

República de Panamá

CONSEJO DE GABINETE

RESOLUCIÓN DE GABINETE N.º78

De 3 de septiembre de 2019

Que aprueba la modificación de los peajes por el uso del Canal de Panamá fijados por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá

EL CONSEJO DE GABINETE,
en uso de sus facultades constitucionales y legales,

CONSIDERANDO:

Que mediante Acuerdo No.7 de 4 de marzo de 1999 la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales, fijó los peajes y tasas por el tránsito por el Canal y sus servicios conexos, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 22 de 23 de marzo de 1999;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 59 de 16 de agosto del 2002, por el cual se modificaron los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y los servicios conexos para aumentar las tarifas de acuerdo con una estructura escalonada descendente de las tarifas, según el tonelaje del buque y basada en la diferenciación por segmentos a los que sirve el Canal, y establecer un cargo por el uso de locomotoras, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 77 de 21 de agosto de 2002;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 91 de 28 de enero de 2005, por el cual se modificaron los peajes y las reglas de arqueo por el Uso del Canal con el fin de que los cargos del Canal reflejasen la capacidad total de carga del buque, adecuando el método de arqueo de buques con la capacidad de transportar contenedores al estándar internacional de este tipo de transporte, estableciendo dos sistemas de medición, uno para buques portacontenedores y otro para los demás tipos de buques con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 6 de 16 de febrero de 2005;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 132 de 24 de abril de 2007, por el cual se modificaron las reglas de arqueo y de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá desarrollados sobre la base de la política de precios de la Autoridad del Canal de Panamá y para establecer, entre otros puntos, que los peajes del Canal deben reflejar el valor que aporta el Canal a los usuarios, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 51 de 25 de abril de 2007;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 210 de 10 de junio de 2010, por el cual se modificaron los peajes del Canal de Panamá, para ajustar la estructura de precios para todos los segmentos del Canal y, para el segmento de portacontenedores, incorporar el concepto de cobro por los contenedores a bordo del buque al momento del tránsito, con una tarifa para los contenedores con carga y otra tarifa para los contenedores sin carga, lo que añadió transparencia a la estructura y la acercó más a la manera de operar del segmento, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 70 de 15 de junio de 2010;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 238 de 26 de julio de 2012, por el cual se modificaron los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá, para ajustar los precios de varios segmentos del Canal a fin de continuar aproximando el monto de los peajes al valor que la ruta ofrece, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 88 de 7 de agosto de 2012;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 279 de 23 de marzo de 2015, por el cual se modificaron los peajes y las reglas de arqueo de la Autoridad del Canal de Panamá, para ajustar las reglas de arqueo, introducir cambios en la estructura de ciertos segmentos, incluir nuevos segmentos, establecer un incremento de peajes por segmento de mercado e introducir un programa de incentivos, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 36 de 14 de abril de 2015;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 313 de 27 de julio de 2017, por el cual se modificaron los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, para ajustar las tarifas de los segmentos de buques portacontenedores y gaseros de gas natural licuado y gaseros de gas de petróleo licuado, entre otros, modificaciones que fueron aprobadas por el Consejo de Gabinete mediante la Resolución de Gabinete No. 80 de 1 de agosto de 2017;

Que la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá emitió el Acuerdo No. 351 de 29 de agosto de 2019, por el cual se modifican los peajes por el uso del Canal de Panamá, para ajustar las tarifas y las estructuras de varios segmentos y actualizar el programa de lealtad aplicable a los buques portacontenedores;

Que el Acuerdo No. 351 de 29 de agosto de 2019 antes mencionado, ha sido sometido a la consideración del Consejo de Gabinete a objeto de su aprobación, luego de haber cumplido la Autoridad del Canal de Panamá con el proceso de consulta y audiencia públicas exigido por la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá;

Que con fundamento en 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, corresponde al Consejo de Gabinete la aprobación final de los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, que fije la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá;

RESUELVE:

Artículo 1. Aprobar la modificación de los peajes por el uso por el Canal de Panamá fijados por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá mediante el Acuerdo No. 351 de 29 de agosto de 2019, cuyo texto es del siguiente tenor:

“ACUERDO No. 351 (de 29 de agosto de 2019)

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

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que 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, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad

del Canal de Panamá (en adelante 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 Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 347 de 30 de mayo de 2019 (en adelante Acuerdo No. 347), que contiene la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá presentada por la Administración de la Autoridad; y ordenó 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 Panamá de la notificación de la propuesta lo que permite a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada.

Que mediante el referido Acuerdo No. 347, la Junta Directiva conformó el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública (en adelante el Comité) con los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad: Ricardo M. Arango (Presidente), Oscar Ramírez (Vicepresidente), Lourdes del C. Castillo, Henri Mizrachi y Alberto Vallarino C., y nombró al Administrador de la Autoridad, Jorge L. Quijano, como Secretario del Comité.

Que el artículo 79 de la Ley Orgánica y los Acuerdos No. 3 de 12 de noviembre de 1998 y No. 127 de 19 de enero de 2007, que reglamentan el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá, establecen que la Autoridad proporcionará a las partes interesadas, la oportunidad de participar en los procesos de consulta que tengan por finalidad modificar los peajes y las reglas de arqueo, a través de la presentación de datos, opiniones o argumentos por escrito y de participar en una audiencia pública que se celebrará cuando hayan transcurrido, por lo menos, 30 días contados a partir de la fecha de la divulgación del aviso, en la publicación oficial de la Autoridad, en que se convoque dicha audiencia.

Que en cumplimiento del trámite legal exigido, el Acuerdo No. 347 con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación el día 14 de junio de 2019 en el Registro del Canal de Panamá y en el sitio de Internet de la Autoridad, fijándose como periodo de consulta a partir de la fecha de la publicación y por el lapso de tiempo que venció el 15 de julio de 2019 a las 4:15 p.m., hora local, y como fecha de la audiencia pública el día 24 de julio de 2019.

Que durante el periodo de consulta se recibieron cartas de 29 de interesados que incluyen compañías navieras, asociaciones de navieras, organismos internacionales que representan diversos segmentos de la industria marítima internacional y particulares, que se listan a continuación:

1. Joseph and Marilyn Abbot / SV Indra (embarcaciones menores)
2. Garry Crothers / SV Kind of Blue (embarcaciones menores)
3. Cheniere Marketing International, LLP (graneles líquidos)
4. Pacific Basin (graneles secos)
5. Karl Jacob Brem (embarcaciones menores)
6. Andreas Berg (embarcaciones menores)
7. Dr. Martin Eckhardt (embarcaciones menores)
8. Hartmut Klarmann (embarcaciones menores)
9. Fernando José Cano Pérez (embarcaciones menores)
10. Panamá Marine Adventures / Canal Bay Tours (turismo local)
11. Bryn Chamberlain (embarcaciones menores)
12. Japanese Shipowners' Association -JSA (asociación)
13. Florida Caribbean Cruise Association - FCCA (pasajeros)
14. Danish Ocean Cruising Association - DOCA (embarcaciones menores)
15. INTERTANKO (graneles líquidos)
16. Cámara Nacional de Turismo de Panamá (turismo local)
17. Daniela Elmgren (embarcaciones menores)
18. International Chamber of Shipping - ICS (asociación)
19. World Cruising Club (embarcaciones menores)
20. BW LPG Ltd. (graneles líquidos)

21. Paul Jackson (embarcaciones menores)
22. Groupe International Des Importateurs de Gaz Naturel Liquefied - GIILNG (graneles líquidos)
23. Aventuras 2000 (turismo local)
24. Stephanie y Stuart Morton (embarcaciones menores)
25. Wallenius Wilhelmsen Ocean (portavehículos/RoRo)
26. Ocean Network Express Panamá, Inc. - ONE (portacontenedores)
27. Grupo Empresarial Del Centenario (graneles líquidos - tanqueros)
28. Panamá Agencies Company, Inc. en representación de Evergreen Marine Corp. (portacontenedores)
29. Mike Thomas (embarcaciones menores)

Que *Maersk Line*, *Holland America* y *APATEL* remitieron sus cartas fuera del término establecido para tales efectos; no obstante, el Comité las recibió para información. Toda vez que los comentarios de las mismas coincidían con las remitidas oportunamente por otros interesados, se hace mención de ellas en el presente informe con la salvedad de que no fueron consideradas para la recomendación.

Que el Comité preparó un informe que resume los datos, opiniones o argumentos recibidos por escrito durante el proceso de consulta pública con los respectivos comentarios del Comité, en los términos que se expresan a continuación:

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

De manera general, se destacan los siguientes comentarios como puntos favorables:

- Cheniere y GIILNG ponderaron las mejoras al sistema de reservaciones de tránsito y a las reglas de navegación, así como la proactividad de la ACP frente al creciente tráfico de buques gaseeros LNG.
- La FCCA agradeció el objetivo de transparencia planteado por la ACP con base en la nueva unidad de medida y resaltó positivamente la intención de la ACP de tratar de entender la forma en que la industria de cruceros maneja el concepto de capacidad de pasajeros.
- La JSA agradeció el diálogo regular sostenido desde noviembre de 2017 con relación a políticas y operaciones del Canal y destacó los esfuerzos de la ACP por impulsar el comercio global. También valoró el tiempo de antelación de poco más de seis meses para la posible implementación de la propuesta, aunque considera este tiempo como lo mínimo aceptable, siendo preferible una antelación de 12 meses.

Las opiniones y argumentos presentados por los participantes han sido clasificados en cinco categorías: consideraciones económicas, consideraciones técnicas, consideraciones discriminatorias, consideraciones administrativas y otras consideraciones.

A continuación, el detalle en cada una de las categorías con las observaciones y recomendaciones del Comité respecto a los mismos:

1.1 Consideraciones Económicas

1.1.1 Magnitud del aumento para el segmento de embarcaciones menores:

Joseph y Marilyn Abbott, Garry Crothers, Karl Jacob Brem, Andreas Berg, Dr. Martin Eckhardt, Harmut Klarmann, Fernando José Cano Pérez, Bryn Chamberlain, Danish Cruising Association, Daniela Elmgren, World Cruising Club, Paul Jackson, Stephanie y Stuart Morton, y Mike Thomas expresaron su disconformidad con la magnitud del incremento a las embarcaciones menores, en especial a las embarcaciones de menos de 65 pies de eslora, para las cuales el incremento es de 100 por ciento.

Indicaron que la mayoría de los dueños de embarcaciones menores son personas jubiladas o familias jóvenes con un ingreso fijo o limitado y no tienen a quién traspasarle estos aumentos.

