

ACUERDO No. 132
(de 24 de abril de 2007)

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

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que en sesión ordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá se aprobó el Acuerdo No.128 de 25 de enero de 2007, que contiene la propuesta de modificación de las reglas de arqueo y de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá; y ordenó proceder con el trámite legal para llevar a cabo el proceso de consulta y audiencias públicas que permita a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta aprobada.

Que en cumplimiento del trámite legalmente exigido, la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificada mediante publicación de fecha 2 de febrero de 2007 en el Registro del Canal y en el sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá, fijándose como periodo de consulta el comprendido entre los días 2 de febrero de 2007 al 12 de marzo de 2007 y como fecha de la audiencia pública el día 14 de marzo de 2007.

Que la audiencia pública se llevó a cabo el 14 de marzo de 2007 en el Auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, presentándose a la misma catorce (14) participantes que presentaron sus argumentos orales en apoyo de su pretensión.

Que la Junta Directiva conformó el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública con los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá: Antonio Domínguez A. (Presidente), Mario J Galindo H. (Vicepresidente), Guillermo E. Quijano, Jr., Alfredo Ramírez, Jr. y Eduardo A. Quirós B. El Administrador del Canal, Alberto Alemán Zubieta, fue designado como Secretario del Comité.

Que luego de haber evaluado los comentarios y sugerencias principales de las partes interesadas durante el proceso de consulta y audiencia pública, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá consideró apropiado realizar cambios en la propuesta original de modificación de las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá.

Que el 5 de abril de 2007, en sesión ordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá se aprobó el Acuerdo No. 130 de 3 de abril de 2007, “Por el cual se aprueba modificar la propuesta de cambio de las reglas de arqueo y de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá”, modificando el Acuerdo No. 128 de 25 de enero de 2007.

Que en cumplimiento del trámite legalmente exigido, la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificada mediante publicación de fecha 5 de abril de 2007 en el Registro del Canal y en el sitio web de la Autoridad del Canal de Panamá, fijándose como periodo adicional de consulta el comprendido entre los días 5 de abril de 2007 al 23 de abril de 2007.

Que durante el periodo de consultas se recibieron veintiún (21) cartas, y en el periodo adicional de consultas se recibieron diez (10) cartas de clientes, asociaciones marítimas, organizaciones internacionales, agentes navieros, armadores, representantes de países (incluyendo ministerios de Relaciones Exteriores y embajadas de Japón, Corea, Ecuador, Perú, y Chile), un partido político local, y un ciudadano panameño.

Que el Comité de Audiencia ha presentado a la consideración del pleno de la Junta Directiva un informe que resume el desarrollo de la audiencia, en los términos que se expresan a continuación.

1. Se valoró como positiva la segmentación del mercado con diferentes precios; se reconoció que el marco jurídico que rige la ACP faculta a Panamá para que en forma soberana, entre otros principios, modifique las tarifas de peajes o el sistema de arqueo y se expresó el apoyo por la ampliación del Canal. Adicionalmente, durante el periodo adicional de consulta, se agradeció a la ACP por posponer la entrada en vigor de la propuesta para el 1 de julio de 2007.
2. Los representantes de las organizaciones internacionales marítimas International Chamber of Shipping (ICS) e INTERTANKO objetaron los montos de los de peajes propuestos, indicando que estos representan incrementos sustanciales por los próximos tres años. Señalaron que la ACP en su propuesta de expansión de abril del 2006 planteó su intención de duplicar los peajes en un periodo de 20 años, con incrementos anuales de un 3.5 por ciento y que la propuesta de peajes está por encima de este planteamiento.
3. Los representantes de los gobiernos de Ecuador, Chile, Perú, Corea, Japón y asociaciones gremiales de estos países, señalaron que los ajustes de peajes propuestos afectarán la competitividad de su comercio internacional por su dependencia de la ruta del Canal.
4. Se expresó disconformidad con relación al tiempo estipulado para la implementación de los incrementos propuestos, con el argumento de que serán difíciles de absorber y traspasar a sus clientes en un periodo tan corto, ya que los contratos o acuerdos son por periodos de duración no menores de doce meses. Se sugirieron periodos de implementación más extensos, que van desde seis hasta quince años.
5. Participantes de Chile, Ecuador y Perú adujeron que los ajustes propuestos generarían un subsidio de buques de menor tamaño, emplazados en rutas Norte-Sur, a favor de los buques de mayor tamaño en rutas Este – Oeste. Este subsidio cruzado, según lo expresado, se ocasionaría porque los buques de menor tamaño no se beneficiarían de las economías de escala aplicables a buques de mayor tamaño cuando se termine la ampliación, y por lo tanto, habría que cobrarles un precio mayor a los buques de la ruta Este-Oeste.
6. Los representantes de países suramericanos, del gobierno de Japón, y grupos gremiales de Japón y Corea comentaron que los ajustes propuestos producirían un subsidio intertemporal de los actuales usuarios a los futuros usuarios, argumentando que los actuales usuarios recibirían beneficios marginales de un Canal ampliado al no estar sujetos a las economías de escala, y que, por lo tanto, los futuros usuarios y no los actuales, deben cargar con los costos de construcción relacionados a la ampliación del Canal.

