PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y LAS REGLAS DE ARQUEO DEL CANAL DE PANAMÁ

Enero 2015

CANAL DE PANAMÁ

Mensaje del Administrador/CEO del Canal de Panamá

El 24 de diciembre de 2014, la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aprobó una propuesta para modificar la estructura de los peajes y las reglas de arqueo del Canal de Panamá, con la finalidad de establecer las tarifas que aplicarán al uso de las nuevas esclusas neopanamax, actualmente en construcción, así como también las tarifas que aplicarán al emplazamiento de buques en las esclusas panamax. Esta propuesta ha sido objeto de una extensa consulta informal con los representantes de las principales asociaciones y grupos que representan a los usuarios de la vía interoceánica e incorpora la utilización de nuevas unidades de medida adaptadas a varios segmentos de mercado que utilizan el Canal de Panamá. Es así como la propuesta eleva a consulta pública la adopción de unidades de medida tales como la tonelada de peso muerto de capacidad, la tonelada métrica de carga y el metro cúbico para el cálculo de los peajes, dependiendo del tipo y tamaño de buque, y la introducción de un programa de incentivos para los segmentos de buques portacontenedores, graneles secos, gaseros y portavehículos y ro-ro.

Hace más de dos años, la ACP hizo público su compromiso de anunciar los cambios propuestos en los peajes con al menos un año de antelación a la fecha de inicio de operaciones de las nuevas esclusas neopanamax, que permitirán el tránsito de buques con 366 metros (1200 pies) de eslora, 49 metros (160 pies) de manga y 15.24 metros (50 pies) de calado. A la fecha, los trabajos de construcción del Canal ampliado registran un avance del 85% por ciento al cierre del año 2014, y proyectamos el emplazamiento de buques neopanamax de tamaños de hasta 170,000 toneladas de peso muerto en el año 2016.

Los cambios propuestos a la estructura de peajes del Canal incorporan dos nuevos segmentos de mercado, a los diez existentes. En este sentido, se abrirán nuevos mercados y rutas para el comercio de gas natural licuado ("LNG" por sus siglas en inglés), cuyos buques actualmente no pueden transitar por las esclusas panamax debido a sus dimensiones. También se establece el segmento de Conglomerado Marítimo Interno que incluye buques que ofrecen servicios locales en Panamá -tales como turismo local, abastecimiento de combustible y trasbordo de contenedores- que no compiten con el comercio internacional al cual el Canal le brinda servicios.

Los peajes propuestos para los diferentes segmentos de mercado (con excepción del Conglomerado Marítimo Interno) entrarían en vigencia a partir del 1 de abril de 2016, aun cuando no se hayan iniciado los tránsitos comerciales en las esclusas neopanamax. Sin embargo, en el evento de que se pueda dar inicio al tránsito comercial en las esclusas neopanamax antes del 1 de abril de 2016, se aplicará la nueva estructura de precio a partir de la fecha que determine la Junta Directiva, publicada en el Registro del Canal, más no antes del 1 de febrero de 2016. El precio y la estructura del nuevo "Segmento del Conglomerado Marítimo" entrará en vigor el 1 de abril de 2015.

Las tarifas designadas para las esclusas neopanamax se aplicarán a todos los buques que por razón de sus dimensiones no puedan transitar por las esclusas panamax. Si el buque puede transitar por las esclusas panamax, pero la Autoridad del Canal de Panamá decide transitarlo por las esclusas neopanamax por razones de eficiencia operativa, se le aplicará la tarifa establecida para las esclusas panamax.

Luego del arduo proceso de consulta informal que iniciamos en el año 2012 y que culminó este año, estamos seguros que la propuesta presentada cubre las necesidades de nuestros clientes y refleja nuestro interés de promover el uso del Canal de Panamá entre los diferentes actores del comercio marítimo internacional. Como podrán apreciar, dependiendo del segmento de mercado, la propuesta incluye incentivos al uso de la vía interoceánica, ya sea mediante la implementación del programa de lealtad para buques portacontenedores, tarifas diferenciadas por tipo de mercadería en el segmento de graneles secos, tarifas preferenciales en viajes de retorno para buques LNG, y tarifas basadas en el porcentaje de utilización del buque para los portavehículos y ro-ro.

En cumplimiento del mandato legal, el proceso de consulta con la industria se extenderá durante un período mínimo de 30 días e incluye la recepción de comentarios por escrito y una audiencia pública, a celebrarse en la ciudad de Panamá el 27 de febrero de 2015.

Contamos con su participación en este proceso.

Jorge L. Quijano
Administrador/CEO
Autoridad del Canal de Panamá

CONTENIDO

I. Antecedentes.....1

II. Argumentos que sustentan la propuesta 8

III. Propuesta ……...10

IV. Implementación….…….....30

V. Análisis de impacto……..…31

ANEXOS

Anexo A - Registro del Canal 32

Anexo B - Referencias jurídicas 49

Anexo C – Análisis de Impacto por segmento.....90

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y LAS REGLAS DE ARQUEO DEL CANAL DE PANAMÁ

I. ANTECEDENTES

El Canal de Panamá (el Canal) inició operaciones en 1914. Desde entonces y hasta el mediodía del 31 de diciembre de 1999, el Canal fue administrado por el gobierno de los Estados Unidos de América. Durante este periodo, fue operado sin fines de lucro y su política financiera, al igual que su estructura de peajes, estuvieron orientadas esencialmente a recobrar los costos de funcionamiento e inversión. El sistema de peajes fue diseñado de manera que los costos totales de funcionamiento e inversión del Canal se pudieran distribuir de una manera proporcional entre los buques que transitaran el Canal. En los ochenta y cinco años de administración estadounidense, los peajes del Canal de Panamá experimentaron nueve ajustes, los cuales se detallan en la tabla No. 1 a continuación:

Tabla No. 1

Peajes del Canal de Panamá desde 1914 al 2002
Cargo por Tonelada Neta

	Cargados	Vacíos	Desplazamiento	% de aumento
1914 - 1938	$1.20	$0.72	$0.50	0.0%
1 de marzo de 1938 - 1974	$0.90	$0.72	$0.50	-25.0%
8 de julio de 1974 - 1976	$1.08	$0.86	$0.60	20.0%
18 de noviembre de 1976 - 1979	$1.29	$1.03	$0.72	19.4%
1 de octubre de 1979 - 1983	$1.67	$1.33	$0.93	29.5%
12 de marzo de 1983 - 1989	$1.83	$1.46	$1.02	9.6%
1 de octubre de 1989 - 1992	$2.01	$1.60	$1.12	9.8%
1 de octubre de 1992 - 1997	$2.21	$1.76	$1.23	9.9%
1 de enero de 1997 - 1998	$2.39	$1.90	$1.33	8.1%
1 de enero de 1998 - 2002	$2.57	$2.04	$1.43	7.5%

Durante el periodo que se muestra en la tabla No. 1, el Canal mantuvo una política de precios fundamentada en el concepto de **"un precio igual para todos"**, en la que el peaje aplicable a los buques mercantes se calculaba sobre la base de su capacidad volumétrica CP/SUAB[1], la cual variaba únicamente si el buque transitaba con carga o totalmente vacío, y en la que a otros tipos de embarcaciones o buques, incluyendo dragas, diques secos flotantes y buques de guerra se les cobraba sobre la base del tonelaje de desplazamiento[2].

[1] CP/SUAB o Canal de Panamá/Sistema Universal de Arqueo de Buques: es el sistema utilizado por el Canal de Panamá para medir la capacidad volumétrica de carga de un buque y se utiliza para el cobro de los peajes.
[2] Peso del agua salada (en toneladas largas) que desplaza el buque.

Mientras la estructura del "precio igual para todos" permaneció estática, el diseño de buques y la sofisticación del comercio marítimo internacional evolucionaron significativamente, tornándose mucho más especializados.

Entre los años 2002-2003, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), entidad autónoma del Estado Panameño encargada privativamente de la administración, funcionamiento, conservación, operación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, implementó la primera fase de cambios en su política de precios. En esta primera fase se introdujo una nueva estructura que estableció una diferenciación de precios por tamaño de buques, y sentó las bases para una segmentación de mercado por tipo de buque que permite tomar en cuenta las necesidades y características de cada segmento, y la propuesta de valor que les brinda a cada uno de ellos el Canal de Panamá, como se muestra en la tabla No. 2 a continuación:

Tabla No. 2
Peajes vigentes al 1 de octubre de 2002

Tarifas por Toneladas CP/SUAB						
Tipo de Buque	Primeras 10,000		Siguientes 10,000		Toneladas Restantes	
	Cargado	Lastre	Cargado	Lastre	Cargado	Lastre
Carga General	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Carga Refrigerada	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Graneles Secos	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Buques Cisterna	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Portacontenedores	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Porta-vehículos	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Pasajeros	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Otros	$2.80	$2.22	$2.78	$2.21	$2.75	$2.18
Tarifa por Tonelada de Desplazamiento						
Desplazamiento	$1.56					

Los peajes reflejados en la tabla No. 2, los cuales incluyen un incremento promedio de aproximadamente 8 por ciento (8%), entraron en vigor para todos los segmentos desde el 1 de octubre de 2002.

En el año 2005, la ACP implementó un cambio en el sistema de arqueo aplicable solamente a los buques portacontenedores y a aquellos buques con capacidad para transportar contenedores sobre cubierta. El cambio modificó la medida tradicional utilizada como base de cobro a estos buques, de tonelada CP/SUAB a contenedor de veinte pies ("twenty foot equivalent unit, TEU", por sus siglas en inglés) y estableció como base de cobro la capacidad total de carga de estos buques, incluyendo los contenedores sobre cubierta, ajustada a las restricciones de visibilidad de la ACP. El establecimiento de un peaje con base en el TEU les permitió a los navieros que operan buques

portacontenedores, transferir de manera más transparente a sus usuarios, el costo del tránsito por el Canal. La tabla No. 3 a continuación, muestra los peajes aprobados en el año 2005 y sus distintas fechas de implementación:

Tabla No. 3

Tarifa de cobro de peajes con base en contenedores de veinte pies (TEU) para el segmento de buques portacontenedores y otros buques que transportan contenedores sobre cubierta

Buque Cargado	Buque en lastre	Fecha de implementación
$42.00	$33.60	1 de mayo de 2005
$49.00	$39.20	1 de mayo de 2006
$54.00	$43.20	1 de mayo de 2007

A partir del 1 de mayo de 2007, la ACP modificó su sistema de peajes y sus reglas de arqueo, con el fin de aproximar el monto de los cargos del Canal en concepto de peajes al valor que la ruta ofrece. Se incrementó, en términos generales, los peajes de la ACP por segmento y a solicitud de la industria de cruceros, se diferenció la forma de cobro para los buques de pasajeros con el propósito de hacer más transparente el costo del Canal para el usuario final. La estructura implementada ofreció a la industria estabilidad de precios por un periodo de tres años, de acuerdo con la estructura presentada en la tabla No. 4.

Tabla No. 4
Modificación de las Reglas de Arqueo y de los Peajes
(en dólares de los Estados Unidos de América)

Autoridad del Canal de Panamá
Propuesta de aumento de peaje y cambio de reglas de arqueo

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 TEUs 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.

En junio de 2009, en atención a la crisis económica global que impactó a la industria naviera, la ACP implementó una serie de medidas temporales para ayudar a los usuarios del Canal a mitigar los efectos de la crisis. Estas medidas incluyeron la aplicación de la tarifa de lastre a aquellos buques portacontenedores que transitaran con 30 por ciento (30%) de utilización o menos de su capacidad, y reducciones en ciertas tarifas de reservación de tránsitos. Las medidas temporales fueron implementadas para el periodo comprendido entre el 1 de junio al 30 de septiembre de 2009, y a petición de la industria, fueron extendidas hasta el 30 de abril de 2010. De igual manera, en consideración al impacto de la crisis económica en los usuarios, la ACP decidió no ajustar los peajes en el año 2010.

En enero de 2011, la ACP implementó modificaciones a su estructura de precios, que incluyeron un cambio en la forma de cálculo de los peajes para el segmento de portacontenedores, con un

ligero ajuste en el cobro por capacidad y un ajuste adicional que solamente aplica al número de TEU con carga a bordo del buque al momento del tránsito. Además, se modificaron los peajes para los segmentos de graneles secos, graneles líquidos, portavehículos, refrigerados (1 de abril de 2011), carga general y otros, de la siguiente manera:

Tabla No. 5
Modificación de los Peajes
(en dólares de los Estados Unidos de América)

			2011		
Segmento de Mercado		**Tarifa Vigente**	**Tarifa Aprobada**		
			A partir del 1 de		
Tarifa por TEU					
Porta-contenedores	**Cargado**	**72.00**	**Enero**	Capacidad	**74.00**
				Contenedor con carga	**8.00**
				Contenedor sin carga 2/	-
	En Lastre	**57.60**		Lastre	**65.60**
Tarifa de contenedores sobre cubierta en otro tipo de buques	**Cargado**	**72.00**	**Enero**	**82.00**	
Tarifa por Litera					
Pasajeros 1/	**Cargado**	**120.00**	**Enero**	**134.00**	
	En Lastre	**96.00**		**108.00**	

Tarifas por Tonelada CP/SUAB								
		1eras 10 mil	**2das 10 mil**	**Resto**	**A partir del 1 de**	**1eras 10 mil**	**2das 10 mil**	**Resto**
Carga General	**Cargado**	**3.90**	**3.82**	**3.76**	**Enero**	**4.41**	**4.32**	**4.25**
	En Lastre	**3.10**	**3.03**	**2.98**		**3.53**	**3.46**	**3.40**
Carga Refrigerada	**Cargado**	**3.80**	**3.72**	**3.65**	**Abril**	**4.29**	**4.20**	**4.12**
	En Lastre	**3.01**	**2.95**	**2.90**		**3.43**	**3.36**	**3.30**
Graneleros Secos	**Cargado**	**3.73**	**3.65**	**3.59**	**Enero**	**4.38**	**4.23**	**4.16**
	En Lastre	**2.96**	**2.90**	**2.85**		**3.50**	**3.38**	**3.33**
Buques Cisterna	**Cargado**	**3.98**	**3.92**	**3.85**	**Enero**	**4.46**	**4.39**	**4.31**
	En Lastre	**3.18**	**3.11**	**3.05**		**3.57**	**3.51**	**3.45**
Porta-vehículos	**Cargado**	**3.87**	**3.79**	**3.72**	**Enero**	**4.33**	**4.24**	**4.17**
	En Lastre	**3.07**	**3.01**	**2.95**		**3.46**	**3.39**	**3.34**
Pasajeros 1/	**Cargado**	**3.95**	**3.87**	**3.80**	**Enero**	**4.42**	**4.33**	**4.26**
	En Lastre	**3.14**	**3.07**	**3.02**		**3.54**	**3.46**	**3.41**
Otros	**Cargado**	**4.12**	**4.04**	**3.97**	**Enero**	**4.61**	**4.52**	**4.45**
	En Lastre	**3.27**	**3.20**	**3.15**		**3.69**	**3.62**	**3.56**

Tarifa por Tonelada de Desplazamiento			
Desplazamiento	**2.28**	**Enero**	**3.02**

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

2/ Los contenedores sin carga se seguirán cobrando como parte de la capacidad del buque, como hasta ahora.

Las modificaciones implementadas entre los años 2002 a 2011 no incluyeron ajustes a los peajes aplicables a las embarcaciones menores, los cuales mantenían los precios fijados catorce años atrás, en 1998.

En el año 1998, la extinta Comisión del Canal de Panamá agencia del gobierno de los Estados Unidos, encargada de manejar, operar, mantener y mejorar el Canal hasta el 31 de diciembre de 1999, modificó su esquema de precios y estableció un peaje mínimo aplicable a las embarcaciones menores. El propósito de este peaje mínimo era recuperar una porción de los costos directos en que incurre el Canal por el tránsito de embarcaciones menores los cuales eran y siguen siendo mucho mayores que el peaje cobrado.

La ACP concluyó que era necesario modificar este peaje para incorporar ajustes que no se consideraron, atendiendo el tamaño de las embarcaciones. A partir del 1 de octubre de 2012 estos peajes fueron modificados de la siguiente manera:

Tabla No. 6
Modificación de Peaje para las Embarcaciones Menores
(Peaje Mínimo)

Rango de Eslora (actual)		Tonelaje Aproximado	Peaje Promedio Actual	Tarifa de peaje para embarcaciones menores aprobada
Metros	Pies			
<= 15.24	<= 50	194	$500.00	$800
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	$750.00	$1,300
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	$1,000.00	$2,000
> 30.480	> 100	583	$1,500.00	$3,200

En el año 2012, la Autoridad del Canal de Panamá reformuló el segmento de buques cisternas, ya que existían diferencias en la forma de operar de los buques que se incluían dentro del segmento. El segmento constaba de tres tipos de buques: tanqueros (petróleo y sus derivados), quimiqueros y gaseros que transportan gas licuado de petróleo ("LPG" por sus siglas en inglés).

Se reformuló el segmento de buques cisterna en tres segmentos, cada uno con un tipo de buque específico. Este cambio sentó las bases para desarrollar estructuras de precio únicas, para que cada una de ellas permitiera incorporar, la unidad de medida utilizada en el comercio de la carga transportada por cada tipo de buque.

Por otra parte, los operadores de buques ro-ro solicitaron a la ACP que este tipo de buque fuera reclasificado e incorporado al segmento de portavehículos, lo cual se hizo efectivo.

Con el fin de continuar aproximando el monto de los peajes del Canal al valor que la ruta ofrece, la Autoridad del Canal de Panamá propuso incrementar en términos generales, los peajes de los segmentos específicamente identificados en la estructura presentada en la tabla No. 7.

Los ajustes fueron aplicados a los años 2012 y 2013, lo que brindó certeza de precios por un periodo de dos años para los segmentos identificados. Los nuevos peajes fueron efectivos en dos etapas, la primera a partir del 1 de octubre de 2012, y la segunda a partir del 1 de octubre de 2013. En dicha ocasión no se realizaron ajustes a los segmentos de portacontenedores, pasajeros, ni carga refrigerada, para los cuales se mantuvieron las tarifas vigentes desde el año 2011.

Tabla No. 7
Modificación de los peajes
(en dólares de los Estados Unidos de América)

					2012				2013			
Segmento de Mercado		Tarifa Vigente			Tarifa Aprobada				Tarifa Aprobada			
Tarifas por Tonelada CP/SUAB												
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto	A partir del 1 de	1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto	A partir del 1 de	1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Carga General	Cargado	4.41	4.32	4.25	Octubre	4.74	4.64	4.57	Octubre	5.10	4.99	4.91
	En Lastre	3.53	3.46	3.40		3.79	3.72	3.66		4.07	4.00	3.93
Graneleros Secos	Cargado	4.38	4.23	4.16	Octubre	4.71	4.55	4.47	Octubre	5.06	4.89	4.81
	En Lastre	3.50	3.38	3.33		3.76	3.63	3.58		4.04	3.90	3.85
Tanqueros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.68	4.61	4.53	Octubre	4.92	4.84	4.75
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.75	3.69	3.62		3.94	3.87	3.80
Quimiqueros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.82	4.74	4.65	Octubre	5.06	4.98	4.89
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.86	3.79	3.73		4.05	3.98	3.91
Gaseros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.75	4.68	4.59	Octubre	4.99	4.91	4.82
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.84	3.77	3.71		4.07	4.00	3.93
Porta-vehículos y RoRo	Cargado	4.33	4.24	4.17	Octubre	4.40	4.31	4.24				
	En Lastre	3.46	3.39	3.34		3.52	3.45	3.40				
Otros	Cargado	4.61	4.52	4.45	Octubre	4.96	4.86	4.78	Octubre	5.33	5.22	5.14
	En Lastre	3.69	3.62	3.56		3.97	3.89	3.83		4.27	4.18	4.12
Tarifa por Tonelada de Desplazamiento												
Desplazamiento		3.02			Octubre	3.25			Octubre	3.49		

Nota: Los peajes de los segmentos de portacontenedores, refrigerados, pasajeros y el peaje por TEU sobre cubierta en otros tipos de buques que no sean portacontenedores no serán ajustados en esta ocasión.

A través de los cambios efectuados a partir del año 2002, la política de precios de la ACP ha evolucionado de un sistema con base en la recuperación de costos, a un sistema que toma en consideración el valor que la ruta ofrece a sus usuarios. La estructura de precios se ha acomodado para reflejar las necesidades y la forma como los diferentes segmentos de mercado se relacionan en sus respectivas industrias, agregando transparencia al sistema.

En los últimos catorce años, la demanda por el servicio de tránsito por el Canal ha ido en aumento, registrando incrementos sustanciales en el tonelaje en periodos de auge económico con una muy leve disminución durante la crisis económica mundial, lo que evidencia el valor que ofrece la ruta a sus usuarios. El Canal ha mantenido un servicio confiable, seguro y eficiente, que ha satisfecho las necesidades tanto de los navieros como de los dueños de la carga, y les ha permitido transportar las mercaderías a su destino en los periodos de tiempo requeridos y a un costo razonable.

La ampliación del Canal con un tercer juego de esclusas, permitirá el tránsito de buques neopanamax[3], mantendrá la calidad del servicio prestado por la vía acuática y brindará economías de escala a los navieros, embarcadores y consignatarios, mejorando la competitividad de la ruta. Bajo estas consideraciones, en la propuesta de ampliación del Canal presentada en el año 2006 se reiteró la política de precios de la Autoridad del Canal de Panamá, en el sentido de

[3] Buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50') que podrán transitar el nuevo tercer juego de esclusas.

que esta deberá continuar aproximando los peajes a un valor que refleje el beneficio real que ofrece la ruta a sus usuarios.

II. ARGUMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

1. Política de precios de la Autoridad del Canal de Panamá y criterios económicos que la fundamentan:

- Los peajes se fijarán de manera que reflejen el valor que aporta el Canal a los usuarios.

- Los peajes se fijarán de forma tal 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.

2. Valor de la ruta por segmento

La evolución de la industria del transporte marítimo trajo consigo el diseño de buques especializados para transportar diferentes tipos de carga. Consciente de esta heterogeneidad, la ACP, en el año 2002, segmentó su mercado sobre la base del tipo de buques de acuerdo con los parámetros de la industria y estableció ocho segmentos específicos: carga general, carga refrigerada, graneles secos, buques cisterna, portacontenedores, portavehículos, pasajeros, y otros.

El esquema de segmentación adoptado ha sido clave en el diseño de la estructura de precios del Canal de Panamá. La ACP evalúa constantemente el valor que ofrece la ruta por Panamá frente a las alternativas de transporte para cada segmento. Estas alternativas pueden incluir, dependiendo del segmento, elementos tales como el costo del transporte ferroviario para los contenedores y graneles secos, y la disponibilidad de oleoductos y gasoductos para la carga líquida a granel, entre otros.

Así como la ACP ajusta sus precios para seguir aproximándose al valor de la ruta, las alternativas que compiten con la ruta por el Canal de Panamá dan seguimiento a las fuerzas de mercado y hacen los ajustes necesarios para maximizar su rentabilidad. Para este tipo de análisis se toman en cuenta los diferentes factores que inciden en el costo total del transporte, tales como el precio del combustible, el costo de construcción de los buques y su costo diario de fletamento, el costo de avituallamiento, el tiempo de viaje, el costo y la confiabilidad relativa de las diferentes alternativas, entre otros.

A través de los años, la segmentación ha permitido el desarrollo de ofertas de valor específicas para cada segmento, como es el caso de la tarifa por TEU aplicable a los portacontenedores y para los demás tipos de buques con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta y la

tarifa por litera para el segmento de pasajeros. Estos cambios se han realizado a petición de los usuarios de los segmentos respectivos y en consulta con la industria.

El análisis del valor de la ruta por segmento ha revelado que entre los tipos de buques que se incluyen en algunos de los segmentos establecidos en el 2002, existen diferencias marcadas en los modos de operación y tipos de carga que transportan, lo cual amerita que se reconsidere en algunos casos sus estructuras.

El valor de la ruta por Panamá radica tanto en la competitividad de la vía acuática, como en la conectividad y el valor agregado de los diferentes elementos que componen el centro logístico y de transporte del país. Además de ofrecer ahorros en distancia y tiempo, la ruta por Panamá le permite al naviero utilizar al país como centro de acopio de carga regional, procurándole una mejor utilización de la capacidad del buque, lo que redunda en una mayor rentabilidad. Entre los elementos claves de este centro logístico y de transporte se incluyen puertos modernos y eficientes en ambos extremos del Canal, agencias navieras, servicios de abastecimiento de búnker, avituallamiento de naves, almacenaje, servicios de logística, servicios financieros, la Zona Libre de Colón y el ferrocarril transístmico; sin embargo, esta propuesta solo considera los peajes del Canal y no los cargos de otros servicios del conglomerado marítimo local. En adición, podemos mencionar que es un "*hub* de carga" y un "*hub* aéreo", que beneficia a su vez el cambio de tripulación de los buques. Panamá representa el registro abierto de abanderamiento más grande del mundo y sus oficinas principales se encuentran localmente, facilitando todo los procesos de documentación.

3. Ampliación del Canal

En septiembre de 2007, la ACP inició su programa de ampliación del Canal de Panamá, que contempla la construcción de dos nuevos complejos de esclusas en el Atlántico y Pacífico, los cuales permitirán duplicar la capacidad actual del Canal a 600 millones de toneladas CP/SUAB y el tránsito de buques más anchos y largos. El Canal ampliado podrá atender buques con eslora de 1,200 pies (366 m), manga de 160 pies (49 m), y calado de 50 pies (15.24 m) en agua dulce tropical al empezar su operación.

Según las estimaciones de la ACP en su Plan Maestro, el Canal ampliado podría atender buques portacontenedores de hasta 13,200 TEU y buques de hasta 170,000 toneladas de peso muerto, con ciertas limitaciones de calado. La ampliación ha tenido muy buena acogida por parte de la industria marítima, y hoy día existen buques de 13,200 TEU que han sido diseñados tomando en cuenta las dimensiones del Canal ampliado.

El impacto de la ampliación se evidenciará en diferentes segmentos de mercado. El Canal ampliado permitirá el tránsito de graneles secos en buques "Capesize[4]" y el tránsito de graneles líquidos en buques "Suezmax[5]". Se abrirán nuevos mercados como el comercio de gas natural

[4] Capesize: buque de granel seco que transporta mineral de hierro y carbón, cuyo tamaño puede llegar a los 400,000 toneladas de peso muerto; sin embargo, los buques neopanamax de este segmento oscilarán entre 95,000 y 180,000 toneladas de peso muerto.
[5] Suezmax: buque tanquero con un tamaño de entre 120,000 y 150,000 toneladas de peso muerto.

licuado ("LNG" por sus siglas en inglés) a través del Canal, y se espera el emplazamiento de embarques de granos, carbón y mineral de hierro en buques más grandes.

La ampliación del Canal beneficiará a sus usuarios, a Panamá y al comercio mundial. Además de incrementarse la capacidad del Canal, se mejorarán los servicios que este presta a la industria marítima y al comercio internacional y se facilitará el movimiento de mercancías a través de importantes mercados. Los usuarios del Canal se beneficiarán de las economías de escala que resulten de la utilización de buques de mayor tamaño. De igual forma, la ampliación le permitirá a Panamá posicionarse como el principal centro logístico y de transporte de América e incentivará el fortalecimiento de la ruta toda agua a través del Canal.

Al tomar en consideración el valor de la ruta para sus usuarios, esta propuesta cumple con el criterio de que los peajes se fijarán a niveles apropiados que mantengan, en todo momento, la competitividad de la ruta por 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.

La ACP ha sido receptiva a las necesidades de la industria; sin embargo, hay segmentos de mercado cuyas flotas siguen creciendo y cambiando, lo cual resulta en nuevas necesidades. Como consecuencia, la ACP está continuamente estudiando las tendencias del mercado para poder atender las necesidades futuras de nuestros clientes.

III. PROPUESTA

La Autoridad del Canal propone modificar sus sistema de peajes y reglas de arqueo, introduciendo nuevas estructuras para los segmentos de portacontenedores, graneles secos, graneles líquidos (tanqueros y gaseros), portavehículos y Ro-Ro y la creación de un nuevo segmento para los buques que transportan gas natural licuado ("LNG" en sus siglas en inglés). Se desarrollarán nuevos métodos de arqueo para acomodar todos los cambios antes mencionados.

Para los propósitos de esta propuesta el término "cliente" se refiere a los dueños de buques, operadores de buques y arrendadores de buques que realizan el tránsito por el Canal.

Las tablas presentadas en este documento contienen parámetros de eslora, manga y calado con el propósito de brindar una guía general en las estimaciones de los nuevos peajes y evaluación de esta propuesta y establecer claramente la diferenciación entre las esclusas panamax[6] y neopanamax[7].