Entienden la necesidad del Canal de recuperar sus costos, pero consideran que las embarcaciones menores deben ser tratadas bajo otra perspectiva.

Por otro lado, mencionaron que el aumento propuesto a las embarcaciones menores no les representa valor agregado, ya que el Canal está optimizado para el tránsito de buques de alto calado. Solicitan desestimar el incremento propuesto para que el tema pueda ser revisado en un momento más propicio para el segmento de navegantes y gente de mar (yates, embarcaciones de placer y otras embarcaciones menores).

Observaciones y recomendaciones del Comité. Tomando en consideración que:

- *dicho segmento no ha sido ajustado desde el año 2012,*
- *las tarifas propuestas buscan un balance o aproximación de la recaudación actual y el costo real incurrido por cada tránsito,*
- *las situaciones operativas y de programación para el tránsito de estas embarcaciones son cada vez más complejas a causa de la evolución del tráfico del Canal, y*
- *existen otros aspectos relevantes como los planes de ahorro de agua en los esclusajes y la seguridad de los navegantes, embarcaciones y operaciones del Canal,*

el Comité recomienda no realizar cambios a lo formulado e implementar la Propuesta presentada con los parámetros publicados.

1.1.2 Magnitud del aumento para el segmento de embarcaciones de turismo local del conglomerado marítimo y la poca antelación del anuncio:

Panamá Marine Adventures, Canal Bay Tours, la Cámara Nacional de Turismo de Panamá (CAMTOUR) y Aventuras 2000 califican el incremento a las embarcaciones del conglomerado de turismo local, que estiman por el orden de 75 por ciento, como excesivo para un sector cuyas embarcaciones realizan de 80 a 100 tránsitos por año cada una. Consideran que con el incremento propuesto las empresas operadoras no tendrían más remedio que traspasarlo a los canales de venta hasta llegar al turista final encareciendo el destino Panamá, lo cual no es cónsono con la estrategia país de promover el turismo. Argumentan que este aumento representa ingresos imperceptibles para la ACP, comparado con el negocio de tránsito de los grandes buques, pero sí es una erogación importante para un sector que promueve el turismo y fortalece la imagen del Canal.

Consideran como no justificado un incremento en las tarifas de este sector ya que el servicio ofrecido a las embarcaciones de turismo local ha desmejorado desde la inauguración del Canal ampliado en términos de horarios, asignaciones de último minuto. Opinan que toda vez que las embarcaciones de turismo local transitan en la misma cámara con embarcaciones grandes y remolcadores, no ocasionan consumo de agua adicional. Otro argumento presentado por este sector indica que los productos y programas que los operadores locales ofrecen a mayoristas internacionales, incluyendo líneas de cruceros, se manejan con mucha anticipación, habiéndose ya negociado tarifas a futuro con contratos cerrados y tarifas publicadas para los próximos años.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Sobre los comentarios relacionados a la percepción del servicio del Canal para este segmento, es necesario aclarar y enfatizar que el mismo está relacionado a las características actuales de la operación del Canal. Las políticas de ahorro de agua al igual que la operación de las esclusas neopanamax han incidido en la disminución del número de tránsitos disponibles en las esclusas panamax para el esclusaje de este tipo de embarcaciones en conjunto con buques, lo que conlleva a limitantes relativas a la flexibilidad en la programación de este segmento.

El Comité recomienda atenuar el incremento propuesto de \$3,500 a \$2,500 por tránsito y posponer la implementación propuesta del 1 de enero de 2020 al 1 de mayo de 2020, para ser cónsonos con la estrategia país del sector turismo y tomando en consideración los argumentos esbozados por representantes de turismo local del conglomerado marítimo.

1.1.3 Magnitud del incremento propuesto para los segmentos de buques graneleros, tanqueros, quimiqueros, gaseros LPG y gaseros LNG:

JSA, ICS, GIILNG expresan que los aumentos propuestos para estos segmentos, que van del 5 al 15 por ciento, podrían ocasionar una merma significativa en el comercio global. GIILNG también afirma que la industria de LNG posee liquidez y flexibilidad para escoger otras rutas en el caso de que la competitividad del Canal se vea mermada por los aumentos propuestos. Por su parte, Cheniere considera que el aumento propuesto es prematuro y probablemente incida en la decisión de compra de clientes en el lejano oriente, de LNG proveniente del Golfo de México, quienes ya están preocupados por la capacidad del Canal y la incertidumbre de futuros incrementos de peajes.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El aumento propuesto es moderado y no debe afectar los patrones de comercio ni la competitividad del Canal, sobre la base de los análisis realizados por la ACP durante el periodo de desarrollo de la propuesta. Además, el aumento propuesto es consistente con la política de precios del Canal que busca mantener la competitividad de la ruta, lograr una rentabilidad cónsona con los niveles de riesgo, montos de inversión y valor que aporta el Canal a sus usuarios.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de aumento establecidos para estos segmentos y que, en atención a los argumentos relacionados a la próxima implementación de las regulaciones IMO 2020 (que regulan las emisiones de azufre del sector marítimo por medio de una reducción del contenido de azufre permitido en los combustibles marinos y que pueden resultar en costos más elevados) y del tiempo de notificación previa, se posponga su implementación al 1 de abril de 2020.

1.1.4 Magnitud del aumento propuesto para el segmento de portavehículos/RoRo:

Wallenius Wilhelmsen expresó su preocupación por lo que interpreta como un aumento de un 15 por ciento para sus tránsitos neopanamax y 5 por ciento para los panamax y aduce que su sensibilidad a estos aumentos se magnifica debido a los bajos fletes de su industria en la actualidad, por lo que se podrían dar desvíos de algunos tránsitos por rutas alternas.

Observaciones y recomendaciones del Comité. En vista del análisis de los argumentos recibidos sobre el monto del aumento propuesto, el Comité recomienda reducciones a los aumentos propuestos a los buques neopanamax del segmento de portavehículos/RoRo, para que sean de 12 por ciento sobre las tarifas vigentes. Se mantienen los aumentos propuestos para las categorías de tamaño panamax. También recomienda posponer la implementación de la estructura tarifaria de este segmento para el 1 de abril de 2020.

1.1.5 Magnitud del aumento propuesto para el segmento de pasajeros:

La FCCA, Princess Cruises, Holland America y Seabourn se oponen categóricamente al aumento propuesto por lo que interpretan que es un incremento de más de 20 por ciento para los buques de más de 4,000 pasajeros. Indican que estos aumentos son drásticos e inesperados y podrían llevar a muchas líneas de cruceros a tomar la decisión de abandonar la ruta del Canal de Panamá. Por su parte, la FCCA señala que la medida de cobro actual ha causado complicaciones y está sobredimensionada para algunos tamaños de buques, por lo que instan a la ACP a utilizar los certificados del buque que estén autorizados por las organizaciones clasificadoras para los cálculos que correspondan.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Es importante aclarar que la estimación de aumento de 20 por ciento señalada por los interesados está hecha sobre bases distintas (literas vs pasajeros) y a la vez recalcar que la intención de la ACP es recaudar ingresos similares luego del cambio de unidad propuesto.

En cuanto a la modificación de peajes propuesta para este segmento, el Comité recomienda su suspensión para dar cabida a un estudio y discusión más detallados con la industria que permita presentar en un futuro una versión revisada.

1.1.6 Impacto de la implementación de las regulaciones IMO 2020 en conjunto con la propuesta de aumento de peajes por el uso del Canal en enero de 2020:

La JSA, ICS y BW LPG Ltd. consideran que los incrementos propuestos por la ACP para enero del 2020 se sumarán al costo total estimado de alrededor de \$30 billones por año producto de la implementación de las regulaciones IMO 2020 que impactarán a navieros, dueños de carga y clientes finales, en detrimento del comercio global en el marco de los conflictos arancelarios entre las grandes potencias económicas y la creciente inestabilidad geopolítica. Por lo tanto, ICS solicita posponer cualquier aumento aprobado de peajes hasta junio del 2020. Por su parte, BW LPG Ltd. solicita que no haya aumentos en el 2020 para buques gaseros LPG ya que el incremento de tránsitos de este tipo de buque podría cubrir los costos incrementales asociados.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Sobre el argumento de que el ajuste propuesto no es oportuno en vista de la implementación de las regulaciones IMO 2020, debe indicarse que el Canal no escapa a este tipo de realidades económicas globales y que, al igual que sus usuarios, el Canal está expuesto a factores como el precio del combustible, depreciaciones monetarias, inflación, incremento en los precios de insumos y en los costos de mano de obra y otros muchos ejemplos que también aplican a las empresas que forman parte de la cadena logística y de suministros.

Adicionalmente, el éxito del Canal radica en que la ACP ha continuado haciendo mejoras e inversiones cuantiosas, precisamente en tiempos de crisis económica, asumiendo por sí sola los riesgos financieros, operacionales y de mercado. Las inversiones son necesarias a fin de estar preparados para el eventual repunte en el comercio global y poder atender los buques de mayor tamaño que la industria sigue adquiriendo. Las continuas mejoras en el Canal representan tanto desafíos como oportunidades y el Canal debe reflejar este delicado balance en su estructura de precios, por lo que considera que el ajuste de peajes propuesto es necesario y viable.

Dicho lo anterior y en consideración al posible impacto de la implementación de las regulaciones IMO 2020 a la industria marítima, el Comité recomienda posponer la implementación de aumentos propuestos para el 1 de abril de 2020 para los segmentos de buques gaseros LPG, gaseros LNG, tanqueros, quimiqueros, de graneles secos y portavehículos/RoRo.

1.1.7 Sugerencia de alineamiento de los niveles de aumento de los buques neopanamax con los aplicados a los panamax:

JSA y ICS consideran que los aumentos a buques neopanamax son superiores a los panamax en los segmentos de graneles secos, tanqueros, gaseros y de pasajeros y que dichos aumentos debieran estar alineados, ya que los buques neopanamax son más “amigables” desde la perspectiva ambiental y la ACP debe incentivar el emplazamiento de estos buques. Otro argumento a favor de este alineamiento es que las especificaciones de buques portavehículos/RoRo que utilizan las esclusas neopanamax y panamax son muy similares y que en algunos casos un buque neopanamax puede tener una eslora y calado menor que un panamax.