7. Se mencionó la preocupación de que la segmentación sea utilizada para maximizar las ganancias por medio de prácticas monopolísticas, y que dicha segmentación debe reflejar precios sobre la base de los servicios que se le ofrecen a cada segmento.
8. Se solicitó a la Autoridad del Canal que se establezcan políticas de peajes a más largo plazo.
9. Aún cuando la propuesta contiene modificaciones de índole técnica y administrativa, las mismas no generaron ningún comentario. Las modificaciones técnicas incluyen cambios en las reglas de arqueo y peajes concernientes al tonelaje de desplazamiento y el cobro de peajes de buques de pasajeros; las modificaciones administrativas son de redacción para propósitos aclaratorios.
10. Se hizo mención del artículo 3, numeral 1, literal c del Tratado de Neutralidad, cuyo tenor indica que “Los peajes y otros derechos de servicio de tránsito y conexos serán justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del derecho internacional.”

Que el Comité luego de evaluar los comentarios recibidos por escrito y aquellos que fueron sustentados en la audiencia llegó a las siguientes conclusiones:

1. Que la política de precios de la ACP establece lo siguiente:
 - Los peajes se fijarán de manera que reflejen el valor que aporta el Canal a los usuarios.
 - Los peajes se fijarán de tal forma que se mantenga, en el tiempo, su valor relativo y estos serán ajustados periódicamente para tomar en cuenta la inflación.
 - Los peajes se fijarán a niveles apropiados que mantengan, en todo momento, la competitividad de la ruta de Panamá y que permitan lograr una rentabilidad cónsona con los niveles de riesgo, montos de inversión y valor que aporta el Canal a sus usuarios, de manera que aumenten en forma sostenible los aportes al Tesoro Nacional y los beneficios a Panamá.
 - Los peajes se fijarán a niveles que permitan recuperar, en un plazo corto, la inversión necesaria para construir el tercer juego de esclusas.
 - Los peajes se aplicarán en forma igual y sin discriminación a todos los tránsitos independientemente de la esclusa que se utilice, ya que las esclusas serán utilizadas por todo tipo de buques de conformidad con las necesidades de funcionamiento del Canal.
2. Los clientes del Canal están pagando por el valor del servicio que reciben en la actualidad, el cual les ofrece la mejor alternativa en cuanto a seguridad, confiabilidad y eficiencia. Los análisis de la ACP sobre la base de la información disponible al respecto, indican que el valor del servicio que recibe el cliente es superior al precio que paga por el servicio, aún luego de los ajustes propuestos. Los futuros usuarios pagarán por el

servicio cuando lo reciban al igual que el usuario que transita actualmente por la vía acuática.

