio del Canal para este segmento, el servicio que se presta está intrínsecamente ligado a las condiciones operativas del Canal. Las políticas de ahorro de agua ante su escasez y la operación de las esclusas neopanamax, han generado un creciente tránsito de buques comerciales de alto calado cada vez más grandes a través de la ruta comercial por Panamá, lo cual tiene un impacto en la capacidad del Canal. Es por lo anterior que la programación de las embarcaciones menores se ha vuelto cada vez más compleja y ejerce presión sobre la administración de los recursos y el personal de tránsito del Canal, limitando la flexibilidad de programación para estas embarcaciones.

Sin embargo, la Autoridad estará siempre anuente a revisar y mejorar las condiciones de tránsito para todos sus usuarios incluyendo a las embarcaciones menores.

En atención a lo anterior, el Comité recomienda mantener lo formulado en la Propuesta en cuanto a los peajes para las embarcaciones menores conforme fue presentado y publicado.

1.2 Consideraciones Técnicas:

1.2.1 Concepto de simplicidad:

ONE indicó no estar de acuerdo con el concepto de simplicidad presentado en la Propuesta. Consideró que la simplicidad debió traducirse en una sola unidad de cobro a través de todos los segmentos.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La estructura de precios actual es el resultado de una larga evolución bajo las administraciones de los Estados Unidos y Panamá. Actualmente, la estructura consta de más de 400 tarifas de peajes. En consultas informales con la Autoridad, los clientes expresaron que esta estructura se ha vuelto demasiado compleja y puede generar confusión y malas interpretaciones entre los diferentes segmentos de mercado. Sobre la base de estas consideraciones, se ha propuesto una estructura simplificada que tiene entre sus componentes una tarifa fija por tránsito de acuerdo con la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque, y una tarifa de capacidad por tipo de buque, categoría de tamaño y unidad de cobro establecida. El establecimiento de una sola unidad de cobro para todos los segmentos no reconocería las particularidades inherentes de estos.

1.2.2 Modificación del cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de dos (2) esloras, lo cual modificará el cálculo del total de contenedores permitidos (TTA):

ONE expresó que por la propuesta de ajuste del TTA a 2 esloras no se requería el cargo por visibilidad en Otros Servicios Marítimos. En la misma línea, Maersk señaló que la Propuesta modificaba el TTA, aumentando el costo del tránsito con la implementación de la nueva regla de arqueo a 2 esloras y no se mencionaba nada referente al cargo por visibilidad, creando un cargo/efecto duplicado para los clientes.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El Comité aclara que la modificación del cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de 2 esloras y la consecuente modificación del cálculo del TTA, resultaría en la eliminación del cargo por visibilidad que actualmente está dentro del esquema tarifario de Otros Servicios Marítimos. Dicha modificación será notificada a la industria de manera oportuna como lo indican los procedimientos de la Autoridad.

1.3 Otras consideraciones no relacionadas con la propuesta de cambio de los peajes

1.3.1 Incentivos ambientales:

La JSA solicitó un esquema de incentivos para buques “verdes” o ecológicos tales como aquellos que utilicen gas natural licuado como combustible, para promover la utilización de la “ruta verde”. En esta misma línea, CMA CGM indicó que las empresas navieras realizaban grandes inversiones en sostenibilidad, investigación e implementación de iniciativas “verdes” y apreciarían que la Autoridad reconociera estas inversiones e iniciativas de descarbonización con una bonificación de sostenibilidad.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La Autoridad ha trazado planes para un programa de inversiones estratégicas destinado a crear valor económico de manera sostenible a largo plazo.

El valor que creará este programa de inversión estratégica beneficiará tanto a los clientes del Canal como a sus accionistas, generando los rendimientos necesarios para recuperar su costo y generar un rendimiento razonable. Una de las áreas que cubre este programa de inversión estratégica es la reducción de la huella de carbono.

La Autoridad acometerá una diversidad de proyectos, que incluyen programas de reforestación que otorgan créditos de carbono, uso de fuentes renovables para la generación eléctrica, y migración de combustibles fósiles a eléctricos o híbridos, entre otros.

La Autoridad contempla incorporar en un futuro, como parte de la estrategia de precios, el concepto de “buque verde” que promueve la eficiencia y las bajas emisiones de carbono en los barcos que transitan por la vía acuática.