Observaciones y recomendaciones del Comité. En virtud del mandato constitucional de que la ACP debe ser una entidad rentable y competitiva, en el año 2002 modificó su política de peajes estableciendo segmentos de mercado como criterio diferenciador de los peajes por el uso del Canal. La segmentación del mercado responde al hecho de que cada segmento tiene diferentes necesidades y requerimientos y el precio debe reconocer que cada segmento percibe un valor diferente por el uso del Canal. El mejor indicador de que la ruta se mantiene competitiva es el aumento en el tonelaje anual que transita por el Canal. Además, el Canal requiere optimizar la utilización de la planta y equipo para beneficio de sus clientes y usuarios.

En ese sentido, el Comité no recomienda realizar ajustes adicionales a los parámetros de diferenciación por esclusa y recomienda mantener la propuesta de ajuste de peajes conforme los parámetros de aumento sugeridos en cada una de las consideraciones expuestas.

1.1.8 Aumentos en los últimos 12 años han sido más fuertes que los del Canal de Suez:

JSA opina que los incrementos de peajes de la ACP en los últimos 12 años han sido en promedio, alrededor de 60 a 110 por ciento, lo cual excede los incrementos implementados por el Canal de Suez; y que este último ha introducido descuentos de hasta 75 por ciento para buques graneleros y tanqueros bajo ciertas condiciones.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La transparencia es una de las virtudes más valiosas de la gestión del Canal de Panamá, desde el establecimiento de sus peajes con todos los procesos de consulta, hasta la gestión de sus operaciones marítimas de tránsito. Por tal razón no estima conveniente el ajuste de tarifas publicadas mediante descuentos.

En virtud de lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de ajuste de peajes conforme los parámetros de aumento sugeridos en cada una de las consideraciones expuestas.

1.1.9 Incentivos del programa de lealtad para el segmento de buques portacontenedores:

La empresa ONE sometió a consideración de la ACP incrementar el incentivo a \$4.00 al pasar de la categoría 1 hacia la categoría 1a. Por su parte, JSA expresó su preocupación acerca de los nuevos incentivos propuestos para el segmento de portacontenedores, considerándolos como excesivos para las empresas más grandes.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El programa de lealtad, diseñado específicamente para el segmento de portacontenedores, ofrece ahorros tangibles a las líneas navieras, a la vez que preserva el valor de la ruta por el Canal de Panamá. La nueva propuesta de peajes 2020, que incluye la categoría 1a con un beneficio de \$3.25 por TEU para los clientes que logren alcanzar entre dos y tres millones de TEU, ofrece ahorros que oscilan entre \$500,000 a \$750,000 anuales, en comparación con la categoría 1. Adicionalmente, con la nueva categoría propuesta "Loyalty Plus", se ofrece un incentivo de \$5.00 por TEU excedente a los tres millones de TEU anuales, representando ahorros significativos adicionales para las navieras.

La recomendación de la empresa ONE de modificar el beneficio de la categoría 1a de \$3.25 a \$4.00 por TEU, resultaría en un costo para la ACP de entre \$1.5 a \$2.25 millones anuales por cada cliente que llegue a alcanzar entre dos a tres millones de TEU. Realizar esta modificación tendría un impacto directo en los ingresos proyectados, sin la certeza de que el volumen que genere la inclusión de mayor capacidad por algunos navieros llegue a compensar la pérdida.

Hoy día existen dos clientes del segmento de buques portacontenedores (Maersk y MSC) que serán beneficiados de manera inmediata una vez entre a regir la Propuesta de peajes 2020, ya que superan la barrera de los dos millones de TEU en el acumulado de TEU de capacidad anual o TTA (Total TEU Allowance). Realizando un estimado con base en sus volúmenes actuales, se prevé que estos clientes logren beneficios de aproximadamente \$380,000 con la Propuesta de peajes 2020, traduciéndose en una pérdida de ingresos para la ACP. Si se considerara la propuesta de la empresa ONE de modificar la tarifa de la categoría 1a para que el beneficio sea de \$4.00 por TEU, el impacto económico para la ACP sería de aproximadamente \$1.1 millones, sin que estos clientes agreguen capacidad adicional.

Por lo anterior, el Comité considera que no se puede aceptar la recomendación de la empresa ONE por el impacto directo adverso en los ingresos proyectados sin la certeza de que el volumen que genere la inclusión de mayor capacidad por algunos navieros llegue a compensar la pérdida.

1.1.10 Los peajes vigentes de la porción de retorno no representan un incentivo suficiente para los portacontenedores por lo que señala que hay que reducir estos peajes:

Panamá Agencies Company, en representación de Evergreen Marine Corp., indica que los peajes de la porción de retorno no representan un incentivo suficiente para los portacontenedores por lo que señala que hay que reducir estos peajes; en adición, tanto Maersk Line como Evergreen (en la carta de Panama Agencies) consideran los incentivos de retorno como insuficientes.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Actualmente, la naviera Evergreen participa en seis servicios de línea que utilizan el Canal de Panamá bajo la alianza OCEAN ALLIANCE y

opera buques en dos de ellos, el servicio Taiwan Strait y el Vespucci, utilizando buques de 8,500 TEU promedio. El primero de ellos solo realiza el tránsito norte a través de la vía interoceánica y utiliza el Canal de Suez en su viaje de retorno a Asia. El segundo utiliza el Canal de Panamá en dos direcciones.

En el 2018, con la implementación de la estrategia de reducción de la tarifa de retorno para los buques neopanamax que transitan en ambas vías por el Canal de Panamá, se incentivó no solo el aumento progresivo de los tamaños de buques sino el retorno de los tránsitos sur de un servicio de línea de grandes dimensiones. Adicionalmente, varias líneas navieras se han beneficiado con el programa de lealtad existente, que busca incentivar a los clientes a aumentar los volúmenes de TEU de capacidad y mantener los niveles de competitividad de la ruta. De igual forma, en esta propuesta se introducen dos nuevas categorías para el programa de lealtad del segmento de portacontenedores, ofreciendo ahorros tangibles a las líneas navieras de hasta un 10 por ciento de la tarifa por capacidad máxima permitida o TTA (Total TEU Allowance).

Para la selección de la ruta no solo se toma en cuenta los costos asociados, sino que existen otros factores como la conectividad, el volumen y tipo de carga que se transporta en el viaje de retorno. Si bien es cierto, el combustible es el factor más relevante en el cálculo de costos operativos de un buque, existen otros costos directos e indirectos del viaje que tienen un impacto significativo al seleccionar la ruta como lo son los costos de mantenimiento, las tasas de fletamento del buque o los costos de capital, los cuales dependen principalmente de la cantidad de días de viaje.

Actualmente, las tasas de fletamento para los buques neopanamax con dimensiones mayores a 8,500 TEU casi se han triplicado en comparación a junio de 2016, cerrando el mes de junio de 2019 con un promedio de \$26,000 diario (Alphaliner Monthly Monitor, julio 2019). A su vez, los costos de combustible también han aumentado en comparación a julio de 2016, aproximadamente en un 68 por ciento, registrando un promedio de \$395.50 por tonelada métrica (Ship and Bunker, 26 de julio 2019).

Se proyecta que estos costos continúen variando como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas regulaciones marítimas de manera escalonada a partir del año 2020. Estos aumentos tienen un impacto positivo en la competitividad de la ruta toda agua, que aunado a las iniciativas de precios antes mencionadas contribuyen a que la ruta por el Canal de Panamá en el viaje de retorno se mantenga atractiva, ofreciendo ventajas al naviero en cuanto a la conectividad, reducción de tiempo, dinero y más importante aún, en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El Canal de Panamá, en miras de satisfacer a nuestros clientes, ha propuesto nuevas tarifas atractivas a las líneas navieras que decidan emplazar mayor volumen de carga a través del Canal de Panamá. El presente esquema tarifario que incluye un cobro por TEU de capacidad, un cobro por TEU cargado, sin cargo por TEU vacío transportado, ofrece al cliente una estructura más flexible donde el cliente y la ACP mantienen una situación de ganancia compartida. Este esquema no incluye una tarifa en lastre ya que se encuentra intrínseca en el cobro por TEU de capacidad al momento de un tránsito de un buque completamente vacío.

Al utilizar la vía interoceánica en ambos sentidos, los operadores no solo reciben el beneficio de una mejor tarifa de retorno (TTLR) en el cargo por TEU transportados, donde los TEU vacíos no tienen cargo alguno, sino también beneficios adicionales por el Programa de Lealtad en la tarifa por TEU de capacidad permitido (Total TEU Allowance o TTA) con base en el mayor volumen de capacidad de TEU emplazado por esta ruta. La estrategia de la tarifa reducida de retorno (TTLR) ofrece beneficios a los clientes que utilicen la vía interoceánica en ambos sentidos en un rango de 25 hasta 43 por ciento menos en la tarifa por TEU cargado en el viaje de retorno.

Por todo lo anterior, el Comité recomienda no aceptar los cambios solicitados por los clientes de este segmento.

1.1.11 Sugerencia de un aumento mayor en los peajes propuestos para el segmento de buques tanqueros:

El Grupo Empresarial del Centenario (GEC) proporcionó un análisis que indica que hay espacio para incrementar los peajes a los buques tanqueros que utilizan las esclusas neopanamax sobre la base de las economías de escala, lo cual, en su opinión, además de proveer ingresos adicionales al Canal de Panamá, mantendría la competitividad de cada categoría de buques en la industria de tanqueros.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El mercado de crudo que utiliza el Canal de Panamá está compuesto por diversas rutas, cada una de las cuales se caracteriza por sus propias dinámicas de mercado.

Basados en esta diversidad de rutas, la ACP examina en detalle los costos de viajes y el costo del Canal con respecto a las rutas alternas entre otras variables. En el ejemplo presentado por GEC, se muestran las economías de buques tanqueros en la ruta de Coveñas (Colombia) a Los Ángeles (Estados Unidos), en la cual el Canal de Panamá tiene una ventaja competitiva muy alta por razones geográficas, ya que la ruta alterna (Cabo de Hornos) es más del doble del tiempo de viaje. Sin embargo, en las rutas con destino a Asia desde el Golfo de México o inclusive el Caribe, que incluye a Colombia, existen más opciones y variables como el calado del buque que hacen que la competitividad sea marginal.

Es importante indicar que la ACP establece sus peajes en base al valor de la ruta, considerando todas las rutas existentes y potenciales. También considera el valor que aporta el Canal a sus usuarios y su competitividad. Cabe destacar que la ACP no puede establecer sus peajes basado en rutas específicas.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener las tarifas propuestas para los buques tanqueros, con el fin de continuar ofreciendo el valor que representa la ruta por el Canal a nuestros clientes a través de un tránsito seguro, eficiente, confiable y rentable, que mantenga la competitividad para todas las rutas que utilizan la vía acuática.