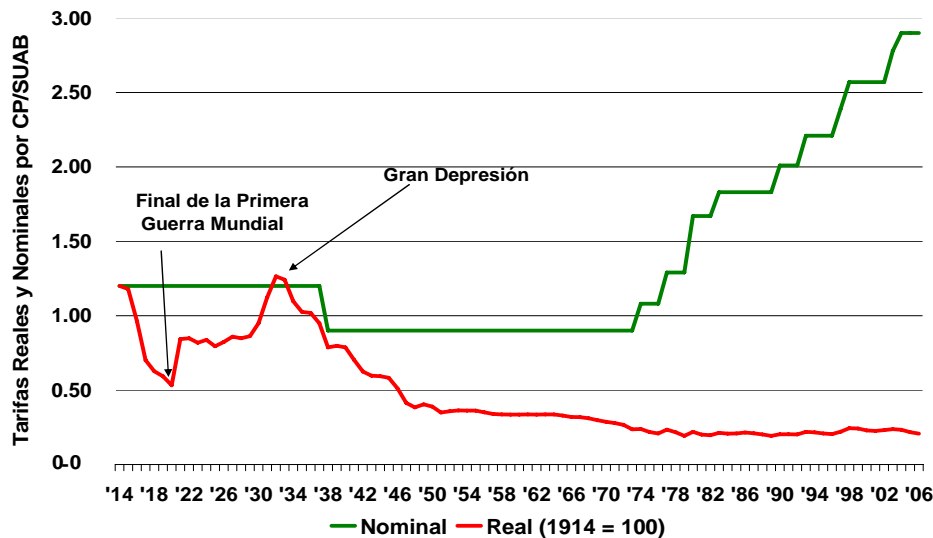
3. La presentación de un panorama fijo de precios por los próximos tres (3) años es único en la industria y les brinda a los clientes la suficiente información para sus procesos de planificación. En la industria del transporte marítimo es común la aplicación de recargos (“surcharges”), los cuales pueden ser implementados en un relativo corto plazo; en el caso de la industria de los contenedores los contratos se negocian y renuevan por lo general de forma anual.
4. El argumento de que sólo los buques grandes se beneficiarían de una esclusa ampliada sugiere que los clientes están pagando por alguna otra cosa que no es el servicio de tránsito. Es importante recalcar que los buques pequeños, al igual que los grandes, pagan por el servicio que reciben actualmente. El valor de la ruta está ampliamente estudiado, y en nuestros análisis este valor está por encima del monto de los peajes que se cobran.
5. La mención de que el aumento propuesto sobrepasa lo planteado en la propuesta de expansión no refleja lo contenido en la Sección 8.5 de dicha propuesta, en la cual se presentan ejemplos no sólo con el 3.5 por ciento, sino también otro ejemplo con un 8.0 por ciento, ambos en términos reales. Así, ninguno de los ejemplos incluye la posible inflación, la cual, de ser considerada, resultaría en porcentajes de incremento mayores en ambos ejemplos. La sugerencia de establecer los incrementos propuestos en un periodo de diez años o más no es cónsona con la política de precios señalada en la propuesta de expansión.
6. En cuanto a los argumentos del supuesto subsidio cruzado, el tercer juego de esclusas beneficiará a todo tipo de buques, incluso a los panamax, al permitir que éstos transiten con más carga, ya que con las nuevas esclusas no existirán las restricciones de calado que se tienen actualmente. Por otro lado, con las nuevas esclusas se aliviará la congestión de tráfico en el Canal, lo cual también favorecerá a buques de menor tamaño, permitiéndoles un paso más expedito y reduciendo la necesidad de reservar cupos con antelación en la mayoría de los casos.
7. Cabe destacar que los peajes del Canal representan una porción relativamente pequeña del costo total del transporte y que, además, los aumentos del peaje aprobados por Panamá son traspasados a los usuarios. Por ejemplo, en marzo de 2004, antes de que la ACP ajustara los peajes para los buques portacontenedores y aquellos que transportan TEU sobre cubierta el cargo por contenedor cobrado por el “Transatlantic Conference Agreement” (conformado por Maersk, Mediterranean Shipping, NYK, OOCL, Atlantic Container Line AB) en concepto de “Panama Canal Surcharge” era de \$115. En el 2005, cuando la ACP estableció el cargo de \$42 por TEU, el Transatlantic Conference ajustó su cargo por transitar por el Canal a \$165 por contenedor, y en mayo de 2006, cuando la ACP estableció el cargo de \$49 por TEU, el Transatlantic Conference estableció una tarifa de \$192 en concepto de recargo por contenedor. Adicionalmente, la tarifa por cada contenedor que transita por el Canal anunciada por el Transatlantic Conference será de \$212 a partir del 1 de mayo de 2007 (ver cuadro No. 1). En cuanto a los argumentos presentados de los cambios que se hicieron de CPSUAB a TEU, estos fueron aprobados en febrero de 2005, por lo cual no aplica en este proceso.

