

**ACUERDO No. 313
(de 27 de julio de 2017)**

“Por el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo 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. 305 de 25 de mayo de 2017 (en adelante Acuerdo No. 305), 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 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. 305, 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: José A. Sosa A. (Presidente), Oscar Ramírez (Vicepresidente), Alberto Vallarino C., Francisco Sierra y Roberto R. Roy, 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. 305 con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación de fecha 1 de junio de 2017 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 3 de julio de 2017 a las 4:15 p.m., hora local, y como fecha de la audiencia pública el día 5 de julio de 2017. 

Que durante el periodo de consulta se recibieron cartas de 12 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. International Group of Liquefied Natural Gas Importers (GIIGNL)
2. Japanese Shipowners' Association (JSA)
3. The Asian Shipowners' Association (ASA)
4. International Chamber of Shipping (ICS)
5. Hamburg Süd Panamá, S.A.
6. Agencias Continental, S.A. (por Hapag Lloyd)
7. ITOCHU Corporation
8. Cheniere Marketing International LLP (Cheniere)
9. Maersk Line
10. Norton Lilly International (como agentes navieros de NYK)
11. Inchcape Shipping Services
12. CMA CGM Panamá, Inc.

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:

COMENTARIOS ACERCA DE LA PROPUESTA

Como puntos favorables, JSA, ASA e ICS agradecen a la Autoridad por su diálogo continuo y enfoque al cliente, dando lugar a la propuesta para los buques portacontenedores y de contenedores/carga suelta que será beneficiosa no sólo para la industria marítima, sino también para los consumidores en Asia/América del Norte. Acogen con beneplácito su implementación. De igual forma, Norton Lilly International (como agente naviero de NYK), manifestó su beneplácito con el ajuste a los peajes de estos dos segmentos.

Con relación a las opiniones y argumentos presentados por los participantes, los mismos han sido clasificados en cinco categorías: consideraciones económicas, consideraciones técnicas, consideraciones discriminatorias, consideraciones administrativas y otras consideraciones no relacionadas con la propuesta de peajes. A continuación, el detalle en cada una de las cinco categorías:

Consideraciones Económicas

Magnitud del aumento para LNG (*Liquefied Natural Gas*, LNG por sus siglas en inglés): En las cartas de JSA, ASA, ICS, Norton Lilly, Inchcape, GIIGNL, ITOCHU y Cheniere, todos expresaron su disconformidad con la magnitud del incremento al segmento de buques gaseros LNG y solicitaron una explicación. Indicaron que atraviesan por una situación de mercado difícil que se espera continúe, especialmente en temas de fletes bajos, bajo precio de combustible, crecimiento de las fuentes de suministro y un mercado muy cambiante. Los clientes asiáticos manifestaron que el aumento podría afectar adversamente la situación energética global y desestabilizar la ruta del Canal. Norton Lilly, como agente de NYK, indicó

que el incremento propuesto reduciría la ventaja competitiva del Canal ya que los operadores, dueños de carga y compradores se verían obligados a reconsiderar sus fuentes de abastecimiento y rutas.

El Comité considera que el aumento propuesto es moderado y que no afectará los patrones de comercio ni la competitividad del Canal, sobre la base de los análisis realizados por la Autoridad durante el periodo de desarrollo de la propuesta. Además, el Comité considera que 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 los usuarios.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de aumento establecidos para este segmento.

Aumento prematuro para LNG:


Inchcape Shipping Services expresa en su carta que el incremento se percibe muy anticipado con respecto al inicio de operaciones de las esclusas Neopanamax, ya que este segmento está iniciando su participación dentro del tráfico del Canal. Además, mencionan que dicho aumento no se relaciona a ningún cambio tangible en el producto ofrecido. Agregaron que los clientes han realizado programaciones de sus tránsitos, previo al aumento propuesto.

El Comité considera que los peajes propuestos con la apertura de las esclusas Neopanamax para buques LNG fueron vistos por la industria marítima mundial como muy competitivos. La Autoridad tomó en cuenta las dinámicas del mercado global de LNG, incluyendo patrones de comercio, fletes, oferta, demanda y precios internacionales entre otros. Cabe destacar que como esta estructura tarifaria fue establecida con más de un año de antelación a los primeros tránsitos de buques LNG en la historia del Canal, fue necesaria su revisión para hacerla más cónsona a las realidades del tráfico de buques LNG por el Canal luego de un año de operaciones de las esclusas Neopanamax.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de implementación establecidos para este segmento.