1.1.12 Incentivos para buques alimentadores (feeders):

Panamá Agencies Company, Inc. propone la introducción de un peaje especial para buques alimentadores que transitan el Canal para realzar el valor del Canal como “hub” de trasbordo.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Los buques alimentadores o “feeders” son considerados aquellos buques que “alimentan” los puertos “hub” donde buques transoceánicos y oceánicos realizan operaciones de trasbordo, los cuales podrían tener capacidad desde pocos cientos de TEU hasta los 3,000/5,000 TEU, dependiendo de la necesidad.

Actualmente la ACP mantiene dentro segmento del Conglomerado Marítimo de Panamá, una tarifa para el trasbordo de contenedores entre las terminales portuarias que operan adyacentes a las aguas del Canal de \$48 por TEU de capacidad permitida y \$24 por TEU con carga transportada. Esta tarifa resulta muy atractiva para los operadores que deciden realizar operaciones de carga y/o descarga en los puertos panameños con un beneficio del 20 por ciento menos en la tarifa por TEU.

El cliente que requiera participar del Conglomerado Marítimo de Panamá debe realizar la solicitud ante la ACP¹, cumpliendo ciertos requisitos establecidos para este tipo de embarcación. Una vez aprobada su solicitud, el cliente puede beneficiarse de las tarifas reducidas para el transporte de contenedores entre las terminales portuarias que operan adyacentes a las aguas del Canal.

1.1.13 Sugerencia de implementación de programas de lealtad para otros segmentos:

¹ Formulario 5595 (NTAE), Solicitud para formar parte del Conglomerado Marítimo Local

BW LPG, Intertanko y Wallenius Wilhemsen Ocean solicitan considerar iniciativas con base en el desempeño de tránsitos, como programa de lealtad para buques gaseros, tanqueros y portavehículos/RoRo.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Durante los análisis de desarrollo de las propuestas de peajes, se analizan múltiples alternativas acorde con las condiciones de mercado y particularidades económicas actuales de los segmentos de mercado. De igual forma, consideraciones de esta naturaleza han sido presentadas anteriormente por los clientes y han formado parte de los análisis de los segmentos desde entonces.

El Comité considera valioso este aporte y recomendación por parte de los clientes de estos segmentos para los análisis futuros en las próximas estrategias de precio, buscando siempre la forma más apropiada y el momento más oportuno para proponer iniciativas que sean provechosas para las partes. De igual forma el Comité invita a los clientes a mantener los canales de comunicación abiertos y seguir trabajando en conjunto con la ACP, para ventilar futuros análisis y consideraciones que puedan redundar en aumentos en el tráfico de sus segmentos.

1.2 Consideraciones Técnicas

1.2.1 Utilización de las toneladas de peso muerto de verano para madera (Timber Summer DWT) como unidad de medida utilizada para el cobro del segmento de Graneles Secos cuando no se lleva madera como carga:

Pacific Basin manifiesta que sus buques no transportan madera, por lo que consideran que no se debe utilizar esta unidad de medida que debe cambiarse la descripción indicada del DWT en la Propuesta a fin de excluir la madera si no se está transportando.

Indica que al respecto tuvo un acercamiento con la ACP antes de iniciar el proceso de peajes, se reunió con sus especialistas y adjuntó la respuesta dada por la ACP en su momento.

Pacific Basin señala que tiene más de 100 buques con disposición de cargar madera (línea de flotación); sin embargo, no están transportando esta carga, situación que los coloca en desventaja con relación a otros buques.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Los argumentos de Pacific Basin son razonables, por lo que se recomienda mantener el cobro por la unidad de "Summer Deadweight" (peso muerto de verano) en el segmento de graneles secos y en el caso de los buques que transporten madera, cobrar por la unidad de "Timber Summer Deadweight" (peso muerto de verano para madera) o "Summer Deadweight", la que sea mayor.

1.2.2 Nueva unidad de medida propuesta para el segmento de pasajeros:

La FCCA indica que aprecia la meta de "transparencia" expresada por la ACP en cuanto a la adopción de una nueva unidad de medida para la capacidad máxima de pasajeros. Recomienda que la ACP utilice los certificados de registro del buque debidamente autorizados por el "Maritime Class Society" para determinar la capacidad de pasajeros. Según la FCCA, la capacidad máxima de pasajeros debe determinarse sobre la base de una medida estándar uniforme de la industria.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La intención y objetivo del cambio de unidad propuesto por la ACP redundaría en una mejor gestión de cobro que refleje la realidad de la industria, utilizando una fuente de capacidad máxima de pasajeros como la Declaración de Estabilidad, el Código Internacional de Estabilidad sin Avería, Dispositivos y Medios de Salvamento, o cualquier otro documento oficial o certificado que indique la Capacidad Máxima de Pasajeros (PAX) y que esté avalado por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 y sus modificaciones (SOLAS).

Sin embargo, analizando lo expresado por la FCCA, se considera apropiado suspender el ajuste propuesto para dar cabida a un estudio y discusión más detallada con la industria que permita presentar en un futuro una versión revisada.

1.2.3 Descategorización del LNG como carga peligrosa:

Cheniere solicita que los embarques de LNG no sean considerados carga peligrosa al transitar por el Canal.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La clasificación del grado de peligrosidad de la carga transportada por vía marítima que utiliza el Canal de Panamá está basada en lo que establecen organizaciones internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Por lo tanto, la ACP no puede unilateralmente realizar cambios en dicha clasificación.

1.3 Consideraciones Discriminatorias

1.3.1 Aumento propuesto para los tanqueros y gaseros LNG versus otros segmentos, especialmente el de portacontenedores:

Dado el incremento en la actividad en el mercado gasero y los aumentos asociados de tránsitos en las esclusas neopanamax de estos buques, INTERTANKO considera injusto penalizar desproporcionadamente a buques gaseros y tanqueros con aumentos de peaje, comparado al segmento de portacontenedores. En adición, indica que los ajustes propuestos están fuera de los periodos de establecimiento de las escalas de flete ("Worldscale flat rate" o "Worldwide Tanker Nominal Freight Scale" que actualiza parámetros de costos asociados el 1 de septiembre de cada año) por el cual se rigen muchos de los contratos de tanqueros.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Durante la etapa de desarrollo y conceptualización de la propuesta la ACP realizó los análisis y estudios requeridos, tomando en consideración las perspectivas de mercado y circunstancias particulares de cada segmento de mercado. Además, dada la forma en que se desarrolló la propuesta, no existe una relación directa entre los montos que representan los aumentos propuestos para los diversos segmentos de mercado en comparación con lo propuesto para buques portacontenedores. Cada mercado reconoce un valor diferente para la ruta del Canal, lo cual se evidencia en las tarifas de peajes por segmento. Con base en lo expuesto, esta consideración no será aceptada, manteniendo las otras consideraciones sugeridas por el Comité en este documento.

1.4 Consideraciones Administrativas

1.4.1 Solicitud de explicaciones claras de las justificaciones de los aumentos, notificación previa de 12 meses para futuras propuestas y un plan a largo plazo con las perspectivas de futuras propuestas de ajustes de peajes:

JSA, GILNG y la ICS presentaron esta solicitud con base en la renegociación de los contratos con sus clientes. Por su parte, FCCA, Princess Cruises, Holland America y Seabourn argumentan que los viajes de cruceros se venden con varios años de antelación y exhortan a la ACP a diferir aumentos a lo largo de 18 meses o más para permitirle a su membresía el traspaso de estos costos.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Es muy importante para el Canal y la industria marítima seguir reforzando la institucionalidad del proceso de ajuste de peajes, el cual es apreciado por los clientes por la transparencia, confianza y comunicación solidaria con que se realiza. La ACP considera que este proceso le ofrece a la industria periodos de tiempo razonables para el análisis y estudio de las propuestas. Cabe agregar que este proceso de cambio en los peajes ha cumplido con todos los requerimientos que exige la Ley Orgánica de la ACP y los reglamentos correspondientes, al igual que se ha hecho en procesos anteriores, llevando los pasos tradicionales conocidos por la industria y garantizándole a los clientes del Canal continuidad con los procedimientos establecidos y por ellos conocidos.

Adicional a esto, en el año 2007 la ACP presentó una propuesta de esquema multianual para ofrecer esta certeza de los peajes aprobados; sin embargo, luego de los acontecimientos económicos del 2008, esta medida se convirtió en un inconveniente debido a las complicaciones

económicas que sufrían nuestros clientes a causa de factores como la volatilidad del precio de combustible y una demanda debilitada.

Por lo anterior y al sopesar la magnitud de los cambios propuestos en procesos de cambio de peajes anteriores, han llevado a la ACP a ofrecer más tiempo previo a la implementación; por lo que el Comité considera que la magnitud de los cambios propuestos en esta ocasión es acorde al tiempo de notificación que brindó el proceso. Adicional a esto, la posposición de la implementación al mes de abril para graneles líquidos, graneles secos, portavehículos/RoRo y TEU sobre cubierta, provee tiempo adicional a los clientes para realizar sus adecuaciones.

1.4.2 Contrapropuesta para la implementación de aumentos en el segmento de portavehículos/RoRo:

Wallenius Wilhelmsen manifestó su preocupación por el incremento promedio que estima es del orden del 15 por ciento en los peajes de buques neopanamax y 5 por ciento para los panamax para el segmento de portavehículos/RoRo. Para mitigar el supuesto efecto de estos incrementos, presenta la siguiente contrapropuesta para la implementación del aumento:

1. Para la flota panamax, incremento en dos (2) etapas, la primera efectiva el 1 de enero de 2020 y la segunda efectiva el 1 de enero de 2021.
2. Para la flota neopanamax, incremento de 8 por ciento efectivo el 1 de enero de 2020.

Observaciones y recomendaciones del Comité. No se considera apropiado implementar un ajuste en etapas. Sin embargo, recomienda ajustes a la baja del 15 al 12 por ciento para buques neopanamax del segmento de portavehículos/RoRo y posponer su implementación para el 1 de abril de 2020.

1.4.3 Revisión integral de las estructuras tarifarias del segmento de buques portacontenedores:

Maersk Line expresó su ofrecimiento de trabajar en conjunto con la ACP para una revisión del sistema de peajes para el segmento de portacontenedores, para desarrollar una estructura que contribuya al objetivo de mantener la competitividad de la ruta de Panamá. Este ofrecimiento le sigue al comentario de que consideran como marginales los incentivos para la porción de retorno en este segmento y no proveen ningún incentivo para atraer nuevos servicios ni para incrementar carga.

