

El presente documento es una compilación de los Acuerdos emitidos por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá en relación con un determinado Reglamento. Representa un documento de trabajo cuyo único objetivo es el de facilitarle al usuario el rápido acceso a información actualizada. Para asuntos oficiales, favor referirse al Acuerdo que aprueba y/o modifica el respectivo Reglamento.

COMPILACIÓN DEL REGLAMENTO PARA LA FIJACIÓN DE PEAJES, TASAS Y DERECHOS POR EL TRÁNSITO POR EL CANAL, LOS SERVICIOS CONEXOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS¹

(Última modificación: Octubre 2022)

INDICE

| | |
|---|----------|
| CAPÍTULO I..... | 1 |
| DISPOSICIONES GENERALES..... | 1 |
| | |
| CAPÍTULO II..... | 2 |
| PEAJES..... | 2 |
| | |
| CAPÍTULO III..... | 8 |
| SERVICIOS CONEXOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS..... | 8 |
| | |
| CAPÍTULO IV..... | 8 |
| PAGO Y GARANTÍAS..... | 8 |
| | |
| CAPÍTULO V..... | 9 |
| EXONERACIONES Y PROHIBICIONES..... | 9 |

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 1. El tránsito de los buques por el Canal y la prestación de los servicios conexos y actividades complementarias estarán sujetos al pago de peajes, tasas y derechos.

Artículo 2. Los peajes, tasas y derechos que fije la Autoridad tendrán en cuenta las condiciones de servicio seguro, continuo, eficiente, competitivo y rentable del Canal.

Artículo 3. La Junta Directiva fijará los peajes, tasas y derechos, y las condiciones por el uso del Canal y sus servicios conexos.

¹ Reglamento aprobado mediante Acuerdo No. 4 de 7 enero de 1999 y posteriormente modificado mediante Acuerdos Nos. 58, 94, 141, 220, 269, 295, 316, 359, 382, 394 y 404.

Artículo 4. Todos los cargos, tarifas, tasas y derechos que cobre la Autoridad en cualquier concepto deberán publicarse en el Registro del Canal y registrarse en Listado de Tarifas de la Autoridad.

Capítulo II Peajes

Artículo 5. La tarifa de los peajes se calculará de manera que cubra los costos de funcionamiento y modernización del Canal, e incluirá, por lo menos:

1. Los costos de funcionamiento y mantenimiento del Canal, incluyendo costos de depreciación, apoyo a la protección del recurso hídrico, capital de trabajo y reservas requeridas.
2. Los pagos al Tesoro Nacional estipulados en la Constitución Política y la ley orgánica de la Autoridad del Canal.
3. Los fondos de capital necesarios para el reemplazo de la planta, expansión, mejoras y modernización del Canal.
4. Intereses sobre el valor que se le estipule al Canal en base a la tasa de interés aprobada por la Junta Directiva.
5. Arrastre de pérdida de los años anteriores.

Artículo 6². 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.

² Modificado por el Artículo Primero del Acuerdo No. 404 de 28 de octubre de 2022.

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.

Capítulo III

Servicios Conexos y Actividades Complementarias

Artículo 7³. Son servicios conexos los que prestan los remolcadores, pasacables y locomotoras que sirven de apoyo directo al tránsito de los buques por el Canal.

El importe por estos servicios se considerará un cargo adicional al de los peajes.

Artículo 8⁴. La Autoridad podrá realizar actividades complementarias al funcionamiento del Canal, tales como el dragado, la generación de energía eléctrica, procesamiento de agua, telecomunicaciones, actividades logísticas y portuarias, así como también podrá prestar otros servicios marítimos complementarios a buques que se encuentren realizando actividades en aguas del Canal.

Se entiende por servicios marítimos complementarios a buques, aquellos solicitados por el representante del buque o proporcionados directamente por la Autoridad al buque, tales como arqueo, reservaciones de tránsito, inspección de buques en tránsito, cargo por seguridad de buques en tránsito, servicio de disponibilidad de recursos del programa de respuesta y limpieza de derrames de hidrocarburos (PCSOPEP), practicaje, visibilidad, utilización de lanchas, uso de muelle, fondeo y amarre, cargo de agua dulce y cualquier otro servicio marítimo complementario a buques que no esté incluido en los servicios conexos o peajes.

Corresponde al Administrador establecer, en consulta con la Junta Directiva, los cargos correspondientes a estas actividades complementarias y a los servicios marítimos complementarios a buques.

Capítulo IV

Pago y Garantías

Artículo 9. El pago del peaje y de los servicios conexos del Canal se hará:

1. Antes del tránsito por cualquier esclusa.
2. Antes que la Autoridad otorgue permiso al buque a partir de las aguas del Canal, en cuanto a los cargos incurridos por servicios conexos inesperados, necesarios o requeridos durante el tránsito.

Artículo 10. El peaje y los cargos por servicios conexos en que incurra un buque deberán estar garantizados por una institución bancaria previamente aceptada por la Autoridad, de manera que se le asegure a esta última el pago oportuno.

³ Modificado por el Artículo Primero del Acuerdo No. 58 de 16 de agosto de 2002.

⁴ Modificado por el Artículo Primero del Acuerdo No. 382 de 22 de abril de 2021.

Se podrá permitir el uso de otros mecanismos de pago en los casos que autorice la Autoridad, siempre que los costos adicionales por el empleo de dichos mecanismos corran por cuenta del usuario.

Artículo 11. Como condición previa para el tránsito y la obtención de servicios conexos, la Autoridad podrá requerir el establecimiento de la responsabilidad financiera y garantías razonables y adecuadas de pago, que a su juicio puedan cubrir los daños que pudieran ocasionarse con motivo de la navegación de los buques por el Canal.

En los casos de buques pertenecientes u operados por un estado, bastará que éste certifique que cumplirá sus obligaciones de pagar por sus acciones u omisiones durante el tránsito por el Canal. Esta excepción no se aplicará cuando el buque esté dedicado al comercio marítimo.

Artículo 12. El pago de las actividades complementarias se efectuará mediante depósitos en efectivo o instrumentos de pago con garantía bancaria, o cualquier otro método de pago aceptado por la Autoridad.

Capítulo V Exoneraciones y Prohibiciones

Artículo 13. No estarán sujetos al pago de peajes los buques exonerados por virtud de tratados internacionales vigentes ratificados por Panamá.

Artículo 14. Ni el Gobierno ni la Autoridad podrán exonerar el pago de peajes, derechos o tasas por la prestación de servicios conexos al tránsito.