Cuadro No. 1
Aumento promedio del Canal de Panamá comparado con los aumentos del “Trans-Atlantic Conference Agreement” durante los últimos años

| Año | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Peaje Promedio por TEU | \$ 35 | \$ 38 | \$ 39 | \$ 42 | \$ 49 | \$ 54 |
| Panama Canal "Surcharge" por contenedor | \$ 100 | \$ 105 | \$ 115 | \$ 165 | \$ 192 | \$ 212 |
| Diferencia | \$ 65 | \$ 67 | \$ 75 | \$ 123 | \$ 143 | \$ 158 |

8. Durante el periodo 1914-1999 el Canal mantuvo una política de precios bajo el concepto de un precio igual para todos, orientada a recuperar costos operativos y de inversión. Desde el año 2000, cuando el Canal pasó a ser administrado por Panamá, los peajes se han aumentado en un promedio de 2 por ciento por año en términos nominales. En términos reales (en dólares de 1914, utilizando el “U.S. Producers’ Price Index”) los ingresos por peajes experimentaron una reducción de un 20 por ciento de su valor original; se mantuvieron relativamente constantes hasta 1999 y bajo administración panameña disminuyeron en un 8.7 por ciento. Aún con los ajustes efectuados por Panamá en los años 2002 y 2005, se concluye que aunque el valor nominal ha aumentado, el valor real de los mismos se ha reducido, tal como se presenta en el Cuadro No. 2.

Cuadro No. 2
Peajes Nominales y Reales por tonelada CP/SUAB en buques comerciales cargados



Fuente: ACP e INDESA

9. De acuerdo con los estudios realizados, el impacto del Canal en el valor de la mercancía con origen/destino Chile que transita a través de la vía acuática, utilizando los precios presentados en la propuesta de peajes, no sobrepasa el 3 por ciento en la mayoría de los casos. El único caso que sobrepasa este nivel es el de la sal¹ que exporta Chile, en donde

¹ La sal cruda es una mercadería que se utiliza para limpiar el hielo de las carreteras y representa el 0.01% del volumen total de la carga que transita por el Canal.

el impacto del Canal alcanzará 7.9 por ciento. Los menores impactos se reflejan en los productos terminados y de alto valor, que generalmente se transportan en buques portacontenedores y portavehículos.

10. Sobre el tema de la posible utilización de la segmentación para maximizar las ganancias del Canal por medio de prácticas monopolísticas, es preciso resaltar que el Canal no es un monopolio y enfrenta competencia de varias fuentes. Dicha competencia es un impedimento a cualquier práctica monopolística. El Canal profesa un modelo de negocios que, contrario a un monopolio, busca en todo momento proveer un servicio de valor a sus clientes.
11. La ACP indica que cumple a cabalidad con el Tratado de Neutralidad, puesto que los peajes y los precios de los servicios conexos son justos, equitativos, razonables y cónsonos con el Derecho Internacional.
12. El Canal comparte a su vez la preocupación sobre la mejor manera de mantener un nivel de servicio adecuado durante el periodo de construcción. Hasta el momento, a pesar del crecimiento sostenido del tráfico, el Canal ha mantenido estándares de servicio que continúan promoviendo este crecimiento. El Canal tiene toda la intención de mantener estos estándares.