Observaciones y recomendaciones del Comité. El Comité valora los aportes de los clientes del Canal durante la consulta pública para con el esquema tarifario de peajes de la ACP, reitera su agradecimiento por el interés expresado y los incentiva a seguir participando activamente en el proceso.

El Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros y estructuras establecidos para el segmento de portacontenedores.

1.5 Otras consideraciones no relacionadas con el proceso de cambio de los peajes

1.5.1 Sobre la imagen del Canal de Panamá:

Las empresas de turismo local, Panama Marine Adventures y Canal & Bay Tours mencionaron que en su mayoría llevan años ofreciendo un producto confiable y es por esta razón que se han ganado la confianza de operadores locales y empresas internacionales. Comentan que el producto se comercializa para turistas extranjeros y locales (adultos, niños y estudiantes) para que puedan apreciar y valorar el Canal, su operación, eficiencia, desempeño y que se fortalezca la imagen que tiene el Canal.

Por otro lado, los dueños de yates indicaron que su grupo tiene mucho alcance a través de sus contactos personales y redes sociales para promover la imagen del Canal y que este aumento propuesto podría empañar esta imagen.

1.5.2 Sobre el sistema de reservaciones y otros temas operativos:

GIILNG solicita que el segundo periodo de reservaciones inicie 30 días antes del tránsito para que puedan tener una mejor certeza del tránsito con base en sus operaciones.

Adicional a las consideraciones sobre la propuesta, algunos clientes mencionaron en sus cartas otros aspectos relevantes que se caracterizaron como de índole operativa o de programación.

Observaciones y recomendaciones del Comité. Con base en los objetivos y parámetros establecidos para el Comité, este recomienda la remisión de esta solicitud a la Administración de la ACP para lo que corresponda.

1.5.3 Sobre la solicitud de una explicación más detallada sobre la razón y uso de los fondos provenientes de las modificaciones propuestas:

Solicitud presentada en las cartas de GIILNG y Cheniere.

Observaciones y recomendaciones del Comité. La ACP ha sido totalmente transparente y mantiene un sistema único de intercambio de información con la industria y con sus clientes. El antiguo sistema "break-even" bajo el cual cada ajuste en peajes debía ser explicado y justificado en detalle basado en costos, ya que los precios del Canal se establecían en función de la división de los costos de operaciones del Canal entre el tonelaje que transitaba, cesó su vigencia en 1999. En su lugar y a partir del año 2002, la ACP segmentó su mercado sobre la base de que cada segmento de mercado tiene diferentes necesidades y requerimientos y el precio debe reconocer que cada segmento percibe un valor diferente por el uso del Canal.

La ruta del Canal de Panamá ha sido un elemento clave en la conectividad entre la costa del Golfo de los Estados Unidos y Asia ofreciendo un servicio seguro, confiable y eficiente que acorta distancias entre el origen de la carga y el consumidor final en el país de destino. Construidas sobre este legado, las esclusas neopanamax incentivaron el tráfico de nuevos e importantes segmentos de mercado como el de buques que transportan LNG, ofreciéndoles ahorros en costos y en tiempo a los navieros.

La ACP ha trabajado en cercana colaboración con la industria del LNG con el objetivo de desarrollar e implementar mejoras que permitan una operación más eficiente ante la creciente demanda de tránsitos de buques LNG, beneficiando a la industria del LNG y al comercio marítimo mundial. Posterior a dos años de operación del Canal ampliado, se ha adquirido mayor experiencia y confianza en el tránsito de los buques LNG, logrando reducir restricciones de tráfico y mejorando el valor agregado a nuestros clientes a través de las siguientes medidas:

- a. Mejoras en la comunicación con los clientes y en la elaboración de la programación de los tránsitos de los buques LNG, logrando hasta un máximo de cuatro tránsitos en un solo día.
- b. Flexibilización de las reglas que permiten el encuentro de buques LNG con otras embarcaciones en ciertas áreas del canal de navegación.
- c. Avance significativo de la curva de aprendizaje, aumentando la experiencia de los prácticos para transitar buques LNG.
- d. Implementación de modificaciones al sistema de reservas.
- e. Permitir buques con manga de hasta 51.25 metros.

Con la modificación en la restricción de manga de 49 metros a 51.25 metros, el Canal pasó de poder manejar el 88 por ciento de la flota mundial de buques LNG a un 95 por ciento, beneficiando a los productores y consumidores de LNG, al permitir los tránsitos de buques de mayor tamaño como los Q-Flex, los cuales pueden transportar de 210,000 a 217,000 metros cúbicos de LNG. Previamente, con la restricción de manga de 49 metros, los buques que transitaban por la esclusa neopanamax alcanzaban los 180,000 metros cúbicos de carga de LNG.

Este incremento en la manga manejable para los buques LNG, permite la posibilidad de una mejor utilización de las economías de escala al permitirles a los productores de LNG el envío de la carga a precios competitivos ahorrando tiempo y distancias hacia los principales centros de consumo en Asia, Europa y la costa oeste de Norte y Sur América.

Además de considerar el valor de la ruta en la planificación de las estrategias de peajes, también se consideran las dinámicas del mercado global de LNG, incluyendo los patrones de comercio, fletes, oferta, demanda y precios internacionales entre otros, por lo que el incremento actual refleja el verdadero valor que ofrece el Canal al reducir los tiempos de viaje, aumentar las economías de escala y mejorar significativamente la conectividad entre productores y consumidores globales de gas natural.

Los peajes para el tránsito de buques LNG por el Canal reflejan el beneficio del ahorro derivado de la utilización de la ruta más corta, del aumento de las economías de escala y de los más de \$1,200 millones invertidos posterior a la inauguración del proyecto de ampliación, como parte de la mejora continua que el Canal ejecuta en beneficio de la industria marítima mundial y del compromiso de la ACP en continuar ofreciendo un servicio eficiente y de valor agregado a todos nuestros clientes y usuarios.

La ACP continuará su política de acercamiento al cliente, a través de reuniones, visitas y además, seguirá buscando alternativas que beneficien a ambos. La industria debe considerar que los escenarios económicos globales no escapan de cualquier iniciativa tarifaria, por lo que se hace cada vez más difícil predecir panoramas y de la mano con esto presentar estructuras de precio a mediano o largo plazo. De la misma manera que la industria marítima toma cautela sobre sus tarifas, la ACP no escapa a ese fenómeno y hace un esfuerzo en presentar propuestas y tarifas que transmitan el mayor nivel de estabilidad y predictibilidad posible.

Los análisis de la ACP indican que el valor del servicio que recibe el cliente es significativamente superior al precio que paga por el mismo, aún luego de los ajustes propuestos. Los aumentos propuestos son adecuados y están cónsonos con el valor comercial que la ruta aporta a sus usuarios. Los clientes pagan por el servicio de tránsito seguro, confiable y eficiente que reciben de parte de la ACP.

La estrategia de precios del Canal tiene como base, un profundo entendimiento de la cadena logística y de suministros, y del valor comercial que tiene la ruta del Canal para el comercio global. Panamá y su Canal constituyen una parte integral del sistema internacional de logística y transporte que conforma la base de la globalización y el comercio mundial.

El Comité considera valioso el interés expresado por los clientes del Canal durante la consulta pública para con el progreso del país. Es por esto que la forma en que está reglamentado el proceso de cambio en los peajes del Canal de Panamá permite la participación activa y constante de sus clientes y partes interesadas para presentar sugerencias, ideas y recomendaciones.

El Comité agradece el interés de la industria por destacar todos los aspectos previamente mencionados. La ACP ha tomado en cuenta los puntos presentados por los clientes aprovechando la coyuntura del proceso de cambio de los peajes y le garantiza a la industria marítima que seguirá trabajando en procurar las mejores condiciones de tránsito y aspectos relacionados a la confiabilidad del servicio que brinda.

Que durante la Audiencia Pública celebrada el día 24 de julio de 2019 se contó con seis participantes que presentaron los siguientes argumentos:

1. Stuart W. Newall - Gerente de Operaciones de C. Fernie, en representación de Pacific Basin

Hizo mención de la utilización de las toneladas de peso muerto de verano para madera (Timber Summer Deadweight ton) como unidad de medida para el cobro del segmento de graneles secos, cuando no se transporta madera. Solicitó que el Comité evalúe cambiar a peso muerto de verano (Summer Deadweight ton) como unidad de cobro y que sólo en los casos en que el buque transporte madera, se cobre por el peso muerto de verano para madera o el peso muerto de verano, el que sea mayor.

Manifestó que la empresa Pacific Basin ha tenido dos acercamientos con la ACP y se ha reunido con los especialistas del tema antes de la propuesta de modificación de peajes. Informó que tiene más de 100 buques con disposición a cargar madera (con línea de flotación adicional que define el máximo peso muerto de verano para madera); sin embargo, no están transportando madera y esto la pone en desventaja económica con otros buques de dimensiones similares que no tienen las disposiciones para transportar madera.

2. José Rodolfo De la Guardia - Gerente General de Panamá Marine Adventures y en representación de Canal & Bay Tours y la Asociación Panameña de Operadores de Turismo (APOTUR)

Luego de agradecer la oportunidad de expresar las opiniones de quien representa, indicó oponerse al aumento de las tarifas de las embarcaciones del conglomerado de turismo local de un 75 por ciento a partir del 1 de enero de 2020. Comentó que unos 50,000 turistas transitan anualmente en tránsitos parciales o completos en las embarcaciones de turismo local, fortaleciendo y enriqueciendo el turismo de Panamá. Acotó que este producto es el mejor del Caribe y ha influido en la decisión de mayoristas internacionales a la hora de analizar si establecen programas en el país.

Señaló que las embarcaciones de turismo local realizan un promedio de 100 tránsitos al año cada una, como resultado de los acuerdos contractuales realizados con tres años de anticipación, lo que deriva en un compromiso adquirido con los canales de ventas (hoteles, operadores locales y empresas internacionales) que ha creado un producto con credibilidad y confiabilidad. Argumentó que el aumento propuesto encarecerá el producto y será seriamente afectado o eliminado de los paquetes de turismo ofrecidos a turistas locales y extranjeros que disfrutan las instalaciones y operaciones del Canal, perjudicando el sector de turismo de Panamá. A esto adicionó el posible aumento de salario mínimo que será en enero 2020, cuyos costos tendrán que traspasarse a la cadena comercial.