Sin embargo, se hace la salvedad que las limitaciones de eslora, manga y calado son determinadas por las instancias competentes de operaciones del Canal, y en ocasiones se realizan evaluaciones de manera individual, caso por caso. En aquellos casos en que lo determinado por la parte de operaciones del Canal esté en aparente conflicto con lo estipulado en las tablas de esta propuesta y/o notificaciones a las navieras, prevalacerá el criterio de operaciones del Canal.

---

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

[7] Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1,200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Los buques que no son portacontenedores, y que no sean parte del segmento del conglomerado marítimo interno, pero que transportan contenedores (TEU) sobre cubierta, tendrán una tarifa de $90 por contenedor sobre cubierta.

El peaje designado para las esclusas neopanamax se aplicará a todos los buques que por razón de sus dimensiones no puedan transitar por las esclusas panamax. Si el buque puede transitar por las esclusas panamax, pero por decisión unilateral de la ACP (optimización de la capacidad o por razones de eficiencia operativa) decide transitarlo por las esclusas neopanamax, se le aplicará la tarifa establecida para las esclusas panamax.

La propuesta considera los parámetros de cobro de peajes ya existentes como CP/SUAB, literas y TEU; así como los nuevos parámetros de cobro de capacidad a utilizar como las toneladas de peso muerto (DWT por sus siglas en inglés) y metros cúbicos (m^3). Adicionalmente, se utilizará un nuevo parámetro de cobro para la carga transportada en toneladas métricas (TM).

En el caso del parámetro de capacidad referida, será determinada al calado de verano ("Summer Loaded Draft") o la línea de flotación ("Plimsoll mark") correspondiente en el plano del buque. El número a elegir se toma del plano de una fuente escrita y verificado en la escala de peso muerto. Todas estas medidas están sujetas a verificación por la ACP. En el supuesto que se omita información, la misma sea incorrecta, inapropiada o no sea provista, el Canal se reserva el derecho de establecer un parámetro apropiado de medición de peaje que pueda ser aplicado en el cálculo de los peajes. Todos los parámetros asociados a tonelaje deben considerarse en toneladas métricas.

La Autoridad del Canal de Panamá, a fin de continuar aproximando el monto de los peajes del Canal al valor que refleje el beneficio real que ofrece la ruta a sus usuarios, propone:

1. Reformulación de buques portacontenedores

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques portacontenedores será efectiva una vez inicie operaciones el Canal Ampliado y propone lo siguiente, como se muestra en la tabla No. 8:

- Diferenciar las tarifas a cobrar a los buques portacontenedores, tanto en su cargo por capacidad máxima (TTA[8]) como en su cargo por contenedores con carga (TEU con carga), en base a su tránsito por los diferentes complejos de esclusas, ya sean las esclusas panamax o las neopanamax.

- No cobrar cargo adicional por transportar contenedores vacíos al momento del tránsito según lo determine la ACP.

[8] TTA corresponde al total de TEU permitidos, que equivale a la suma total de TEU sobre y bajo cubierta permitidos por el Canal de Panamá.

- Reducir la tarifa vigente por capacidad máxima (TTA) y aumentar la tarifa vigente por contenedores con carga (TEU con carga) a los buques portacontenedores que actualmente pueden transitar por el Canal de Panamá y que seguirán utilizando las esclusas panamax. Ver tabla 8a.

- Esta estrategia de precios propone seguir manteniendo este segmento de buques en un nivel competitivo y atractivo para los clientes.

  La tabla No. 8 a continuación, muestra la estructura y tarifas propuestas para el segmento de buques portacontenedores.

Tabla No. 8
Segmento de Portacontenedores

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Tabla No. 8a
Segmento de Portacontenedores

Tarifa Aprobada 2011			Tarifa Propuesta para el 2016			
Esclusas	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada	Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa por TEU con carga transportada
Panamax 1/	$74	$8	Panamax	< 1,000	$60	$30
				>= 1,000 < 2,000	$60	$30
				>= 2,000 < 3,500	$60	$30
				>= 3,500	$60	$30
Neopanamax 2/	N/A	N/A	Neopanamax	< 6,000	$60	$40
				>= 6,000 < 7,000	$50	$40
				>= 7,000 < 8,000	$50	$40
				>= 8,000 < 9,000	$50	$40
				>= 9,000 < 10,000	$50	$35
				>= 10,000 < 11,000	$50	$35
				>= 11,000 < 12,000	$50	$35
				>= 12,000	$50	$35

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

La nueva propuesta de peajes busca incentivar el crecimiento del tamaño de buques que actualmente transitan por el Canal de Panamá aprovechando las economías de escala que la esclusa neopanamax ofrecerá a la industria marítima, al establecer una diferenciación de buques para el uso de las esclusas panamax y las esclusas neopanamax. A su vez, mejora los niveles de competitividad de la ruta del Canal en las principales rutas de comercio, promoviendo el aumento de los volúmenes de carga y porcentajes de utilización.

Este esquema resultará atractivo para el cliente ya que ofrece una estructura de peajes más flexible. En tiempos de bonanza económica en que los buques están cargados cercanos a su capacidad, una estructura como la descrita ofrece una situación de ganancia compartida tanto para el Canal como para los navieros. De igual manera, habría un elemento de riesgo compartido en circunstancias de tránsitos con baja utilización y acorde al modelo de negocios del naviero, principalmente en el viaje de retorno en el que los niveles de TEU con carga tienden a disminuir. La exposición del Canal a este riesgo asociado a operadores de buque aumentaría significativamente.

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante utilizando la tarifa actual (Tarifa aprobada 2011) y utilizando la tarifa propuesta (Tarifa propuesta para el 2016):

- De transitar un buque de 10,000 TEU de capacidad máxima (TTA) con una utilización de 80 por ciento (80%) sobre el total de la capacidad máxima (TTA) del buque, utilizando la tarifa aprobada en el 2011, el mismo estaría pagando un total de $804,000 en concepto de peajes.

- De transitar un buque de 10,000 TEU de capacidad máxima (TTA) con una utilización de 80 por ciento (80%) sobre el total de la capacidad máxima (TTA) del buque, utilizando la tarifa propuesta 2015, el mismo estaría pagando un total de $780,000 en concepto de peajes.

- De realizarse la misma comparación de un buque de 10,000 TEU de capacidad máxima (TTA), pero con una utilización de 40 por ciento (40%) sobre la capacidad máxima (TTA) del buque, el buque que transite con la tarifa aprobada en el 2011 estaría pagando un total de $772,000, una variación de $32,000 al compararlo con el tránsito que contaba con una utilización de 80 por ciento sobre la capacidad nominal del buque y utilizaba la misma tarifa.

- De transitar un buque de 10,000 TEU con una utilización de 40 por ciento (40%) sobre la capacidad máxima (TTA) del buque, utilizando la tarifa propuesta 2015, el buque estaría pagando un total de $640,000, una variación de $140,000 al compararlo con el tránsito que contaba con una utilización de 80 por ciento (80%) sobre la capacidad máxima (TTA) del buque y utilizaba la misma tarifa.

- De transitar un buque cuya capacidad máxima (TTA) de TEU equivale al rango de TEU de las esclusas panamax, sin embargo debido a una de sus dimensiones (eslora, manga o calado) requiere del tránsito por las esclusas neopanamax, el mismo deberá pagar la tarifa correspondiente a las esclusas neopanamax para buques menores a 6,000 TEU de capacidad máxima (TTA). Para ilustrar la diferencia en tarifa entre buques de la misma capacidad se presenta el siguiente ejemplo:

    - Un buque de 4,700 TEU de capacidad máxima (TTA) a 80 por ciento (80%) de utilización con dimensiones panamax por las esclusas panamax, se le aplicará la tarifa correspondiente por capacidad máxima (TTA) de $60.00 y la tarifa por TEU con carga transportada de $30.00. Este buque estaría pagando en concepto de peajes $282,000 correspondiente a la tarifa por capacidad máxima (TTA) y $112,800 para un total de $394,800.

    - De transitar un buque de 4,700 TEU de capacidad máxima (TTA) a 80 por ciento (80%) de utilización con dimensiones neopanamax por las esclusas neopanamax, se le aplicará la tarifa correspondiente por capacidad permitida de $60.00 y la tarifa por TEU con carga transportada de $40.00. Este buque estaría pagando en concepto de peajes $282,000 correspondiente a la tarifa por capacidad permitida y $150,400 para un total de $432,400.

Como se puede observar en los ejemplos anteriores, de requerir transitar por las esclusas neopanamax le es más conveniente al cliente utilizar buques de mayor capacidad para poder aprovechar las tarifas y las economías de escala. Mientras que si el cliente requiere transitar un número de TEU que puede pasar por las esclusas panamax, le resulta más conveniente transitar por el Canal actual. Esta estructura de precios es más balanceada y promueve que se mantenga una buena utilización de las esclusas panamax aun cuando entren en servicio las esclusas neopanamax.

1.1. Programa de lealtad para buques portacontenedores

El programa de lealtad es una estrategia para retener e incentivar los volúmenes de TEU en buques portacontenedores a través del Canal de Panamá mediante la aplicación de un sistema de tarifas preferenciales y propone lo siguiente:

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

    - Categoría 4: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 0 hasta 450,000. Ver tabla No. 9.

    - Categoría 3: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 450,001 hasta 999,999. Ver tabla No. 10.

    - Categoría 2: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,000,000 hasta 1,499,999. Ver tabla No. 11.

    - Categoría 1: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,500,000 o más. Ver tabla No. 12.

- Para determinar la categoría del cliente, se utiliza el volumen acumulado de TEU de capacidad máxima (TTA) registrado por el cliente a través del Canal de Panamá durante un periodo máximo de 12 meses consecutivos a partir de la fecha de aprobación final del Consejo de Gabinete. El nivel alcanzado se aplica durante un periodo de un mes, teniendo un lapso de un mes de calendario entre el momento en que se alcanza una categoría y el momento en el que se aplica la tarifa preferencial. Ejemplo: Si un cliente alcanza los 500,000 TEU que le califican para la categoría 3 durante el mes de julio (independientemente de si esto ocurre al inicio o al final del mes), al cliente se le aplicará la tarifa correspondiente a la categoría 3 durante el mes de septiembre, siendo el mes de agosto el mes intermedio utilizado para confirmar y ejecutar los procesos necesarios.

- Las tarifas preferenciales son aplicadas sobre la base de las tarifas establecidas en la tabla No. 8 aplicando las siguientes variaciones a las mismas:

    - Categoría 4: tarifa regular, no hay variación.

    - Categoría 3: tarifa que refleja una mejoría en precio por el monto de $1.00 en la tarifa fija de capacidad.

    - Categoría 2: tarifa que refleja una mejoría en precio por el monto de $2.00 en la tarifa fija de capacidad.

    - Categoría 1: tarifa que refleja una mejoría en precio por el monto de $3.00 en la tarifa fija de capacidad.

Las siguientes tablas ilustran la manera en que quedan las tarifas bajo la nueva estructura de peajes:

Tabla No. 9
Buques Portacontenedores
Categoría 4: Tarifa Regular: no hay variación.

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Tabla No. 10
Buques Portacontenedores
Categoría 3: refleja una mejoría en precio por el monto de $ 1.00 en la tarifa de capacidad.

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

Mejoría en precio por el monto de $1.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Tabla No. 11
Buques Portacontenedores
Categoría 2: refleja una mejoría en precio por el monto de $ 2.00 en la tarifa de capacidad.

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

Mejoría en precio por el monto de $2.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Tabla No. 12
Buques Portacontenedores
Categoría 1: refleja una mejoría en precio de $ 3.00 en la tarifa de capacidad.

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

Mejoría en precio por el monto de $3.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

El programa de lealtad, junto con la nueva propuesta de peajes, busca incentivar la retención y el aumento de capacidad de TEU que actualmente transita por el Canal de Panamá. A su vez, mejora los niveles de competitividad de la ruta del Canal de Panamá en las principales rutas de comercio.

Para ilustrar, si utilizamos el ejemplo anterior de un buque de 10,000 TEU transitando a 80 por ciento (80%) de utilización sobre TEU de capacidad, el mismo estaría pagando en concepto de peajes:

- Categoría 4: $ 500,000 de tarifa por capacidad y $ 280,000 de tarifa por TEU con carga, para un total de $ 780,000.

- Categoría 3: $ 490,000 de tarifa por capacidad y $ 280,000 de tarifa por TEU con carga, para un total de $ 770,000.

- Categoría 2: $ 480,000 de tarifa por capacidad y $ 280,000 de tarifa por TEU con carga, para un total de $ 760,000.

- Categoría 1: $ 470,000 de tarifa por capacidad y $ 280,000 de tarifa por TEU con carga, para un total de $ 750,000.

Para calcular las categorías del programa de lealtad, el cliente deberá proveer el código de cliente ("customer code") al cual se le asignará la capacidad de TEU para cada buque portacontenedor que vaya a transitar por el Canal de Panamá. La capacidad de TEU por tránsito no es transferible entre clientes, y solo se asignará el código de cliente al dueño del buque que realiza el tránsito, o al operador del buque que realiza el tránsito, o a la compañía que alquila el buque que realiza el tránsito.

2. Reformulación de buques de graneles secos

Las cargas más importantes que se han movilizado en buques graneleros por el Canal de Panamá en los últimos tres años fueron granos, carbón y mineral de hierro. Estos tipos de cargas son mayormente materias primas de bajo valor y con poco nivel de procesamiento industrial. Las principales rutas comerciales para los granos, el carbón y el mineral de hierro por el Canal de Panamá, son del Golfo de México en Estados Unidos a Asia, Colombia a Chile, y Venezuela/Brasil con destino a China, respectivamente. Se anticipa que estos tipos de cargas se movilizarán en buques con capacidades superiores a 85,000 toneladas DWT, que actualmente es el máximo tamaño de buques graneleros que transita por las esclusas panamax a un calado máximo de 12.04 metros (39.5 pies).

Se propone establecer tarifas diferenciadas de peajes para los buques que transporten granos, carbón, mineral de hierro y otros graneles secos (OGS) con el fin de mejorar la captación del valor de la ruta a nuestros clientes e incentivar los volúmenes transportados de estos tipos de carga por la vía acuática. A los buques graneleros que transiten por las esclusas panamax, se les cobrará un precio fijo sobre la base del DWT del buque. A los buques graneleros que transiten

por las esclusas neopanamax se les cobrará una tarifa por la capacidad DWT del buque y otra por la cantidad de carga que transportan en TM.

Las tarifas de peajes para buques graneleros son aplicables por bandas de tonelada de DWT en una escala descendente que promueve la utilización de buques de mayor tamaño, diferenciada de acuerdo al tipo de carga transportada: granos, carbón, mineral de hierro u OGS. Por otro lado, se establece una tarifa por banda de DWT para los buques que transitan en lastre. Ver tabla No.13.

Tabla No. 13
Buques de Graneles Secos

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').
3/ DWT: Deadweight ton, el equivalente a toneladas de peso muerto del buque.
4/TM: Toneladas métricas.

La estructura de peajes propuesta, reemplaza la unidad fija de la tonelada CP/SUAB por la tonelada "Deadweight" (DWT) que mide la capacidad de carga de un buque en términos de la tonelada métrica. La tonelada DWT es una medida de fácil comprensión ya establecida en la industria marítima. Por su parte, la propuesta también introduce una estructura de peajes con una base variable para las nuevas esclusas, al aplicarse una tarifa a la tonelada métrica efectivamente cargada.

Todo buque granelero (códigos de buques de la ACP 03, 10 y 27) que lleve tonelaje de carga de algunas de las cargas identificadas en la propuesta (granos, carbón o mineral de hierro) en una magnitud mayor a cincuenta por ciento (50%) de su carga, será gravado exclusivamente con las tarifas aplicables al respectivo tipo de carga y aplicándose esta tarifa a la totalidad de la carga transportada. Si el porcentaje de la carga mayoritaria es menor o igual al cincuenta por ciento (50%), el buque granelero se gravará de acuerdo a la estructura tarifaria de Otros Graneles Secos (OGS). Si se presenta el caso de un buque granelero con el cincuenta por ciento (50%) de la carga de un tipo de carga y un cincuenta por ciento (50%) con otro tipo de carga de las identificadas en esta propuesta como granos, carbón, mineral de hierro u Otros Graneles Secos (OGS), entonces el peaje aplicable será el de la tarifa más alta.

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante para estos casos:

- un buque granelero de 49,000 DWT, con sesenta por ciento (60%) de su carga total de granos y transitando con un calado de 10.9 metros, pagaría $128,710 ya que se aplicarían

las tarifas por bandas de DWT de las esclusas panamax, sobre su capacidad de carga en DWT;

- y un buque granelero de 165,000 DWT cargando 139,000 toneladas métricas de carbón con un calado de 14.9 metros que transitaría por las esclusas neopanamax, pagaría un total de $252,000. Se aplicarían las tasas basadas en su capacidad DWT ($219,550) y las tarifas basadas en las toneladas métricas de carbón que lleva ($32,450).

Por su parte, las tarifas de buques graneleros que transiten en lastre se establecen a montos que incentiven el reposicionamiento de buques de gran tamaño que pudieran aprovechar las esclusas neopanamax. También se hace una distinción entre las tarifas aplicables a la esclusa que utiliza el buque para transitar.

3. Reformulación del segmento de graneles líquidos

El segmento de graneles líquidos se dividió por tipos específicos de buques: es así como en la actualidad tenemos los buques tanqueros, que transportan petróleo crudo y productos derivados; los quimiqueros, utilizados para transportar químicos y petroquímicos, y los gaseros LPG, los cuales transportan gas licuado de petróleo ("LPG" por sus siglas en inglés).

Con la apertura del Canal ampliado, que permitirá los tránsitos de buques neopanamax, se propone la incorporación al segmento de graneles líquidos, del nuevo segmento de gaseros LNG, que transportan gas natural licuado ("LNG" por sus siglas in inglés). En adición, se propone la reformulación de las estructuras tarifarias de cada uno de los sub-segmentos que componen el segmento de graneles líquidos de acuerdo a lo que se establece a continuación:

3.1 Reformulación del segmento de buques tanqueros

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques tanqueros mantiene la unidad CP/SUAB como unidad de medida utilizada para el cobro de los peajes por capacidad del buque. A los buques tanqueros que transiten por las esclusas panamax se les cobrará en base a la capacidad del buque en toneladas CP/SUAB. Los buques tanqueros que transiten por las esclusas neopanamax utilizarán un esquema de precio por capacidad y por carga transportada, en el cual el tonelaje CP/SUAB se utiliza para cobrar la porción por capacidad mientras que la cantidad de carga en toneladas métricas (TM) se utiliza para cobrar la porción por carga transportada, como se ilustra en la tabla No. 14.

Tabla No. 14

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

1/ Esclusas panamax: buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').
3/ TM: Toneladas métricas.

La nueva propuesta contempla dos bandas de 10,000 CP/SUAB, una banda de 15,000 CP/SUAB, otra banda de 10,000 CP/SUAB y una última banda para el resto de los CP/SUAB aplicables al cargo por capacidad, mientras que el cargo por carga transportada utilizará cuatro bandas de 20,000 toneladas métricas y una última banda para el resto de la carga.

Por su parte, la tarifa para los buques tanqueros que transiten en lastre aplica para las esclusas panamax y las esclusas neopanamax. Esta tarifa en lastre, busca incentivar el reposicionamiento de buques de gran tamaño que pudieran aprovechar las esclusas neopanamax, aumentando así el volumen nuevo de toneladas CP/SUAB en el sistema del Canal de Panamá.

Con respecto a los buques quimiqueros cuyo "Certificate of Class" los identifica como Chemical/Oil Tanker o como "Chemical/Parcel" se les solicitará el "Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk" para determinar la clasificación IMO del buque. Los buques "Chemical/Oil Tanker" o "Chemical/Parcel" clasificados como tipo IMO 2 y/o 3 o cualquier combinación que contenga los tipos IMO 2 y 3, pagarán la tarifa establecida para los buques tanqueros (ver tabla No.14).

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante para estos casos:

- Buque tanquero y de petróleo y derivados Panamax/LR1 de 33,346 CP/SUAB, pagaría $163,728 ya que se aplicarían las tarifas por bandas de CP/SUAB de las esclusas panamax.

- Buque tanquero de petróleo y derivados Aframax[9] de 46,136 CP/SUAB cargando 60,000 toneladas métricas de carga que transitaría por las nuevas esclusas neopanamax, pagaría un total de $238,892 ya que aplicarían las tarifas por bandas de CP/SUAB de las esclusas neopanamax ($221,892) y las tarifas por bandas de toneladas métricas basadas en el total de la carga que lleva el buque ($17,000).

[9] Aframax: buque tanquero con un tamaño de entre 80,000 y 120,000 toneladas de peso muerto.

3.2 Reformulación del segmento de buques quimiqueros

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques quimiqueros mantiene la unidad CP/SUAB para el cobro de los peajes, así como también las dos bandas de 10,000 CP/SUAB cada una y otra para el resto de los CP/ SUAB aplicables, como se ilustra en la tabla No.15.

Tabla No. 15

Tarifa Propuesta para Buques Quimiqueros para el 2016		
Bandas en CP/SUAB	**Cargados**	**Lastre**
Primeras 10,000	**$5.31**	**$4.52**
Siguientes 10,000	**$5.23**	**$4.44**
Resto	**$5.13**	**$4.36**

Con respecto a la categorización de los buques quimiqueros, aquellos buques cuyo "Certificate of Class" los identifica como Chemical Tanker serán clasificados como quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros (ver tabla No.15). En el caso de los buques quimiqueros cuyo "Certificate of Class" los identifica como Chemical/Oil Tanker o como "Chemical/Parcel" se les solicitará el "Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk" para determinar la clasificación IMO del buque en concordancia con el Código Internacional de Químicos a Granel ("IBC Code" por sus siglas en inglés), capítulo 2, párrafo 2.1.2 estableciéndose lo siguiente:

- Los buques clasificados como "Chemical/Oil Tanker" y "Chemical/Parcel" cuyo "Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk" establezca que han sido clasificados como tipo IMO 1 o cualquier combinación que contenga el tipo IMO 1 serán considerados buques quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.

- Los buques clasificados como "Chemical/Oil Tanker" y los "Chemical/Parcel" cuyo "Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk" establezca que han sido clasificados como tipo IMO 2 y/o 3 o cualquier combinación que contenga los tipos IMO 2 y 3, y pagarán la tarifa establecida para los buques tanqueros.

3.3 Reformulación del segmento de buques gaseros LPG

La nueva propuesta para el segmento de buques gaseros LPG, introduce un cambio en la unidad de medida utilizada para el cobro de los peajes al reemplazar el tonelaje CP/SUAB por el metro cúbico (m^3) de capacidad de carga. Esta nueva unidad de medida es utilizada en el comercio y transporte a granel de gases licuados como el propano, butano y etileno.

La nueva propuesta contempla cuatro bandas que incluye los primeros 5,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga, los siguientes 20,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga, los siguientes 30,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga y una última banda para el resto de

la capacidad de carga, como se ilustra en la tabla No. 16. Esta estructura de peajes propuesta aplica para las esclusas panamax y las esclusas neopanamax.

Tabla No. 16

Estructura de Peajes Propuesta para Buques LPG para el 2016		
Bandas en m³	**Cargados**	**Lastre**
Primeros 5,000	**$5.50**	**$4.40**
Siguientes 20,000	**$2.35**	**$1.88**
Siguientes 30,000	**$2.30**	**$1.84**
Resto	**$1.80**	**$1.44**

m^3: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LPG que transporten hasta un máximo de dos por ciento del total de los metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga.

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante: un buque gasero LPG de 57,618 metros cúbicos de capacidad, cargado, pagaría $148,212.40 ya que se aplicarían las tarifas por bandas de metros cúbicos para buques cargados.

3.4 Establecimiento del segmento de buques gaseros LNG

Se crea el tipo de buque gasero LNG para incorporar a los buques que transportarán gas natural licuado ("LNG" por sus siglas en inglés). La unidad de medida que se utilizará para el cobro de peajes de este nuevo tipo de buque es el metro cúbico (m^3) de capacidad de carga. Esta unidad es utilizada en la industria marítima para medir este tipo particular de buque, al igual que en la comercialización de este producto, lo cual facilita la comprensión del sistema tarifario del Canal para este grupo.

Se contempla la utilización de cuatro bandas que incluye los primeros 60,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga, los siguientes 30,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga, los siguientes 30,000 metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga y una última banda para el resto de la capacidad de carga, como se ilustra en la tabla No. 17.

Tabla No. 17

Estructura de Peajes Propuesta para Buques LNG para el 2016			
Bandas en m³	**Cargados**	**En Lastre**	**En Lastre (Roundtrip)**
Primeros 60,000	**$2.50**	**$2.23**	**$2.00**
Siguientes 30,000	**$2.15**	**$1.88**	**$1.75**
Siguientes 30,000	**$2.07**	**$1.80**	**$1.60**
Resto	**$1.96**	**$1.71**	**$1.50**

m^3: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LNG que transporten hasta un máximo de 10 por ciento (10%) del total de los metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga. Además, los navieros que utilicen un mismo buque para viajes de ida y de retorno por el Canal de Panamá, pagarán la tarifa de cargados en la porción de ida y tendrán la opción de que se les aplique una tarifa en lastre (roundtrip) especial, si el tránsito en lastre se realiza dentro de los sesenta días posteriores al tránsito hecho con carga.

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante para estos casos:

- Buque gasero LNG de 173,000 metros cúbicos de capacidad, cargado, pagaría $380,480 ya que se aplicarían las tarifas por bandas de metros cúbicos (m^3) para buques cargados;

- Buque gasero LNG de 173,000 metros cúbicos de capacidad, en lastre, pagaría $334,830 ya que se aplicarían las tarifas por bandas de metros cúbicos para buques en lastre;

- y un buque gasero LNG de 173,000 metros cúbicos de capacidad, en viaje de ida y vuelta (roundtrip), pagaría $380,480 para la porción cargada, ya que se aplicarían las tarifas por bandas de metros cúbicos (m^3) para buques cargados y $300,000 ya que se aplicarían las tarifas por bandas de metros cúbicos para buques en lastre (roundtrip), si el tránsito en lastre se realiza dentro de los sesenta días posteriores al tránsito hecho con carga.

4. Reformulación del segmento de portavehículos y Ro-Ro

Con el espíritu de mantener abierto los canales de comunicación a las necesidades de nuestros clientes, y proponer iniciativas que agreguen valor, la ACP propone la introducción de una nueva estructura de peajes en la que se elimina el concepto de cobro por bandas y se reemplaza por una de rangos de tonelaje de CP/SUAB, manteniendo ésta como unidad de cobro e incorporando la variable adicional de porcentaje de utilización del buque.

La estructura propuesta es una matriz en la cual las columnas están compuestas por rangos de tonelaje CP/SUAB y las filas están compuestas por rangos de porcentaje de utilización. El método de cálculo consiste en identificar el rango de tonelaje CP/SUAB por la columna, e identificar el porcentaje de utilización por la fila, y así determinar la tarifa de cobro por tonelada CP/SUAB. El porcentaje de utilización es la relación entre el tonelaje de carga en toneladas métricas y el tonelaje de peso muerto (TM/DWT) del buque en tránsito. Este porcentaje podrá ser calculado por la ACP basado en el manifiesto de carga del buque y el DWT en el plano de capacidad u otra fuente disponible. Ver la tabla No.18.

El establecimiento de un peaje con base en el porcentaje de utilización del buque, les permitirá a los navieros distribuir los costos del tránsito por el Canal equitativamente con el volumen de carga a bordo en cada tránsito.

Tabla No. 18
Estructura y tarifas propuestas

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

Buques en lastre, se les aplica la tarifa de utilización 0%.

Para facilitar la comprensión de la aplicación de la tarifa, incluimos un ejemplo del peaje resultante para estos casos:

- Buque Ro-Ro de 25,000 CP/SUAB con cuarenta y cinco por ciento (45%) de utilización pagaría $128,750.

- Buque porta-vehículo de 55,000 CP/SUAB con treinta y cinco por ciento (35%) de utilización pagaría $238,700.

5. Reformulación del segmento de buques pasajeros

Con el proyecto de ampliación del Canal de Panamá se incrementa el valor de ruta, debido al nuevo atractivo turístico que representa el mega-proyecto de ingeniería de las esclusas neopanamax. Los pasajeros pueden apreciar el nuevo Canal desde el Centro de Observación de la Ampliación en Gatún. El Museo de la Biodiversidad en Panamá (Biomuseo) es otro atractivo turístico que ofrecerá el país en las riberas del Canal.