Que el Comité recomendó a la Junta Directiva implementar el Acuerdo No. 130 de 3 de abril de 2007 que contiene la propuesta de modificación de las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá, de la siguiente manera:

1. Utilizar el calado de desplazamiento máximo del buque en vez del calado del buque a su arribo a aguas del Canal para los buques en los cuales el cobro de peajes se basa en su tonelaje de desplazamiento.
2. Aplicar el cobro de peajes para los buques de pasajeros mediante dos parámetros de diseño: (a) tonelaje bruto determinado por el CIA (69) y (b) la relación CPSUAB/PAX-ITC. Aquellos buques con más de 30,000 toneladas de registro bruto (TRB) cuya relación CPSUAB/PAX-ITC es menor o igual a 33 se les cobrará el peaje por litera según lo indicado en la tabla contenida en el artículo tercero. A los buques que no cumplan con este criterio se le cobrará el peaje sobre la base de su tonelaje CP/SUAB.
3. Establecer la fecha de entrada en vigor de la propuesta al 1 de julio de 2007 para todos los segmentos, excepto portacontenedores, buques de pasajeros y buques de carga refrigerada.
4. Implementar un periodo de ajustes de las tarifas del Canal que abarque los años 2007, 2008, y 2009 según lo indicado en la tabla contenida en el artículo tercero.

Que esta recomendación ha tomado en cuenta las principales inquietudes presentadas por los interesados y brinda información que es única en cualquier industria, al poner en conocimiento de éstos, con un horizonte de tres años, las tarifas a cobrarse, brindando suficiente tiempo para que las partes interesadas ajusten y trasladen los costos a sus respectivos clientes.

Que el pleno de la Junta Directiva ha analizado y evaluado detenidamente los argumentos expuestos por el Comité de Audiencia, y luego de haber deliberado sobre los mismos, es del criterio de que han sido debidamente justificados y, por tanto se muestra de acuerdo con las recomendaciones hechas; y estima conveniente a los intereses de la Autoridad del Canal de Panamá homologar el informe del Comité y proceder en conformidad.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Para los buques en los cuales el cobro de peajes se basa en su tonelaje de desplazamiento: (a) utilizar el calado de desplazamiento máximo del buque en vez del calado del buque a su arribo a aguas del Canal, y (b) incrementar el peaje por desplazamiento según lo indicado en la tabla contenida en el artículo tercero.

ARTÍCULO SEGUNDO: En el caso de los buques de pasajeros, aplicar el cobro de peajes sobre la base de la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) de acuerdo a lo especificado en el Certificado Internacional de Arqueo, o según lo indicado en el certificado de pasajeros del buque. La aplicación del cobro está determinada por dos parámetros de diseño: (a) tonelaje bruto determinado por el CIA (69) y (b) la relación CPSUAB/PAX-ITC. Aquellos buques con más de 30,000 toneladas de registro bruto (TRB) cuya relación CPSUAB/PAX-ITC es menor o igual a 33 se les cobrará el peaje por litera según lo indicado en la tabla contenida en el artículo tercero. A los buques que no cumplan con este criterio se le cobrará el peaje sobre la base de su tonelaje CP/SUAB, según lo indicado en la tabla contenida en el artículo tercero.

ARTÍCULO TERCERO: Este acuerdo entrará en vigor de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la tabla que a continuación se presenta:

**Modificación de las Reglas de Arqueo y de los Peajes
(en dólares de los Estados Unidos de América)**

| Segmento de Mercado | | Vigente | 2007 | | | 2008 | | | 2009 | | | | | | | |
|--|-----------|------------------|-------------------|--------|-------------------|-------------------|----------------|--------|-------------------|------------------|----------------|--------|-------------------|------------------|----------------|-------|
| | | | a partir del 1 de | | | a partir del 1 de | | | a partir del 1 de | | | | | | | |
| Tarifa por TEU | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Porta-contenedores | Cargado | 49.00 | Mayo 1/ | 54.00 | | | Mayo | 63.00 | | | Mayo | 72.00 | | | | |
| | En lastre | 39.20 | | 43.20 | | | | 50.40 | | | | 57.60 | | | | |
| Tarifa de contenedores sobre cubierta en otro tipo de buques | Cargado | 49.00 | Mayo 1/ | 54.00 | | | Mayo | 63.00 | | | Mayo | 72.00 | | | | |
| Tarifa por litera | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pasajeros 2/ | Cargado | N/A | Octubre | 100.00 | | | Octubre | 115.00 | | | Octubre | 120.00 | | | | |
| | En lastre | | | 80.00 | | | | 92.00 | | | | 96.00 | | | | |
| Toneladas CP/SUAB | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1 eras 10 mil | 2das 10 mil | Resto | a partir del 1 de | 1 eras 10 mil | 2das 10 mil | Resto | a partir del 1 de | 1 eras 10 mil | 2das 10 mil | Resto | a partir del 1 de | 1 eras 10 mil | 2das 10 mil | Resto |
| Carga General | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Julio | 3.26 | 3.19 | 3.14 | Mayo | 3.63 | 3.56 | 3.50 | Mayo | 3.90 | 3.82 | 3.76 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.59 | 2.53 | 2.49 | | 2.88 | 2.82 | 2.77 | | 3.10 | 3.03 | 2.98 |
| Carga Refrigerada | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Octubre | 3.39 | 3.32 | 3.26 | Octubre | 3.80 | 3.72 | 3.65 | Octubre | 3.80 | 3.72 | 3.65 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.69 | 2.63 | 2.59 | | 3.01 | 2.95 | 2.90 | | 3.01 | 2.95 | 2.90 |
| Graneleros Secos | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Julio | 3.20 | 3.13 | 3.08 | Mayo | 3.50 | 3.43 | 3.37 | Mayo | 3.73 | 3.65 | 3.59 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.54 | 2.48 | 2.44 | | 2.78 | 2.72 | 2.67 | | 2.96 | 2.90 | 2.85 |
| Buques Cisterna | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Julio | 3.29 | 3.22 | 3.16 | Mayo | 3.70 | 3.63 | 3.57 | Mayo | 3.98 | 3.92 | 3.85 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.61 | 2.55 | 2.51 | | 2.94 | 2.88 | 2.83 | | 3.18 | 3.11 | 3.05 |
| Porta-vehículos | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Julio | 3.24 | 3.18 | 3.12 | Mayo | 3.60 | 3.52 | 3.46 | Mayo | 3.87 | 3.79 | 3.72 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.57 | 2.52 | 2.47 | | 2.86 | 2.80 | 2.75 | | 3.07 | 3.01 | 2.95 |
| Pasajeros 2/ | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Octubre | 3.39 | 3.32 | 3.26 | Octubre | 3.80 | 3.72 | 3.65 | Octubre | 3.95 | 3.87 | 3.80 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.69 | 2.63 | 2.59 | | 3.01 | 2.95 | 2.90 | | 3.14 | 3.07 | 3.02 |
| Otros | Cargado | 2.96 | 2.90 | 2.85 | Julio | 3.32 | 3.25 | 3.19 | Mayo | 3.78 | 3.70 | 3.64 | Mayo | 4.12 | 4.04 | 3.97 |
| | En lastre | 2.35 | 2.30 | 2.26 | | 2.63 | 2.58 | 2.53 | | 3.00 | 2.94 | 2.89 | | 3.27 | 3.20 | 3.15 |
| Por tonelada de desplazamiento | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Desplazamiento | | 1.64 | | | Julio | 1.84 | | | Mayo | 2.09 | | | Mayo | 2.28 | | |

Notas:

1 / Las tarifas por TEU que entrarán en vigencia a partir del 1 de mayo de 2007 fueron aprobadas el 15 de febrero de 2005.

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

ARTÍCULO CUARTO: Este acuerdo requiere de la aprobación del Consejo de Gabinete.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veinticuatro días del mes de abril del dos mil siete.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dani Kuzniecky

Diógenes de la Rosa A.

Presidente de la Junta Directiva

Secretario