Magnitud del aumento para LPG (*Liquefied Petroleum Gas*, LPG por sus siglas en inglés):

En las cartas de JSA, ASA, ICS, Norton Lilly, Inchcape e ITOCHU, todos expresaron su disconformidad con la magnitud de los incrementos al segmento de buques gaseros LPG y solicitaron una explicación. Indicaron que atraviesan por una situación de mercado difícil que se espera continúe, especialmente en temas de fletes bajos, bajo precio de combustible, crecimiento de las fuentes de suministro y un mercado muy cambiante. Los clientes asiáticos manifestaron que el aumento podría afectar adversamente la situación energética global y desestabilizar la ruta del Canal. Norton Lilly, como agente de NYK, indicó que el incremento propuesto reduciría la ventaja competitiva del Canal ya que los operadores, dueños de carga y compradores se verían obligados a reconsiderar sus fuentes de abastecimiento y rutas.

El Comité considera que luego de un año de operaciones de las esclusas Neopanamax, el comportamiento del tráfico de estos buques muestra un patrón de comportamiento diferente al 

esperado al registrarse un aumento significativo en sus tránsitos, el cual se ha visto reflejado al representar el 31.5 por ciento de los tránsitos de buques Neopanamax, convirtiéndolo en el segundo usuario por tipo de buques de las esclusas Neopanamax, solo superado por los buques portacontenedores. Igualmente, han mantenido de forma sostenible niveles altos en las reservaciones de buques LPG a futuro.

Este aumento en el tráfico de buques LPG es el resultado de la oferta de valor que ofrece el Canal de Panamá con precios muy competitivos, proporcionó reducciones en tiempos de viaje y una mejor conectividad entre productores y consumidores. Todo lo anterior justificó la revisión de la estructura de peajes para adecuarla al valor agregado que ofrece el Canal y a las realidades del tráfico de buques LPG luego de un año de operaciones desde la inauguración de las esclusas Neopanamax.

Por otro lado, el Comité considera que el aumento propuesto no afectará los patrones de comercio ni la competitividad del Canal, sobre la base de los análisis realizados por la Autoridad durante el periodo de desarrollo de la propuesta. También considera que 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 los usuarios.

Cabe señalar que esta propuesta también incluye un menor aumento en los buques de LPG que pueden utilizar las esclusas Panamax. Es importante resaltar que el tránsito de buques LPG a través de las esclusas Panamax en lo que va del año 2017, se ha mantenido muy cercano al experimentado en el año 2016, por lo que el tráfico de esta carga en buques Panamax sigue siendo atractivo y ayuda a balancear los tránsitos entre ambas esclusas.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de aumento establecidos para este segmento.

Aumentos propuestos en gaseros subsidian a buques portacontenedores:

Inchcape Shipping Services en su carta expresa que algunos de sus clientes han comentado que el incremento en los segmentos de buques LPG y LNG está subsidiando la reducción propuesta para los buques portacontenedores. Agregan que de esta forma, los gaseros están cargando con el peso de esta reducción de los buques portacontenedores.

El Comité considera que durante la primera etapa de desarrollo y conceptualización de la propuesta la Autoridad realizó los análisis y estudios requeridos, tomando en consideración las perspectivas de mercado y circunstancias particulares de cada segmento de mercado. El Canal de Panamá no promueve estrategias de subsidio o compensación a través de las propuestas de peaje, como se hace indicar. Además, dada la forma en que se desarrolló la propuesta, no existe una relación directa entre los montos que representan los aumentos propuestos en comparación con las tarifas diferenciadas que se proponen 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.

El Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de aumento 

establecidos para este segmento.

Insuficiente notificación previa de la propuesta:

En las cartas de JSA, ASA, ICS e Inchcape Shipping Services indican que han solicitado de manera continua que se provea suficiente notificación previa (seis meses como mínimo), ya que el tiempo entre el final del periodo de consulta y la implementación de los ajustes propuestos es muy corto. Igualmente, expresan su preocupación de que se requiere suficiente tiempo para involucrar a todas las partes, como los dueños de las cargas de ser necesario.

El Comité considera que 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 Autoridad 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 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. La magnitud de los cambios propuestos en procesos de cambio de peajes anteriores han llevado a la Autoridad 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.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de implementación establecidos para este segmento.

Considerar un beneficio de menor magnitud para tránsitos en dirección norte:

Hamburg Süd solicita en su carta, que se permita incluir a los buques Neopanamax en ambas direcciones de tránsito para que reciban beneficio; en otras palabras, que los tránsitos en dirección norte reciban un incentivo en menor escala al propuesto.