Con el fin de continuar aproximando el monto de los peajes del Canal al valor turístico de la ruta, la ACP propone un incremento de peajes diferenciado por esclusas, manteniendo la estructura actual de literas y tonelaje CP/SUAB de acuerdo a las condiciones vigentes de mercado. Es importante señalar que el último aumento de peajes de este segmento se realizó en enero de 2011. Ver tabla No. 19

Tabla No. 19
Estructura y tarifas propuestas

Tarifa Propuesta para el 2016							
Segmento de Mercado		Esclusas panamax 2/			Esclusas neopanamax 3/		
		Tarifa por Literas					
Pasajeros 1/	Cargado	$144.00			$154.00		
	En Lastre	$116.00			$124.00		
		Tarifa por Tonelada CP/SUAB					
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto	1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Pasajeros 1/	Cargado	$4.75	$4.65	$4.58	$5.08	$4.98	$4.90
	En Lastre	$3.81	$3.72	$3.67	$4.07	$3.98	$3.92

1/ Los buques mayores de 30,000 toneladas de registro bruto (TRB) y cuya relación toneladas CP/SUAB entre capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) sea menor o igual a 33, pagarán sus peajes sobre la base de la tarifa por litera. En los casos en que dicha relación sea mayor a 33, el pago se hará sobre la base de las toneladas CP/SUAB. Los buques menores o iguales a 30,000 TRB también pagarán sobre la base de su tonelaje CP/SUAB.
2/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
3/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

La nueva propuesta de peajes para los segmentos de buques refrigerados, carga general y otros, se presenta en la tabla No. 20. No habrá diferenciación de peajes por esclusas para estos segmentos.

Tabla No. 20
Estructura y tarifas propuestas

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

Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

7. Segmento del "Conglomerado Marítimo Interno"

La ACP propone la creación de un nuevo segmento, el "Conglomerado Marítimo Interno". En este segmento se incluyen distintos tipos de buques y constaría inicialmente de cuatro estructuras de precios.

Los parámetros que definen a los buques de este segmento son los siguientes:

- Operan dentro del conglomerado marítimo local, del cual el Canal de Panamá forma parte.

- Respaldan las actividades del conglomerado marítimo local.

- No compiten con el comercio internacional al cual el Canal le brinda servicios.

- Brindan servicios al mercado de trasbordo de contenedores, mercado de turismo local, y abastecimiento de combustible ("marine bunkering").

- Los buques en este segmento deben tener propulsión propia. Los buques de estructura integrada de remolcador/barcaza serán evaluados individualmente en cada caso por la Autoridad del Canal de Panamá.

- Para pertenecer al segmento de conglomerado marítimo, el buque debe solicitar su inclusión y a su vez, someter los requerimientos que establezca la ACP para este proceso. La ACP es el organismo regulador de las aplicaciones/solicitudes y aprobaciones para este segmento.

Los buques que operan fuera del conglomerado marítimo interno, ya sea regionalmente o internacionalmente, no forman parte de este segmento. Este segmento está diseñado para complementar los servicios del Canal al comercio global, turismo local e internacional, no para competir con éstos. La intención es mejorar la eficiencia y las oportunidades que ofrece el Canal. El valor que ofrece la ubicación del Canal como atajo siempre ha sido un elemento fundamental en su oferta. Aquellos asuntos de reglamentos, programación de buques y financieros, continuarán como hasta la fecha; los cambios se limitarán a la estructura de peajes.

Sin embargo, en vista de la evolución de ciertos aspectos del comercio global relacionados mayormente a las economías de escala, algunos sectores requieren de una sólida conectividad y oportunidades a fin de establecer al Canal como la ruta preferida. El conglomerado marítimo interno, el cual se circunscribe alrededor del Canal, es un componente clave en el aspecto de conectividad y oportunidades; por lo tanto, el desarrollo de este nuevo segmento influirá indirectamente en promover un crecimiento significativo al Canal y al conglomerado marítimo interno.

7.1 Mercado de turismo local

Para ser elegible para este segmento, un buque debe medir 125 pies o menos de eslora, estar dentro de la categoría de buques que pagan peajes de embarcaciones menores ("minimum tolls") de acuerdo a su eslora, desempeñar actividades comerciales de turismo, y en general realizar tránsitos completos o parciales de manera repetitiva en un periodo de un año. Ver tabla No.21. Los detalles sobre la implementación serán manejados en los procedimientos respectivos.

Tabla No. 21

Tarifa propuesta para embarcaciones de Turismo local 2015	
Segmento de Mercado	**Tarifa**
Turismo Local	**$2,000**

Para los casos en que estas embarcaciones lleven contenedores sobre cubierta, se les aplicará el cargo de $72.

7.2 Mercado de abastecimiento de combustible ("Marine Bunkering")

Se propone establecer dos estructuras, una sobre la base del tonelaje CP/SUAB, y la otra aplicable a aquellos buques que pagarían peaje de embarcaciones menores ("minimum tolls"). Para ser elegible para este segmento un buque debe cumplir con lo siguiente:

- Tener una eslora de hasta 125 pies para la estructura de peaje de embarcaciones menores. Ver tabla No. 22.

- Para buques con eslora superior a los 125 pies o CP/SUAB mayor que 583 (cargados) y 735 (en lastre), se aplicará la estructura por CP/SUAB. Ver tabla No.23. Las tarifas propuestas se aplicarán para tránsitos con carga y en lastre.

- Desempeñar actividades de abastecimiento de combustible dentro de las aguas nacionales, con la posibilidad de realizar tránsitos completos o parciales.

- Para los casos en que estas embarcaciones lleven contenedores sobre cubierta, se les aplicará el cargo de $72.

Tabla No. 22
Peaje para las embarcaciones menores

Tarifa Propuesta 2015			
Buques de abastecimiento de combustible (Embarcaciones Menores)			
Rango de Eslora (actual)		Tonelaje Aproximado	Tarifa de peaje para embarcaciones menores
Metros	Pies		
<= 15.24	<= 50	194	$800
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	$1,300
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	$2,000
> 30.480	> 100	583	$3,200

Tabla No. 23
Peaje para embarcaciones de alto calado

Tarifa Propuesta 2015		
Buques de abastecimiento de combustible		
Bandas en CP/SUAB	$ por CP/SUAB	
	Cargado	En Lastre
Primeras 10,000	$5.00	$4.14
Siguientes 10,000	$4.90	$3.99
Siguientes 15,000	$4.85	$3.80
Siguientes 10,000	$4.75	$3.60
Resto	$4.55	$3.45

7.3 Mercado de trasbordo de contenedores

Los buques elegibles para este segmento son aquellos dedicados al trasbordo de contenedores dentro del conglomerado marítimo interno, entre los puertos locales[10]. Se propone establecer precios para dos tipos diferentes de buques:

1) Buques que ordinariamente poseen celdas fijas para transportar contenedores y serían tasados sobre la base de la capacidad máxima de TEU y por el número de contenedores con carga.

2) Buques que ordinariamente serían tasados sobre la base de la tonelada neta CP/SUAB y por TEU para los contenedores sobre cubierta.

[10] Se considera puerto local en esta propuesta a aquellos puertos que operan adyacentes a las aguas del Canal e incluye pero no se limita a áreas cercanas como la Bahía de Balboa, Bahía de Cristóbal y Bahía de Manzanillo u otros que conformen el conglomerado marítimo local.
Sin embargo, en puertos locales no se consideran aquellos en áreas no relacionadas al conglomerado marítimo local como por ejemplo Bahía Las Minas, Charco Azul, Vacamonte, Aguadulce, etc.

Estos dos tipos de buques se denominarían para propósitos del nuevo segmento "buques de trasbordo de contenedores-con celdas fijas" y "buques de trasbordo de contenedores-sin celdas", respectivamente y en general con una capacitad máxima de TTA de 500 TEU nominal. Buques con niveles superiores de capacidad serán evaluados caso a caso por la ACP; sin embargo, en ningún caso podrá exceder 600 TEU.

Los "buques de trasbordo de contenedores-con celdas fijas" tendrán una estructura similar a la del actual segmento de contenedores en la cual se establece un precio aplicable a la capacidad máxima y el número de TEU con carga transportada. Ver tabla No. 24:

Tabla No. 24

Tarifa Propuesta 2015		
Segmento de Mercado	**Tarifa por Capacidad Máxima TTA**	**Tarifa por TEU con carga transportada**
Trasbordo de contenedores - con celdas fijas	**$48**	**$24**

Los "buques de trasbordo de contenedores – sin celda" tendrán una estructura similar a la que corresponde en la actualidad al buque de carga general al cual se le aplica una tarifa sobre la base de su tonelaje CP/SUAB y una tarifa por TEU transportado sobre cubierta. Ver tabla No. 25.

Tabla No. 25

Tarifas por Tonelada CP/SUAB				
Segmento de Mercado		**Tarifa Propuesta 2015**		
		1eras 10 mil	**2das 10 mil**	**Resto**
Trasbordo de contenedores - sin celdas	**Cargado**	**$4.20**	**$4.11**	**$4.05**
	En Lastre	**$3.35**	**$3.30**	**$3.24**

Tarifa por TEU aplicable a otros tipos de buques que transportan contenedores sobre cubierta y que pertenecen al segmento de trasbordo de contenedores.	**$72**

IV. IMPLEMENTACIÓN

Los ajustes propuestos se implementarán de manera que se facilite la transición, se optimicen las oportunidades que estos cambios representan y se tome en consideración la complejidad que

implica definir una fecha precisa de inicio de operación comercial de las esclusas neopanamax. Para tal efecto, los ajustes se realizarán de acuerdo con el siguiente calendario:

- El precio y estructura del nuevo "Segmento del Conglomerado Marítimo" entrará en vigor el 1 de abril de 2015.

- Los demás ajustes en estructura y precio entrarán en vigor a partir del 1 de abril de 2016, fecha que no condiciona el inicio de los tránsitos comerciales en la esclusa neopanamax.

- No obstante lo establecido en el párrafo anterior, en el evento de que se pueda dar inicio al tránsito comercial en las esclusas neopanamax antes del 1 de abril de 2016, se aplicará la nueva estructura y precio a partir de la fecha que determine la Junta Directiva, publicada en el Registro del Canal, fecha que no podrá ser anterior al 1 de febrero de 2016.

V. ANÁLISIS DE IMPACTO

La ACP analiza regularmente la forma en que los costos por transitar el Canal inciden en los costos totales del transporte para las principales rutas, tipos de buque y mercaderías. El análisis además considera los precios de las mercancías, los demás elementos que conforman los costos de transporte marítimo y sus fluctuaciones y la forma en que estos afectan el comercio exterior de los principales países que se benefician de la ruta por Panamá, así como también la evolución histórica del tráfico tanto de buques como de la carga por el Canal. Además se consideraron para estos análisis el comportamiento de la flota existente de buques de los segmentos de mercado, así como la evolución de la lista de nuevas órdenes que anticipan el comportamiento de la flota de buques neopanamax.

Adicionalmente, tanto las estructuras propuestas y las tarifas fueron presentadas y validadas a través de un proceso informal de consulta que involucró a las organizaciones marítimas más importantes en representación de los segmentos de mercado del Canal. Este periodo de consulta informal, inició en diciembre del 2012 con la primera reunión de alto nivel ante la Cámara Marítima Internacional en Londres, Inglaterra, donde se presentaron las primeras iniciativas y se definió un plan de trabajo, para reuniones posteriores con organizaciones sectoriales durante todo el año 2013. Todas las modificaciones, sugerencias y comentarios recibidos durante este periodo informal, fueron considerados dentro de los análisis de impacto de cada segmento de mercado y la mayoría fueron incluidos en esta propuesta de peajes.

En atención al efecto que esta propuesta pueda causarle a los clientes o usuarios de la vía interoceánica, la ACP analizó y dio completa consideración a la posición competitiva del Canal con relación a otras rutas y modos de transporte, los intereses de los países de los principales usuarios del Canal y de sus flotas mercantes, sus diferentes áreas y regiones geográficas y sus respectivas economías y modelos de comercio. Por ello, se concluyó que los ajustes propuestos no afectarán la competitividad de los productos en sus respectivos mercados.

ACUERDO No. 276
(De 24 de diciembre de 2014)

"Por el cual se aprueba la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá"

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política de la República de Panamá, y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (la Autoridad) la fijación de los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Que la administración de la Autoridad del Canal de Panamá ha presentado a la consideración de la Junta Directiva, una propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá.

Que la propuesta presentada contiene la justificación de los motivos y los factores que han sido tomados en cuenta para su formulación, y cumple con lo dispuesto en los Acuerdos emitidos por la Junta Directiva para tales efectos, No. 3 de 12 de noviembre de 1998 y No. 127 de 19 de enero de 2007, que reglamentan el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá; No. 140 de 21 de junio de 2007 y No. 182 de 23 de marzo 2009, que reglamentan el Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá; y No. 4 de 7 de enero de 1999, No. 58 de 16 de agosto de 2002, No. 94 de 30 de marzo de 2005, No. 141 de 21 de junio de 2007, No. 220 de 25 de noviembre de 2010 y No. 269 de 30 de octubre de 2014, que reglamentan la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias.

Que el artículo 79 de la Ley Orgánica establece 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 de la Autoridad del Canal de Panamá está de acuerdo con el contenido de la propuesta y estima que debe imprimírsele el trámite correspondiente previsto en la Ley Orgánica y en los reglamentos pertinentes.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, presentada por la administración de la Autoridad del Canal de Panamá.

ARTÍCULO SEGUNDO: Ordenar el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública que exige la Ley Orgánica, mediante la publicación en el Registro del Canal de la notificación de la propuesta, de acuerdo con el anexo que forma parte integrante de este Acuerdo.

ARTÍCULO TERCERO: Designar a los siguientes miembros de la Junta Directiva como integrantes y dignatarios del Comité que conducirá el proceso de consulta y audiencia pública:

José A. Sosa A.	Presidente
Ricardo de la Espriella T.	Vicepresidente
Guillermo O. Chapman, Jr.	

ARTÍCULO CUARTO: Nombrar como Secretario del Comité al Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano.

ARTÍCULO QUINTO: Este Acuerdo comenzará regir a partir de su publicación en el Registro del Canal.

FUNDAMENTO LEGAL: Artículo 319 de la Constitución Política de la República de Panamá; artículos 9, 18 y 79 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá; y Acuerdos Nos. 3, 4, 58, 94, 127, 140, 141, 182, 220 y 269 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veinticuatro (24) días del mes de diciembre del año dos mil catorce (2014).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Roberto R. Roy	Rossana Calvosa de Fábrega
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretaria

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y LAS REGLAS DE ARQUEO DEL CANAL DE PANAMÁ

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

NOTIFICA:

1. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y LAS REGLAS DE ARQUEO DEL CANAL DE PANAMÁ.

En sesión extraordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, se adoptó el Acuerdo No. 276 de 24 de diciembre de 2014, mediante el cual se aprobó la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, se ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública correspondiente, se designaron los miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá que integrarán el Comité que conducirá el proceso de consulta y audiencia pública, y se nombró al Secretario del Comité. Este Acuerdo contiene como parte integral del mismo la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, la cual estará a disposición del público interesado a partir de la fecha de esta publicación.

2. ESENCIA DEL CAMBIO PROPUESTO.

La Autoridad del Canal de Panamá propone modificaciones en las reglas de arqueo y cambios en las estructuras de ciertos segmentos, la introducción de nuevos segmentos y un ajuste en los peajes por segmento de mercado.

2.1. La Autoridad del Canal de Panamá propone modificar las reglas de arqueo de la siguiente manera:

2.1.1. Modificación a las reglas de arqueo relacionada a los parámetros que serán objeto de arqueo en base a la propuesta de peajes presentada. Para este particular se propone la modificación de los parámetros existentes y la adición de nuevos, necesarios para garantizar las unidades de cobro a utilizar en la propuesta de peajes. De igual forma se proponen modificaciones a las reglas de arqueo para hacer referencia a los nuevos requerimientos de documentación por parte del naviero o representante del buque y a los procedimientos específicos de cálculo de unidades que sustentan la implementación de la propuesta de peajes.

2.1.2. La propuesta considera los parámetros de cobro de peajes ya existentes como CP/SUAB, literas y TEU; así como los nuevos parámetros de cobro de capacidad a utilizar como las toneladas de peso muerto (DWT por sus siglas en inglés aplicada a los segmentos de graneles secos y portavehículos/Ro-Ro) y metros cúbicos (m^3) aplicada a los segmentos de buques gaseros de LPG y LNG. Adicionalmente, propone el uso de un nuevo parámetro de cobro para la carga

transportada en toneladas métricas (TM) aplicada a los segmentos que utilizan la carga transportada como un parámetro de cálculo de peajes. Se propone la modificación del texto de las reglas de arqueo para incluir y definir estos nuevos parámetros de cobro, que incluyen, pero no se limitan a la tonelada de peso muerto ("DWT" por sus siglas en inglés), metros cúbicos (m^3) y la tonelada métrica ("MT" por su siglas en inglés) aplicada al cobro de la carga. Esta propuesta de modificación busca ampliar lo estipulado en esta regulación para que incluya, además del volumen, las nuevas bases de cobro de peaje. De igual forma se propone reemplazar los conceptos y parámetros existentes por aquellos necesarios para la propuesta de peajes.

2.1.3. Modificación en el texto de ciertas normas de las reglas de arqueo relacionados a buques de pasajeros en los cuales se reemplaza el texto "pasajeros" por "literas" para mejorar las definiciones, añadiendo más detalle. Este cambio busca reforzar el concepto y la transparencia del Canal sobre el cargo por litera en este segmento.

2.1.4. Modificaciones de índole administrativa que buscan mejorar la eficiencia del Canal mediante una definición más precisa de sus términos y procesos y que no conllevan ningún tipo de impacto económico De igual forma se eliminarían términos que ya no son aplicables en base a la nueva propuesta de peajes, así como también algunas correcciones ortográficas (reemplazo de mayúsculas/minúsculas, plural/singular, etc.).

2.2. La modificación al sistema de peajes que se propone, por segmento de mercado (ver tablas adjuntas), toma en consideración el impacto del costo del Canal sobre las mercaderías transportadas en el buque, el costo de operación del buque y las alternativas de transporte existentes. Esta propuesta toma en cuenta igualmente la posición competitiva del Canal y los intereses de los países de los principales usuarios del Canal y de sus flotas mercantes, sus diferentes áreas y regiones geográficas y sus respectivas economías. Por ello se concluye que el impacto de los cambios propuestos, no constituye una parte relevante de los costos totales de transporte y no afecta la competitividad de los productos en sus respectivos mercados.

2.2.1. Reformulación del segmento de buques portacontenedores

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Programa de lealtad para buques portacontenedores (Propuesta para el 2016)

El programa de lealtad es una estrategia para retener e incentivar los volúmenes de TEU en buques portacontenedores a través del Canal de Panamá mediante la aplicación de un sistema de tarifas preferenciales. Para determinar la categoría del cliente, se utiliza el volumen acumulado de TEU de capacidad máxima (TTA) registrado por el cliente a través del Canal de Panamá durante un periodo máximo de 12 meses consecutivos a partir de la fecha de aprobación final del Consejo de Gabinete.

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

- Categoría 4: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 0 hasta 450,000.

- Categoría 3: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 450,001 hasta 999,999.

- Categoría 2: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,000,000 hasta 1,499,999.

- Categoría 1: este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,500,000 o más.

Categoría 4: Tarifa Regular: no hay variación

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

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

Mejoría en precio por el monto de $1.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

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

Mejoría en precio por el monto de $2.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

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

Mejoría en precio por el monto de $3.00

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

2.2.2. Reformulación de buques de graneles secos

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').
3/ DWT: Deadweight tons, el equivalente a toneladas de peso muerto del buque. Es la medida para determinar la capacidad de carga de una embarcación, cuyo valor se expresa en toneladas métricas.
4/TM: Toneladas métricas.

2.2.3. Reformulación del segmento de buques tanqueros

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').
3/ TM: Toneladas métricas

2.2.4. Reformulación del segmento de buques quimiqueros

Tarifa Propuesta para Buques Quimiqueros para el 2016		
Bandas en CP/SUAB	**Cargados**	**Lastre**
Primeras 10,000	$5.31	$4.52
Siguientes 10,000	$5.23	$4.44
Resto	$5.13	$4.36

2.2.5. Reformulación del segmento de buques gaseros LPG

Estructura de Peajes Propuesta para Buques LPG para el 2016		
Bandas en m³	**Cargados**	**Lastre**
Primeros 5,000	$5.50	$4.40
Siguientes 20,000	$2.35	$1.88
Siguientes 30,000	$2.30	$1.84
Resto	$1.80	$1.44

m^3: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LPG que transporten hasta un máximo de dos por ciento del total de los metros cúbicos (m3) de capacidad de carga.

2.2.6. Establecimiento del segmento de buques gaseros LNG (metaneros)

Estructura de Peajes Propuesta para Buques LNG para el 2016			
Bandas en m³	**Cargados**	**En Lastre**	**En Lastre (Roundtrip)**
Primeros 60,000	$2.50	$2.23	$2.00
Siguientes 30,000	$2.15	$1.88	$1.75
Siguientes 30,000	$2.07	$1.80	$1.60
Resto	$1.96	$1.71	$1.50

m^3: Metros cúbicos.

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LNG que transporten hasta un máximo de 10 por ciento (10%) del total de los metros cúbicos (m^3) de capacidad de carga. Además, los navieros que utilicen un mismo buque para viajes de ida y de retorno por el Canal de Panamá, pagarán la tarifa de cargados en la porción de ida y tendrán la opción de que se les aplique una tarifa en lastre (roundtrip) especial, si el tránsito en lastre se realiza dentro de los sesenta días posteriores al tránsito hecho con carga.

2.2.7. Reformulación del segmento de portavehículos y Ro-Ro

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

Buques en lastre, se les aplica la tarifa de utilización 0%.

2.2.8. Reformulación del segmento de buques pasajeros

Tarifa Propuesta para el 2016							
Segmento de Mercado		Esclusas panamax 2/			Esclusas neopanamax 3/		
		Tarifa por Literas					
Pasajeros 1/	Cargado	$144.00			$154.00		
	En Lastre	$116.00			$124.00		
		Tarifa por Tonelada CP/SUAB					
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto	1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Pasajeros 1/	Cargado	$4.75	$4.65	$4.58	$5.08	$4.98	$4.90
	En Lastre	$3.81	$3.72	$3.67	$4.07	$3.98	$3.92

1/ Los buques mayores de 30,000 toneladas de registro bruto (TRB) y cuya relación toneladas CP/SUAB entre capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) sea menor o igual a 33, pagarán sus peajes sobre la base de la tarifa por litera. En los casos en que dicha relación sea mayor a 33, el pago se hará sobre la base de las toneladas CP/SUAB. Los buques menores o iguales a 30,000 TRB también pagarán sobre la base de su tonelaje CP/SUAB.
2/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
3/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

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

1/ Esclusas panamax: para buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5')
2/ Esclusas neopanamax: para buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

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

2.2.11. Segmento del "Conglomerado Marítimo Interno"

2.2.11.1. Mercado de turismo local

Tarifa propuesta para embarcaciones de Turismo local 2015	
Segmento de Mercado	Tarifa
Turismo Local	$2,000

2.2.11.2. Mercado de abastecimiento de combustible

Para embarcaciones menores

Tarifa Propuesta 2015			
Buques de abastecimiento de combustible (Embarcaciones Menores)			
Rango de Eslora (actual)		Tonelaje Aproximado	Tarifa de peaje para embarcaciones menores
Metros	Pies		
<= 15.24	<= 50	194	$800
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	$1,300
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	$2,000
> 30.480	> 100	583	$3,200

Para embarcaciones de alto calado

Tarifa Propuesta 2015		
Buques de abastecimiento de combustible		
Bandas en CP/SUAB	$ por CP/SUAB	
	Cargado	En Lastre
Primeras 10,000	$5.00	$4.14
Siguientes 10,000	$4.90	$3.99
Siguientes 15,000	$4.85	$3.80
Siguientes 10,000	$4.75	$3.60
Resto	$4.55	$3.45

2.2.11.3. Mercado de trasbordo de contenedores

Trasbordo de contenedores – con celdas fijas

Tarifa Propuesta 2015		
Segmento de Mercado	Tarifa por Capacidad de Buque permitida (TEU)	Tarifa por TEU con carga transportada
Trasbordo de contenedores - con celdas fijas	$48	$24

Trasbordo de contenedores – sin celdas

Tarifas por Tonelada CP/SUAB				
Segmento de Mercado		Tarifa Propuesta 2015		
		1eras 10 mil	2das 10 mil	Resto
Trasbordo de contenedores - sin celdas	Cargado	$4.20	$4.11	$4.05
	En Lastre	$3.35	$3.30	$3.24

Tarifa por TEU aplicable a otros tipos de buques que transportan contenedores sobre cubierta y que pertenecen al segmento de trasbordo de contenedores.	$72

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

3. IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.

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

3.1. El precio y estructura del nuevo "Segmento del Conglomerado Marítimo" entrará en vigor el 1 de abril de 2015.

3.2. Los demás ajustes en estructura y precio entrarán en vigor a partir del 1 de abril de 2016, fecha que no condiciona el inicio de los tránsitos comerciales en la esclusa neopanamax.

3.3. No obstante lo establecido en el párrafo anterior, en el evento de que se pueda dar inicio al tránsito comercial en las esclusas neopanamax antes del 1 de abril de 2016, se aplicará la nueva estructura y precio a partir de la fecha que determine la Junta Directiva, publicada en el Registro del Canal, fecha que no podrá ser anterior al 1 de febrero de 2016.

4. CONVOCATORIA A CONSULTA Y AUDIENCIA PÚBLICA.

Se convoca a consulta y audiencia pública, para que los interesados tengan la oportunidad de participar en este proceso de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, a celebrarse en las siguientes fechas:

4.1 Consulta Pública: habrá un período de consulta pública que se iniciará a partir de la fecha de esta publicación y por el lapso de tiempo que vence el día lunes 9 de febrero de 2015 a las 4:15 p.m., hora local.

4.2 Audiencia Pública: habrá una audiencia pública que se celebrará el día 27 de febrero de 2015, en el lugar que se indica en el párrafo 7.

5. FORMA DE PARTICIPACIÓN DE LOS INTERESADOS.

Los interesados podrán participar en la consulta y audiencia pública, de acuerdo con las siguientes reglas:

5.1 A partir de la publicación de esta notificación queda abierto el período de consulta pública para que las partes interesadas presenten datos, opiniones o argumentos por escrito, en idioma español o inglés, los cuales deberán ser recibidos por la Autoridad del Canal de Panamá dentro del término que vence el día lunes 9 de febrero de 2015 a las 4:15 p.m., hora local.

5.2 Quienes hayan participado en el proceso de consulta de acuerdo con el numeral 4.1 anterior, podrán participar en la audiencia pública que se celebrará en la fecha señalada en el numeral 4.2 de esta notificación, directamente o a través de sus representantes debidamente acreditados, siempre que durante el período de consulta hayan notificado por escrito su decisión de participar en la audiencia. Esta notificación deberá enviarse a cualquiera de las direcciones consignadas en el numeral 6.4 de este documento y en ella se indicará el nombre y dirección del interesado y la capacidad, condición o carácter con el cual se presenta el interesado. La notificación de participación en la audiencia pública debe ser recibida por escrito, en idioma español o inglés, a más tardar el día 9 de febrero de 2015 a las 4:15 p.m., hora local, y el registro de la fecha y hora de recibo de la notificación determinará el orden de la intervención del interesado en la audiencia pública.

6. PETICIÓN Y ENVÍO DE LA INFORMACIÓN.

6.1 Los interesados en participar en el proceso de consulta y audiencia pública podrán encontrar una copia electrónica de la propuesta tanto en español como en inglés en los portales de Internet de la Autoridad del Canal de Panamá (www.micanaldepanama.com en español, www.pancanal.com en inglés), solicitarla personalmente en la Vicepresidencia Ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial ubicada en el edificio de la Administración del Canal en Balboa, por facsímil al (507) 272-7377 o (507) 272-1416, o por correo a cualquiera de las direcciones que se indican en el numeral 6.4.

6.2 Los interesados en expresar sus comentarios u opiniones, argumentos, o proveer información durante el período de consulta, deberán hacerlo por escrito, en idioma

español o inglés, personalmente, por vía facsímil, o enviarlos vía courier o por correo, de manera que sean recibidas antes de la fecha y hora señalada en el numeral 4.1 de este documento. No se aceptarán comentarios, opiniones, argumentos, información o comunicaciones por medio de correo electrónico.

6.3 Aquellos que estén interesados en participar en la audiencia pública deberán notificar su interés por escrito, en idioma español o inglés, personalmente, o enviarlos por vía courier, facsímil, o por correo, de manera que sea recibida antes de la fecha y hora señalada en el numeral 4.1 de este documento. No se aceptarán comunicaciones por medio de correo electrónico.