1.3.2 Consideraciones operativas:

SK Gas USA, Inc. expresó preocupación por la congestión en el Canal y sugirió modificar el periodo de reservaciones para buques LPG trasladándolo al periodo “1.a”, definido en la Circular a las Navieras N-07-2022 como el periodo aplicable exclusivamente para las esclusas neopanamax de 80 a 15 días antes de la fecha solicitada de tránsito, para brindarle mayor certeza de asegurar cupos.

JLPGA y SK Gas Japan solicitaron la modificación de los periodos del sistema de reservación para adaptarlos mejor al segmento, aumentando el segundo periodo a 80 días antes del tránsito.

Hapag Lloyd mencionó las siguientes inquietudes:

- El sistema de reservaciones del Canal de Panamá es complicado, costoso y requiere de aproximaciones sustanciales sobre una probabilidad real de tránsito.

- Solicitó saber si los Otros Servicios Marítimos estaban siendo revisados y que cualquier ajuste futuro a estas tarifas sean anunciados con 12 meses de anticipación como mínimo, para lograr una adecuada predictibilidad de costos.
- Las demoras en la asignación de prácticos para los movimientos portuarios en los sectores de Balboa y Rodman en el sector Pacífico creaban un problema importante, aumento de costos, retraso de itinerarios de puerto y tránsito.
- Buques que pertenecen al mismo servicio de línea deberían poder intercambiar cupos con otros buques dentro de la misma alianza u operadores amparados por acuerdos de intercambio (“vessel sharing agreements”). Se requiere flexibilidad en el ambiente operativo actual.

ONE recomendó la eliminación de las restricciones del canal de acceso en la entrada del Pacífico, ya que representaban pérdida de tiempo y un impacto negativo a la industria marítima.

Maersk indicó tener disposición para conversar y esclarecer las inquietudes expuestas, como también para discutir nuevos parámetros para el Programa de lealtad.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El Comité valora los aportes de los clientes del Canal durante la consulta pública para con el esquema tarifario de peajes del Canal, reitera su agradecimiento por el interés expresado y los incentiva a seguir participando activamente en el proceso. Con relación a las inquietudes sobre temas operativos, el Comité recomienda remitir estas inquietudes a la Administración de la Autoridad para el manejo respectivo.

La Autoridad seguirá en cercano contacto con los clientes en aras de explorar alternativas de mutuo beneficio continuamente. Los clientes y usuarios pueden tener la certeza de que la Autoridad realiza su mejor esfuerzo en presentar propuestas que conlleven altos niveles de estabilidad y predictibilidad.

El Comité valora el interés de los clientes del Canal durante el proceso de consulta pública. La reglamentación del proceso de cambio en los peajes del Canal permite precisamente la participación de sus clientes y partes interesadas para aportar sugerencias, ideas y recomendaciones.

Que conforme lo establecido en la Propuesta, la audiencia pública se realizó el 20 de mayo de 2022 en el ala gerencial del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, República de Panamá. Inició a las 9:00 a.m. y concluyó aproximadamente a las 9:45 a.m., hora local. Se contó con 7 participantes que presentaron los siguientes argumentos:

1. Jaime Castillo – Vicepresidente Asociado de Operaciones Portuarias Globales de Royal Caribbean Group representando al Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA).

Primero agradeció al Comité la oportunidad brindada al FCCA de trabajar en conjunto en procesos anteriores y la oportunidad de exponer sus preocupaciones en este proceso, particularmente sobre el efecto que consideró drástico para el turismo de Panamá y en consecuencia a todos los que trabajan con turistas y buques. Indicó que era una situación complicada para las líneas de cruceros, enfrentando deudas y funcionando a capacidad reducida a causa de la pandemia de COVID-19 durante más de 18 meses.

Mencionó que la Propuesta contemplaba aumentos significativos desde el 2023 y hasta el 2025, los que consideró un reto para la industria que se vería forzada a tomar decisiones importantes sobre seguir utilizando la ruta del Canal y las llamadas a puertos locales y en Suramérica. Indicó que lo anterior impactaría a todos los contribuyentes y beneficiarios del turismo de cruceros en Panamá, desde los choferes, taxis y personal de los puertos, quienes se habían beneficiado a través de sus ingresos y el aporte al sector turismo de casi \$78,000,000.00 en la temporada 2017 y 2018. Adicional a esto, representaba ingresos en otros sectores como restaurantes, bares, ropa, excursiones, artesanías, realizados tanto como turistas como tripulaciones.