Mencionó que el servicio ofrecido por la ACP a las embarcaciones de turismo local ha desmejorado considerablemente desde la apertura de las esclusas neopanamax y que se han visto complicaciones tales como cambios de horarios a última hora y asignaciones de horarios que desmejoran la experiencia del turista. Comentó que las embarcaciones de turismo local transitan siempre junto a embarcaciones grandes en la misma cámara y consideran que no generan consumo adicional de agua, ni requieren mayor complejidad al programar su tránsito.

Manifestó que, en el negocio de turismo, los productos y programas se ofrecen con mucha anticipación para que se comercialice una tarifa por la cadena de intermediarios que es publicada para los próximos años.

Señaló que el incremento propuesto afectaría la oferta turística del país y es totalmente contradictorio a la estrategia del país, a lo que se desea alcanzar como oferta turística por las autoridades competentes y lograr ser un destino más competitivo. Espera se consideren los argumentos expuestos al momento de analizar el aumento propuesto.

3. Takashi Nakashima, Vicepresidente, Japanese Shipowners' Association (JSA)

Luego de su presentación y agradecimiento por participar, indicó que los aumentos propuestos pueden afectar el crecimiento del comercio a futuro. Solicitó posponer la fecha de implementación de enero 2020 a junio 2020 y que se alineen los aumentos de los buques neopanamax con los aplicados a las esclusas panamax. Manifestó que los aumentos a buques neopanamax son superiores a los panamax en graneles secos, tanqueros, gaseros y cruceros. Además, solicitó que la ACP considere notificar 12 meses antes las futuras propuestas, explicaciones o justificaciones claras de los aumentos, perspectivas y un plan a largo plazo de futuras propuestas de peajes.

Mencionó su preocupación sobre el impacto de la implementación de las regulaciones IMO 2020 en conjunto con la implementación de peajes en enero 2020. Comentó que en los últimos 12 años

los aumentos del Canal de Panamá han sido mucho más fuertes que los realizados por el Canal de Suez, quien ha proporcionado tarifas con descuentos. Acotó que les preocupa que los nuevos incentivos propuestos para los buques portacontenedores en el programa de lealtad sean excesivos y que están diseñados para beneficiar a las compañías más grandes.

Agradeció por los esfuerzos sostenibles del Canal para mantener e impulsar el comercio global y por mantener el diálogo regular desde noviembre del 2017 con respecto a las políticas y operación del Canal.

4. Antonio J. Alfaro, Presidente de Cámara de Turismo de Panamá (CAMTUR)

De forma respetuosa y en representación de los 16 gremios turísticos, transmitió su preocupación por la intención de aumento de las tarifas del conglomerado turístico local a partir del 1 de enero 2020 en un 75 por ciento, donde indica que se afecta de manera negativa el turismo de Panamá. Mencionó que el tránsito por el Canal de Panamá es único y es el producto más importante que ofrece el país a los visitantes y que posteriormente, se extiende la visita a otros lugares del país. Comentó que el país atraviesa por una crisis económica en el sector turístico, en la que aduce se está perdiendo competitividad y que se ha dado un aumento en el desempleo los últimos seis años.

Indicó que el sector de turismo ha tenido una caída de más del 40 por ciento en los últimos tres años, producto de la desventaja en costos y la devaluación de la moneda de los países vecinos. Opinó que sería catastrófico un aumento a la tarifa de peaje del conglomerado turístico local, ya que se está tratando de incentivar el turismo para aumentar la economía y disminuir el desempleo.

Señaló que la propuesta es incongruente con la política y la estrategia que está realizando el Ministerio de Turismo y la Presidencia de la República con el apoyo al Fondo de Promoción y al Gabinete Turístico, además de otras acciones que se verían afectadas de manera negativa.

Manifestó su expectativa de que se desestime el incremento de la tarifa para que sea reevaluada en un momento más propicio para la industria y el país.

5. Allan Schachtel, Gerente General, Aventuras 2000

Mencionó la preocupación que tiene la industria de cruceros con respecto a la nueva propuesta de la ACP para cambiar la estructura de peajes, lo que podría presentar efectos drásticos para el turismo de cruceros en Panamá.

Indicó que las tarifas planificadas de la propuesta incluyen un aumento de más del 20 por ciento para embarcaciones con más de 4,000 pasajeros y los volúmenes actuales costarían a la industria millones de dólares adicionales, lo que llevaría a muchas líneas de cruceros a tomar decisiones sobre no continuar sus operaciones en Panamá y Sur América. Opinó que esto afectaría a las partes interesadas en Panamá, instituciones gubernamentales como por ejemplo: las autoridades portuarias, un conductor de taxi, un trabajador portuario, que son importantes para el éxito del turismo de cruceros y la experiencia de los pasajeros. Señaló que la industria de cruceros generó unos \$77.75 millones, además de 1,827 empleos.

Mencionó que \$21.3 millones del gasto de pasajeros incluyeron \$13.91 millones para excursiones en tierra, \$2.3 millones para artesanías y recuerdos locales, \$974,000 para comidas/bebidas en restaurantes y bares y \$11,000 para taxis/transporte terrestre. Comentó que igualmente, se toma en consideración los gastos de la tripulación en restaurantes/bares \$718,000, compras de ropa \$568,000 y transporte terrestre \$385,000, de un total de \$3.72 millones.

También informó sobre el impacto al empleo local indicando que ha sido el resultado de contrataciones directas de 1,288 residentes panameños que corresponde a unos \$9 millones en salarios anuales, sumado a los empleos indirectos resultado de los gastos de pasajeros, tripulación y líneas de cruceros que utilizan los servicios de empresas locales que se concentran en el sector transporte y comercial para totalizar en \$12.7 millones. Manifestó que los números representan

oportunidades para un crecimiento con la industria, que está invirtiendo decenas de miles de millones de dólares para crear cientos de miles más de ocupaciones en literas.

Indicó que el turismo de cruceros también ofrece una oportunidad para que Panamá se convierta en un destino de visitantes por tierra. Señaló que, en numerosos estudios, uno de los factores más populares que influye en los cruceros es la capacidad de muestrear destinos con la intención de regresar para una visita terrestre y el 69 por ciento de los cruceros en el estudio del Business Research & Economic Advisors fueron visitantes por primera vez, con 91 por ciento de los pasajeros que completaron las encuestas desembarcaron sus buques para visitar Panamá.

Opinó que, en el momento en que Panamá está terminando su nuevo puerto de cruceros, es contraproducente proponer un nuevo aumento drástico que podría amenazar los negocios existentes, con un cronograma que afectaría negativamente a las líneas de cruceros, ya que los cruceros comienzan a venderse a menudo con varios años de anticipación y necesitarían una notificación de al menos 18 meses para incluir cualquier cambio de tarifa en sus paquetes y tomar decisiones comerciales teniendo en cuenta esos costos.

Se puso a disposición para discutir formas de desarrollar una estructura de tarifas que pueda mantener las operaciones para todas las partes, medir de manera justa los barcos y crear una base no solo para los cruceros de hoy, sino también una plataforma para la ACP y para Panamá, que las beneficie del crecimiento potencial de la industria de cruceros.

6. María del Carmen Barrios, Gerente General de Operaciones de carga y portuaria de Wallenius Wilhelmsen Ocean

Transmitió su preocupación por el aumento en las tarifas de tránsitos neopanamax (promedio de 15 por ciento por encima de la tarifa actual) y para los tránsitos panamax (5%). Indicó que lo anterior resulta en el costo del Canal por metro cúbico más alto para los portavehículos comparado con otros segmentos que transportan productos terminados. Opinó que el aumento propuesto puede resultar en desvíos de algunos tránsitos para utilizar rutas alternas desde EE.UU. con destino a Oceanía por el Cabo de Buena Esperanza y que para este segmento, especialmente vehículos, los fletes transoceánicos están muy bajos debido a las condiciones de mercado, aumentando la sensibilidad del aumento propuesto.

Hizo una contrapropuesta de aumentos más moderados y escalonados de forma bianual para tránsitos panamax (aproximadamente 2.5 por ciento) y para los neopanamax de un 8 por ciento. Solicitó se considere el desarrollo de un programa de lealtad para este segmento, similar al de los buques portacontenedores.

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

Que el Comité considera de suma importancia señalar que el proceso de consulta y audiencia pública se llevó a cabo con toda seriedad y transparencia y sujeta a las normas jurídicas correspondientes; y que los comentarios recibidos y las exposiciones de los participantes fueron sopesados y tomados en consideración, lo que será debidamente comunicado en los medios locales e internacionales.

Que luego de analizar las opiniones y argumentos oportunamente presentados por las partes interesadas durante el proceso de consulta y audiencia pública, el Comité recomienda a la Junta Directiva la implementación de la propuesta original aprobada mediante el precitado Acuerdo No. 347, con las siguientes modificaciones en relación a los peajes:

1. Mantener el cobro por la unidad de “Summer Deadweight” en el segmento de buques de graneles secos y en el caso de que el buque transporte madera, cobrar utilizando la medida de “Timber Summer Deadweight” o “Summer Deadweight”, la que sea mayor.
2. Ajustar a la baja el incremento en la categoría de buques neopanamax del segmento de portavehículos/RoRo a un 12 por ciento por encima de la tarifa vigente correspondiente.
3. Suspender la propuesta presentada para el segmento de buques de pasajeros para dar cabida a un estudio y discusión más detallados con la industria que permita presentar en un futuro una versión revisada.
4. Ajustar a la baja el incremento propuesto para el segmento del Conglomerado Marítimo de Turismo Local, para que sea \$2,500 por tránsito de nave registrada en este segmento.
5. Modificar las fechas de implementación para los siguientes segmentos según se detalla a continuación:
 - a. 1 de enero del 2020:
 - i. Los cambios al programa de lealtad (categoría 1, 1a y “Loyalty Plus”) para el segmento de buques portacontenedores.
 - ii. Ajustes a las tarifas de embarcaciones menores (excluye Conglomerado Marítimo de Turismo Local).
 - iii. Cobro por la unidad “Timber Summer Deadweight” o “Summer Deadweight”, la que sea mayor, en el caso de buques graneleros que transporten madera.
 - b. 1 de abril del 2020:
 - i. Diferenciación de la tarifa de TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transportan contenedores sobre cubierta.
 - ii. Ajustes a las tarifas de graneles líquidos (LPG, LNG, tanqueros y quimiqueros).
 - iii. Ajustes a las tarifas de buques portavehículos.
 - iv. Ajustes a las tarifas de buques graneleros.
 - c. 1 de mayo del 2020:
 - i. Ajuste a la tarifa del Conglomerado Marítimo de Turismo Local.