De igual forma se les solicita, de ser posible con antelación a su participación en la audiencia, una copia impresa del contenido de su presentación.

6.4 Direcciones para el envío de la documentación antes mencionada:

Personal o vía courier en Panamá:

Autoridad del Canal de Panamá
PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LOS PEAJES Y LAS REGLAS DE ARQUEO DEL CANAL DE PANAMÁ
Edificio de la Administración – Oficina 320
Vicepresidencia Ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial
Sección de Administración de Relaciones Estratégicas (MERC)
Balboa, Ancón, República de Panamá

o

Por Correo en Estados Unidos de América:

Panama Canal Authority
PROPOSAL TO MODIFY THE REGULATIONS FOR THE ADMEASUREMENT OF VESSELS AND THE PANAMA CANAL TOLLS SYSTEM
Executive Vice Presidency for Planning and Business Development
Strategic Relations Management Section (MERC)
P.O. BOX 526725
Miami, FL 33152-6725
United States of America

o

Por facsímil al:

(507) 272-7377
(507) 272-1416

7. LUGAR Y HORA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA.

La audiencia pública se realizará en el complejo del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, Ancón, ciudad de Panamá, República de Panamá e iniciará a las 9:00 a.m., hora local.

8. PROCEDIMIENTO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA.

Se ha designado un Comité de miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante el Comité) que tendrá a su cargo la conducción del proceso de consulta y audiencia pública:

José A. Sosa A.	Presidente
Ricardo de la Espriella T.	Vicepresidente
Guillermo O. Chapman, Jr.	

El Secretario nombrado por el Comité es el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Jorge L. Quijano.

8.1 El Comité examinará toda la información que haya sido debida y oportunamente presentada, relativa a los comentarios, datos e información proporcionada por las partes interesadas durante el proceso de consulta.

8.2 El Comité dará inicio a la audiencia pública en el lugar, fecha y hora establecidos. El Presidente del Comité hará saber a los concurrentes que el propósito del procedimiento de la audiencia es el de escuchar los argumentos a favor o en contra de la propuesta.

8.3 El Presidente del Comité anunciará el orden en que intervendrán los participantes de acuerdo con lo establecido en el punto 5.2 de este documento y acto seguido dará inicio a la participación de cada uno de ellos.

8.4 Los participantes en la audiencia pública serán llamados en forma individual para que hagan verbalmente sus declaraciones y así exclusivamente expongan sus puntos de vista sobre la propuesta, por un tiempo máximo de cinco (5) minutos. De acuerdo con las circunstancias, el Comité analizará y decidirá sobre la conveniencia de ampliar este tiempo como lo estime prudente, y así lo hará saber a los participantes. No se permitirán presentaciones con proyecciones visuales o audiovisuales, diapositivas, “power point” o cualquier otro dispositivo o instrumento similar.

8.5 El propósito de la participación individual es meramente expositivo, por lo cual no se admitirán debates ni intercambio de preguntas y respuestas con los miembros del Comité, ni entre los participantes.

8.6 Los miembros del Comité recibirán el testimonio o declaración de las partes interesadas con relación a la modificación propuesta.

8.7 Concluida la audiencia, el Comité hará un análisis de la documentación presentada y de las intervenciones de los participantes y rendirá a la Junta Directiva, en un período prudencial, un informe sobre lo actuado y las recomendaciones pertinentes.

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, CINCO (5) DE ENERO DE DOS MIL QUINCE (2015).

ANEXO B. REFERENCIAS JURÍDICAS

La normativa jurídica vigente que rige para las reglas para el arqueo de las naves y para la fijación de los peajes por el uso del Canal de Panamá, se encuentra en el Título XIV de la Constitución Política de la República, en consonancia con el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá; en la Ley Nº 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá; y en los Reglamentos emitidos por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

Constitución Política de la República de Panamá
Título XIV

Artículo 319: La Junta Directiva tendrá las siguientes facultades y atribuciones, sin perjuicio de otras que la Constitución y la Ley determinen:
...
2. Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.
...
Artículo 321: La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal de Panamá. Estos derechos serán fijados por la Autoridad del Canal de Panamá y no serán inferiores a los que debería percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999. Por razón de su tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no serán sujeto de ningún otro gravamen nacional o municipal.

Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá

El Tratado de Neutralidad, en cuanto a materia de peajes por el uso del Canal establece en su Artículo III, Numeral 1, literal c, que "los peajes y otros derechos por servicio de tránsito y conexos serán justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del Derecho Internacional."

Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, "por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá"

Artículo 9. La Autoridad establecerá los peajes que se cobrarán por el uso del canal, los derechos y las tasas por la prestación de servicios, así como las reglas para el arqueo de naves, que regirán en el canal conforme a la Constitución Política, esta Ley y los reglamentos.

Artículo 18. Además de las facultades que le confiere la Constitución Política, la junta

directiva ejercerá las siguientes funciones:

…

2. Establecer, previa consulta al administrador, el sistema de arqueo de naves que regirá en el canal.
3. Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

…

5. Aprobar, conforme a la autoridad que le conceden las normas generales pertinentes establecidas en esta Ley, los reglamentos necesarios o convenientes para el debido funcionamiento y modernización del canal, incluyendo los siguientes:

   …

   k. El reglamento en materia de fijación de peajes, tasas y derechos, cobrados por la Autoridad y sus concesionarios, por el tránsito de las naves por el canal y la prestación de servicios conexos.

   …

Artículo 21. El presidente de la junta directiva ejercerá las siguientes funciones:

…

5. Presentar y sustentar, ante el Consejo de Gabinete, las revisiones de los peajes, derechos y tasas, que cobren la Autoridad y sus concesionarios por la prestación de sus servicios. En estos casos le acompañará el administrador, quien tendrá derecho a voz.

…

Artículo 25. El administrador tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

…

6. Elaborar los proyectos de reglamentos para el debido funcionamiento y la adecuada modernización del canal, y someterlos a la consideración y aprobación de la junta directiva.

…

10. Absolver las consultas que le formule la junta directiva en cuanto a la fijación de peajes, derechos y tasas en razón del tránsito por el canal y servicios conexos que presta la Autoridad.

Artículo 39. La Autoridad pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el canal. Estos derechos, así como los otros que le corresponda pagar, serán fijados por la Autoridad y no serán inferiores a los que debe percibir la República de Panamá por iguales conceptos al 31 de diciembre de 1999.

Artículo 75. Los peajes se fijarán conforme a tasas calculadas para cubrir los costos de funcionamiento y modernización del canal, que incluyan, por lo menos:

1. Los costos de funcionamiento 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 esta Ley, calculados conforme a las bases que, al efecto, se establezcan en el reglamento.
3. El capital para el reemplazo de la planta, expansión, mejoras y modernización del

canal.
4. Intereses sobre el valor que se le estipule al canal.
5. Pérdidas de arrastre de años anteriores.

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

Artículo 76. Ni el Gobierno ni la Autoridad podrán exonerar del pago de peajes, derechos o tasas, por la prestación de servicios en el canal. Sin embargo, no pagarán peajes en su tránsito por el canal, las naves que así tengan derecho en virtud de tratados internacionales vigentes, ratificados por Panamá.

Artículo 77. Todo usuario del canal que deba pagar peajes, derechos y tasas, consignará en efectivo, en moneda de curso legal en Panamá o en la moneda que la Autoridad establezca, y con anterioridad a la prestación del servicio que solicita, la cantidad equivalente al costo del servicio.

La consignación mencionada podrá ser sustituida por garantía dada por un banco que cumpla los requisitos que exija la Autoridad para tal fin.

Artículo 78. La Autoridad podrá requerir que las naves, como condición previa para el tránsito, establezcan claramente la responsabilidad financiera y las garantías para el pago de indemnización razonable y adecuada, consistente con las normas y prácticas internacionales, por los daños que se pudieran ocasionar con motivo de su navegación por el canal.

En el caso de naves pertenecientes a un Estado u operadas por éste, o por las cuales dicho Estado hubiere aceptado responsabilidad, bastará, para asegurar dicha responsabilidad financiera, una certificación en que conste que el respectivo Estado cumplirá sus obligaciones de pagar, conforme al derecho internacional, los daños resultantes de la acción u omisión de dichas naves durante su paso por el canal.

La excepción señalada en el párrafo anterior, no se aplicará cuando la nave perteneciente a un Estado u operada por éste, estuviera dedicada al comercio marítimo.

Artículo 79. 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.

Artículo 124. La Autoridad editará una publicación oficial para divulgar las disposiciones que adopte, en la que publicará:
1. Los reglamentos.
2. Los cambios sugeridos al régimen de peajes o al sistema de arqueo de naves, que estipula el artículo 9 de esta Ley.

….

Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá (Acuerdo No. 3 del 12 de noviembre de 1998, modificado mediante Acuerdo No. 127 de 19 de enero de 2007)

ACUERDO No. 3
(de 12 de noviembre de 1998)

"Por el cual se aprueba el Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá"

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 3 del artículo 18 de la ley orgánica de la Autoridad del Canal corresponde a la Junta Directiva fijar los peajes por el uso del Canal, con la aprobación del Consejo de Gabinete;

Que el artículo 79 de la citada ley dispone que cualquier modificación de los peajes y de las reglas del arqueo, debe estar sujeta a un proceso previo de consulta y de audiencia pública, que permita a los interesados participar y exponer sus opiniones y argumentos al respecto;

Que se ha recibido por parte del Administrador de la Autoridad el proyecto de reglamento contentivo del procedimiento para el cambio de los peajes del Canal de Panamá.

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO. Se adopta el siguiente reglamento sobre el procedimiento de cambio de las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá:

"REGLAMENTO SOBRE PROCEDIMIENTO PARA EL CAMBIO DE LAS REGLAS DE ARQUEO Y DE LOS PEAJES DEL CANAL DE PANAMÁ

Artículo 1. Las modificaciones de las reglas de arqueo y de los peajes del Canal de Panamá estarán sujetas a un proceso previo de consulta y audiencia pública de acuerdo con este reglamento.

Artículo 2. La propuesta de cambio será sometida a consulta pública en la cual podrán participar todos los interesados. Dicha propuesta deberá ser motivada, con la inclusión de todos los factores que hayan sido objeto de examen por parte de la Autoridad para los efectos de su formulación.

Artículo 3. La Autoridad notificará oficialmente la propuesta mediante su publicación en el Registro del Canal, con anticipación de por lo menos treinta (30) días a la fecha de la audiencia pública.

Artículo 4. La notificación contendrá:
1. La esencia del cambio propuesto;
2. La fecha, el lugar y los procedimientos para la recepción de información y opiniones, y la participación en la audiencia;
3. La fecha en que los interesados deberán presentar las notificaciones de comparecencia a la audiencia pública.

Artículo 5. A partir de la publicación de la notificación, la Autoridad pondrá a disposición del público la información a que se refiere el artículo 2 de este reglamento.

Artículo 6. La Junta Directiva designará a un mínimo de tres de sus integrantes para que formen parte del Comité que conducirá el proceso de consulta y audiencia, y nombrará a uno de ellos para que actúe como Presidente.

Artículo 7. El Comité aplicará este reglamento, y tendrá entre sus funciones las siguientes:
1. Conducir el proceso de consulta y audiencia;
2. Solicitar o recibir opiniones, exposiciones o información adicional;
3. Decidir sobre asuntos de procedimiento o cuestiones similares;
4. Prescindir de aquel material irrelevante, insustancial o excesivamente repetitivo que expongan los participantes o los interesados;
5. Excluir a cualquier participante cuya conducta interfiera con el proceso de la audiencia.
El Comité remitirá a la Junta Directiva el informe de sus actuaciones con la recomendación pertinente.

Artículo 8. Los interesados tendrán la oportunidad de participar en el proceso de modificación de las reglas de arqueo y las tarifas de peaje, a través de la presentación de información, opiniones o exposiciones por escrito ante el Presidente del Comité, dentro del plazo prescrito en la notificación.

Las opiniones, informaciones o exposiciones orales podrán hacerse en español o inglés.

Artículo 9. Los interesados que hayan participado en el proceso de consulta tendrán además la oportunidad de intervenir en la audiencia pública. Esta se hará en la fecha y lugar prescritos en la notificación, y las partes que concurran podrán presentar información adicional por escrito sobre cualquier material que ya hayan incorporado, así como realizar cualquier exposición o presentación oral concerniente a las reglas de arqueo o a las tarifas de peaje, según proceda.

Artículo 10. Se podrá comparecer a la audiencia personalmente o por medio de un representante. La comparecencia se notificará por escrito al Presidente del Comité, dentro del plazo prescrito en la notificación de la audiencia, y contendrá la siguiente información:

1. Los nombres y direcciones de los interesados y el carácter con el cual se presentan.
2. El lugar donde desean exponer, si es que las audiencias están programadas para celebrarse en más de un lugar.

Artículo 11. Después de tomar en consideración las conclusiones y recomendaciones del Comité, la Autoridad analizará las reglas de arqueo o las tarifas de peaje propuestas, según proceda. No obstante, en el caso de los peajes, si durante el análisis se proponen tarifas mayores que aquellas originalmente propuestas, el proceso se repetirá. Este requisito se aplicará a cualquier revisión subsiguiente en la que se propongan tarifas mayores que aquellas contempladas en la propuesta anterior.

Artículo 12. Cualquier parte, previa solicitud y pago de los costos establecidos por la Autoridad, podrá tener acceso a la transcripción de las exposiciones hechas en la audiencia.

Artículo 13. Los cambios en las tarifas de peajes y las reglas de arqueo entrarán en vigor en la fecha que determine la Junta Directiva."

Dado en la ciudad de Panamá, a los doce días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y ocho.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Jorge E. Ritter	Tomás Paredes
_____	_____
Ministro para Asuntos del Canal	Secretario Ad Hoc

ACUERDO No. 127
(de 19 de enero de 2007)

"Por el cual se modifica el Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá"

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el numeral 3 del artículo 18 de la ley orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá corresponde a la Junta Directiva fijar los peajes por el uso del Canal, con la aprobación del Consejo de Gabinete.

Que el artículo 79 de la citada ley dispone que cualquier modificación de los peajes y de las reglas del arqueo, debe estar sujeta a un proceso previo de consulta y de audiencia pública, que permita a los interesados participar y exponer sus opiniones y argumentos al respecto.

Que mediante el Acuerdo No. 3 de 12 de noviembre de 1998, la Junta Directiva aprobó el Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá.

Que el reglamento no contiene reglas especiales para el caso de propuestas para cambios de peajes que tengan aplicación en varias etapas o varios años por lo que se hace necesario adicionar en el mencionado reglamento una norma con el objeto de llenar este vacío.

Que se ha recibido por parte del Administrador de la Autoridad el proyecto de modificación del reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá.

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona el artículo 11a al Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá, así:

> "**Artículo 11a.** No obstante lo dispuesto en el artículo 11, cuando se trate de propuestas de cambio de peajes que hayan de tener aplicación en varias etapas o varios años y la Autoridad, en atención a lo que los participantes hayan planteado en la audiencia, considere pertinente modificar sus propuestas originales, procederá a hacer los ajustes correspondientes y a conceder un periodo adicional de consulta por un término no menor de 15 días calendarios contados a partir de la fecha de la publicación de la propuesta modificada en el Registro del Canal, a fin de ofrecer a los interesados oportunidad para que presenten por escrito a la Autoridad sus datos, opiniones, informaciones, argumentos o exposiciones a propósito de dicha propuesta."

ARTÍCULO SEGUNDO: Este acuerdo comenzará a regir a partir de su publicación en el Registro del Canal.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los diecinueve días del mes de enero del año dos mil siete.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Ricaurte Vásquez M.	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretario

Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá (Acuerdo No. 140 de 21 de junio de 2007, modificado mediante Acuerdo No. 182 de 23 de marzo de 2009)

ACUERDO No. 140
(de 21 de junio de 2007)

"Por el cual se modifica y subroga el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá"

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que el artículo 18, numeral 5, literal e de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997, establece que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, aprobar el reglamento aplicable al arqueo e inspección de naves, a la navegación por el Canal, al control de tráfico marítimo, al pilotaje y al practicaje de naves, y demás asuntos relacionados con la navegación por el Canal.

Que en ejercicio de dicha facultad, la Junta Directiva aprobó el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, mediante Acuerdo No.2 de 3 de septiembre de 1998.

Que cumplidos los procedimientos legales y reglamentarios, el 24 de abril de 2007 la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 132 por el cual se modifican las reglas de arqueo y los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Que el régimen establecido en dicho acuerdo implica la realización de ajustes o modificaciones que deben introducirse en el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a fin de subrogar el Acuerdo No. 2 de 3 septiembre de 1998 y adoptar un nuevo reglamento.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica y subroga el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, en los términos siguientes:

"REGLAMENTO DE ARQUEO DE BUQUES PARA LA FIJACION DE PEAJES POR EL USO DEL CANAL DE PANAMA

Capítulo I
Normas Generales y Definiciones

Artículo 1: Este reglamento tiene por objeto establecer el procedimiento y las reglas de arqueo de buques, para la determinación de la base de aplicación de los peajes que adopte la Autoridad de acuerdo a su ley orgánica.

Artículo 2: Las palabras, expresiones y siglas utilizadas en el presente reglamento tendrán las siguientes definiciones:

Anexo. Reglas complementarias para la determinación del Arqueo Neto CP/SUAB, las cuales forman parte integral de este reglamento.

Buque con capacidad de transportar contenedores sobre la cubierta superior. Buque que no pertenece a la categoría de portacontenedor, pero con capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior. La Autoridad determinará si un buque pertenece o no a esta categoría, tomando en consideración la información proporcionada por el buque.

Buque de guerra. Cualquier buque de propiedad gubernamental utilizado por su gobierno con fines militares, incluyendo a los buques artillados del servicio de guardacostas y los buques escuela de adiestramiento naval. Se excluyen de esta definición a los buques auxiliares, tales como buques cisterna, de transporte de armamento, refrigerados, talleres, de servicios o aquellos que se usen para transportar abastecimientos militares en general.

Buque de Pasajeros o Buque de Pasaje. Aquel cuya actividad principal es el transporte de pasajeros, sujeto a itinerarios fijos y de conocimiento público. Normalmente este tipo de buque cuenta con alojamiento para más de doce (12) pasajeros. Solamente son elegibles para la aplicación del cobro de peaje por litera aquellos buques que han sido diseñados exclusivamente para el transporte de pasajeros. Aquellos buques de pasajeros que además transporten otro tipo de carga seguirán bajo el esquema actual de cobro de peaje de CP/SUAB.

Buque portacontenedor. Buque especialmente diseñado o convertido para transportar contenedores sobre la cubierta superior y que posee guías celulares permanentes en sus bodegas. La Autoridad determinará si un buque pertenece o no a esta categoría, tomando en consideración la información proporcionada por el buque.

Calado Máximo. Es la profundidad máxima (en metros) permisible hasta la que debe sumergirse el casco de un buque cuando está totalmente cargado.

Esta definición se aplica únicamente a los buques que pagan peaje en base a desplazamiento.

Certificado Internacional de Arqueo, 1969 (CIA 69). Certificado Internacional de Arqueo expedido de acuerdo al Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

Cubierta superior. La cubierta completa más alta expuesta a la intemperie y a la mar, dotada de medios permanentes de cierres estancos de todas las aberturas en la parte expuesta de la misma y bajo la cual todas las aberturas en los costados del buque estén

dotadas de medios permanentes de cierre estanco.

En un buque con cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

Desplazamiento Máximo. Es el peso del buque en toneladas métricas en una condición de completamente cargado a su calado máximo permisible con provisiones, carga, agua, combustible, municiones, el peso de los oficiales, tripulantes, pasajeros y sus pertenencias.

Esta definición se aplica únicamente a los buques que pagan peaje en base a desplazamiento.

Espacios cerrados. Los limitados por el casco del buque, por mamparos fijos o movibles y por cubiertas o techos que no sean toldos permanentes o movibles. No impedirá la consideración de espacio cerrado la interrupción en una cubierta o abertura alguna en el casco del buque, en una cubierta o en el techo de un espacio ni la ausencia de mamparos.

Espacios excluidos. Sin perjuicio de la definición de espacios cerrados, los espacios a que se refiere el aparte C del Anexo, los cuales no se incluyen en el volumen de los espacios cerrados. Sin embargo, serán considerados espacios cerrados cuando reúnan alguna de las condiciones señaladas en el párrafo inicial del aparte mencionado.

Estanco a la intemperie. El agua no penetra en el buque, cualquiera que sea el estado de la mar.

Estanco al agua. Capaz de impedir el paso del agua a través de la estructura o cierre en cualquier dirección bajo una tromba de agua para lo cual la estructura circundante se ha diseñado.

Literas. Camas estrechas y sencillas que se usan en los buques y que, por economía de espacio, se suelen colocar una encima de otra. El número de literas se determinará de acuerdo al aparte E, literales (g), (h), (i) de este Acuerdo.

Manga o manga de trazado (MB). La anchura máxima del buque, medida en el centro del mismo, fuera de miembros en los buques de forro metálico, o fuera de forros en los buques de forro no metálico.

Número de TEU transportados durante el tránsito (NTT). Es el resultado de la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores transportados en espacios abiertos sobre la cubierta superior, por buques que no sean portacontenedores y con capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, que maximice el espacio volumétrico, expresándose dicho volumen en unidades TEU, según la tabla de equivalencias del artículo 10. La Autoridad se reserva el derecho de verificar el NTT para corroborar que este dato cumpla con el grado de precisión que requiere la Autoridad.

Pasajero. Toda persona que viaje a bordo, con excepción del capitán, los miembros de la

tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor a bordo necesaria para el buque, y los niños menores de un año.

Puntal de trazado (D). La distancia vertical medida desde el canto alto de la quilla hasta la cara inferior de la cubierta superior en el costado, con las variaciones descritas en el aparte A del Anexo de este reglamento.

Sistema Universal de Arqueo de Buques (SUAB). El conjunto de reglas, medidas y cálculos aplicables para la determinación del arqueo bruto y neto, adoptados de acuerdo al Convenio Internacional de Arqueo sobre Buques de 1969.

Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB). El basado en el Sistema Universal de Arqueo de Buques, 1969, utilizando de éste los parámetros para determinar el volumen total del buque con variantes adicionales establecidas por la Autoridad.

TEU (Contenedor de 20 pies de largo). Unidad de medida o referencia que equivale a un contenedor de 20 pies con dimensiones externas de largo, ancho y alto de 20, 8, y 8.5 pies, respectivamente. El volumen que un TEU representa es igual a 1,360 pies cúbicos.

TEU permitidos bajo cubierta. Capacidad total de contenedores en TEU que un buque portacontenedor puede transportar en espacios cerrados, incluyendo aquellos que pueden ser transportados en espacios cerrados sobre la cubierta superior. Esta capacidad se determina mediante la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores que maximicen el espacio volumétrico, expresando dicho volumen en unidades TEU.

TEU permitidos sobre cubierta. Es la capacidad total de contenedores en TEU que un buque puede transportar en espacios abiertos sobre la cubierta superior, y no incluye aquellos contenedores que pueden ser transportados en espacios cerrados sobre la misma. Esta capacidad se determina mediante la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores que maximicen el espacio volumétrico, expresando dicho volumen en unidades TEU, el cual será ajustado para compensar la restricción de visibilidad de la Autoridad.

Para los buques con capacidad de transportar contenedores sobre la cubierta superior, el TEU permitidos sobre cubierta será calculado para los propósitos del manejo administrativo de las reservaciones de tránsito.

Total de TEU permitidos. Es la suma total de contenedores permitidos que un buque puede transportar en espacios cerrados bajo y sobre la cubierta superior (TEU permitidos bajo cubierta) más el total de contenedores permitidos que un buque puede transportar sobre la cubierta superior (TEU permitidos sobre cubierta).

***Volumen total* (V).** El espacio cerrado del buque expresado en metros cúbicos.

Artículo 3: Serán objeto de arqueo:
1. El espacio cerrado debajo de la cubierta superior
2. Los espacios cerrados sobre la cubierta superior, y

3. La capacidad máxima del buque para transportar contenedores bajo y sobre la cubierta superior.

Artículo 4: El administrador de la Autoridad interpretará y aplicará las reglas de arqueo que se establecen en este reglamento.

Capítulo II
Determinación del Arqueo Neto CP/SUAB y Total de TEU permitidos

Sección Primera
Requisitos

Artículo 5: Para efectos del arqueo, los buques que transiten por el Canal presentarán el CIA 69 o, en su defecto, un documento aceptable a la Autoridad, basado en un sistema sustancialmente similar al adoptado por el citado convenio. Además, presentarán planos, certificados de clasificación y documentación con información en la cual conste el volumen total del buque o que permita determinar este volumen mediante la aplicación de cálculos matemáticos.

Para efecto de los buques de pasajeros, además de lo mencionado en el párrafo anterior, también deben presentar el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero.

Se exceptúan de la presentación de la documentación establecida en este artículo, los buques de guerra, las dragas, los diques secos flotantes, las embarcaciones que, con base a su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo a las tarifas mínimas fijas, y los buques sujetos a medidas transitorias de dispensa a que se refiere el artículo 11 de este reglamento.

Artículo 6: Además de lo exigido en el artículo anterior, los buques con capacidad para transportar contenedores deberán proporcionar planos, certificados de clasificación y documentación con información suficiente para determinar TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, tal como se define en el artículo 2 de este reglamento.

La información a la que se refiere el párrafo anterior se obtendrá del Manual de Aseguramiento de Carga (“Cargo Securing Manual, CSM” por sus siglas en inglés) y del Plano de Disposición General (“General Arrangement Plan, GA” por sus siglas en inglés), los cuales deberán indicar el número total de contenedores y sus dimensiones. En caso de que estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se utilizará el método alterno de arqueo que se establece en este reglamento.

Toda la información a la que se refiere este artículo y el anterior debe ser entregada al Oficial de Inspección de la Autoridad en el momento en que el buque es inspeccionado.

Artículo 7: Los buques que no presenten la documentación exigida en los artículos anteriores, así como aquellos cuya documentación no cumpla con la precisión requerida por la Autoridad, quedarán sujetos a la inspección de la Autoridad con el objeto de determinar su **V** de acuerdo con el Arqueo Neto CP/SUAB o total de TEU permitidos, según se establece en este reglamento.

Artículo 8: La Autoridad establecerá **V** para calcular el Arqueo Neto CP/SUAB; además, la Autoridad establecerá los valores de TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable. Para los buques de pasajeros, la Autoridad establecerá **V**, la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC.

Para los cálculos del Arqueo Neto CP/SUAB, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, la Autoridad podrá solicitar y utilizar información complementaria con relación al buque, que le proporcione el usuario o los funcionarios, personas u organismos autorizados por los gobiernos nacionales para realizar inspecciones, identificar la capacidad de contenedores que pueden ser transportados por el buque y expedir certificados nacionales de arqueo. La información obtenida podrá ser verificada y corregida, en caso de ser necesario, para garantizar la precisión requerida por la Autoridad.

De no obtenerse la documentación solicitada, el usuario se atendrá a las cifras que produzca el cálculo de la Autoridad y que, a juicio de ésta, refleje **V**, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC, según sea aplicable.

Sección Segunda
Arqueo

Artículo 9: El arqueo de un buque consistirá en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC, según sea aplicable. Estos se determinarán con base a las disposiciones establecidas en este Reglamento.

El arqueo de embarcaciones de diseño nuevo cuyas características de construcción hagan irrazonable o imposible la aplicación de las reglas, se efectuará de forma que sea aceptable para la Autoridad.

Artículo 10: El Arqueo Neto CP/SUAB de los buques, salvo que estén sujetos a medidas transitorias de dispensa o que pertenezcan a la categoría de buque portacontenedor, buques de guerra, dragas, diques secos flotantes, según la clasificación de la Autoridad, se calculará mediante la fórmula siguiente:

Arqueo Neto CP/SUAB = K4(V) + K5(V)

Para todo buque clasificado por la Autoridad como portacontenedor, el arqueo se basará en Total de TEU permitidos, el cual se calculará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

Total de TEU permitidos = TEU permitidos sobre cubierta + TEU permitidos bajo cubierta

Para establecer TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta y NTT,

según sea aplicable, se utilizará la siguiente tabla de equivalencias.

DIMENSIONES	CÁLCULO	EQUIVALENCIA
20’ x 8’x 8.5’	1360/1360	1.00 TEU
20’ x 8’x 9.5’	1520/1360	1.12 TEU
40’ x 8’ x 8.5’	2720/1360	2.00 TEU
40’ x 8’ x 9.5’	3040/1360	2.24 TEU
45’ x 8’ x 9.5’	3420/1360	2.51 TEU
48’ x 8’ x 9.5’	3648/1360	2.68 TEU
54’ x 8’ x 9.5’	4104/1360	3.02 TEU

Para cualquier contenedor cuyas dimensiones no aparezcan en la tabla anterior, su equivalencia se obtendrá utilizando el mismo método de cálculo.