Agregó que Panamá apostaba por esta oferta de turismo de cruceros como resultado de inversiones millonarias en nuevas terminales y mejoras a las ya existentes como Colón 2000. Estas inversiones habían dado fruto, por los acuerdos de “homeport” de líneas de cruceros muy importantes como Norwegian y Royal Caribbean, quienes habían confirmado sus planes de establecer rutas saliendo de Panamá e incluyendo tránsitos por el Canal. Sumado a ellas, también Holland America tiene planeado zarpar 4 buques desde Panamá.

Finalmente, mencionó que era contraproducente proponer aumentos drásticos a los peajes, que consideró resultaban una amenaza a este comercio y a la forma de operar del segmento, en un momento donde Panamá se beneficia de este realce del turismo de cruceros. Solicitaron una notificación de por lo menos 18 meses para cambios tarifarios, para adecuarlos a las decisiones comerciales. Indicó que se mantenían abiertos a la comunicación para encontrar estructuras de peajes que mantuvieran las operaciones mutuas del segmento y el Canal, creando una relación sostenible que permita a Panamá aprovechar el crecimiento sostenible del turismo de cruceros.

2. Francis X. Zeimetz – Operaciones de Panama Agencies representando a Evergreen Marine.

Luego de su presentación y en representación de Evergreen Marine, expresó que los viajes de retorno aumentaban más del 20% en un año debido a la aplicación de cargos por contenedores vacíos, argumentando un valor comercial. Reiteró que los contenedores vacíos no facturaban flete y que los mismos debían registrarse como un costo para la compañía, ya que en viaje de ida la compañía pagó por este contenedor. Agregó que el costo propuesto era alto, no transferible y que dichos buques transitaban con menos utilización.

Indicó que los incentivos en el viaje de retorno debían mantenerse, ya que representaban para los planificadores un incentivo para usar la ruta del Canal sobre las iniciativas como Suez y Cabo de Hornos. La Propuesta remueve todos los incentivos al segmento, aumentando los costos que son intransferibles al usuario final y deben ser absorbidos por la empresa.

3. Russ Goedjen – Presidente de la Asociación de Turismo Náutico de Panamá (embarcaciones menores).

Inició su exposición indicando que llegó a Panamá en el año 1985 como parte del proceso de transferencia del Canal a manos panameñas, involucrado en el turismo náutico a través de varias empresas y actualmente como presidente de la Asociación de Turismo Náutico de Panamá. Agregó que

el aumento propuesto no era cónsono con la estrategia país de turismo y particularmente el turismo náutico y que dicho aumento no mejoraba la imagen del destino Panamá.

Indicó que reconocía que los ingresos de este segmento no representaban mucho para el Canal y que definitivamente había costos involucrados, pero que los mismos no habían sido ponderados adecuadamente. Reconoció que la industria marítima catalogaba a la administración actual como más eficiente que las anteriores, mejorando muchos aspectos de la operación, pero que los procesos y costos de transitar embarcaciones menores no habían cambiado en 35 años, por lo que había llegado el momento de ajustar esos costos. Reiteró que los aumentos propuestos atentaban contra la ventaja competitiva de Panamá lo que amenazaba la recepción de ingresos del turismo a través de otros rubros relacionados.

Adicional mencionó que el Canal de Panamá cobraba a las embarcaciones menores 100 veces más peajes que otros canales reconocidos, donde por ejemplo Suez redujo en 75% sus tarifas para este tipo de buques, lo que encarecía aún más el destino Panamá y afectaba al conglomerado de turismo local. Terminó poniendo a disposición a la Asociación para buscar alternativas para reducir los costos de tránsito de embarcaciones menores y así encontrar una solución beneficiosa para ambas partes.

4. Keiji Tomoda – Vicepresidente del Japanese Shipowners' Association (JSA).

Inició su exposición agradeciendo la oportunidad de participar en el periodo de consulta, el cual fue más largo de lo usual e instó a la Autoridad a mantener el interés en el diálogo, comunicación y cooperación no solo con ellos, sino con las otras asociaciones como ICS (International Chamber of Shipping), ASA (Asian Shipowners' Association), ECSA (European Community Shipowners' Association), Intercargo (International Association of Dry Cargo Shipowners), Intertanko (International Association of Independent Tanker Owners), quienes también expresaron su preocupación sobre la Propuesta.