Que en virtud de lo anterior, la modificación a los peajes por el uso del Canal de Panamá incluirá la recomendación del Comité explicada en el párrafo anterior.

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

ACUERDA:

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

A. Reformulación del segmento de buques portacontenedores

Actualización al programa de lealtad para buques portacontenedores:

En esta actualización del programa de lealtad, se modifica la categoría 1 actual y se agregan dos nuevas categorías a las ya existentes:

- **Categoría 1:** Se establece el límite superior del volumen del Total de TEU Permitidos (TTA) y aplica a todos los clientes que registren un volumen del Total de TEU Permitidos (TTA) de 1,500,000 hasta 2,000,000. Esta categoría mantiene la mejoría en precio de \$3.00 menos por Total de TEU Permitidos (TTA).

- **Categoría 1a:** este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen del Total de TEU Permitidos (TTA) superior a 2,000,000 hasta 3,000,000. Esta categoría refleja una mejoría en precio de \$3.25 en la tarifa del Total de TEU Permitidos (TTA).
- **“Loyalty Plus”:** este nivel aplica a todos los clientes que registren un volumen del Total de TEU Permitidos (TTA) superior a 3,000,000. Esta categoría comprende una mejoría en precio de \$5.00 por TEU del Total de TEU Permitidos (TTA), aplicable sólo a los TEU de capacidad que exceden 3,000,000 TEU. Para el cálculo de este incentivo se utilizará el excedente acumulado registrado en el mes correspondiente de acuerdo a los parámetros ya establecidos en el programa de lealtad vigente. Los TEU excedentes acumulados que se registren cada mes se dividirán entre 12, que equivalen a los 12 meses consecutivos que utiliza el programa de lealtad como referencia para definir las categorías.

Para determinar la categoría del cliente, se utiliza el volumen acumulado del Total de TEU Permitidos (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 de esta modificación por el 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.

Las siguientes tablas ilustran las tarifas bajo la nueva estructura de peajes para este segmento:

Peajes - Buques Portacontenedores efectivo el 1 de enero de 2020
Categoría 1: mejoría en precio de \$3.00 en la tarifa por TTA

"Tarifa Categoría 1 (de 1,500,000 - 2,000,000 TEU)"				
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Total de TEU Permitidos (TTA)	Tarifa por TEU con carga transportada (TTL)	Tarifa por TEU con carga transportada en Viaje de Retorno TTLR
Panamax	< 1,000	\$57	\$30	N/A
	≥1,000 < 2,000	\$57	\$30	
	≥ 2,000 < 3,500	\$57	\$30	
	≥ 3,500	\$57	\$30	
Neopanamax	< 6,000	\$57	\$40	N/A
	≥6,000 < 7,000	\$47	\$40	\$30
	≥ 7,000 < 8,000	\$47	\$40	\$30
	≥8,000 < 9,000	\$47	\$40	\$25
	≥9,000 < 10,000	\$47	\$35	\$25
	≥10,000 < 11,000	\$47	\$35	\$20
	≥11,000 < 12,000	\$47	\$35	\$20
	≥ 12,000	\$47	\$35	\$20

Peajes - Buques Portacontenedores efectivo el 1 de enero de 2020
Categoría 1a: mejoría en precio de \$3.25 en la tarifa por TTA

"Tarifa Categoría 1a (de 2,000,001 a 3,000,000 TEU)"				
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Total de TEU Permitidos (TTA)	Tarifa por TEU con carga transportada (TTL)	Tarifa por TEU con carga transportada en Viaje de Retorno TILR
Panamax	< 1,000	\$56.75	\$30	N/A
	≥1,000 < 2,000	\$56.75	\$30	
	≥ 2,000 < 3,500	\$56.75	\$30	
	≥ 3,500	\$56.75	\$30	
Neopanamax	< 6,000	\$56.75	\$40	N/A
	≥6,000 < 7,000	\$46.75	\$40	\$30
	≥ 7,000 < 8,000	\$46.75	\$40	\$30
	≥8,000 < 9,000	\$46.75	\$40	\$25
	≥9,000 < 10,000	\$46.75	\$35	\$25
	≥10,000 < 11,000	\$46.75	\$35	\$20
	≥11,000 < 12,000	\$46.75	\$35	\$20
	≥ 12,000	\$46.75	\$35	\$20

Peajes - Buques Portacontenedores efectivo el 1 de enero de 2020

Categoría "Loyalty Plus": mejoría en precio de \$5.00 por TEU aplicable solo al Total de TEU Permitidos (TTA) que exceden 3,000,000

"Tarifa Loyalty Plus (sólo aplicable a los TEU excedentes por encima de 3,000,000)"				
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Total de TEU Permitidos (TTA)	Tarifa por TEU con carga transportada (TTL)	Tarifa por TEU con carga transportada en Viaje de Retorno TILR
Panamax	< 1,000	\$55	\$30	N/A
	≥1,000 < 2,000	\$55	\$30	
	≥ 2,000 < 3,500	\$55	\$30	
	≥ 3,500	\$55	\$30	
Neopanamax	< 6,000	\$55	\$40	N/A
	≥6,000 < 7,000	\$45	\$40	\$30
	≥ 7,000 < 8,000	\$45	\$40	\$30
	≥8,000 < 9,000	\$45	\$40	\$25
	≥9,000 < 10,000	\$45	\$35	\$25
	≥10,000 < 11,000	\$45	\$35	\$20
	≥11,000 < 12,000	\$45	\$35	\$20
	≥ 12,000	\$45	\$35	\$20

B. Diferenciación de la tarifa por TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transporten contenedores sobre cubierta:

La nueva estructura de peajes aplica un cobro diferenciado por TEU vacío, TEU cargado seco y TEU cargado refrigerado para aquellos buques que no son portacontenedores y que transporten contenedores sobre cubierta.

Tarifa por TEU efectivo el 1 de abril de 2020			
Tarifa por TEU aplicable a todos los buques que no son portacontenedores pero que están transportando contenedores sobre cubierta.	TEU Vacío	TEU Seco	TEU Refrigerado
		\$60.00	\$100.00

TEU seco contempla: carga general, carga peligrosa, flat rack lleno.

TEU vacío: incluye contenedores sin carga y flat rack sin carga.

C. Tarifas aplicables para los peajes de buques tanqueros:

Las nuevas tarifas por tonelada CP/SUAB para los peajes de buques tanqueros en la esclusa panamax son:

Peajes - Buques Tanqueros efectivo el 1 de abril de 2020		
Esclusa Panamax		
Bandas por CP/SUAB	Cargados	Lastre
Primeros 10,000	\$5.50	\$4.55
Siguientes 10,000	\$5.39	\$4.39
Siguientes 15,000	\$5.34	\$4.18
Siguientes 10,000	\$5.23	\$3.96
Resto	\$5.01	\$3.80

Las nuevas tarifas por tonelada CP/SUAB y por tonelada métrica de carga para los peajes de buques tanqueros en la esclusa neopanamax son:

Peajes - Buques Tanqueros efectivo el 1 de abril de 2020				
Esclusa Neopanamax				
Bandas por CP/SUAB	Cargados			Tarifa en Lastre por CP/SUAB
	Tarifa por CP/SUAB	Bandas por toneladas métricas de carga	Tarifa Variable por tonelada métrica de carga	
Primeros 10,000	\$5.58	Primeros 20,000	\$0.34	\$4.64
Siguientes 10,000	\$5.40	Siguientes 20,000	\$0.22	\$4.47
Siguientes 15,000	\$5.51	Siguientes 20,000	\$0.39	\$4.26
Siguientes 10,000	\$4.32	Siguientes 20,000	\$0.20	\$4.03
Resto	\$3.51	Resto	\$0.11	\$3.86

D. Tarifas aplicables para los peajes de buques quimiqueros:

Las nuevas tarifas por tonelada CP/SUAB para los peajes de buques quimiqueros son:

Peajes - Buques Quimiqueros efectivo el 1 de abril de 2020		
Bandas por CP/SUAB	Cargados	En Lastre
Primeros 10,000	\$5.73	\$4.88
Siguientes 10,000	\$5.65	\$4.80
Resto	\$5.54	\$4.71

E. Tarifas aplicables para los peajes de buques gaseros LPG:

Las nuevas tarifas de peajes por metro cúbico (m³) de capacidad de carga (LPG) para buques gaseros LPG panamax y neopanamax son:

Peajes - Buques gaseros LPG efectivo el 1 de abril de 2020				
Bandas en m³	Esclusa Panamax		Esclusa Neopanamax	
	Cargados	Lastre	Cargados	Lastre
Primeros 5,000	\$7.01	\$5.61	\$9.49	\$7.59
Siguientes 20,000	\$2.92	\$2.33	\$3.52	\$2.81
Siguientes 30,000	\$2.81	\$2.25	\$3.31	\$2.65
Resto	\$2.43	\$1.94	\$2.54	\$2.04

Las tarifas en lastre se aplicarán a los buques gaseros LPG panamax y neopanamax que transporten hasta un máximo de 2 por ciento del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga (LPG) de los espacios diseñados y certificados para ello.

F. Tarifas aplicables para los peajes de buques gaseros LNG:

Las nuevas tarifas de peajes por metro cúbico (m³) de capacidad de carga (LNG) para buques gaseros LNG son:

Peajes - Buques gaseros LNG efectivo el 1 de abril de 2020			
Bandas en m³	Cargados	En Lastre	En Lastre (ida y vuelta)
Primeros 60,000	\$3.12	\$2.79	\$2.48
Siguientes 30,000	\$2.68	\$2.35	\$2.17
Siguientes 30,000	\$2.58	\$2.26	\$1.99
Resto	\$2.44	\$2.15	\$1.87

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LNG que transporten hasta un máximo de 10 por ciento del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga de los espacios diseñados y certificados para ello. La tarifa en lastre (ida y vuelta) se aplica a los navieros que utilicen el mismo buque para viajes de ida y vuelta por el Canal de Panamá. En la tarifa en lastre (ida y vuelta) los navieros pagarán la tarifa para buques cargados y tendrán la opción que se les aplique una tarifa reducida en lastre (ida y vuelta), si el tránsito en lastre se realiza dentro de los 60 días posteriores al tránsito con carga.