En el caso de los buques de pasajeros, el cobro de peajes se aplica sobre la base de la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) de acuerdo a lo especificado en el Certificado Internacional de Arqueo, CIA 69, o según lo indicado en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero. 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 brutas cuya relación CPSUAB/PAX-ITC es menor o igual a 33 se les cobrará el peaje por litera. Los buques que no cumplen con ambos criterios o que además de los pasajeros transporten otro tipo de carga seguirán bajo el esquema actual de cobro de peajes CPSUAB.

Artículo 11: Por medida transitoria de dispensa se entiende el tratamiento especial que se otorga a los buques que hayan transitado por el Canal entre el 23 de marzo de 1976 y el 30 de septiembre de 1994, el cual consiste en el congelamiento del arqueo de acuerdo al Sistema de Arqueo del Canal de Panamá vigente hasta el 30 de septiembre de 1994. Esta medida se aplicará siempre que los buques no hayan sido objeto de un cambio estructural significativo, tal como está definido en el artículo 12 de este reglamento. A estos buques se les podrá eximir de la presentación del CIA 69 o cualquier certificado en materia de **V**.

En estos casos, la fórmula para determinar el Arqueo Neto del Canal de Panamá conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (SUAB) es la siguiente:

Arqueo Neto CP/SUAB = Arqueo Neto del Canal de Panamá

La medida transitoria de dispensa no se aplicará a los buques clasificados por la Autoridad como portacontenedores.

Artículo 12: Los buques a los que se les calcule el Arqueo Neto CP/SUAB de acuerdo con el artículo 10, podrán ser objeto de un nuevo arqueo si se produce un cambio en el **V**.

Los buques cuyo Arqueo Neto CP/SUAB se haya calculado en conformidad con el artículo 11, mantendrán dicho arqueo mientras no sean objeto de un cambio estructural significativo, entendiéndose por tal una variación real no menor del diez por ciento (10%) del **V** del buque. En caso de producirse un cambio estructural significativo, el Arqueo Neto CP/SUAB se determinará de acuerdo con el artículo 10.

Artículo 13: Los buques portacontenedores cuyo Total de TEU permitidos se haya calculado en conformidad con el artículo 10, mantendrán dicho total mientras no sean objeto de un cambio estructural o de documentación que afecte el Total de TEU permitidos. En caso de producirse un cambio estructural o de documentación que afecte la capacidad de carga de los mismos, el Total de TEU permitidos se determinará de acuerdo a lo que establece dicho artículo.

Los buques con capacidad para transportar contenedores en o sobre la cubierta superior, cuyo TEU permitidos sobre cubierta haya sido calculado conforme se define en este reglamento y que sufran cambios estructurales o de documentación que afecte dicho TEU permitidos sobre cubierta, éste se establecerá utilizando la tabla de equivalencias del artículo 10.

Los buques de pasajeros cuya capacidad máxima de pasajeros fue establecida de conformidad a lo establecido en el artículo 10, mantendrán dicho total mientras no sean objeto de un cambio estructural o de número de pasajeros. En caso de producirse un cambio, **V**, la capacidad máxima de pasajeros (PAX-ITC) y la relación CPSUAB/PAX-ITC se establecerá utilizando la relación que se establece en el artículo 10.

Artículo 14: Todos los volúmenes incluidos en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB, se medirán sin importar instalaciones de aislamiento o de otra índole en buques de forro metálico, hasta la cara interior del forro de las planchas estructurales de limitación; y en buques de forro no metálico, hasta la superficie exterior de la cara interior de las superficies estructurales de limitación.

El **V** incluirá el volumen de los apéndices del buque y se podrán excluir los espacios abiertos a la mar.

Artículo 15: Las medidas para calcular el volumen se tomarán al centímetro de precisión o hasta la vigésima parte de un pie.

Los valores volumétricos se calcularán con los métodos generalmente aceptados para el espacio en cuestión y con el grado de precisión que la Autoridad estime aceptable, verificando los cálculos de manera detallada, de tal forma que permitan corroborar su exactitud.

Capítulo III
Método alterno de arqueo

Artículo 16: Cuando no se ha presentado el CIA 69, su equivalente o la documentación necesaria para hacer el cálculo de **V**, o cuando estos documentos no cumplan con las normas de precisión aceptables por la Autoridad, los buques se medirán de manera que se incluyan todos los contenidos cúbicos de los espacios cerrados para establecer **V**, tal como se define en este capítulo.

En el caso de los buques clasificados por la Autoridad como portacontenedores o buques con capacidad de transportar contenedores en o sobre la cubierta superior que no hayan presentado el Manual de Aseguramiento de Carga y el Plano de Disposición General, sus

equivalentes, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

En el caso de los buques clasificados por la Autoridad como buque de pasajeros que no presenten los documentos listados en el primer párrafo de este artículo y/o el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá **V**, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

Artículo 17: La Autoridad procurará determinar **V**, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC según sea aplicable, con la mayor precisión posible, con base en la información disponible al momento de hacer el cálculo, utilizando los métodos generalmente aceptados para medir el espacio en cuestión, determinar **V**, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC y/o determinar los TEU permitidos dentro de los márgenes de precisión que sean aceptables para la Autoridad.

Artículo 18: Los buques que no presenten la documentación requerida o cuando estos documentos no cumplan con la precisión aceptable por la Autoridad, se arquearán de la forma siguiente:

1. El volumen de las estructuras por encima de la cubierta superior podrá determinarse mediante cualquier método o combinación de métodos que sean aceptables para la Autoridad. Estos métodos incluirán fórmulas geométricas sencillas, las reglas de Simpson y demás fórmulas matemáticas estándar. Cualesquiera de los procedimientos especiales que se utilicen deberán ser identificados.

Las mediciones y cálculos que se hagan se presentarán en forma detallada y concisa que facilite su revisión por la Autoridad.

2. El volumen del casco por debajo de la cubierta superior (UDV) se calculará conforme a la siguiente fórmula:

$$UDV = \{0.91 \times [(LOA \times MB) \times (D - SLD)]\} + (SLDISP/1.025)$$

Si resulta imposible aplicar la fórmula anterior, el volumen del casco por debajo de la cubierta superior se determinará multiplicando el producto de LOA, MB y D, según están definidos en el aparte G del Anexo, por el coeficiente correspondiente que se indica en la siguiente tabla:

ESLORA TOTAL EN METROS	COEFICIENTE
> 0 a 30	.7150
> 30 a 60	.7250
> 60 a 90	.7360
> 90 a 120	.7453

> 120 a 150	.7328
> 150 a 180	.7870
> 180 a 210	.8202
> 210 a 240	.7870
> 240 a 270	.7328
> 270	.7453

3. El **V** de un buque es igual a la sumatoria del volumen de las estructuras por encima de la cubierta superior, según se determine de acuerdo a los lineamientos del numeral (1) de este artículo, y el volumen del casco por debajo de la cubierta superior, según lo que se determine de acuerdo a los parámetros del numeral (2) de este artículo.

Artículo 19: Los buques cuyo **V** haya sido determinado de acuerdo con los lineamientos del artículo 16 podrán solicitar un nuevo arqueo al presentar un CIA 69, nuevo o corregido, o un documento al respecto aceptable, o suficiente documentación que permita recalcular su **V**.

En el caso de los buques de pasajeros podrán solicitar un nuevo arqueo al presentar un CIA 69 o un Certificado de Seguridad para Buques de Pasajero, nuevo o corregido, o un documento al respecto aceptable, o suficiente documentación que permita recalcular **V**, la capacidad máxima de pasajeros y la relación CPSUAB/PAX-ITC.

Artículo 20: Los buques en los cuales TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, hayan sido determinados de acuerdo con los lineamientos del artículo 16, podrán solicitar que se determine un nuevo arqueo al presentar un Manual de Aseguramiento de Carga ("Cargo Securing Manual, CSM" por sus siglas en inglés) y un Plano de Disposición General ("General Arrangement Plan, GA" por sus siglas en inglés) nuevos y corregidos u otros documentos al respecto aceptables que permitan recalcular sus TEU permitidos.

Capítulo IV
Certificado de Arqueo

Artículo 21: El arqueo de los buques será calculado por el personal especializado de la Autoridad o por agentes autorizados por ésta. Cada buque pondrá a las órdenes de la Autoridad un juego completo de planos, el desglose del volumen total y las hojas de cálculo con las dimensiones que sirvieron de base para obtener su CIA 69 o su equivalente, y copia de éste.

Artículo 22: La Autoridad entregará a cada buque, al armador o a su agente, el Certificado de Arqueo, el cual se mantendrá a bordo del buque como constancia de que ha sido inspeccionado y arqueado.

Artículo 23: La Autoridad podrá corregir los certificados de Arqueo cuando del examen de los documentos o de la inspección practicada a los buques resulten diferencias en una o más de la capacidad de **V**, capacidad máxima de pasajeros, de la relación CPSUAB/PAX-ITC, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable.

Capítulo V
Buques de Guerra, Dragas y Diques Secos Flotantes

Artículo 24: El tonelaje de desplazamiento en el calado máximo es la base de aplicación del peaje de los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes. Para estos efectos se exigirá la presentación de los documentos donde conste con precisión el tonelaje de desplazamiento de cada calado promedio posible.

Artículo 25: El tonelaje de desplazamiento en el calado máximo de las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior se determinará de manera aceptable a la Autoridad en toneladas métricas.

Artículo 26: La Autoridad podrá valerse de cualquier método práctico aceptable para determinar el tonelaje de desplazamiento en el calado máximo en caso que el usuario no presente los documentos necesarios para ello.

Capítulo VI
Disposiciones Finales

Artículo 27: Para los efectos de la preparación de la documentación requerida por parte de la Autoridad, se considerará en lastre aquel buque que cumpla con las siguientes condiciones:

1. No podrá llevar pasajeros ni carga.

2. No podrá llevar combustible para su propio consumo en cantidades que excedan la capacidad de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documentos oficiales.

3. Los espacios certificados y marcados como tanques de sedimentación para almacenar lubricantes o combustibles líquidos y tanques o compartimentos fijos no podrán usarse para estibar carga o provisiones.

La inobservancia de lo anterior dará lugar a que el buque se considere con carga.

Artículo 28: La travesía de un buque por las esclusas de uno de los extremos del Canal y el regreso por cualquier motivo al punto original de ingreso, sin cruzar las esclusas del extremo opuesto del Canal, se considerará como un tránsito completo. El reingreso del mismo buque será considerado un nuevo tránsito.

Artículo 29: Se exceptúan del arqueo CP/SUAB las embarcaciones que, en base a su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo a las tarifas mínimas fijas, salvo aquellos casos establecidos en otros reglamentos.

Artículo 30: Este reglamento subroga el aprobado mediante el Acuerdo No. 2 de 3 de

septiembre de 1998, modificado.

ARTÍCULO SEGUNDO: Este reglamento comenzará a regir a partir de su publicación.

PARÁGRAFO: Se autoriza al Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá a publicar y divulgar este reglamento en un formato distinto, incluyendo anotaciones y comentarios, con objeto de facilitar su uso por parte de los usuarios del Canal."

Dado en la Ciudad de Panamá, a los veintiún días del mes de junio de 2007.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dani Kuzniecky	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretario

ANEXO

A. AMPLIACIÓN A LA DEFINICIÓN DE PUNTAL DE TRAZADO:

En los buques de madera y en los de construcción mixta, esta distancia se medirá desde el canto inferior del alefriz. Cuando la forma de la parte inferior de la cuaderna maestra es cóncava, o cuando existen tracas de aparadura de gran espesor, esta distancia se medirá desde el punto en que la línea del plano del fondo, prolongada hacia el interior, corte el costado de la quilla.

En los buques que tengan trancaniles redondeados, el puntal de trazado se medirá hasta el punto de intersección de la línea de trazado de la cubierta con la de las chapas de costado del forro, prolongando las líneas como si el trancanil fuera de forma angular.

Cuando la cubierta superior sea escalonada y la parte elevada de dicha cubierta pase por encima del punto en el que ha de determinarse el puntal de trazado, éste se medirá hasta una línea de referencia que se obtiene prolongando la parte más baja de la cubierta paralelamente a la parte más elevada.

B. SIGNIFICADO DE LOS SÍMBOLOS UTILIZADOS EN LAS FIGURAS DE ESTE REGLAMENTO:

O = Espacio excluido
C = Espacio cerrado
I = Espacio que debe considerarse cerrado

Las áreas rayadas son las que deben incluirse en los espacios cerrados.

B = Manga de la cubierta en el través de la abertura

En los buques con trancaniles redondeados, la manga se mide como se indica en la Figura

11.

C. DEFINICIÓN DE ESPACIOS EXCLUIDOS:

Son los espacios que se describen a continuación, salvo que reúnan cualquiera de las siguientes tres condiciones, en cuyo caso será considerado como espacio cerrado:

- Si el espacio está dotado de serretas u otros medios para estibar la carga o provisiones.

- Las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre.

- Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.

1.a Un espacio situado dentro de una construcción frente a una abertura de extremidad que se extienda de cubierta a cubierta, exceptuada una chapa de cenefa cuya altura no exceda 25 milímetros (una pulgada), por debajo del bao contiguo, teniendo dicha abertura un ancho igual o mayor al 90 por ciento de la manga de la cubierta por el través de la abertura. Esta disposición debe aplicarse de modo que sólo se excluya de los espacios cerrados el comprendido entre la abertura propiamente dicha y una línea trazada paralelamente al plano de la abertura, a una distancia de éste igual a la mitad de la manga de la cubierta por el través de la abertura. Figura 1:

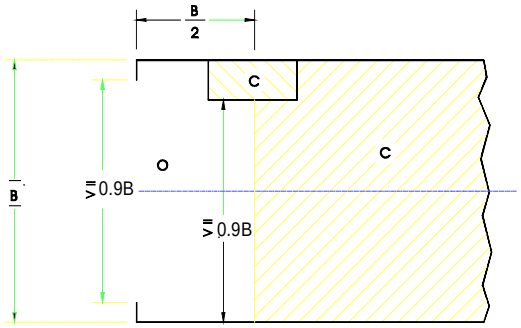


Fig. 1

1.b Si a resultas de cualquier disposición, excepto la convergencia del forro exterior, la anchura de ese espacio llega a ser inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta, sólo se excluirá del volumen de espacios cerrados el espacio comprendido entre la línea de la abertura y una línea paralela que pase por el punto en que la anchura transversal del espacio se hace igual o inferior al 90 por ciento de la manga de la cubierta. Figuras 2, 3 y 4:

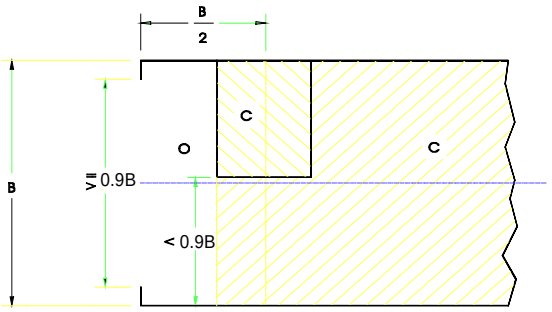


Fig. 2

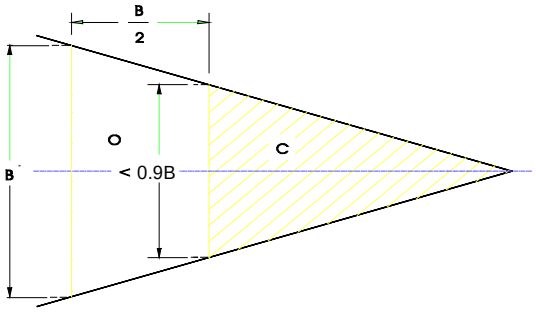


Fig. 3

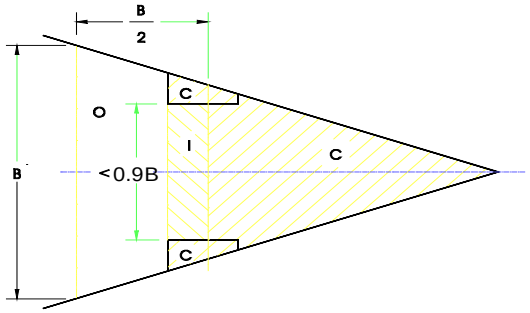


Fig. 4

1.c Cuando un intervalo completamente abierto, exceptuadas las amuradas y barandillas, separa dos espacios que puedan ser ambos o uno de ellos, excluidos, en virtud de lo previsto en los apartados 1.a y 1.b, dicha exclusión no se aplicará si la separación entre los dos espacios es inferior a la mitad de manga mínima de la cubierta en la zona de la separación. Figuras 5 y 6:

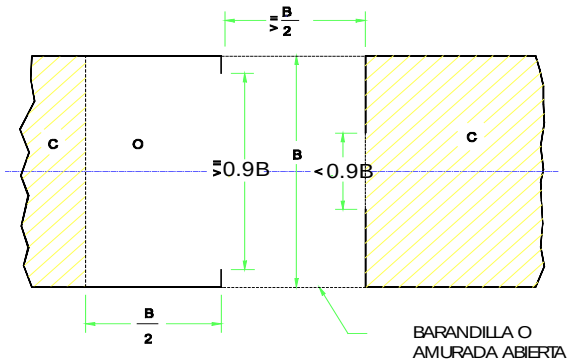


Fig. 5

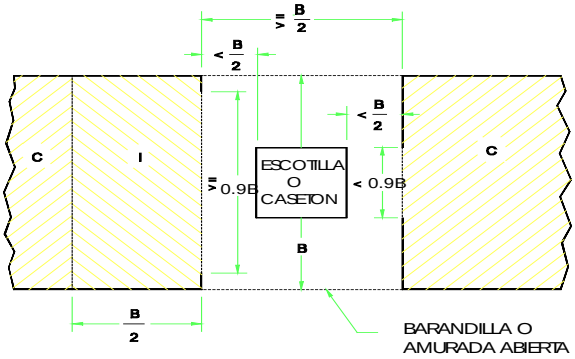
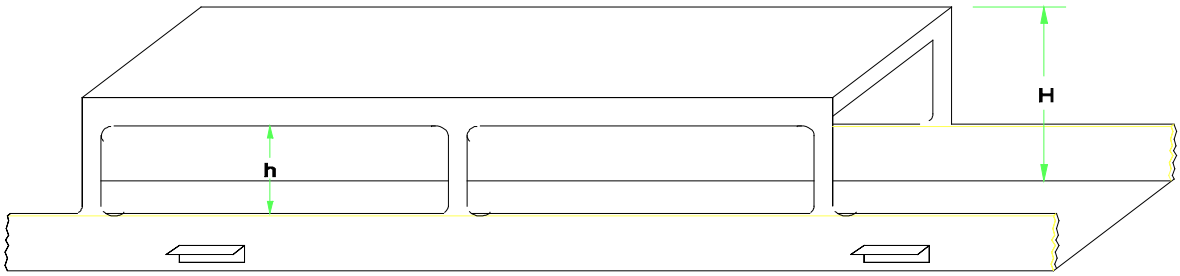


Fig. 6

2. Todo espacio situado bajo las cubiertas o techos, abiertos a la mar o a la intemperie, cuya única conexión con los costados expuestos del cuerpo del buque sea la de los puntales necesarios para soportarlo. En ese espacio, pueden instalarse barandillas o una amurada y una chapa de cenefa, y también puntales sobre el costado del buque, siempre que la distancia entre la parte superior de las barandillas o de la amurada y la cenefa no sea inferior a 0.75 metros (2.5 pies) o un tercio de la altura del espacio, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Figura 7:



$h \geq \frac{H}{3}$

h NO SE TOMARA INFERIOR A 0.75m (2.5 pies)

Fig. 7

3. Todo espacio que, en una construcción de banda a banda, se encuentre directamente en frente de aberturas laterales de altura no inferior a 0.75 metros (2.5 pies) o un tercio de la altura de la construcción, tomándose de estos dos valores el que sea mayor. Si esa construcción solo tiene abertura a un costado, el espacio que debe excluirse del volumen de espacios cerrados queda limitado hacia el interior, a partir de la abertura, a un máximo de la mitad de la manga de la cubierta en la zona de la abertura. Figura 8:

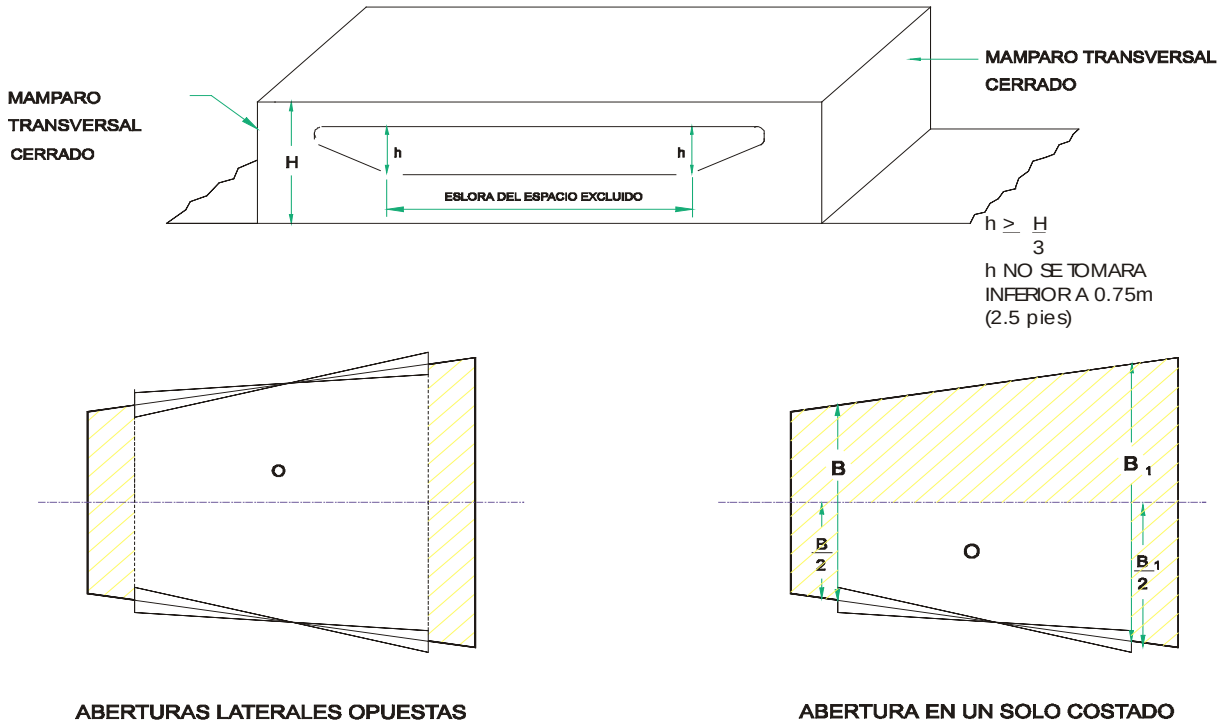


Fig. 8

4. Todo espacio en una construcción situada inmediatamente debajo de una abertura descubierta en su techo, siempre que esa abertura esté expuesta a la intemperie y el espacio excluido de los espacios cerrados esté limitado por el área de la abertura. Figura 9:

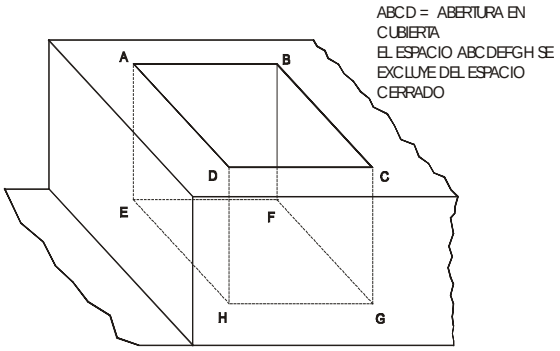


Fig. 9

5. Todo nicho en el mamparo de limitación de una construcción que esté expuesto a la intemperie y cuya abertura se extienda de cubierta a cubierta sin ningún dispositivo de cierre, a condición de que su ancho interior no sea mayor que la anchura en la entrada y su profundidad dentro de la construcción no sea superior al doble de la anchura en la entrada. Figuras 10 y 11:

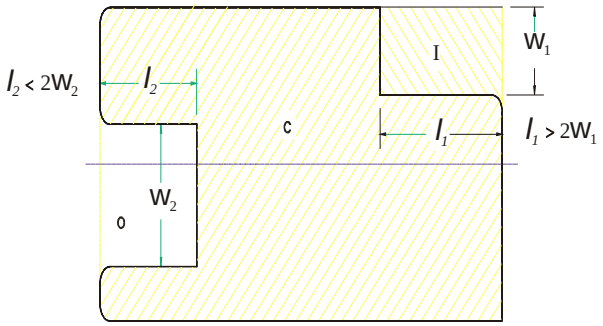


Fig. 10

BUQUES CON TRANCANILES REDONDEADOS

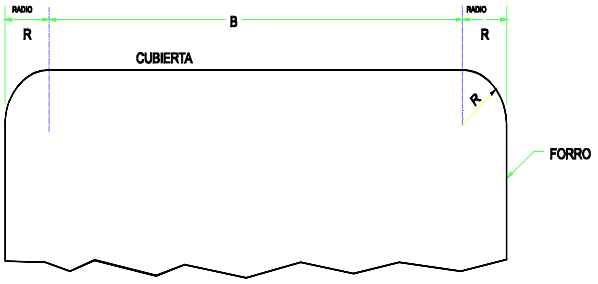


Fig. 11

D. AMPLIACIÓN DE LA CUBIERTA SUPERIOR:

En un buque con una cubierta superior escalonada, se tomará como cubierta superior la línea más baja de la cubierta expuesta a la intemperie y su prolongación paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

E. DETERMINACIÓN DEL ARQUEO NETO DEL CANAL DE PANAMÁ CONFORME AL SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES

Descripción de los elementos que conforman la fórmula que se indica en el artículo 10:

Arqueo Neto CP/SUAB = $K_4(V) + K_5(V)$

a. $K_4 = \{0.25 + [0.01 \times Log_{10}(V)]\} \times 0.830$

b. $K_5 = [Log_{10}(DA-19)]/\{[Log_{10}(DA-16)] \times 17\}$.
Si el número de pasajeros ($N_1 + N_2$) es mayor que 100 o DA es igual o inferior a 20.0 metros, entonces K_5 será igual a cero.

c. V = Volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos; es idéntico a V, según se definió en el Convenio Internacional de Arqueo de Buques de 1969 (CIA 69).

d. DA (Puntal promedio) = El resultado de la división de V por el producto de la eslora (en metros) multiplicado por la manga de trazado (en metros). DA = V/(L x MB).

e. L (Eslora) = significa el 96 por ciento de la eslora total en una línea de flotación situada a una altura sobre el canto superior de la quilla igual al 85 por ciento del mínimo de trazado, o la distancia desde la cara de proa de la roda, al eje de la mecha del timón en esta flotación, si este último valor es mayor. En los buques proyectados para navegar con asiento de quilla, la flotación en la que se ha de medir la eslora debe ser paralela a la flotación en carga prevista en el proyecto.

f. MB = Manga de trazado, según se define en el artículo 2.

g. N_1 = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.

h. N_2 = Número de los demás pasajeros.

i. $N_1 + N_2$ = Número total de pasajeros que el buque está autorizado a llevar según el certificado de pasajeros del buque.

F. CAMBIO EN EL ARQUEO NETO CP/SUAB.

La Autoridad hará una comparación volumétrica justa y equitativa en los casos de aquellos buques que no posean volúmenes totales comparativos según el CIA 69 u otra fuente aceptable de comparación volumétrica, a fin de determinar si la estructura del buque ha sufrido o no un cambio significativo.

G. ARQUEO DE LOS BUQUES CUANDO EL ARQUEO NO SE PUEDE DETERMINAR:

UDV = {0.91 x [(LOA x MB) x (D - SLD)]} + (SLDISP/1.025)

Donde:

UDV = Volumen del casco por debajo de la cubierta superior, en metros cúbicos.

LOA = Eslora del casco en metros, entre sus puntos más extremos de proa y popa, lo que incluye el bulbo de roda, de tenerlo.

MB = Manga de trazado en metros, según se define en el artículo 2.

D = Puntal de trazado, en metros, según se define en el artículo 2.

SLD = Calado de carga en verano (en metros), es decir, la profundidad máxima hasta la que puede sumergirse el casco de un buque en una zona de verano.

SLDISP = Desplazamiento de carga en verano, es decir, el peso real, en toneladas métricas que desplaza un buque al estar sumergido hasta su SLD.