Indicó que, aunque acogían positivamente la simplificación de la estructura, veían con preocupación los niveles de aumento propuestos para algunos segmentos de mercado como refrigerados, tanqueros y LPG que podrían exceder 80% al 2025, los cuales llamó sin precedentes. Instó a la Autoridad a no eliminar el Programa de lealtad y a brindar aclaración sobre la situación de los planes de mejora de capacidad, cargos por agua dulce y como estos se relacionaban con los aumentos propuestos, ya que requerían clarificación sobre los motivos de dichos aumentos.

Mencionó que veían con preocupación la asociación de los eventos de bonanza de mercado a causa de la pandemia de COVID-19 con los aumentos propuestos e indicó que no debía haber tal correlación. Dijo temer que, una vez normalizadas las condiciones de mercado, dichos aumentos representasen impactos negativos en los costos de transporte, afectando los volúmenes de tránsito por el Canal. Señaló ser fiel creyente en que tarifas estables a largo plazo eran la mejor alternativa para el Canal y sus usuarios.

Además, con respecto al cobro de buques en lastre, indicó que los aumentos eran más fuertes que para algunos segmentos con carga, lo que era contraproducente, ya que las travesías en lastre no generaban beneficios económicos directos. Por lo que instó a la Autoridad a realizar una revisión de dichos niveles de aumentos para que no fueran una carga excesiva en los clientes. También solicitó la implementación

de incentivos para buques que cumplan regulaciones ambientales, como combustibles limpios. Solicitó explicación adicional sobre los diversos niveles de aumentos entre tipos y tamaños de buques.

5. Javier Moreira – Gerente General del clúster Colombia, Ecuador, Panamá y Venezuela de CMA CGM.

Inició resaltando positivamente la oportunidad de expresar sus opiniones, brindando el suficiente tiempo de notificación previa para adaptar el negocio con la Propuesta. También apreció la simplificación de la estructura en tiempos actuales de alta complejidad y cambio, así como los esfuerzos por mejorar los servicios que mantenían una estructura operativa a través de la transformación digital y otras iniciativas.

Reiteró que, a pesar de lo anterior, no era necesario tal nivel de aumento en las tarifas, elevando la preocupación y la presión sobre los costos incurridos por la empresa en los últimos años, a causa del cargo por agua dulce, aumentos de reservaciones, Otros Servicios Marítimos y propuestas futuras como el “Greenhouse Gas (GHG) Emission Fee” (tasa de emisiones de gases de efecto invernadero), entre otros. Particularmente, mencionó las siguientes opiniones y consideraciones sobre la propuesta:

- a. Nueva tarifa fija: Consideró que esta tarifa aumentará el costo unitario por TEU, independiente de los niveles de carga, impactando principalmente los servicios más pequeños. Recomendó la cancelación de esta tarifa y mantener los cobros actuales por total de TEU de capacidad (TTA).
- b. Aumento de TEU cargado: Solicitó reconsiderar los niveles del aumento de las tarifas propuestas.
- c. Nueva tarifa por TEU vacío: Dijo no entender la lógica detrás de este cargo, señalando que los contenedores vacíos representaban costo para las líneas. Solicitó la cancelación de este cargo, el cual consideró irrecuperable por las navieras quienes absorbían este costo.
- d. Eliminación gradual del Programa de lealtad: Recomendó no eliminar el Programa, que consideró una práctica común en la industria que contribuía a la generación de ingresos de la Autoridad. Por el contrario, sugirió un bono de entrada para los nuevos servicios de línea que se incorporen.
- e. Esfuerzos por la sostenibilidad: Recomendó un reconocimiento a las empresas que impulsaran los cambios hacia políticas ambientales en sus buques que representan inversiones importantes que deben ser reconocidas.
- f. Recomendaciones: Reconsiderar la Propuesta, particularmente sobre los puntos expresados arriba.

6. Dana Kang – Gerente de Operaciones de SK Gas USA Inc.

Agradeció la oportunidad de participar en la audiencia exponiendo en representación de su empresa. Mencionó que el Canal de Panamá ha operado exitosamente desde 1914 abriendo un nuevo capítulo en el mercado global, incluyendo al Canal ampliado que, a pesar de la pandemia de COVID-19, se había mantenido ininterrumpido por más de 5 años. Recomendó la reconsideración de la Propuesta para mantener la competitividad de la ruta.

