

**ACUERDO No. 404
(de 28 de octubre de 2022)**

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

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


CONSIDERANDO:

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

Que corresponde a la Junta Directiva, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 18 de la 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 18, numeral 5, literal k, de la Ley Orgánica establece la función de la Junta Directiva de aprobar el reglamento en materia de fijación de peajes, tasas y derechos cobrados por la Autoridad por el tránsito de las naves por el Canal y la prestación de servicios conexos.

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

Que la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 397 de 24 de marzo de 2022 que contiene la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo de buques por el uso del Canal de Panamá presentada por la Administración de la Autoridad; y que ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública establecido en la Ley Orgánica, mediante la publicación en el Registro del Canal de Panamá de la notificación de la propuesta, lo que permitió a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada. 


Que la Junta Directiva, cumplido el proceso legal y reglamentario de la Autoridad establecido para la modificación de los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, aprobó el Acuerdo No. 399 de 23 de junio de 2022, "Por el cual se modifican los peajes por el uso del Canal de Panamá", y cuya aprobación final se dio por parte del Consejo de Gabinete mediante Resolución de Gabinete No. 75 de 12 de julio de 2022.

Que la Administración explica que en la precitada modificación se consideraron e incorporaron los siguientes principios y conceptos a la estructura de peajes del Canal de Panamá:

1. Precios basados en el valor económico que el Canal proporciona a cada uno de sus diferentes tipos de clientes.
2. Ajustes en intervalos regulares con suficiente antelación para brindar previsibilidad a los clientes.
3. Una estructura de peaje más uniforme y simplificada, cuya finalidad es facilitar su uso y comprensión.
4. Reemplazo de las bandas de precios por tarifas fijas y tarifas por capacidad.
5. Modificación de la forma de cobro para buques en lastre a través de un porcentaje sobre el monto correspondiente al peaje del buque cargado.
6. Eliminación de las tarifas especiales para viajes de retorno para buques portacontenedores y gas natural licuado (GNL).
7. Incorporación del cargo para contenedores vacíos (TTE) en buques portacontenedores.
8. Replanteamiento del programa de lealtad para buques portacontenedores.
9. Modificaciones anuales a los peajes a implementar desde el año 2023 hasta el año 2025.

Que indica la Administración que, conforme lo anterior, corresponde adecuar el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias para la implementación del precitado Acuerdo No. 399 de 23 de junio de 2022, con el objeto de que sea cónsono con las modificaciones aprobadas en dicho Acuerdo.

Que el Administrador, en virtud de lo anterior, ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de Acuerdo que contiene la modificación pertinente a lo anotado, con la finalidad de que empiece a regir a partir del 1 de enero de 2023.

Que la Junta Directiva ha examinado la propuesta presentada por el Administrador y la considera conveniente a los intereses de la Autoridad, por lo que estima apropiada la modificación solicitada. 

ACUERDA:


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

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

1. Para el buque portacontenedor, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
 - b. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque (TTA) según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
 - c. el producto de multiplicar el número de TEU con carga (TTL) a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
 - d. el producto de multiplicar el número de TEU vacío (TTE) a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable.

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

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

- a. un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
- b. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque (TTA) según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y 

- c. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque (TTA) según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente o la suma de los productos de multiplicar el número de TEU con carga (TTL) y TEU vacíos (TTE) a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por las tarifas correspondientes; el que sea mayor.

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

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


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


No obstante lo anterior, en los casos que así lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá autorizar que el BAPLIE y el "Container Summary" actualizado con la información de contenedores a bordo, debidamente

firmado por el capitán del buque o su designado y sellado con el sello del buque, sea provisto posterior al tiempo determinado por la Autoridad.

Los buques elegibles a la categoría de lealtad para buques portacontenedores, mientras esté vigente el programa y para aquellos clientes que acumulen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) en un periodo de 12 meses, les corresponde el pago de un porcentaje fijado por la Autoridad sobre su peaje regular.

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


2. Para el buque que no pertenece a la categoría de portacontenedor y que transita con contenedores sobre la cubierta, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. Un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
 - b. El producto de multiplicar su unidad de cobro, por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad; y
 - c. La suma de los productos de multiplicar cada tipo de NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta al momento del tránsito), por la tarifa por TEU correspondiente al tipo de contenedor fijada por la Autoridad.
3. Para el buque de graneles secos, el peaje se determinará de acuerdo con las Toneladas de Peso Muerto de Verano (DWT) del buque. En el caso de que el buque esté transportando madera durante el tránsito, se utilizará la medida de Toneladas de Peso Muerto de Verano para madera (TDWT) o DWT, la que sea mayor. Para el buque de graneles secos, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. Un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
 - b. El producto del DWT o TDWT de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque.
4. Para el buque quimiquero, el peaje será determinado de acuerdo con lo siguiente:
 - a. Un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y 