ACUERDO No. 182
(de 23 de marzo de 2009)

"Por el cual se modifica el artículo 27 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá"

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que el artículo 18, numeral 5, literal e de la Ley No.19 de 11 de junio de 1997, establece

que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, aprobar el reglamento aplicable al arqueo e inspección de naves, a la navegación por el Canal, al control de tráfico marítimo, al pilotaje y al practicaje de naves, y demás asuntos relacionados con la navegación por el Canal.

Que en ejercicio de dicha facultad, la Junta Directiva aprobó el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, mediante Acuerdo No.2 de 3 de septiembre de 1998, modificado y subrogado por el Acuerdo No. 140 de 21 de junio de 2007.

Que es política de la Autoridad mantener en todo momento la competitividad de la ruta de Panamá que permita una rentabilidad cónsona con los niveles de riesgo, montos de inversión y valor que aporta el Canal a sus usuarios.

Que en consideración a lo anotado, el Administrador de la Autoridad ha presentado a la Junta Directiva la propuesta de modificación del artículo 27 del Reglamento de Arqueo de Buques, a los efectos de determinar cuándo un buque pueda considerarse en lastre.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica el artículo 27 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual quedará así:

> **Artículo 27:** Para los efectos de la preparación de la documentación requerida por parte de la Autoridad, se considerará en lastre aquel buque que cumpla con las siguientes condiciones:
>
> 1. No podrá llevar pasajeros ni carga.
>
> 2. No podrá llevar combustible para su propio consumo en cantidades que excedan la capacidad de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documentos oficiales.
>
> 3. Los espacios certificados y marcados como tanques de sedimentación para almacenar lubricantes o combustibles líquidos y tanques o compartimentos fijos no podrán usarse para estibar carga o provisiones.
>
> 4. No obstante lo establecido en los numerales anteriores, un buque de cualquier segmento podrá considerarse en lastre cuando transite con un porcentaje mínimo de utilización del buque según lo determine la Junta Directiva a propuesta de la Administración. A estos efectos, la Administración deberá presentar previamente a la Junta Directiva la propuesta correspondiente debidamente sustentada y razonada con indicación del segmento y tipo de buque, el porcentaje mínimo de utilización del buque para que sea considerado en lastre y el período de

tiempo o época del año en que se propone aplicar la presente disposición.

ARTÍCULO SEGUNDO: Este acuerdo comenzará a regir a partir de su publicación en el Registro del Canal.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintitrés días del mes de marzo de 2009.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dani Kuzniecky	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretario

Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias (Acuerdo No. 4 de 7 de enero de 1999, modificado mediante Acuerdos No. 58 de 16 de agosto de 2002, No. 94 de 30 de marzo de 2005, No. 141 de 21 de junio de 2007, No. 220 de 25 de noviembre de 2010, y No. 269 de 30 de octubre de 2014)

ACUERDO No. 4
(de 7 enero de 1999)

"Por el cual se aprueba 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 PANAMA

CONSIDERANDO:

Que compete a la Junta Directiva, de acuerdo con el acápite k, numeral 5 artículo 18 de la ley orgánica, reglamentar la fijación de los peajes, tasas y derechos que se causen por el tránsito de las naves por el Canal y los servicios conexos.

Que igualmente corresponde a la Autoridad de acuerdo con los artículos 4 y 18, numeral 9 de dicha ley, reglamentar lo relacionado con las actividades complementarias y servicios conexos que se presten en el Canal.

Que en el ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 6 del artículo 25 de la ley

orgánica, el Administrador del Canal ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de reglamento sobre la materia señalada.

ACUERDA:

ARTICULO UNICO: Se adopta el reglamento sobre fijación de peajes, tasas y derechos por el tránsito por el Canal, los servicios conexos y actividades complementarias, así:

"REGLAMENTO PARA LA FIJACIÓN DE PEAJES, TASAS Y DERECHOS POR EL TRÁNSITO POR EL CANAL, LOS SERVICIOS CONEXOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.

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.

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 6. El peaje será el producto de la tarifa fijada por la Autoridad multiplicada por el Tonelaje Neto CP/SUAB (CANAL DE PANAMA / SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES), establecido en el Reglamento de Arqueo de Buques para la

Capítulo III
Servicios Conexos y Actividades Complementarias

Artículo 7. Son servicios conexos los que prestan los remolcadores y pasacables 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 8. La Autoridad realizará actividades complementarias del funcionamiento del Canal, tales como el dragado, la generación de energía eléctrica, procesamiento de agua y telecomunicaciones.

Corresponde al Administrador establecer, en consulta con la Junta Directiva, los cargos correspondientes a estas actividades.

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**.**

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.

Artículo 15. Este reglamento entrará en vigor a las doce horas del treinta y uno de diciembre de mil novecientos noventa y nueve."

Dado en la ciudad de Panamá, a los siete días del mes de enero de mil novecientos noventa y nueve.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

Jorge E. Ritter	Tomás Paredes
_____	_____
Ministro para Asuntos del Canal	Secretario Ad Hoc

ACUERDO No. 58
(de 16 de agosto de 2002)

"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 de conformidad con el artículo 4 de la ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, corresponde privativamente a esta entidad la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Que el acápite k, numeral 5 del artículo 18 de la antes dicha ley asigna a la Junta Directiva la potestad de reglamentar la fijación de los peajes, tasas y derechos que se

causen por el tránsito de las naves por el Canal y los servicios conexos.

Que igualmente corresponde a la Autoridad de acuerdo con el artículo18, numeral 9 de dicha ley, reglamentar lo relacionado con las actividades complementarias y servicios conexos que se presten en el Canal.

Que recientemente la Junta Directiva aprobó una propuesta de incremento de peajes, cambios en el sistema de aplicación de los mismos y establecimiento de una nueva tarifa por el uso de locomotoras como servicio conexo al tránsito por el Canal.

Que para dar cumplimiento a la propuesta anterior es preciso hacer la modificación reglamentaria correspondiente a fin de incluir el empleo de las locomotoras como un servicio conexo al tránsito por el Canal.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica el artículo 7 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 quedará así:

> Artículo 7. 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 SEGUNDO: Este acuerdo comenzará a regir a partir de su aprobación.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los dieciséis días del mes de agosto del dos mil dos.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Ricardo Martinelli B.	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Ministro para Asuntos del Canal	Secretario

ACUERDO No. 94
(de 30 de marzo de 2005)

"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 de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, corresponde privativamente a esta entidad, la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Que el acápite k, numeral 5, del artículo 18 de la antes dicha ley asigna a la Junta Directiva la potestad de reglamentar la fijación de peajes, tasas y derechos que se causen por el tránsito de las naves por el Canal y los servicios conexos.

Que en ejercicio de dicha facultad, la Junta Directiva 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.

Que cumplidos los procedimientos legales y reglamentarios, el 28 de enero de 2005, la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 91 mediante el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo.

Que el régimen establecido en dicho acuerdo implica la realización de un ajuste o modificación al Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a lo anotado.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica 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 quedará así:

> **Artículo 6**: Para los buques, en general, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB (CANAL DE PANAMA/SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES), según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad.
>
> Para los buques portacontenedores, el peaje será el producto del total de TEU permitidos según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, multiplicado por la

tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques que no pertenecen a la categoría de portacontenedores y que tienen capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad más el NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta superior al momento del tránsito) multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento multiplicado por la tarifa establecida por la Autoridad.

Para embarcaciones menores de hasta 583 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 735 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,048 toneladas de desplazamiento, el peaje mínimo basado en su eslora total será establecido por la Autoridad mediante una tarifa fija.

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta modificación comenzará a regir a partir del 1 de mayo de 2005.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los treinta días del mes de marzo de 2005.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Ricaurte Vásquez M.	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretario

ACUERDO No. 141
(de 21 de junio de 2007)

"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 de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, corresponde privativamente a esta entidad, la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y

legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

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 los servicios conexos.

Que en ejercicio de la mencionada función y facultad, la Junta Directiva 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.

Que cumplido el proceso legal y reglamentario de la Autoridad, el 24 de abril de 2007, la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 132 por el cual se modifican las reglas de arqueo y los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Que la aprobación por la Junta Directiva de dicho Acuerdo No. 132 implica una modificación en 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, con el objeto de ajustarlo al nuevo régimen tarifario para buques de pasajeros y buques en los cuales el cobro de peajes se basa en su tonelaje de desplazamiento.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a lo anotado.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica 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 quedará así:

> **Artículo 6**: Para los buques, en general, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB (CANAL DE PANAMA/SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES), según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad.
>
> Para los buques portacontenedores, el peaje será el producto del total de TEU permitidos según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.
>
> Para los buques que no pertenecen a la categoría de portacontenedores y que tienen capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB

multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad más el NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta superior al momento del tránsito) multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques de pasajeros, el peaje será el producto de la capacidad máxima de pasajeros o del Arqueo Neto CP/SUAB, multiplicada por la tarifa fijada por la Autoridad, según el criterio de diseño determinado por la Autoridad.

Para los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa establecida por la Autoridad.

Para embarcaciones menores de hasta 583 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 735 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,048 toneladas de desplazamiento máximo, el peaje mínimo con base en su eslora total será establecido por la Autoridad mediante una tarifa fija.

ARTÍCULO SEGUNDO: De conformidad con lo aprobado por la Junta Directiva en el Acuerdo No. 132 de 24 de abril de 2007, la modificación relacionada con el cobro de peajes sobre la base del tonelaje de desplazamiento máximo comenzará a regir a partir del 1 de julio de 2007, y la modificación relacionada con el nuevo método de arqueo para buques de pasajeros comenzará a regir el 1 de octubre de 2007.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los veintiún días del mes de junio de 2007.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dani Kuzniecky	Diógenes de la Rosa
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretario

ACUERDO No. 220
(de 25 de noviembre de 2010)

"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 de conformidad con el artículo 316 de la Constitución Política de la República y el artículo 4 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, corresponde privativamente a esta entidad, la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

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 los servicios conexos.

Que en ejercicio de la mencionada función y facultad, la Junta Directiva 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. Reglamento que fue posteriormente modificado por los Acuerdos No. 58 de 16 de agosto de 2002; 94 de 30 de marzo de 2005 y 141 de 21 de junio de 2007.

Que cumplido el proceso legal y reglamentario de la Autoridad, la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 210 de 10 de junio de 2010, por el cual se modifican los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Que para la implementación del Acuerdo No. 210 es necesario 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, con el objeto de ajustarlo al nuevo régimen tarifario para buques portacontenedores.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene las modificaciones pertinentes a lo anotado.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica 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 quedará así:

> **"Artículo 6.**Para los buques, en general, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB (CANAL DE PANAMA/SISTEMA UNIVERSAL DE ARQUEO DE BUQUES), según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad.
>
> Para los buques portacontenedores, el peaje será el resultado de la suma de:

1. El producto de multiplicar el total de TEU permitidos (capacidad) del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente; y
2. El producto de multiplicar el número de TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa aplicable a TEU con carga.

A los efectos de la aplicación de estas tarifas, la Autoridad determinará los TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito sobre la base de la información que al efecto deberá suministrar el representante del buque, la cual podrá ser revisada por la Autoridad.

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

1. El producto de multiplicar el total de TEU permitidos (capacidad) del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente; y
2. El producto de multiplicar el total de TEU permitidos (capacidad) del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa aplicable a los TEU con carga.

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

1. 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 a bordo al momento de iniciar el tránsito mediante el BAPLIE ("Bayplan/stowage plan occupied and empty locations") del buque al transitar el Canal. Esta información deberá ser suministrada antes del arribo del buque a aguas del Canal. La Autoridad podrá autorizar que la información sea provista antes del arribo del buque a la última esclusa sólo en circunstancias excepcionales.
2. Corresponde exclusivamente a la Autoridad la determinación de si la información suministrada por el buque de acuerdo con el numeral anterior es veraz, adecuada o completa y el peaje correspondiente que deberá pagar el buque para transitar.
3. 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.

Para los buques que no pertenecen a la categoría de portacontenedores y que tienen capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta superior, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad más el NTT (Número de

TEU transportados en o sobre la cubierta superior al momento del tránsito) multiplicado por la tarifa por TEU fijada por la Autoridad.

Para los buques de pasajeros, el peaje será el producto de la capacidad máxima de pasajeros o del Arqueo Neto CP/SUAB, multiplicada por la tarifa fijada por la Autoridad, según el criterio de diseño determinado por la Autoridad.

Para los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa establecida por la Autoridad.

Para embarcaciones menores de hasta 583 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 735 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,048 toneladas de desplazamiento máximo, el peaje mínimo con base en su eslora total será establecido por la Autoridad mediante una tarifa fija."

ARTÍCULO SEGUNDO: Esta modificación comenzará a regir a partir del 1 de enero de 2011.

Dado en la Ciudad de Panamá, República de Panamá, a los veinticinco días del mes de noviembre del año dos mil diez.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Rómulo Roux	Rossana Calvosa de Fábrega
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretaria

ACUERDO No. 269
(de 30 de octubre de 2014)

"Por el cual se modifica el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y derechos por el Tránsito por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias"

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que el artículo 316 de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política), crea la Autoridad del Canal de Panamá (Autoridad) como una persona jurídica autónoma de Derecho Público, a la que corresponderá privativamente 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 que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable, otorgándole patrimonio propio y derecho de administrarlo.

Que el artículo 319, numeral 6, de la Constitución Política establece que la Junta Directiva de la Autoridad tiene la facultad de aprobar privativamente los reglamentos que desarrollen las normas generales que dicte el Órgano Legislativo a propuesta del Órgano Ejecutivo, sobre el régimen de contratación, compras y todas las materias para el mejor funcionamiento, mantenimiento, conservación y modernización del Canal, dentro de la estrategia marítima nacional.

Que el artículo 323 de la Constitución Política señala que el régimen especial contenido en su Título XIV sobre el Canal de Panamá, sólo puede ser desarrollado por leyes que establezcan normas generales, pudiendo la Autoridad reglamentar estas materias.

Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 323 de la Constitución Política, se promulga la Ley 19 de 11 de junio de 1997, por medio de la cual se organiza la Autoridad (Ley Orgánica).

Que corresponde a la Autoridad de acuerdo con los artículo 4 y 18, numeral 9 de dicha ley, reglamentar lo relacionado con las actividades complementarias que se presten en el Canal.

Que mediante Acuerdo No. 4 de 7 de enero de 1999, la Junta Directiva 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, así como aprobó sus posteriores modificaciones.

Que el artículo 8 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, establece que la Autoridad realizará actividades complementarias del funcionamiento del Canal, tales como el dragado, la generación de energía eléctrica, procesamiento de agua y telecomunicaciones. Corresponde al Administrador establecer, en consulta con la Junta Directiva, los cargos correspondientes a estas actividades.

Que la Autoridad ha venido evaluando posibles actividades adyacentes o complementarias, que vengan a reforzar el servicio principal del Canal de Panamá, creando opciones de crecimiento, a través del desarrollo de actividades comerciales, industriales y de servicios complementarios al funcionamiento del Canal, tal como lo permite la Constitución Política y la Ley Orgánica.

Que en este proceso se han identificado una serie de posibles actividades comerciales e industriales y de prestación de servicios complementarios, entre las cuales se ha dedicado especial esfuerzo al desarrollo logístico y portuario del Canal de Panamá.

Que se estima conveniente modificar 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, con el fin de mencionar expresamente las actividades logísticas y de puertos dentro del Capítulo III sobre “Servicios Conexos y Actividades

Complementarias", por ser estas, algunas de las actividades que complementan el funcionamiento del Canal a que se refiere el artículo 18, numeral 9 de la Ley Orgánica.

Que se ha presentado a la consideración del pleno de la Junta Directiva la propuesta en los términos explicados y luego de su examen, la Junta Directiva la considera conveniente a los intereses de la institución, por lo que estima apropiada la modificación solicitada.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR el artículo 8 al Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias de la Autoridad del Canal de Panamá, el cual leerá así:

> "**Artículo 8**. La Autoridad realizará actividades complementarias al funcionamiento del Canal, tales como el dragado, la generación de energía eléctrica, procesamiento de agua, telecomunicaciones, logísticas y portuarias.
>
> Corresponde al Administrador establecer, en consulta con la Junta Directiva, los cargos correspondientes a estas actividades."

ARTÍCULO SEGUNDO: Este Acuerdo comenzará a regir a partir de su publicación en el Registro del Canal.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los treinta (30) días del mes de octubre del dos mil catorce (2014).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

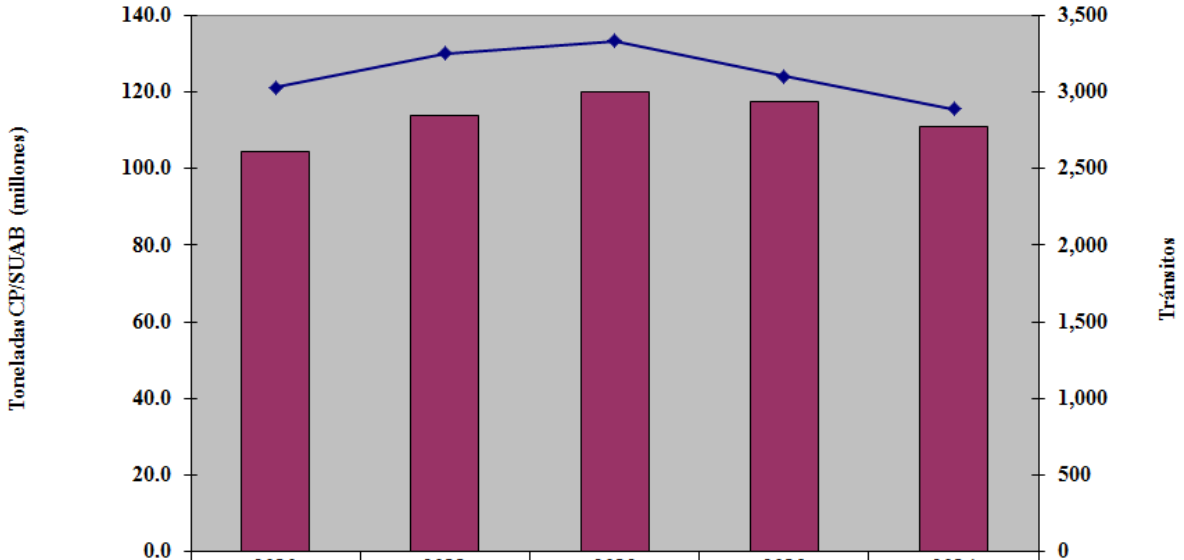
Roberto R. Roy	Rossana Calvosa de Fábrega
_____	_____
Presidente de la Junta Directiva	Secretaria

ANALISIS DE IMPACTO POR SEGMENTO

BUQUES PORTACONTENEDORES

El segmento de buques portacontenedores es el segmento de mercado con mayor participación en los principales indicadores de tráfico del Canal de Panamá. Durante los años fiscales 2010 al 2014, el segmento de buques portacontenedores representó, en promedio, el 50.7 por ciento del total de los ingresos en concepto de peajes. Por otro lado, el segmento tuvo una participación del 35.3 por ciento y 22.1 por ciento del total de toneladas CP/SUAB97 y tránsitos registrados en este periodo, respectivamente.

Tráfico Histórico del Segmento de Buques Portacontenedores
Años Fiscales 2010 - 2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CP/SUAB	104.6	113.7	119.9	117.6	111.0
Tránsitos	3,031	3,253	3,331	3,103	2,891

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

Durante el año 2010, el tráfico de buques portacontenedores, así como el transporte de carga contenerizada a través del Canal de Panamá, se vieron afectados como consecuencia de la recesión económica mundial que se vivió durante los años 2008 y 2009. Debido a la reducción en los volúmenes de carga, especialmente en la ruta Asia-costa este de los Estados Unidos, varias líneas navieras modificaron sus redes de servicios ocasionando la eliminación, suspensión y/o fusión de varios de los servicios de línea que transitaban a través del Canal de Panamá para hacerle frente a la baja demanda por la que estaban atravesando. El número de tránsitos se redujo en 9.9 por ciento, disminuyendo en 11.6 por ciento el tonelaje CP/SUAB97 y 3.7 por ciento los ingresos por peajes, en comparación con las cifras registradas en el año fiscal 2009.

Posteriormente, durante los dos próximos años fiscales, el tráfico de buques portacontenedores repuntó, mostrando una mejoría significativa hasta alcanzar y sobrepasar en el año fiscal 2012 los niveles registrados de tonelaje CP/SUAB97 del año fiscal 2009. Durante los años fiscales 2011 y 2012 se registraron aumentos de 8.7 por ciento y 5.4 por ciento en las toneladas CP/SUAB97, y de 7.3 por ciento y 2.4 por ciento en el número de tránsitos. En cuanto a los ingresos por peajes, estos se vieron positivamente impactados durante los años 2011 y 2012 en 16.5 por ciento y 7.9 por ciento, respectivamente, producto del aumento en tráfico, así como de la implementación de la nueva tarifa por peaje efectiva el 1 de enero del 2011.

Durante el año fiscal 2013, la industria marítima mantuvo un alto grado de tensión producto de la sobreoferta de buques, baja demanda de transporte en los mercados internacionales y bajas tarifas de fletamento, entre otros. Igualmente, los altos costos de combustible provocaron que los operadores de buques analizaran minuciosamente sus costos y a su vez, sus redes de servicios, y de esta manera disminuir los costos unitarios por el transporte de mercaderías.

Por otra parte, los navieros recibieron gran cantidad de buques nuevos y a su vez se vio un notable aumento en el número de órdenes para nuevas construcciones producto de los subsidios a astilleros chinos y los bajos precios del acero. La sobrecapacidad existente generada por la entrada en operación de los mega-buques mayores a 13,000 TEU, principalmente en la ruta de Asia a Europa, provocó un efecto de cascada de buques a otras regiones como la ruta del transpacífico.

En respuesta a la sobrecapacidad, las navieras implementaron una serie de acciones para tratar de mantener los niveles de fletamento en números positivos, en ocasiones sin éxito. El “slowsteaming” o navegación a baja velocidad continuó siendo una de las estrategias utilizadas en este año fiscal con el fin de reducir el consumo de combustible y por consiguiente reducir costos. La misma permitió añadir naves en la rotación de los servicios, manteniendo un alto porcentaje de la flota en modo operativo. No obstante, los bajos niveles de utilización forzaron a los navieros a tomar otras medidas, tales como la omisión de viajes o “void sailings” con el fin de incrementar los niveles de utilización de los buques en sus viajes y de esta manera intentar buscar un equilibrio entre la oferta y demanda del transporte marítimo.

El Canal de Panamá no fue inmune a esta situación de la industria y, durante el año fiscal 2013, la tendencia al alza reflejada en los años fiscales 2011 y 2012 se vio interrumpida. Algunas de las líneas navieras que utilizan la ruta del Canal realizaron ajustes a sus redes de servicios y, a pesar de registrarse un aumento en el tamaño promedio del buque emplazado a través de la vía interoceánica de 6 por ciento con relación al año anterior, esto no fue suficiente para compensar la pérdida en tonelaje e ingresos producto de los ajustes en los servicios. Estos cambios trajeron como consecuencia variaciones negativas en las cifras del tráfico con relación al año anterior de 1.9 por ciento, 6.8 por ciento y 0.9 por ciento en las toneladas CP/SUAB97, número de tránsitos e ingresos por peajes, respectivamente.

Durante el año fiscal 2014, la industria marítima continuó atravesando por grandes cambios estructurales como la sobreoferta de buques, baja demanda de transporte en los mercados internacionales y bajas tarifas de fletamento. En este periodo, las navieras recibieron un total de 132 nuevos buques portacontenedores con una capacidad de cerca de 1.03 millones de TEU, de

los cuales el 54 por ciento de esta capacidad son buques mayores de 10,000 TEU. De este total, siete de los 10 buques Tripe-E de Maersk que ya se encuentran en la flota activa, fueron entregados este año fiscal. Por otro lado, durante el año fueron ordenadas un total de 108 nuevas construcciones con una capacidad total de 615.7 mil TEU[1].

Las estrategias de navegación a baja velocidad y de omisión de viajes continuaron durante todo el año 2014. Otros factores de mucha relevancia durante este año fueron la formación de alianzas operacionales y acuerdos de espacios compartidos entre navieras, dada la gran oferta de megabuques que se estuvo recibiendo y ordenando a la flota durante el año. Estas alianzas tienen la finalidad de ampliar sus redes de servicios y proveer a sus clientes una mayor cobertura, con más oportunidades y beneficios, así como la reducción de costos operativos haciendo uso de las economías de escala. Entre ellas, se pueden mencionar la futura alianza Ocean Three (O3) que estará conformada por las navieras CMA CGM, China Shipping Container Line (CSCL) y United Arab Shipping Company (UASC) con posible fecha de inicio en diciembre 2014 o enero 2015; la alianza denominada 2M, conformada por las navieras Maersk Line y Mediterranean Shipping Co. (MSC), a entrar en efecto a inicios del 2015; el acuerdo de cooperación entre UASC y Hamburg Sud, a llevarse a cabo a partir de diciembre 2014/enero 2015 en unas rutas, y a mediados del 2015 en otras.

Por otro lado, en este año se dio la firma del acuerdo preliminar de compra de la Compañía Chilena de Navegación (CCNI) por la naviera Hamburg Sud, la cual tiene previsto a concretarse para antes del 31 de diciembre de 2014. De igual forma, se espera la fusión entre las líneas navieras Hapag Lloyd y Compañía Sur Americana de Valores (CSAV), la cual una vez aprobada, creará la cuarta compañía naviera de buques portacontenedores más grande del mundo.

Se puede esperar que otras líneas navieras implementen estas mismas estrategias de creación de alianzas o acuerdos de espacio compartido para enfrentar la competencia. Se prevé que esta tendencia siga en aumento a medida que los operadores vayan recibiendo los buques que están en construcción.

En el año fiscal 2014 algunas líneas navieras realizaron modificaciones a servicios de línea que transitan el Canal de Panamá, impactando las cifras de tráfico a la baja con relación al año fiscal anterior. La línea naviera Evergreen se unió a la alianza CKYH formando la nueva alianza CKYHE. Esto trajo como consecuencia la pérdida de un servicio de la ruta Asia-costa este de los Estados Unidos a partir de mayo 2014, el cual fue emplazado en una ruta alterna al Canal de Panamá con buques de mayor tamaño. De igual manera, la Alianza G6[2], creada en el año fiscal 2013, unió dos de sus servicios emplazados en esa misma ruta durante la temporada de baja demanda, provocando la eliminación de otro servicio durante este periodo. Por el contrario, las navieras APL y MOL incluyeron un nuevo servicio a través del Canal a partir de mayo 2014, en la ruta costa oeste de Suramérica-costa este de Estados Unidos, dedicado principalmente a carga refrigerada. Sin embargo, el tráfico generado por este servicio no fue suficiente para balancear el impacto negativo ocasionado por la pérdida de los otros.

[1] Flota mundial de Fairplay/Análisis de segmento de buques portacontenedores (MEMN), noviembre de 2014
[2] Conformada por las navieras APL, Hyundai, MOL, Hapag Lloyd, NYK y OOCL

En términos de servicios establecidos, el principal flujo comercial para el Canal de Panamá lo compone la ruta entre el noreste de Asia y la costa este de Estados Unidos y el Golfo de México, con un total de 11 servicios directos y dos péndulo, los cuales ocupan el 52 por ciento de la capacidad nominal emplazada a través del Canal. Otros flujos comerciales de importancia para el Canal, en términos de servicios colocados y capacidad anual, son el resultado del intercambio comercial entre la costa oeste de Suramérica con destino Europa y la costa este de Estados Unidos. El año fiscal 2014 cerró con 29 servicios de línea de buques portacontenedores a través del Canal de Panamá.

Para el año fiscal 2015 y hasta que el Canal Ampliado entre en operación, se prevé que continúen los cambios a las redes de servicios por parte de los operadores marítimos para lograr el menor costo unitario de transporte de sus mercaderías, haciendo uso cada vez más eficiente de su flota de buques disponibles. Factores como la migración de servicios de línea del Canal de Panamá hacia rutas alternas efectuadas en el 2014, así como el desbalance entre la oferta y la demanda, sobrecapacidad, grandes pedidos para nuevas construcciones, tasas de fletes y alquileres bajas, entre otros, son base para asumir un cierre de año 2015 con menores cifras de tráfico a través de la vía interoceánica. Se estima una variación negativa con relación al año fiscal 2014 de 6.8 por ciento en las toneladas CP/SUAB97 y el número de tránsitos, y de 7.5 por ciento en ingresos por peajes, con un total de 27 servicios de línea a través del Canal de Panamá.

La flota de buques portacontenedores ha ido en aumento en los últimos años con la puesta en operación de buques cada vez más grandes y eficientes; a octubre de 2014, la capacidad de la flota totalizó la cifra de 18.1 millones de TEU. De este total, el 41.3 por ciento se encuentra en los buques panamax o menores, 51.3 por ciento dentro de la categoría neopanamax (buques que podrán transitar por las nuevas esclusas del Canal Ampliado) y 7.4 por ciento en pospanamax.