Indicó que a pesar de que la Propuesta simplificaba la estructura para resolver temas de interpretación y efectividad, la misma no contemplaba la perspectiva completa de los clientes, como, por ejemplo, que los niveles de aumento propuestos resultaban un gran peso a su estructura de costos y a los usuarios finales. Agregó que los aumentos eran irrazonables si no había un beneficio agregado para el cliente y solo temas de interpretación. Además, destacó que los buques de LPG recibían el mayor aumento hasta

el 2025, en comparación con los buques portacontenedores que eran los principales usuarios de la esclusa neopanamax y recibían aumentos inferiores.

Mencionó que, si la Autoridad buscaba eficiencia con esta Propuesta, era razonable para los clientes exigir mejoras en los niveles de servicio. Por eso instó a la revisión completa de los niveles de aumento de la Propuesta; considerar que los buques LPG puedan reservar en el periodo “1.a” (definido en la Circular a las Navieras N-07-2022 como el periodo aplicable exclusivamente para las esclusas neopanamax de 80 a 15 días antes de la fecha solicitada de tránsito) con 80 días de anticipación en vez de 14; y poner atención a los temas de congestión que enfrentaba el Canal. Instó a la Autoridad a buscar otras alternativas para mejorar la operación y nivel de servicio.

7. Miguel Rodríguez – Director de Operaciones de ONE Panamá Inc. (Ocean Network Express).

Consideró que, aunque la Propuesta indicaba que se buscaba simplificar la estructura de peajes, la Propuesta todavía seguía siendo compleja, ya que tenía múltiples parámetros como tipo, tamaño de buque, tipo de contenedor, dirección, condición de carga, entre otros. Sugirió volver a una estructura básica y más sencilla para todos los tipos de buque que pudiera ser TPM (tonelaje de peso muerto), Gross ton (tonelada bruta) o CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) multiplicado por una tarifa. Sugirió revisar el concepto de TEU lleno vs vacío, ya que traería mucha variabilidad en la forma de cobrar dependiendo de la dirección, usando como ejemplo la estructura de cobro del corredor logístico terrestre del Pacífico que no hacía esta diferenciación.

Sus comentarios sobre la Propuesta de peajes se resumen en los siguientes puntos:

- a. Ajuste de la capacidad TTA a 2 esloras de buque: Es un requerimiento IMO (Organización Marítima Internacional, IMO por sus siglas en inglés), por tal razón al tomar esta acción, se debía eliminar el cobro de Otros Servicios Marítimos de visibilidad.
- b. Programa de lealtad e incentivo de retorno: Sugirieron mantenerlos, considerándolos un valor agregado económico al valor de la ruta.
- c. Cobro por TEU vacíos: Consideraron que los contenedores vacíos representaban un costo a la naviera, por lo que no representaban ingreso adicional. Por ende, recomendaron eliminar esta propuesta.
- d. Restricciones de navegación en la entrada del Pacífico: Indicaron que estas representaban un impacto negativo a la industria marítima por las demoras que generaban y solicitaron levantar dicha restricción.

Que en lo que respecta a las modificaciones propuestas al Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, no se recibió comentario alguno durante el proceso de consulta y audiencia pública por lo que, surtido este trámite, corresponde a la Administración de la Autoridad presentar a la Junta Directiva de la Autoridad, el proyecto de Acuerdo de modificación del referido Reglamento para su consideración y aprobación.

Que el Comité hace constar que el proceso de consulta y audiencia pública se realizó con seriedad, transparencia y sujeto a las normas jurídicas correspondientes; y que los comentarios recibidos y las exposiciones de los

participantes fueron sopesados y tomados en consideración, lo cual será debidamente comunicado en los medios locales e internacionales.

Que el Comité recalca que la Autoridad ha considerado los argumentos de los clientes aprovechando la coyuntura del proceso de modificación de los peajes y asegura a la industria marítima que seguirá procurando mejoras en las condiciones de tránsito y a la confiabilidad del servicio.

Que la Autoridad establece con estos ajustes una estructura de peajes más uniforme y simplificada, que elimina las bandas de precios e introduce tarifas únicas según la esclusa utilizada y el tipo y tamaño del buque. Además, se estandariza el cobro del peaje en condición de lastre, se eliminan las tarifas especiales para viajes de retorno y se anuncian ajustes anuales que abarcarán hasta el año 2025, proporcionando un grado de previsibilidad a corto y medio plazo.