- b. El producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque.
 - c. Con respecto a la categorización de los buques quimiqueros, aquellos buques cuyo Certificado de Clase ("Certificate of Class") los identifica como buque quimiquero ("Chemical Tankers") o cualquier otra clasificación diferente a quimiqueros/tanqueros "Chemical/Oil Tanker" o quimiqueros/parcela "Chemical/Parcel", serán clasificados como quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - d. A los buques quimiqueros cuyo Certificado de Clase ("Certificate of Class") los identifica como buques quimiqueros/tanqueros ("Chemical/Oil Tanker") o a los buques quimiqueros/parcela ("Chemical/Parcel") se les solicitará el Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel ("Certificate of Fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk") en concordancia con el Código Internacional de Químicos a Granel ("IBC Code" por su siglas en inglés, capítulo 2, párrafo 2.1.2), para clasificarlos de la siguiente forma:
 - i. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 1* o cualquier combinación que contengan el *Tipo 1* serán considerados buques quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - ii. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 2*, *Tipo 3*, o ambos, pagarán la tarifa establecida para los buques tanqueros.
5. Para los buques gaseros GLP y GNL, el peaje será determinado por la suma de:
- a. Un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
 - b. El producto de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga multiplicados por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque.
6. Para los buques de guerra, dragas, diques secos flotantes, y cualquier otro equipo flotante cuyo arqueo se calcula en base a su desplazamiento máximo, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa 

correspondiente. Lo anterior aplica a embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas.

7. Para embarcaciones menores, el peaje será establecido con base en su eslora total mediante la tarifa fija correspondiente y tomando en consideración lo siguiente:
 - a. Aplicarán a todas las embarcaciones menores (eslora menor o igual que 125 pies).
 - b. 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 de embarcaciones menores en el rango de eslora más alto, adicional a los otros cargos marítimos que le correspondan.
 - c. El límite máximo de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total (tarifa de embarcaciones menores) es de 1,000 toneladas de desplazamiento.

8. No obstante lo anterior, en los casos cuyas circunstancias lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá solicitar que buques de guerra y las naves auxiliares de cualquier estado, amparados bajo el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, suministren la siguiente información dependiendo del segmento de mercado al cual pertenecen para efectos de establecer el monto de la garantía bancaria que deben presentar y la facturación de su peaje:
 - a. Buques portacontenedores: el total y tamaño de contenedores con carga y vacíos o el total de TEU con carga y vacíos que se tendrá en el tránsito del buque, sin necesidad de incluir el puerto de origen del buque ni de la carga en el BAPLIE.
 - b. Buques que no pertenecen al segmento de portacontenedores, pero que transitan con contenedores sobre la cubierta: el total, tipo de contenedores y tamaño de contenedores sobre cubierta o el total de TEU sobre cubierta por tipo que se tendrá en el tránsito.
 - c. Buques de desplazamiento: el desplazamiento máximo en toneladas métricas.

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


9. Para los buques de pasajeros, el peaje será determinado por el producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicados por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad, de acuerdo con los rangos de toneladas y condición de carga hasta el 31 de diciembre de 2023.

A partir del 1 de enero de 2024, el peaje para los buques de pasajeros será determinado por lo establecido en el numeral 10 del presente artículo.

10. Para el resto de los buques, el peaje será determinado por la suma de:

- a. Un componente correspondiente a una tarifa fija aplicable a cada tránsito, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque y la esclusa utilizada; y
- b. El producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque multiplicado por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad, de acuerdo con la categoría de tamaño del buque.

11. Para los buques que transiten sin carga o en condición en lastre, el peaje será determinado en base a lo siguiente:

- a. Aplicación de un porcentaje fijado por la Autoridad sobre el peaje correspondiente a un tránsito con carga o cargado, exceptuando a los buques portacontenedores, a los cuales no les aplica esta consideración.
- b. El cálculo del peaje para todos los buques en lastre 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 para los buques que no son portacontenedores en condición en lastre.
- c. El cobro en lastre se aplicará a los buques gaseros GLP que transporten hasta un máximo de 2 por ciento (2%) del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga GLP de los espacios diseñados y certificados para ello.
- d. El cobro en lastre se aplicará a los buques gaseros GNL que transporten hasta un máximo de 10 por ciento (10%) del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga GNL de los espacios diseñados y certificados para ello.
- e. Para los efectos del cobro de peajes para buques en lastre, se verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá 


12. Para los buques que realizan un tránsito parcial y de regreso, que atraviesen las esclusas en cualquiera de los extremos del Canal de Panamá y regresen al punto de entrada original sin atravesar las esclusas del otro extremo del Canal, completando 6 cámaras como máximo, pagarán las tarifas prescritas para un tránsito completo a través del Canal. Cuando el itinerario exceda 6 cámaras, se aplicará el cargo de un peaje adicional.
13. En el caso del segmento del conglomerado marítimo local, la elegibilidad para formar parte de este segmento se determinará de acuerdo con los criterios establecidos por la Autoridad y los buques de este segmento pagarán las tarifas correspondientes establecidas.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta modificación entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2023.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintiocho (28) días del mes de octubre del año dos mil veintidós (2022).

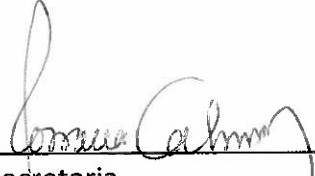
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez



Presidente de la Junta Directiva

Rossana Calvosa de Fábrega



Secretaria