Para el año 2016 se espera que el número de buques de la flota con mayores dimensiones incremente, donde el 36.5 por ciento de la capacidad se estima estará comprendida por buques tamaño panamax o menores, el 50.7 por ciento en buques neopanamax y el 12.8 por ciento en buques pospanamax, los cuales excederán las dimensiones del nuevo Canal Ampliado.[3]

Nueva propuesta de peaje

La nueva propuesta de peajes para buques portacontenedores fue desarrollada acorde a la tendencia observada en la industria marítima y análisis profundos de competitividad de la ruta del Canal de Panamá y sus rutas alternas, comparando costos de transporte, conectividad, tiempos de viaje y distancias.

El Canal de Panamá es un vínculo muy importante para el comercio entre una diversidad de rutas, donde Asia y la costa este de los Estados Unidos es y seguirá siendo la principal ruta de la carga que se transporta por esta vía. El Canal provee un alto nivel de conectividad a países cuyas rutas comerciales marítimas se beneficiarán significativamente del proyecto de ampliación. Otras rutas, como las que facilitan el comercio norte-sur entre países latinoamericanos también proyectan una tendencia positiva hacia la utilización de buques neopanamax.

[3] Flota mundial de Fairplay/Análisis de segmento de buques portacontenedores (MEMN), noviembre de 2014.

1. Objetivos de la Propuesta:

Dentro de los objetivos de la nueva propuesta de peajes se propone:

- Aprovechar las ventajas competitivas que ofrece el Canal de Panamá para las distintas rutas de comercio.
- Mejorar los niveles de competitividad de la ruta del Canal en las principales rutas de comercio promoviendo el aumento de los volúmenes de carga y porcentajes de utilización.
- Atraer el emplazamiento de nuevos servicios de línea a través de la ruta del Canal de Panamá al proponer tarifas para buques neopanamax que ofrecen mayores economías de escala a los navieros.
- Incentivar el reposicionamiento de buques neopanamax por la nueva esclusa manteniendo el tránsito de buques panamax por la esclusa existente al proponer tarifas más competitivas.
- Incentivar el crecimiento del tamaño promedio de buques de todos los servicios que actualmente transitan por el Canal de Panamá aprovechando las economías de escala que la nueva esclusa ofrecerá a la industria marítima.
- Establecer una diferenciación de buques para el uso de la esclusa existente y la esclusa nueva.
- Ofrecer una estructura de peajes más flexible otorgándole mayor peso a la tarifa para TEU con carga. De esta manera existirá un elemento de ganancia y riesgo compartido entre el Canal y sus clientes.
- Brindar un programa de lealtad para mantener e incentivar los volúmenes de capacidad a través del Canal de Panamá mediante la aplicación de tarifas preferenciales.

2. Estructura y tarifas propuestas:

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques portacontenedores propone lo siguiente:

- Todos los buques que transiten por las esclusas existentes, sin distinción de su capacidad, se les cobrará una tarifa fija de $60 por TEU sobre la base de la capacidad del buque registrada en el Canal (TEU permitidos), más el cobro de una tarifa de $30 por cada TEU con carga transportado al momento del tránsito según lo determine la ACP.

- Todos los buques que transiten por las nuevas esclusas, y dependiendo de su capacidad, se les cobrarán tarifas diferenciadas en base a un rango de TEU establecido, como se muestra en la Tabla 1 y se explica a continuación:

- A los buques menores de 6,000 TEU de capacidad (TEU permitidos), se les cobrará una tarifa fija de $60 por TEU sobre la base de la capacidad del buque registrada en el Canal (TEU permitidos), más el cobro de una tarifa fija de $40 por cada TEU con carga transportado al momento del tránsito según lo determine la ACP.

- A los buques con capacidad (TEU permitidos) mayor o igual a 6,000 TEU y menores a 9,000 TEU, se les cobrará una tarifa fija de $50 por TEU sobre la base de la capacidad del buque registrada en el Canal (TEU permitidos), más el cobro de una tarifa fija de $40 por cada TEU con carga transportado al momento del tránsito según lo determine la ACP.

- A los buques con 9,000 TEU o más de capacidad (TEU permitidos), se les cobrará una tarifa fija de $50 por TEU sobre la base de la capacidad del buque registrada en el Canal (TEU permitidos), más el cobro de una tarifa fija de $35 por cada TEU con carga transportado al momento del tránsito según lo determine la ACP.

- A los buques que transiten por ambos complejos de esclusas, ya sean las existentes o las neopanamax, no se les cobrará por los contenedores vacíos que se transporten a bordo al momento del tránsito, según lo determine la ACP.

Tabla 1 – Estructura y tarifas propuestas – Inicio del Canal Ampliado

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

1/ Esclusas panamax: buques con eslora hasta 294 m (965'), manga hasta 32.31 m (106'), calado de hasta 12.04 m (39.5').
2/ Esclusas neopanamax: buques con eslora hasta 366 m (1200'); y/o manga hasta 49 m (160'); y/o calado hasta 15.24 m (50').

Los análisis indican que el impacto de la propuesta de peaje representa en promedio menos del uno por ciento del valor CIF ("Cost Insurance Freight"), referente al costo, seguro y flete de los productos transportados en contenedores.

El programa de lealtad busca ofrecer tarifas preferenciales a los clientes sobre la base del volumen acumulado de TEU de capacidad transitado en un periodo de 12 meses consecutivos para incentivar que se conserve y aumente el volumen que transita por el Canal. El programa cuenta con 4 categorías, ofreciendo mejorías en precio de hasta $ 3.00 en la tarifa fija de capacidad.

Los requisitos de volúmenes de TEU para las cuatro categorías son los siguientes:

- Categoría 4: Aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 0 hasta 450,000.

- Categoría 3: Aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 450,001 hasta 999,999.

- Categoría 2: Aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,000,000 hasta 1,499,999.

- Categoría 1: Aplica a todos los clientes que registren un volumen de capacidad de TEU de 1,500,000 o más.

Las tarifas preferenciales son aplicadas sobre la base de las tarifas establecidas en la Tabla 1, aplicando las siguientes variaciones a las mismas:

- Categoría 4: tarifa regular, no hay variación.

- Categoría 3: tarifa que refleja una mejoría en el precio por el monto de $ 1.00 en la tarifa fija de capacidad.

- Categoría 2: tarifa que refleja una mejoría en el precio por el monto de $ 2.00 en la tarifa fija de capacidad.

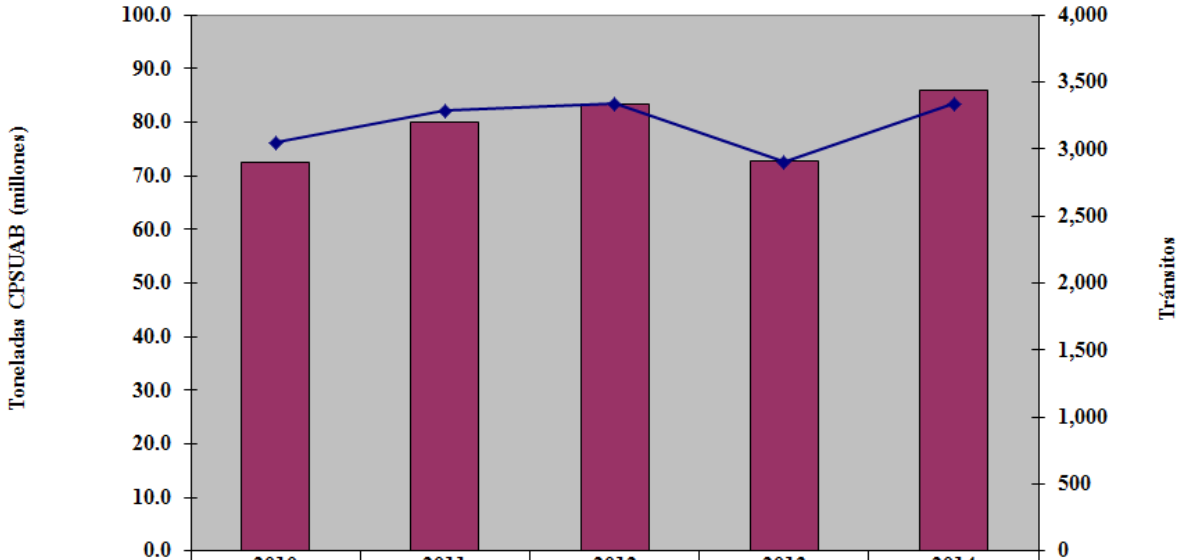
- Categoría 1: tarifa que refleja una mejoría en el precio por el monto de $ 3.00 en la tarifa fija de capacidad.

BUQUES GRANELES SECOS

Los buques graneleros contribuyeron con un promedio de 24.6 por ciento del tonelaje CP/SUAB total de los buques que transitaron el Canal de Panamá en los últimos cinco años fiscales. Los buques graneleros movilizaron un promedio anual de 45.3 por ciento de la carga total por la vía acuática en los últimos cinco años fiscales y ocuparon el segundo lugar en importancia en el total de ingresos percibidos en concepto de peajes. En el año fiscal 2014, el segmento registró nuevas

marcas en las principales variables de tráfico. La carga alcanzó la cifra récord de 112.0 millones de toneladas largas, un incremento de 19.6 por ciento con respecto a la carga en el año fiscal 2013. Con un total de 3,339 tránsitos, los graneleros registraron el récord de 86.0 millones de toneladas CP/SUAB, lo cual representó aumentos de 15.0 por ciento y 18.2 por ciento, respectivamente. Los ingresos por peajes aumentaron en un 27.2 por ciento con respecto al año fiscal 2013 como resultado tanto del mayor volumen como del incremento en las tarifas de peajes que entró a regir el 1 de octubre del 2013.

Tráfico Histórico del Segmento de Buques Graneleros
Años Fiscales 2010 - 2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CP/SUAB	72.6	80.0	83.4	72.7	86.0
Tránsitos	3,050	3,285	3,339	2,903	3,339

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

En el año fiscal 2014, los granos transportados en buques graneleros sumaron un total de 47.7 millones de toneladas largas, un aumento de 49.7 por ciento con respecto a las 31.9 millones de toneladas largas registradas en el año fiscal 2013, debido a la cosecha record que se produjo en Estados Unidos. Los embarques de granos siguen siendo los principales impulsores del tráfico del segmento, especialmente en la ruta desde los puertos estadounidenses en la región del Golfo de México con destino a Asia.

El frijol de soya y el maíz, al igual que otros granos, son utilizados principalmente en el procesamiento de alimento animal en las industrias avícolas, porcina y de ganado vacuno en China, Japón, Corea del Sur y Taiwán. China en particular ha aumentado su participación en las importaciones de frijol de soya, el cual también es utilizado en la fabricación de aceite y harina para consumo humano. Con una tasa anual de crecimiento de su población de 0.5 por ciento, se espera que la población de China aumente de 1,354.0 millones de habitantes en el 2012 a 1,401.8

millones de habitantes en el 2019[4], lo que refleja las necesidades de alimentación y, dentro de ellas, de granos importados a través del Canal de Panamá.

Los cargamentos de carbón y coque disminuyeron en 11.5 por ciento en el año fiscal 2014 con respecto al año fiscal 2013, al registrar 14 millones de toneladas largas en comparación a 16 millones de toneladas largas registradas en el año fiscal 2013. La disminución en el rubro se debe principalmente a los menores movimientos de carbón térmico de la costa atlántica de Colombia con destino a Chile, afectados en parte por el cierre temporal de Puerto Drummond por no contar con el cargue directo de carbón en su puerto y la menor demanda de carbón en Chile para la generación eléctrica debido a la disponibilidad de fuentes alternas tales como la generación a gas e hidroeléctrica.

Los flujos de minerales y metales aumentaron un 6.4 por ciento como resultado del incremento de manufacturas de hierro desde Corea del Sur y Japón con destino a la costa este de los Estados Unidos y del mineral de cobre desde la costa oeste de Sudamérica a Europa.

Para los otros graneles secos, los cuales incluyen todas las cargas que no sean granos, carbón y mineral de hierro, se registró incremento de 8.3 por ciento en el año fiscal 2014 con respecto a la cifra del año fiscal 2013. Cabe mencionar los niveles récord de los embarques de sal desde Chile y México con destino a la costa este de los Estados Unidos por la vía acuática, los cuales superaron la cifra de 8 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014. Las importaciones de sal para el deshiele de las carreteras en los Estados Unidos aumentaron significativamente para aliviar las condiciones derivadas de las fuertes nevadas.

Nueva propuesta de peaje

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques graneleros secos utiliza el tonelaje de peso muerto en toneladas métricas (DWT) en lugar de las toneladas CP/SUAB para el cobro del peaje. Los barcos que transiten por la nueva esclusa utilizarán un esquema de precio fijo y variable, en la cual el DWT se utiliza para cobrar la parte fija del peaje mientras que la cantidad de carga transportada en toneladas métricas se utiliza para cobrar la parte variable. A los buques que transiten por la esclusa actual se les cobrará basado en el DWT.

La escala descendente en las bandas de DWT está orientada a promover la utilización de buques de mayor tamaño, contribuyendo a mejorar las eficiencias en el transporte por las economías de escala. Las tarifas están diferenciadas por los principales tipos de carga con el fin de ajustarlas de acuerdo con el nivel de competitividad de estos flujos comerciales y atraer nuevos volúmenes de tráfico. En el caso de los buques en lastre, sus tarifas se establecen a niveles que incentiven el reposicionamiento de buques de gran tamaño que pudieran aprovechar la ventaja de las esclusas ampliadas. La nueva estructura de precios basada en DWT es de fácil comprensión, ya que es una medida de capacidad de carga en la industria marítima.

El nuevo esquema de peaje considera el tipo de carga a fin de mantener y atraer los flujos de carga. Tiene incluido una escala descendente en la parte variable tomando en cuenta que muchos

[4] Crecimiento anual del 2012 al 2019. Fuente: *World Economic Outlook* (WEO) del Fondo Monetario Internacional. Octubre 2014.

grandes buques “capesize” no podrán ser cargados totalmente a su capacidad. La nueva propuesta de peajes no impacta significativamente la competitividad del comercio de los productos que se transportan en buques graneleros secos por el Canal de Panamá. El costo de tránsito por la vía acuática con la tarifa propuesta representa como máximo alrededor del 5 por ciento en el precio en destino de los principales productos transportados en buques graneleros. Con la propuesta, el tráfico en buques graneleros secos por el Canal se mantiene competitivo en las principales rutas en comparación a las rutas alternas del Canal de Suez, el Cabo de Buena Esperanza o el Estrecho de Magallanes y por rutas alternas terrestres y fluviales por el Pacifico Norte de Estados Unidos. Ver tabla 2.

Tabla 2

Mercadería	Tamaño del buque	Precio en destino ($/ton)	Precio con nueva tarifa por el Canal ($/ton) 4/	% de impacto
Mineral de hierro 1/	120,000 DWT	$121.30	$1.95	2.7%
Maíz 2/	95,000 DWT	$268.90	$2.73	1.1%
Frijol de soya 2/	95,000 DWT	$598.10	$2.73	0.6%
Carbón 3/	120,000 DWT	$84.40	$2.24	3.5%

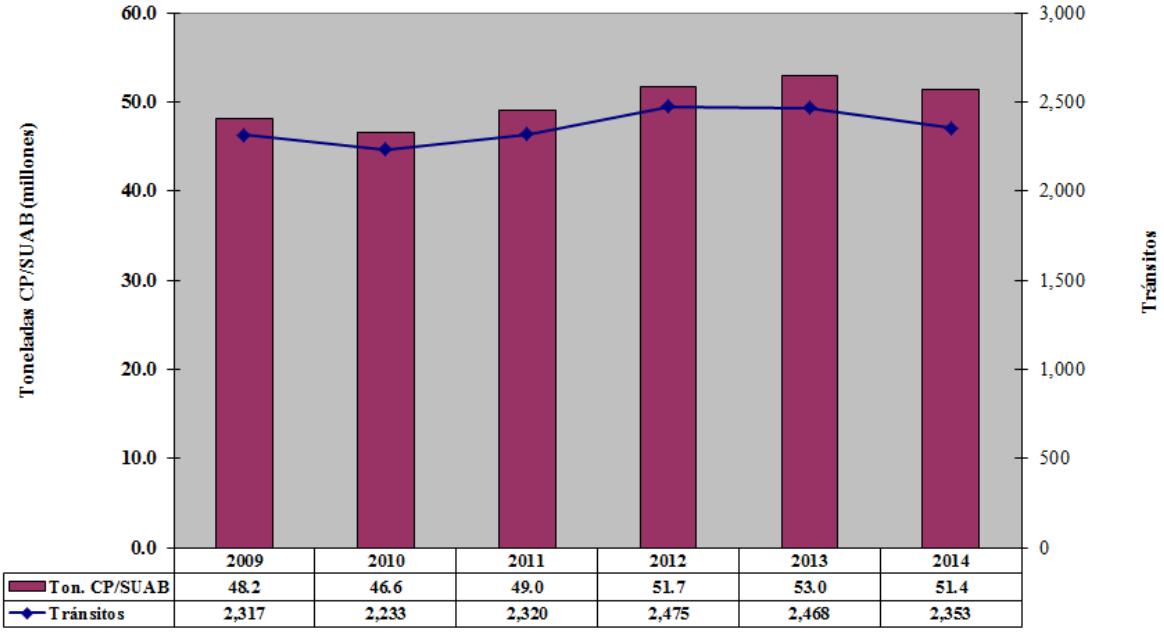
1/ Precio CIF Qingdao, 58% Fe. Argus Steel Feedstock. Oct. 15, 2014.
2/ Precio spot FOB Golfo de México. Fuente: Bolsa de Comercio de Rosario, oct.30, 2014. Flete US Gulf- Japan oct.31, 2014.
3/ CFR China, 5,500 kcal/kg, NAR. Fuente: Coal Trader International, oct. 31, 2014.
4/ OMS no está incluido.

Los beneficios de ahorro derivados de la ruta más corta por el Canal de Panamá se mantienen en las principales rutas de buques graneleros secos para el transporte de granos desde el Golfo de México en Estados Unidos a Asia, carbón desde la costa este de Colombia y Estados Unidos a Chile y México, mineral de hierro desde Venezuela y el norte de Brasil a Asia, manufacturas de hierro y acero de Asia a la costa este de los Estados Unidos y de fertilizantes del Golfo de México a Asia, entre otras.

GRANELES LÍQUIDOS

Los buques del segmento de graneles líquidos incluyen tanqueros de petróleo y derivados, quimiqueros y gaseros. Durante el periodo comprendido entre los años fiscales 2009 y 2014, estos buques transportaron anualmente cerca del 22.6 por ciento de la carga total que transitó por la vía acuática. De igual forma, este segmento generó alrededor del 16.7 por ciento del total de tránsitos y un promedio del 15.7 por ciento del tonelaje CP/SUAB del Canal para este periodo.

Tráfico Histórico del Segmento de Graneles Líquidos
Años Fiscales 2009 - 2014



	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CP/SUAB	48.2	46.6	49.0	51.7	53.0	51.4
Tránsitos	2,317	2,233	2,320	2,475	2,468	2,353

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

Este segmento ha mostrado un comportamiento con tendencia al alza para el periodo de los años fiscales 2009 al 2014, con excepción del año fiscal 2010 en donde se dio una disminución en tránsitos y tonelaje CP/SUAB ocasionada principalmente por la caída en el volumen de petróleo crudo transportado a través del Canal procedente principalmente de Colombia y del puerto de Chiriquí Grande en Panamá con destino a las refinerías en California.

El año fiscal 2009 fue un año de desempeño excepcional para el segmento de graneles líquidos que, a pesar de la recesión económica que azotó todos los mercados marítimos, mostró un incremento significativo en el tráfico de buques petroleros a través del Canal registrando un record en los últimos 12 años con 48.2 millones de toneladas CP/SUAB, lo que se tradujo a un incremento de 12.1 por ciento con relación al año fiscal 2008.

Este incremento en el tráfico de buques con carga líquida, especialmente en los buques de 100 pies y más de manga, fue el resultado del aumento en el intercambio comercial de varios productos. En primera instancia, los flujos de petróleo crudo aumentaron, principalmente en la ruta entre Venezuela y Nicaragua, resultado de la construcción del nuevo complejo de almacenamiento de petróleo y productos inaugurado en marzo de ese año en el Puerto de Corinto. Además, las exportaciones de petróleo y sus derivados procedentes de Venezuela con destino a la costa oeste de Centroamérica y Suramérica se incrementaron como resultado de los acuerdos dentro del marco de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA).

En adición, el cierre temporal del oleoducto transístmico operado por Petroterminal de Panamá (PTP) por razones de los trabajos para reversar el flujo en dirección sur, le dio un impulso a las exportaciones de crudo procedentes de Ecuador en beneficio de la ruta toda agua. Además, las exportaciones de productos petroquímicos de los Estados Unidos con destino a Asia a través de la vía se mantuvieron relativamente altas gracias a la debilidad del dólar y de la baja producción en China.

Por su parte, el año fiscal 2010 fue un año con un buen desempeño, a pesar de registrar una disminución en las cifras de tránsitos y CP/SUAB y un ligero aumento en ingresos por peaje con respecto a las cifras excepcionales del año fiscal 2009. Esta disminución en el tráfico fue el resultado de la reducción en el volumen de petróleo crudo transportado a través de la vía acuática procedente de costa este de Colombia y Panamá, ocasionada principalmente por la reversión del flujo hacia dirección sur del oleoducto transístmico operado por Petroterminal de Panamá.

Con respecto al año fiscal 2011, este fue un año excelente para el segmento de graneles líquidos, durante el cual se registró un aumento significativo en los tránsitos de buques tanqueros en lastre, debido a que los fletes en el Atlántico estuvieron más atractivos que en el Pacífico, ocasionando el reposicionamiento de tonelaje en esta zona y contribuyendo así al desempeño positivo del segmento.

Además, las importaciones de diesel por parte de Chile fueron extraordinarias a través del Canal debido al crecimiento económico registrado en ese país, reflejado en el sector transporte y de generación eléctrica de las termoeléctricas que utilizan diesel. Estas plantas tuvieron una mayor utilización debido a la sequía que experimentó este país durante los primeros meses del año y que mantuvieron los embalses en déficit por varios meses.

Este aumento en los flujos de diesel a través del Canal producto del alza en la demanda chilena se complementó con la situación de *contango*[5] en el mercado petrolero, el cual continuó incentivando el aumento de los inventarios comerciales de petróleo y sus derivados en los Estados Unidos y, en conjunto con la devaluación del dólar, promovieron las exportaciones de productos destilados como el diesel, la gasolina y el LPG hacia Ecuador, Perú y Chile.

En el año fiscal 2012 el segmento de graneles líquidos continuó registrando un crecimiento importante, impulsado principalmente por el aumento en los tránsitos de buques de 100 pies o más de manga, lo cual se reflejó en un incremento del 5.4 por ciento en el tonelaje CP/SUAB con respecto al año fiscal 2011.

Chile continuó confrontando problemas de generación hidroeléctrica debido a la prolongada sequía que afecta a ese país, lo cual, en conjunto con el crecimiento económico, ocasionó el incremento de las importaciones de diesel para suplir el aumento en la demanda de generación eléctrica.

Con respecto a la oferta de productos destilados como el diesel y la gasolina, las refinerías norteamericanas ubicadas en el Golfo de México principalmente, mantuvieron altos inventarios

[5] "Contango": Situación del mercado donde los precios son más altos para las fechas de entrega a plazo (futuro) que para las fechas de entrega más cercanas.

comerciales como resultado de la disminución en la demanda y los precios de este producto en ese país. Esta situación permitió el establecimiento de precios atractivos para las exportaciones, lo cual fue aprovechado por países como Chile y Ecuador.

Por su parte, en el año fiscal 2013 el segmento de graneles líquidos mostró un comportamiento similar con respecto al año fiscal 2012 ya que solo presentó una leve disminución de 0.4 por ciento en tránsitos, mientras que las toneladas CP/SUAB registraron un aumento de 2.6 por ciento. Entre los productos que apoyaron el crecimiento del segmento durante el año fiscal 2013, se incluyen diesel, gasolina y otros productos de petróleos misceláneos. El diesel registró sus mayores flujos en las rutas del Golfo de México a Chile y Perú principalmente, mientras que la gasolina se vio impulsada por las exportaciones desde el Golfo de México hacia Ecuador, Guatemala, Taiwán, México y El Salvador.

Las refinerías de los Estados Unidos registraron niveles récord en exportaciones de derivados de petróleo en el año 2013 según cifras de la *Energy Information Administration*, cerca de un 65 por ciento por encima de los niveles de exportaciones del 2010, cuando el auge del petróleo de Estados Unidos estaba todavía en sus inicios. En términos generales, esto se atribuye a los altos niveles de producción, la disminución de compra de gasolina en los Estados Unidos por la mejora en eficiencia de los automóviles, a la reducción en el precio de los productos y al incremento de los inventarios debido a la baja demanda de la temporada de verano. Estos envíos han sido aprovechados en gran parte por países de América Latina.[6]

Las importaciones de diesel por parte de Chile, provenientes principalmente de las refinerías norteamericanas ubicadas en el Golfo de México, registraron un disminución de 28.3 por ciento al compararlas con cifras del año fiscal 2012. A pesar de esta disminución, Chile continúa siendo el principal destino de los envíos a través del Canal de Panamá.

Durante el año fiscal 2014 el segmento de graneles líquidos mostró un buen desempeño, a pesar de registrar una disminución de 4.7 por ciento en tránsitos y 3.0 por ciento en toneladas CP/SUAB, mientras que los ingresos por peaje aumentaron en 2.9 por ciento. Esta disminución en el tráfico fue el resultado de la reducción en las importaciones de gasolina provenientes de Europa[7] con destino a la costa oeste de los Estados Unidos. Adicionalmente, las mayores tasas de alquiler de buques panamax utilizados para transportar diésel en el arbitraje entre Estados Unidos con destino a la costa noreste de Europa contribuyeron a la reducción en los tránsitos de buques cargados y en lastre a través del Canal[8].

La carga total transportada durante el año fiscal 2014 registró un incremento de 3.0 por ciento en comparación con el año fiscal anterior, impulsado principalmente por las exportaciones ecuatorianas de crudo con destino a las refinerías norteamericanas ubicadas en el Golfo de México y del aumento en las exportaciones de LPG de los Estados Unidos en dirección a la costa oeste de Centro y Sur América. Este aumento en el volumen de carga se reflejó en los tránsitos de buques mayores de 100 pies de manga, los cuales incrementaron 5.2 por ciento al compararlo con el año fiscal 2013.

---

[6] U.S. Refiners Export More Fuel Than Ever, The Wall Street Journal, October de 2013.
[7] Europe awash with gasoline as shipments to U.S. at decade low, Reuters, October 2013.
[8] Increased flows on LR vessels lead to USGC-NWE MR tanker rates bottoming out, Platts, June 2014.

El petróleo crudo fue el producto que mayor crecimiento registró durante el año fiscal 2014, principalmente en el flujo procedente de Ecuador con destino al Golfo de México, el cual registró un crecimiento de 32.0 por ciento en comparación con el año fiscal 2013. Las exportaciones de petróleo crudo de Ecuador en el año fiscal 2014 está relacionado con la estrategia de la estatal Petroecuador de vender en el mercado spot cargamentos de crudo con descuentos en el precio por barril, el cual está indexado al WTI (West Texas Intermediate).

Tradicionalmente, Petroecuador vende la mayor parte de sus crudos a Petrochina, pero en ocasiones realiza licitaciones para vender el crudo en el mercado abierto. Además, los crudos ecuatorianos Napo y Oriente tienen mucha demanda por parte de las refinerías norteamericanas, ya que estos tipos de crudos son óptimos para ser mezclados con los crudos livianos extraídos de los yacimientos de petróleo de esquisto de los Estados Unidos[9].

Por otro lado, el inicio de operaciones de las nuevas terminales de exportación de LPG de las empresas Targa y Enterprise ubicadas en Houston, Texas, impulsaron las exportaciones de LPG desde ese país con destino a Ecuador, Chile y Guatemala.

Nueva propuesta de peaje

Petroleros. La nueva propuesta de peajes mantiene la unidad CP/SUAB para el cobro a los buques petroleros. Los buques tanqueros que transiten por la esclusa neopanamax utilizarán un esquema de precio fijo y variable, en la cual el CP/SUAB se utiliza para cobrar la parte fija del peaje mientras que la cantidad de carga transportada en toneladas métricas se utiliza para cobrar la parte variable. A los buques que transiten por la esclusa panamax se les cobrará basado en el CP/SUAB.