Que luego de evaluar las opiniones y argumentos presentados por las partes interesadas durante el proceso de consulta pública establecido en la Propuesta, el Comité recomienda a la Junta Directiva la implementación de la Propuesta original aprobada mediante el Acuerdo No. 397 de 24 de marzo de 2022, con los siguientes ajustes en lo que respecta a los peajes propuestos:

1. No implementar el incremento propuesto para el 1 de enero de 2023 en el segmento de pasajeros y mantener los incrementos propuestos con fecha de implementación de 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025.
2. Ajustar a la baja el cargo propuesto para los tránsitos en condición de lastre, de 90% del peaje regular con carga a 85% del peaje regular con carga.
3. Ajustar a la baja los montos propuestos para el cargo de TTE (contenedores vacíos) a \$2.00, \$4.00 y \$6.00 al 1 de enero de 2023, 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025, respectivamente.

Que la modificación a los peajes propuesto por el uso del Canal de Panamá, en virtud de lo anterior, incluirá lo indicado por el Comité explicado en los párrafos anteriores.

Que el pleno de la Junta Directiva analizó y evaluó detenidamente los argumentos expuestos por el Comité encargado de llevar a cabo el proceso de consulta y audiencia pública; y luego de haber deliberado sobre los mismos, es del criterio que han sido debidamente justificados y, por tanto, se muestra de acuerdo con las recomendaciones hechas por el Comité por ser convenientes para los intereses de la Autoridad, por lo que procede en conformidad.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la modificación de los peajes por el uso del Canal de Panamá según lo indicado en las tablas y explicaciones que se detallan a continuación:

1. Modificaciones para el segmento de buques portacontenedores:

- a. Se introduce una tarifa fija por tránsito que dependerá de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax). Para buques neopanamax, se establece la diferenciación

- entre buques de 10,000 TEU o más de capacidad (TTA) y buques de menos de 10,000 TEU de capacidad (TTA) para que el peaje sea acorde al valor que el Canal les brinda a estos clientes.
- b. Se mantiene el TEU como la unidad de medida para el cálculo del peaje.
 - c. Se reemplazan las actuales bandas tarifarias por tarifas de capacidad por categorías de tamaño (regular, súper o neopanamax) sobre la base del total de TTA, que está intrínsecamente relacionado con el valor que el Canal le provee a cada segmento de mercado y a cada categoría de tamaño.
 - d. Se mantiene las tarifas de TEU con carga (TTL), se introduce una nueva tarifa que reconoce el valor del reposicionamiento de los contenedores vacíos (TTE) y se elimina la tarifa de retorno para contenedores cargados (TTLR).
 - e. Se simplifica el Programa de lealtad mediante la reducción de 6 categorías de lealtad a una categoría, reemplazando el uso de las tarifas por categoría por un porcentaje aplicado al total de peajes, aplicable a aquellos clientes que acumulen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año. Este es un nivel equivalente a la categoría "1" del Programa de lealtad vigente.
 - f. Para determinar la categoría de lealtad a partir del 1 de enero de 2023, se utilizará el volumen acumulado de TEU de capacidad máxima registrado por los tránsitos del cliente a través del Canal durante un periodo máximo de 12 meses consecutivos, similar al cálculo que se realiza en la actualidad.
 - g. A partir del 1 de enero de 2023, los clientes que emplacen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año pagarán el 95% de su peaje regular y a partir del 1 de enero de 2024 pagarán el 97.5% de su peaje regular.
 - h. A partir del 1 de enero de 2025, se eliminará el Programa de lealtad.
 - i. Se modificará el cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de 2 esloras, lo cual a su vez modificará el cálculo del total de contenedores permitidos (TTA), lo que resultará en la eventual eliminación del cargo por visibilidad contemplado en Otros Servicios Marítimos.

La siguiente tabla ilustra las tarifas bajo la nueva estructura de peajes para este segmento:

Contenedor	Efectivas el 1 de enero de 2023				Efectivas el 1 de enero de 2024				Efectivas el 1 de enero de 2025			
	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacios TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacios TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacios TTE (por TEU)
Regular	\$60,000	\$40.00	\$30.00	\$2.00	\$60,000	\$40.00	\$32.50	\$4.00	\$60,000	\$40.00	\$35.00	\$6.00
Súper	\$100,000	\$40.00	\$30.00	\$2.00	\$100,000	\$40.00	\$32.50	\$4.00	\$100,000	\$40.00	\$35.00	\$6.00
Neo TEU < 10,000	\$200,000	\$30.00	\$30.00	\$2.00	\$200,000	\$30.00	\$32.50	\$4.00	\$200,000	\$30.00	\$35.00	\$6.00
Neo TEU ≥ 10,000	\$300,000	\$30.00	\$40.00	\$2.00	\$300,000	\$30.00	\$42.50	\$4.00	\$300,000	\$30.00	\$45.00	\$6.00

2. TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transporten contenedores sobre cubierta:

Se ajustan las tarifas de TEU sobre cubierta para otros tipos de buques que no sean portacontenedores.