G. Tarifas aplicables para los peajes de buques portavehículos/RoRo:

La nueva estructura de peajes amplía el rango de CP/SUAB y diferencia entre ambas esclusas. Las nuevas tarifas por tonelada CP/SUAB aplicable a los peajes de buques portavehículos/RoRo son:

Peajes de Portavehículos y RoRo efectivo el 1 de abril de 2020						
Porcentaje de Utilización (Carga TM/DWT)		Tarifa por Capacidad (S por CP/SUAB)				
Inicio	Final	Rangos de CP/SUAB				Neopanamax
		Panamax				
		Inicio →	0	25,001	64,501	
		Final →	25,000	64,500	Mayor	
0.00%	9.99%		\$4.22	\$3.63	\$3.60	\$3.85
10.00%	19.99%		\$5.22	\$4.47	\$4.42	\$4.73
20.00%	29.99%		\$5.26	\$4.53	\$4.49	\$4.81
30.00%	39.99%		\$5.31	\$4.56	\$4.56	\$4.88
40.00%	49.99%		\$5.41	\$4.60	\$4.57	\$4.89
50.00%	Mayor		\$5.47	\$4.67	\$4.65	\$4.98

H. Tarifas aplicables para los peajes de buques de graneles secos:

Peajes - Graneleros Secos efectivo el 1 de abril de 2020						
Bandas de DWT TM 1/	Tránsitos Cargados por Mercadería					Tarifa En Lastre (S/DWT TM)
	Esclusas panamax					
	Granos	Carbón	Mineral de Hierro	Otros Graneles Secos (OGS)		
	S/DWT TM					
Ieros	5,000	\$4.09	\$3.42	\$3.40	\$4.09	\$2.75
Sig.	5,000	\$3.23	\$2.74	\$2.52	\$3.23	\$2.40
Sig.	10,000	\$2.57	\$2.45	\$2.13	\$2.57	\$2.00
Sig.	20,000	\$2.38	\$2.15	\$2.04	\$2.38	\$1.80
Sig.	20,000	\$2.09	\$2.05	\$1.94	\$2.09	\$1.75
Sig.	25,000	\$1.71	\$1.96	\$1.84	\$1.71	\$1.25
Sig.	35,000	\$1.28	\$1.47	\$0.97	\$1.28	\$1.00
Resto		\$0.86	\$0.78	\$0.49	\$0.86	\$0.75

1/ DWT: *Deadweight ton*, el equivalente a toneladas de peso muerto de verano. Para buques que carguen madera, es el que sea mayor entre toneladas de peso muerto de verano o de verano para madera del buque.

Las tarifas para buques neopanamax que transporten mineral de hierro se equiparán con las que actualmente se aplican a buques que transportan granos y otros graneles secos.

Peajes - Graneleros Secos efectivo el 1 de abril de 2020										
Bandas de DWT TM 1/	Tránsitos Cargados por Mercadería									Tarifa En Lastre (\$/DWT TM)
	Esclusas neopanamax									
	Granos		Carbón		Mineral de Hierro		Otros Graneles Secos (OGS)			
	Tarifa por capacidad (\$/DWT TM)	Tarifa por carga transportada (\$/ Carga TM) 2/	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)		
Ieros	5,000	\$5.74	\$0.35	\$5.15	\$0.30	\$5.74	\$0.35	\$5.74	\$0.35	\$2.75
Sig.	5,000	\$4.97	\$0.34	\$4.12	\$0.29	\$4.97	\$0.34	\$4.97	\$0.34	\$2.40
Sig.	10,000	\$4.21	\$0.33	\$3.61	\$0.28	\$4.21	\$0.33	\$4.21	\$0.33	\$2.00
Sig.	20,000	\$2.68	\$0.30	\$3.09	\$0.27	\$2.68	\$0.30	\$2.68	\$0.30	\$1.80
Sig.	20,000	\$1.91	\$0.25	\$2.06	\$0.26	\$1.91	\$0.25	\$1.91	\$0.25	\$1.75
Sig.	25,000	\$0.77	\$0.20	\$0.82	\$0.25	\$0.77	\$0.20	\$0.77	\$0.20	\$1.25
Sig.	35,000	\$0.38	\$0.15	\$0.26	\$0.20	\$0.38	\$0.15	\$0.38	\$0.15	\$1.00
Resto		\$0.38	\$0.10	\$0.10	\$0.15	\$0.38	\$0.10	\$0.38	\$0.10	\$0.75

1/ DWT: *Deadweight ton*, el equivalente a toneladas de peso muerto de verano. Para buques que carguen madera, es el que sea mayor entre toneladas de peso muerto de verano o de verano para madera del buque.

2/TM: Toneladas métricas.

Las tarifas de granos, carbón, otros graneles secos y bandas de toneladas de peso muerto se mantienen sin cambio según la estructura de peajes vigente.

I. Tarifas aplicables para los peajes de las embarcaciones menores:

Peajes - Embarcaciones menores* efectivo el 1 de enero 2020		
Rango de Eslora		Tarifa por tránsito
Metros	Pies	
< 19.812	<65	\$1,600
≥19.812 ≤ 24.384	≥65 ≤80	\$2,400
> 24.384 ≤ 30.480	> 80 ≤100	\$3,500
> 30.480	> 100	\$4,100

Limites máximos de tonelaje o desplazamiento que establece el peaje en base a su eslora total mediante la tarifa de embarcaciones menores

-Hasta 863 toneladas netas CP/SUAB cuando transportan pasajeros o carga

-Hasta 990 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre

-Hasta 1.067 toneladas de desplazamiento máximo

*Embarcaciones menores: naves de una eslora máxima de hasta 38.1 metros (125 pies). las cuales normalmente transitan el Canal de Panamá utilizando cabos manipulados manualmente en las esclusas, sin la utilización de locomotoras

J. Tarifas aplicables para los peajes del Conglomerado marítimo local - Segmento de turismo local:

Peajes - Embarcaciones Menores* Conglomerado Marítimo - Turismo local Efectivo el 1 de mayo de 2020	
Segmento de mercado	Tarifa por tránsito
Turismo Local	\$2,500

*Embarcaciones menores: naves de una eslora máxima de hasta 38.1 metros (125 pies), las cuales normalmente transitan el Canal de Panamá utilizando cabos manipulados manualmente en las esclusas, sin la utilización de locomotoras

ARTÍCULO SEGUNDO: Indicar que los ajustes propuestos en el Artículo Primero del presente Acuerdo entrarán en vigor conforme el siguiente cronograma:

- a. 1 de enero del 2020:
 - i. Los cambios al programa de lealtad (categoría 1, 1a y "Loyalty Plus") para el segmento de buques portacontenedores.
 - ii. Ajustes a las tarifas de embarcaciones menores (excluye Conglomerado Marítimo de Turismo Local).
 - iii. Cobro por la unidad "Timber Summer Deadweight" o "Summer Deadweight", la que sea mayor, en el caso de buques graneleros que transporten madera.
- b. 1 de abril del 2020:
 - i. Diferenciación de la tarifa de TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transportan contenedores sobre cubierta.
 - ii. Ajustes a las tarifas de graneles líquidos (LPG, LNG, tanqueros y quimiqueros).
 - iii. Ajustes a las tarifas de buques portavehículos.
 - iv. Ajustes a las tarifas de buques graneleros.
- c. 1 de mayo del 2020:
 - i. Ajuste a la tarifa del Conglomerado Marítimo de Turismo Local.

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintinueve (29) días del mes de agosto del año dos mil diecinueve (2019).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez
(Fdo.)
Presidente de la Junta Directiva

Rossana Calvosa de Fábrega
(Fdo.)
Secretaria"

Artículo 2. Esta Resolución se aprueba para dar cumplimiento al 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.

Artículo 3. Esta Resolución comenzará a regir conforme el siguiente cronograma de implementación:

- a. 1 de enero del 2020:

- i. Los cambios al programa de lealtad (categoría 1, 1a y “Loyalty Plus”) para el segmento de buques portacontenedores.
 - ii. Ajustes a las tarifas de embarcaciones menores (excluye Conglomerado Marítimo de Turismo Local).
 - iii. Cobro por la unidad “Timber Summer Deadweight” o “Summer Deadweight”, la que sea mayor, en el caso de buques graneleros que transporten madera.
- b. 1 de abril del 2020:
- i. Diferenciación de la tarifa de TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transportan contenedores sobre cubierta.
 - ii. Ajustes a las tarifas de graneles líquidos (LPG, LNG, tanqueros y quimiqueros).
 - iii. Ajustes a las tarifas de buques portavehículos.
 - iv. Ajustes a las tarifas de buques graneleros.
- c. 1 de mayo del 2020:
- i. Ajuste a la tarifa del Conglomerado Marítimo de Turismo Local.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Constitución Política de la República de Panamá y Ley 19 de 11 de junio de 1997.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en la ciudad de Panamá, a los tres (3) días del mes de septiembre del año dos mil diecinueve (2019).



LAURENTINO CORTIZO COHEN
Presidente de la República

El ministro de Gobierno,



CARLOS ROMERO MONTENEGRO

La ministra de Educación,



MARUJA GORDAY DE VILLALOBOS

La ministra de Salud,



ROSARIO TURNER MONTENEGRO

El ministro de Comercio e Industrias,



RAMÓN MARTÍNEZ

El ministro de Desarrollo Agropecuario,



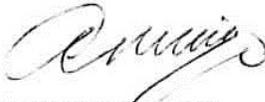
AUGUSTO VALDERRAMA

El ministro de Economía y Finanzas,



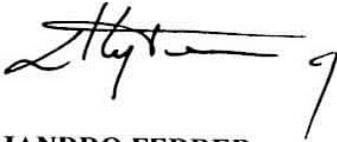
HÉCTOR E. ALEXANDER H.

El ministro para Asuntos del Canal,



ARISTIDES ROYO

El ministro de Relaciones Exteriores,



ALEJANDRO FERRER

La ministra de Obras Públicas,
encargada



LIBRADA J. DE FRÍAS B.

La ministra de Trabajo y Desarrollo Laboral,


DORIS ZAPATA A.

La ministra de Vivienda y Ordenamiento Territorial,


INÉS SAMUDIO DE GRACIA

La ministra de Desarrollo Social,
encargada


MILAGROS RAMOS CASTRO

El ministro de Seguridad Pública,


ROLANDO A. MIRONES RAMÍREZ

El ministro de Ambiente,


MILCIADES CONCEPCIÓN

El ministro de Cultura,


CARLOS AGUILAR NAVARRO


JOSÉ GABRIEL CARRIZO JAÉN
ministro de la Presidencia y
secretario general del Consejo de Gabinete