La escala descendente en las bandas de CP/SUAB está orientada a promover la utilización de buques de mayor tamaño, contribuyendo a mejorar las eficiencias en el transporte por las economías de escala. En el caso de los buques en lastre, sus tarifas se establecen a niveles que incentiven el reposicionamiento de buques de gran tamaño que pudieran aprovechar la ventaja de las esclusas neopanamax. La nueva estructura de precios basada en CP/SUAB es de fácil comprensión, ya que es una medida que el Canal ha utilizado por muchos años y la industria está familiarizada con ella.

Se espera que el tráfico de buques tanqueros se incremente en los próximos años como resultado del auge de exportaciones de productos derivados de petróleo procedentes de las refinerías norteamericanas ubicadas en el Golfo de México con destino a Asia, Centro y Sur América. De igual manera, se esperan aumentos en los embarques de petróleo crudo procedentes de la costa este de Sur América con destino a Asia.

Quimiqueros. Se mantiene el uso de la unidad CP/SUAB para el cobro de peajes y se afina la categorización de estos buques sobre la base de la clasificación tipo IMO. Específicamente, los buques de clase IMO 1 y los que contengan clase IMO 1 en conjunto con otras clases serán

[9] Repsol, BP and Mitsubishi win tenders to buy Ecuador crudes, Reuters, May 2014.

categorizados como buques quimiqueros; los buques clase IMO 2 y/o 3 serán clasificados como buques tanqueros.

La tendencia en el tamaño promedio de los buques quimiqueros, se espera se mantenga en los rangos que pueden utilizar la esclusa panamax. Con el auge de exploración y explotación de gas natural en los Estados Unidos, los precios de los insumos a la industria petroquímica de este país se proyectan muy competitivos, lo cual favorece las exportaciones con destino a Asia, principalmente.

Gaseros LPG. Se introduce la unidad de medida de metro cúbico de capacidad de carga en el cobro de peajes, la cual es utilizada en el comercio y transporte de productos como propano, butano y etileno. Este es otro mercado que se perfila positivamente a raíz de la explotación del gas de esquisto, ya que el gas licuado de petróleo (LPG) es un producto asociado a la producción de metano. Las esclusas neopanamax permitirán el acceso a buques de tamaño VLGC[10], que actualmente no pueden transitar ya que exceden las dimensiones permitidas. Este cambio en la unidad de medida en conjunto con los peajes establecidos incentivarán los viajes largos entre el Golfo de México y Asia.

Gaseros LNG (Metanero). Se crea el tipo de buque gasero LNG para incorporar a los buques que transportarán gas natural licuado a través de las esclusas neopanamax. La unidad de medida que se utilizará para el cobro de peajes de este nuevo tipo de buque es el metro cúbico de capacidad de carga. Esta unidad es utilizada en la industria marítima para medir este tipo particular de buque, al igual que en la comercialización de este producto, lo cual facilita la comprensión del sistema tarifario del Canal a este grupo.

Se espera que la ruta principal de este nuevo mercado se origine en el Golfo de México con destino a Asia en buques de hasta 180,000 m^3 de capacidad de carga. En esta ruta, el peaje de tránsito del Canal de Panamá representará alrededor del 1.1 por ciento del precio de este producto puesto en destino.

[10] VLGC: por sus siglas en inglés, “Very Large Gas Carrier”

Mercadería	Tamaño del Buque	Precio en destino	Unidad	Precio con nueva tarifa por el Canal	% de impacto
Diesel 1/	100,000 DWT	$955.63	TM	$4.50	0.5%
Petróleo Crudo 2/	140,000 DWT	$97.73	Barril	$0.57	0.6%
LPG 3/	80,000 m3	$1,532.36	m3	$6.07	0.4%
LNG 4/	180,000 m3	$0.54	m3	$0.01	1.1%
Benceno 5/	45,000 DWT	$1,123.50	TM	$3.80	0.3%

1/ Diesel: Precio CIF. Fuente: Comisión Nacional de Energía de Chile, Jun. 30,2014. Flete: Golfo de México - Chile
2/ Petróleo Crudo: Fuente CIF. Fuente: Energy Information Administration, Nov. 3, 2014. Flete: Ecuador - Golfo de México
3/ LPG: Precio CIF. Fuente: Oil Price Information Administration, Oct. 3, 2014. Flete: Golfo de México - Japón
4/ LNG: Precio CIF. Fuente: Waterborne Energy Inc, Oct, 2014. Flete: Golfo de México - Japón (viaje de ida y vuelta)
5/ Benceno: Precio CIF. Fuente: Argus Media Group, Nov. 13, 2014. Flete: Golfo de México - Corea del Sur

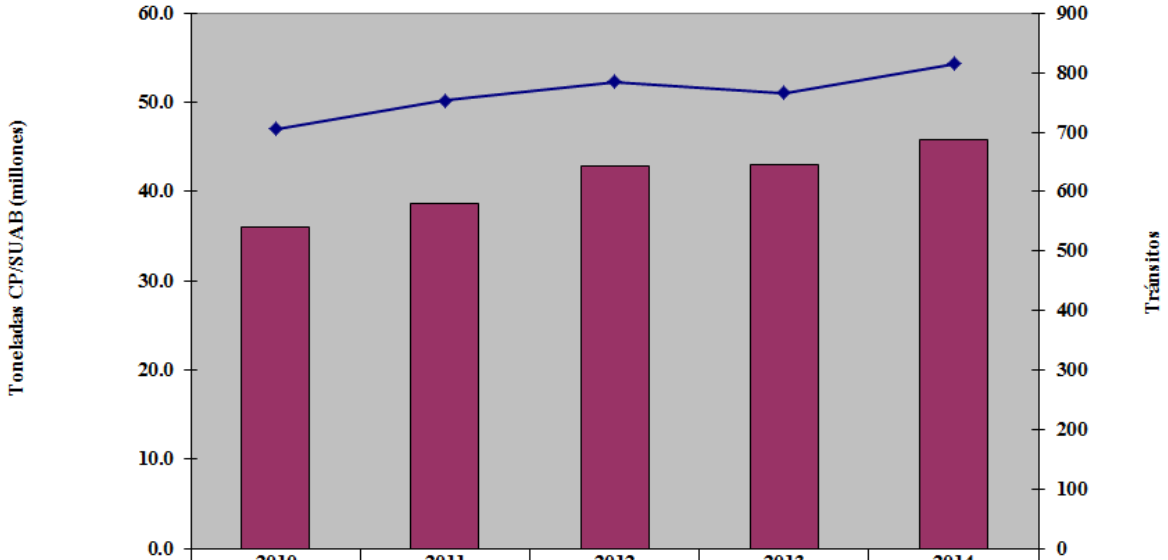
Los beneficios de ahorro derivados de la ruta más corta por el Canal de Panamá se mantienen en las principales rutas de buques del segmento de graneles líquidos para el transporte de productos derivados del petróleo desde el Golfo de México en Estados Unidos a la costa oeste de Suramérica, petróleo crudo desde Ecuador a Estados Unidos, productos químicos como el benceno y el gas licuado de petróleo (LPG) desde el Golfo de México a Asia y América del Sur. Finalmente, se esperan envíos de gas natural licuado (LNG) desde el Golfo de México con destino a Asia.

La nueva propuesta de peajes para el segmento de graneles líquidos no impacta significativamente la competitividad del comercio de los productos que se transportan por el Canal de Panamá. El costo de tránsito por la vía acuática con la tarifa propuesta representa como máximo alrededor del 0.6 por ciento en el precio en destino de los principales productos transportados.

BUQUES PORTAVEHÍCULOS Y RO-RO

Durante el periodo comprendido entre los años fiscales 2010 y 2014, los buques portavehículos y ro-ro contribuyeron con un promedio de 12.9 por ciento del tonelaje CP/SUAB total de los buques que transitaron el Canal de Panamá. De igual forma, este segmento generó en promedio alrededor del 5.4 por ciento del total de tránsitos para este periodo.

Tráfico Histórico del Segmento de Buques Portavehículos/Ro-Ro
Años Fiscales 2010 - 2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CP/SUAB	36.1	38.7	42.9	43.0	45.8
Tránsitos	705	753	784	766	815

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

El segmento de buques portavehículos y ro-ro ha mostrado un comportamiento con tendencia creciente para el periodo fiscal 2010 al 2014, impulsado por la recuperación en las ventas de automóviles en Estados Unidos. Sin embargo, es importante resaltar que aún no se alcanza los niveles de carga observados en el periodo pre-recesión. Al comparar los años fiscales 2007 y 2014 se puede observar que en este último se movilizaron 2.7 millones de toneladas largas de carga con destino hacia Estados Unidos, volumen menor en 0.1 millones de toneladas largas en comparación al año fiscal 2007.

En el año fiscal 2014, el segmento de buques portavehículos y ro-ro tuvo un buen desempeño, en donde los indicadores de tráfico a través del Canal de Panamá mostraron resultados positivos en comparación a lo registrado durante el año fiscal 2013. El segmento reportó un total de 815 tránsitos y 45.8 millones de toneladas facturadas. Estas cifras reflejan un incremento de 6.4 por ciento y 6.7 por ciento, respetivamente en comparación al año fiscal 2013. Del total de tránsitos registrados en el año fiscal 2014, el 93.4 por ciento pertenece a la categoría de 100 pies o más de manga.

Por su parte, el nivel de carga transportada por el Canal de Panamá aumentó en comparación al año fiscal 2013. El segmento registró 4.6 millones de toneladas largas en el año fiscal 2014, un incremento por el orden de 4.6 por ciento con respecto a las 4.4 millones de toneladas largas registradas en el año fiscal anterior. Esta alza se debió principalmente a un incremento en las exportaciones desde Japón, Corea del Sur, México, Alemania y el Reino Unido hacia los Estados Unidos (costa este y costa oeste) debido a una fuerte demanda por parte de los consumidores estadounidenses.

Nueva propuesta de peaje

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques portavehículos y ro-ro mantiene la unidad CP/SUAB como unidad de cobro por capacidad. Sin embargo, se ha decidido incluir el porcentaje de utilización, la división del tonelaje de carga transportada en toneladas métricas entre el tonelaje de peso muerto en toneladas métricas (DWT), como factor variable para determinar la tarifa de capacidad.

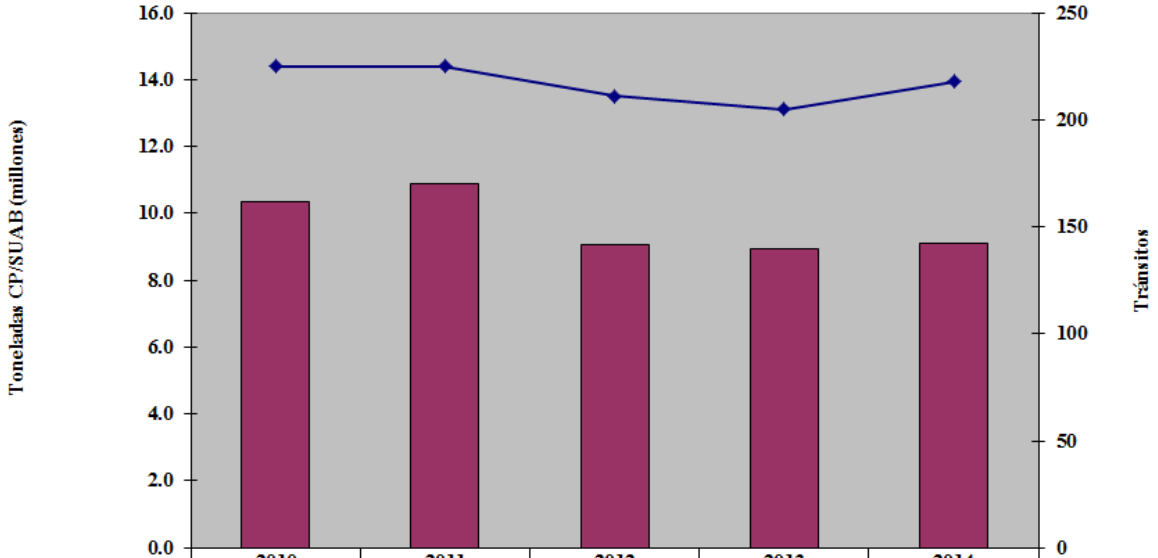
Esta nueva estructura de peajes propuesta -la cual permitirá a los navieros distribuir los costos del tránsito por el Canal equitativamente con el volumen de carga abordo- toma en consideración los efectos que tiene la estrategia de producción local para consumo interno en nuestros clientes, y en especial la necesidad en rutas emergentes de transportar mercadería en volúmenes inferiores a los estándares de mercado. A su vez, toma en cuenta el hecho que con la ampliación las esclusas existentes tendrán la capacidad necesaria para ofrecerle un servicio de calidad al segmento de portavehículos y ro-ro, cuya flota en el primer trimestre del año 2016 estará compuesta en 91.8 por ciento por buques panamax, y por ende, se estima que su tráfico a través de las esclusas panamax incremente.

Este esfuerzo fue el resultado de diversas reuniones con la Japanese Shipowners Association (JSA), Korean Shipowners Association (KSA) y la Norwegian Shipowners Association (NSA). Con esta propuesta de peajes la ACP busca, desde una perspectiva flexible y simplificada, responder a las necesidades de nuestros clientes y asegurar el posicionamiento del Canal de Panamá como ruta de preferencia en el transporte marítimo de vehículos ligeros y pesados. A su vez, la tarifa en esta propuesta es competitiva ya que tiende a ser similar a la tarifa efectiva del 2014 con el objetivo de mantener y atraer el tráfico de buques panamax y contrarrestar en lo posible la migración natural de servicios a las esclusas neopanamax.

BUQUES DE PASAJEROS

Durante el periodo comprendido entre los años fiscales 2010 y 2014, los buques de pasajeros contribuyeron en promedio con el 3.0 por ciento de toneladas CP/SUAB total de los buques que transitaron el Canal de Panamá y representaron el 1.5 por ciento del total de tránsitos.

Tráfico Histórico del Segmento de Buques de Pasajeros
Años Fiscales 2010 - 2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CP/SUAB	10.3	10.9	9.1	8.9	9.1
Tránsitos	225	225	211	205	218

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

El segmento de pasajeros ha mostrado un comportamiento decreciente para el periodo fiscal 2010-2014, con excepción del año fiscal 2011, en donde se dio un incremento en el tonelaje CP/SUAB, producto de un mayor uso de embarcaciones de dimensiones panamax. A partir del 2011, se observa una caída en el número de tránsitos y toneladas CP/SUAB, producto del desplazamiento de algunos buques panamax hacia otros destinos turísticos por parte de algunas líneas navieras. Durante los años fiscales 2012, 2013 y 2014, el volumen de toneladas CP/SUAB se ha mantenido prácticamente invariable en 9 millones.

Durante esta temporada de cruceros 2013-2014, el tráfico de buques de pasajeros experimentó un desempeño modesto. El segmento reportó un total de 218 tránsitos (178 completos y 40 parciales), 12 tránsitos por encima de los 206 del año fiscal anterior (171 completos y 35 parciales). Por su parte, el número de pasajeros registrados estuvieron por el orden de los 234,865, un 4.2 por ciento por encima de los 225,367 registrados durante el año fiscal 2013. Por otro lado, el tráfico del mercado *premium* de la industria de cruceros, que comprende cruceros de 10 a 15 días con tarifas superiores a las del mercado contemporáneo, representó aproximadamente el 80 por ciento del tonelaje CP/SUAB del 2014.

Nueva propuesta de peaje

La nueva propuesta de peajes mantiene la estructura vigente de literas y tonelaje CP/SUAB[11], y propone un ligero ajuste en las tarifas con la finalidad de aproximar el valor turístico de la ruta por el Canal de Panamá. A su vez, los buques de pasajeros tendrán una tarifa diferenciada por la utilización de las esclusas panamax o neopanamax.

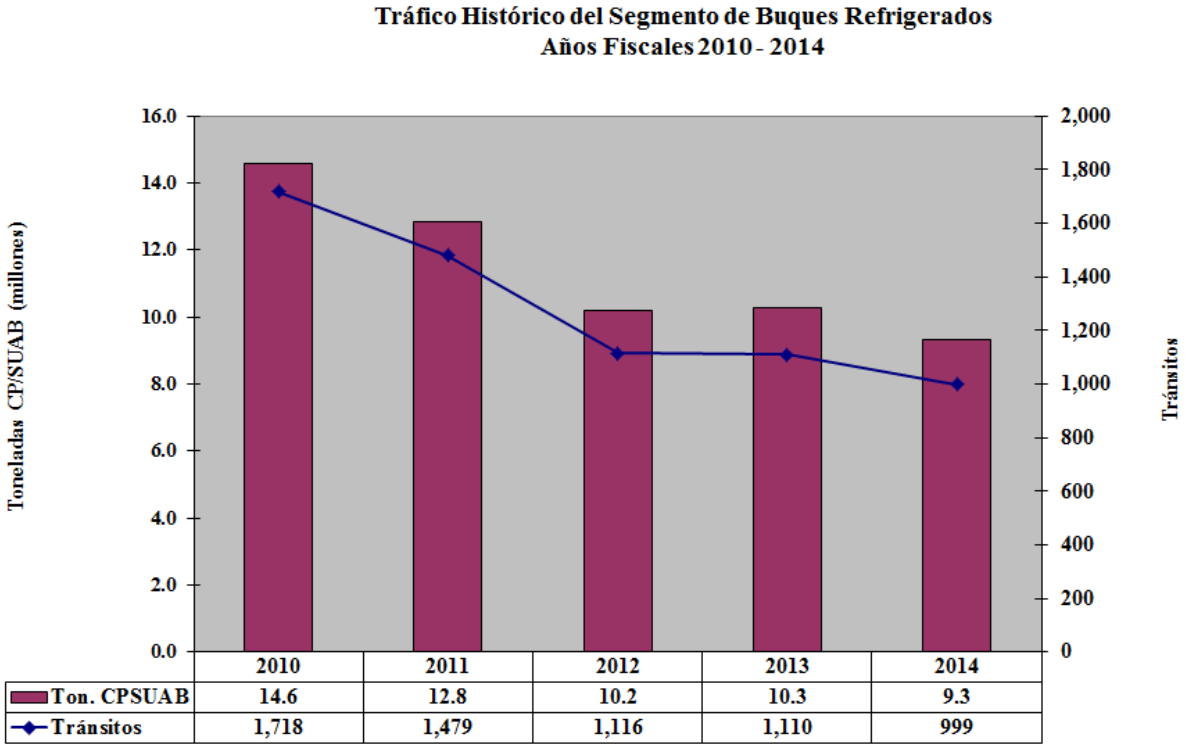
Con esta propuesta se espera que el tráfico de buques de pasajeros incremente moderadamente en los próximos años producto de los atractivos turísticos que ofrece el Canal de Panamá para experimentar el mega-proyecto de las esclusas neopanamax.

BUQUES REFRIGERADOS

Los buques especializados para carga refrigerada transportan todo tipo de carga perecedera, siendo el banano la mercadería con más participación histórica a través del Canal de Panamá en este tipo de buques, ocupando un 69.6 por ciento del total de toneladas largas transportadas en el año fiscal 2014. Otras mercaderías de importancia son las frutas, pescado y productos enlatados.

Durante los últimos cinco años, el segmento de carga refrigerada se ha visto impactado negativamente por la tendencia del transporte de contenedores refrigerados en buques portacontenedores, marcando una propensión a la baja en los indicadores de tráfico. En el periodo comprendido entre el año fiscal 2010 al 2014, este segmento tuvo una participación promedio en el tráfico del Canal de Panamá del 3.6 por ciento, 10.3 por ciento y 3.0 por ciento del total de toneladas CP/SUAB, tránsitos e ingresos por peajes, respectivamente.

[11] 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.



Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

Al cierre del año fiscal 2014, se registraron 111 tránsitos menos que durante el año fiscal anterior, lo que impactó negativamente el número de TEU transportados sobre cubierta y el tonelaje facturable en un 22.1 y 9.4 por ciento menos. La continua migración de la carga refrigerada hacia buques portacontenedores es evidente, y su efecto se refleja en los indicadores de tráfico de buques refrigerados a través del Canal de Panamá.

Como se indicó anteriormente, el banano es la principal mercadería transportada en este tipo de buques a través del Canal de Panamá. Durante el último año, la comercialización de la fruta se llevó a cabo no solamente desde Ecuador con destino a Europa, sino también desde países de Centro América y Colombia para tomar ventaja del bajo precio del banano y del flete en esos países. Estas rutas comerciales no hacen uso del Canal de Panamá.

Hace unos meses, Ecuador - uno de los principales países exportadores de mercadería perecedera a través del Canal de Panamá - anunció la firma de un tratado de libre comercio con la Unión Europea que entrará en vigencia en el año 2016. Este tratado representará para Ecuador una reducción en aranceles de hasta $52 por tonelada métrica de banano exportado. El impacto de este tratado será previsiblemente positivo para el Canal de Panamá, ya que su propósito principal es aumentar el intercambio comercial entre estos dos mercados, ya sea que se decida transportar la carga en buques refrigerados o en buques portacontenedores. Los flujos comerciales en la ruta entre la costa oeste de Suramérica y Europa se mantuvieron como los más importantes para este segmento en el tráfico a través del Canal de Panamá.

Los buques refrigerados tienen grandes desventajas por sus altos costos operativos, una tecnología obsoleta de propulsión diseñada para la navegación en alta velocidad y capacidad limitada para transportar contenedores. A estas variables se le suma la edad promedio de la flota que se encuentra por encima de los 25 años y la inexistencia de nuevas órdenes para reemplazarlos, poniendo presión en la utilización de estos buques. En contraste, en los buques portacontenedores se realizan importantes avances tecnológicos para disminuir el consumo de combustible, garantizar la preservación de la mercancía perecedera y aumentar la eficiencia a través del transporte de mercancía refrigerada en contenedores frigoríficos. Esto es parte de la reinvención que está impactando al mercado de transporte de carga perecedera, en el cual se está buscando maneras más eficientes de transporte que permitan un mayor ahorro en costos operativos.

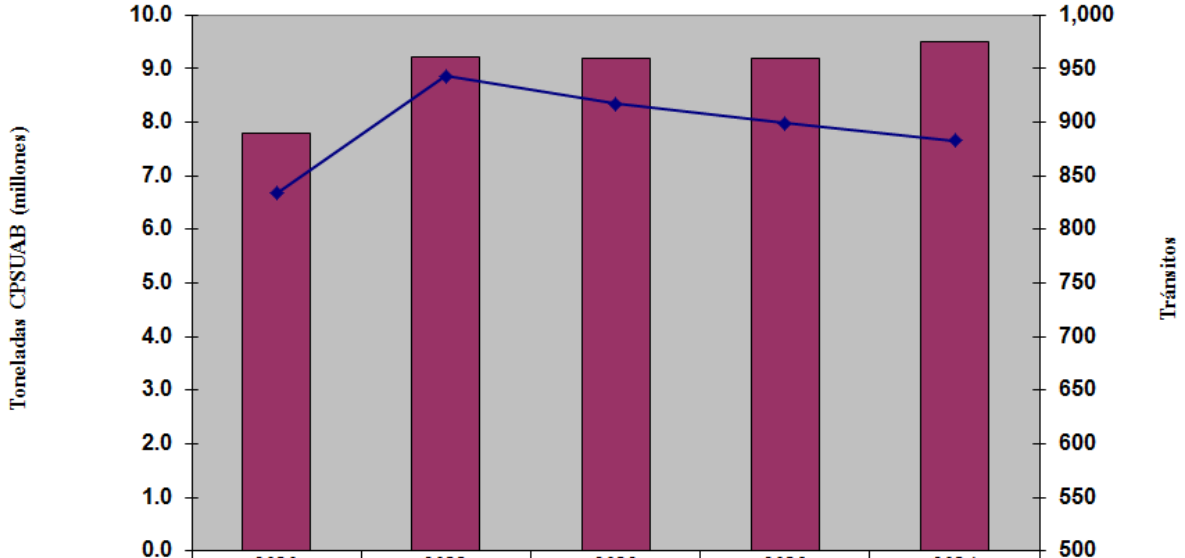
Para el presupuesto oficial del año fiscal 2015 se estima, en el escenario más probable, un menor número de tránsitos de buques de carga refrigerada que los registrados durante el año fiscal 2014, al igual que un menor tonelaje, ya que se espera que la migración a contenedores refrigerados en buques portacontenedores reflejada durante todo el pasado año continúe afectando el tráfico de buques de carga refrigerada a través del Canal de Panamá. El pronóstico de Drewry para carga refrigerada, estima un aumento del 22 por ciento en la capacidad refrigerada de la flota de portacontenedores. Este incremento se espera que sea en detrimento a los buques refrigerados convencionales, de manera similar al que se ha dado en los últimos años. Esto tendrá un impacto negativo en los ingresos por peajes de buques refrigerados estimados para el año fiscal 2015.

BUQUES DE CARGA GENERAL

El buque de carga general o “multipropósito” transporta mercancías diversas, carga a granel, contenedores e incluso pueden llevar algún pequeño tanque. En el periodo comprendido entre los años fiscales 2010 al 2014, a través del Canal de Panamá se movilizó una diversidad de productos, siendo las manufacturas de hierro y acero y productos semielaborados de metales varios las mercaderías con mayor participación promedio en el total de toneladas largas transportadas, con 25.9 por ciento y 16.0 por ciento, respectivamente.

Los buques de carga general que transitaron a través del Canal de Panamá durante los últimos cinco años contribuyeron en promedio en 2.8 por ciento en las toneladas CP/SUAB, 7.2 por ciento en los tránsitos y 2.4 por ciento en los ingresos por peajes recaudados.

Tráfico Histórico del Segmento de Buques de Carga General
Años Fiscales 2010 - 2014



	2010	2011	2012	2013	2014
Ton. CPSUAB	7.8	9.2	9.2	9.2	9.5
Tránsitos	834	943	917	899	883

Fuente: Data Warehouse Corporativo de la ACP

Durante el año fiscal 2014, se registró una leve caída de 16 tránsitos menos en comparación con el año fiscal anterior. Sin embargo, se registró un incremento en el tamaño promedio del buque de 10,214 a 10,750 toneladas CP/SUAB, lo que contribuyó a que los peajes estuvieran un 11.0 por ciento por encima de los recaudados en el año fiscal 2013. Los TEU transportados en estos buques también registraron un incremento de 9.2 por ciento por encima del año fiscal pasado.

La principal ruta de comercio del segmento de carga general durante el año fiscal 2014 fue la ruta entre Asia y la costa este de los Estados Unidos, en ambas direcciones, con una participación del 38.3 por ciento del total de toneladas largas de carga transportada en este tipo de buques, seguida por la ruta entre los mercados de la costa oeste de Suramérica y costa este de los Estados Unidos, con un 14.5 por ciento de participación.

El movimiento manufacturas de hierro y acero ocupó el primer lugar entre las mercaderías transportadas en buques de carga general, al registrar un 38.7 por ciento del total de toneladas largas de carga durante el año fiscal 2014. El segundo lugar lo ocupó transporte de metales y menas, seguido por los granos, con 24.1 y 16.3 por ciento de participación respectivamente. Durante el año fiscal 2014 se transportaron un total de 6.9 millones de toneladas largas de carga en buques pertenecientes a este segmento de mercado.

Los buques de carga general operan bajo contratos privados en un esquema “tramp” provocando un comportamiento mixto, viéndose reflejado en el tráfico a través del Canal durante los últimos

años registrados. Para el año fiscal 2015 se estima una disminución del 4.2 por ciento en el número de tránsitos y 10.0 por ciento en el volumen de toneladas CP/SUAB.

Nueva propuesta de peajes

La flota de buques refrigerados no contiene buques con dimensiones neopanamax, y tampoco se han realizado órdenes para la construcción de los mismos. Por tanto, la nueva propuesta de peajes para el segmento de buques refrigerados a ser implementada una vez inicie operaciones el Canal Ampliado, continuará con la misma estructura tarifaria actual, con un leve aumento a las tarifas.

La nueva tarifa propuesta para el segmento de buques refrigerados no afecta la competitividad del Canal para los productos transportados en este tipo de buques. El impacto en la tarifa por tonelada CP/SUAB propuesta será menos de 3 por ciento por caja de banano.

La nueva propuesta de peajes para el segmento de buques de carga general, continuará con la misma estructura tarifaria vigente. Se propone mantener la estructura de precios por rangos de toneladas CP/SUAB y realizar incrementos del 3 por ciento en las tarifas por CP/SUAB actuales. Adicionalmente, los buques de carga general que transiten con contenedores sobre cubierta, se les cobrará una tarifa de $ 90 por TEU transportado al momento del tránsito, y según lo determine la ACP. Esta tarifa representa un aumento de 9.7 por ciento de la tarifa actual.