TEU sobre cubierta en otros tipos de buques que no sean portacontenedores	Efectivas el 1 de enero de 2023 Tarifa por TEU	Efectivas del 1 de enero de 2024 Tarifa por TEU	Efectivas el 1 de enero de 2025 Tarifa por TEU
TEU refrigerados	\$110.00	\$115.00	\$120.00
TEU seco	\$100.00	\$105.00	\$110.00
TEU vacío	\$60.00	\$65.00	\$70.00

El cálculo del peaje para todos los buques en lastre, aplicando el 85% del peaje respectivo con carga, solo aplicará a los componentes de tarifa fija y de capacidad. El cálculo no aplicará a las tarifas de TEU refrigerado, seco y vacío sobre cubierta que los buques en lastre puedan transportar.

3. Modificaciones para los peajes de los buques de pasajeros:

Los ajustes a los peajes de buques de pasajeros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Para los buques de categoría de tamaño regular, se establecen además tarifas separadas para buques con menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje con carga.
- Se elimina el incremento del 1 de enero de 2023, y se mantienen los incrementos del 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025.

Pasajeros	Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$3.20	\$25,000	\$4.25
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$3.80	\$60,000	\$5.00
Súper	\$100,000	\$5.15	\$100,000	\$5.50
Neopanamax	\$300,000	\$4.65	\$300,000	\$5.50

4. Modificaciones para los peajes de buques portavehículos/RoRo:

Los ajustes a los peajes de portavehículos/RoRo son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje con carga.

- e. Se elimina el uso del concepto de porcentaje de utilización en la estructura (toneladas métricas de carga entre peso muerto).

Portavehículos/RoRo	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.00	\$60,000	\$4.00	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.40	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$4.75
Neopanamax	\$300,000	\$2.00	\$300,000	\$2.50	\$300,000	\$2.75

5. Modificaciones para los peajes de los buques tanqueros:

Los ajustes a los buques tanqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se elimina la tarifa de toneladas métricas de carga para los buques neopanamax con carga.
- Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje con carga.

Tanqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.50	\$60,000	\$4.25	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.15	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

6. Modificaciones para los peajes de buques quimiqueros:

Los ajustes para buques quimiqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje con carga.

Quimiqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$4.45	\$60,000	\$5.00	\$60,000	\$5.50
Súper	\$100,000	\$3.00	\$100,000	\$4.00	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

7. Modificaciones para los peajes de buques de gas licuado de petróleo (GLP):

Los ajustes para los buques de GLP son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene el metro cúbico (m³) como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos (m³) de capacidad.
- El peaje en lastre será el 85% del peaje calculado con carga, y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 2% del total de metros cúbicos (m³) de capacidad de carga.

GLP	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$0.90	\$300,000	\$1.85	\$300,000	\$2.75

8. Modificaciones para los peajes de los buques gas natural licuado (GNL):

Los ajustes para buques GNL son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene el metro cúbico (m³) como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos de capacidad.
- El peaje en lastre será el 85% del peaje calculado con carga, y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 10% del total de metros cúbicos (m³) de capacidad de carga.
- Se elimina la tarifa especial en lastre aplicada en los casos de ida y vuelta (viaje de retorno).

GNL	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$1.35	\$300,000	\$1.70	\$300,000	\$2.05

9. Modificaciones para los peajes de los buques de graneles secos:

Los ajustes para los buques de graneles secos son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada de peso muerto (DWT por sus siglas en inglés) como la unidad de medida

de capacidad para el cálculo de peajes.

- c. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas de peso muerto (DWT).
- d. Se eliminan las tarifas por tonelada métrica de carga para los buques neopanamax con carga.
- e. Se consolidan las tarifas de los 4 tipos de mercaderías (granos, carbón, mineral de hierro y otros graneles secos) en un solo grupo de tarifas.
- f. Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje calculado con carga.

Graneles Secos	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)
Regular	\$60,000	\$1.00	\$60,000	\$1.25	\$60,000	\$1.65
Súper	\$100,000	\$1.10	\$100,000	\$1.15	\$100,000	\$1.50
Neopanamax	\$300,000	\$0.25	\$300,000	\$0.50	\$300,000	\$0.80

10. Modificaciones para los peajes de los buques de carga refrigerada, carga general y otros:

Los ajustes para los buques de carga refrigerada, carga general y otros son los siguientes:

- a. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- b. Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- c. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- d. Para los buques regulares de carga refrigerada y carga general se establecen tarifas separadas de menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- e. Para los buques regulares del segmento "Otros" se establecen tarifas separadas de menos de 7,500 y de 7,500 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- f. Se establece que el peaje en lastre será el 85% del peaje con carga.

Refrigerados	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.25	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.40	\$60,000	\$2.35	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.75	\$100,000	\$2.40	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Carga General	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.15	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.45	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$2.00	\$100,000	\$2.50	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Otros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 7,500 CP/SUAB	\$15,000	\$2.00	\$15,000	\$2.50	\$15,000	\$3.00
Regular ≥ 7,500 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.40	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.50	\$100,000	\$2.25	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

11. Modificaciones para los peajes de los buques que pagan por desplazamiento:

- A las embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas, se les calculará el peaje en base a la tarifa por tonelada de desplazamiento.
- La modificación para las embarcaciones menores ajusta a los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base en su eslora total (1,000 toneladas de desplazamiento).

Desplazamiento	Efectiva el 1 de enero de 2023	Efectiva el 1 de enero de 2024	Efectiva el 1 de enero de 2025
Por tonelada de desplazamiento	\$5.00	\$5.25	\$5.50

12. Modificaciones para los peajes de las embarcaciones menores:

Se ajustan los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje en base a su eslora total como sigue:

- Estas tarifas aplicarán a todas las embarcaciones menores (eslora menor o igual que 125 pies).
- A los buques de alto calado (con eslora superior a 125 pies), de cualquier segmento de mercado, con un tonelaje CP/SUAB de hasta 999 como límite máximo, se le aplicará como peaje la tarifa para embarcaciones menores en el rango de eslora mayor a 100 pies, adicional a todos sus cargos correspondientes a Otros Servicios Marítimos.
- La modificación para las embarcaciones menores ajusta los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total (1,000 toneladas de desplazamiento). A las embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas, se les calculará el peaje en base a la tarifa por tonelada de desplazamiento.

Rango de eslora		Tarifa propuesta		
Metros	Pies	Efectivas el 1 de enero de 2023	Efectivas el 1 de enero de 2024	Efectivas el 1 de enero de 2025
< 19.812	< 65	\$1,760	\$1,935	\$2,130
≥ 19.812 < 24.384	≥ 65 < 80	\$2,640	\$2,905	\$3,200
> 24.384 < 30.480	> 80 ≤ 100	\$3,850	\$4,235	\$4,660
> 30.480	>100	\$5,000	\$5,500	\$6,000

13. Modificaciones a la estructura del Conglomerado Marítimo Local:

Se ajusta la distribución de los rangos de eslora de la tabla tarifaria de embarcaciones menores del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) con el objetivo de unificar su estructura o rango de esloras a la existente para las embarcaciones menores. No se ajustan los montos tarifarios adicionales a este segmento.

La estructura y tarifas del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) queda de la siguiente forma:

Rango de eslora propuesto		Peajes vigentes
Metros	Pies	
< 19.812	<65	\$800
≥ 19.812 ≤ 24.384	≥ 65 ≤ 80	\$1,300
> 24.384 ≤ 30.480	> 80 ≤ 100	\$2,000
> 30.480	>100	\$3,200

ARTÍCULO SEGUNDO: Indicar que los ajustes establecidos en el Artículo Primero del presente Acuerdo entrarán en vigor el 1 de enero de 2023, 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025, exceptuando al segmento de pasajeros, cuyos incrementos entrarán en vigor el 1 de enero de 2024 y el 1 de enero de 2025.

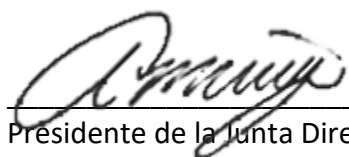
ARTÍCULO TERCERO: Este Acuerdo queda sujeto a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintitrés (23) días del mes de junio del año dos mil veintidós (2022).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez

Rossana Calvosa de Fábrega



Presidente de la Junta Directiva



Secretaria