El Comité considera que ampliar el espectro de la propuesta para incluir buques que sólo transitan una vez, desvirtuaría la propuesta de cambio en los peajes ya que el objetivo es fomentar el tránsito de los servicios en su viaje de retorno (dirección sur) con la intención de buscar un balance en la utilización del complejo de esclusas Neopanamax.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes tal y como fue presentada originalmente.

Sobre el porcentaje de utilización que define el incentivo en viaje de retorno:

En las cartas de Agencias Continental (Hapag Lloyd), CMA CGM y Hamburg Süd solicitan reconsiderar la magnitud y forma en que se define el porcentaje de utilización que determina y condiciona el incentivo propuesto para la tarifa de TEU cargados a bordo en el viaje de retorno (TTLR). En la carta de Hamburg Süd solicitan establecer este porcentaje de utilización sobre la base de rangos de capacidad (TTA – Total de TEU permitidos); en otras palabras,

mientras más grande sea el buque, un menor porcentaje de utilización será requerido. Por su parte, Agencias Continental (Hapag Lloyd) y CMA CGM en sus cartas, solicitan que dicho porcentaje de utilización sea de máximo 60 por ciento y 50 por ciento, respectivamente, en vez del 70 por ciento propuesto. Además, en la carta de Agencias Continental (Hapag Lloyd), solicitan que se tomen en cuenta los contenedores vacíos para el cálculo del porcentaje de utilización en cuestión.

De acuerdo a los análisis realizados por la Autoridad durante el periodo de desarrollo de la propuesta, el porcentaje de utilización de un número significativo de servicios Neopanamax está entre el 79 y 82 por ciento.

Por lo anterior, el Comité considera que el porcentaje de utilización presentado en la propuesta como parámetro de definición de la tarifa TTLR es razonable.

En la estructura tarifaria actual y en la propuesta no se cobra por TEU vacío, por ende, no se recomienda proceder con la solicitud de incluir este criterio en el cálculo del porcentaje de utilización. Actualmente, las navieras reciben un beneficio al no cobrárseles los TEU vacíos a bordo del buque al momento del tránsito.


En consecuencia, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de implementación establecidos para este segmento.

Sobre los días requeridos para el viaje de retorno:

En las cartas de Agencias Continental (Hapag Lloyd) y Hamburg Süd solicitan reconsiderar la condición de 25 días requeridos para el viaje de retorno, lo que define la aplicación del incentivo propuesto o tarifa TTLR. Agencias Continental (Hapag Lloyd) en su carta solicita se defina dicho parámetro en 28 días para el viaje de retorno, mientras que Hamburg Süd solicita incluso eliminar esta condición. Además, tanto Agencias Continental (Hapag Lloyd) y Hamburg Süd solicitan que este parámetro permita incluir los buques que transitan de Suramérica al norte de Europa, ya que el tiempo propuesto los excluye.

El Comité considera que eliminar la condición del período o tiempo de retorno de tránsito en ambas direcciones, equivale a un riesgo importante en comparación con la propuesta original sin probabilidades de capturar servicios adicionales en su viaje de retorno. En el supuesto de considerarse lo propuesto por Hamburg Sud de eliminar los días solamente sin contemplar un cambio en los porcentajes de utilización, el impacto negativo en los ingresos adicionales sobre la propuesta original es moderado. Cabe agregar que el objetivo de la propuesta es fomentar el tránsito de los servicios en su viaje de retorno (dirección sur) con la intención de buscar un balance en la utilización del complejo de esclusas Neopanamax.

En cuanto a la solicitud de Hapag Lloyd de relajar el parámetro requerido para el viaje de retorno a 28 días, el Comité considera que no existe inconveniente en otorgar esta solicitud, en base a los análisis realizados por los especialistas de la Autoridad en dicho segmento.

Por lo anterior, el Comité recomienda la aprobación de la solicitud de utilizar el parámetro de 28 días para el viaje de retorno. 

Considerar una reducción adicional a la tarifa propuesta para TTLR:

En la carta de CMA CGM solicitan que las tarifas propuestas para el TTLR sean reducidas a 50 por ciento de la tarifa total de TEU con carga durante el tránsito (TTL).

El Comité considera que el incentivo 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 consiguiente, el Comité sugiere mantener las condiciones plasmadas en la propuesta de peajes para no afectar la rentabilidad de la empresa y preservar el valor de la ruta por el Canal de Panamá.

La estructura propuesta para portacontenedores es insuficiente para atraer el tránsito de retorno:

La carta de Maersk Line indica que la propuesta es marginal desde la perspectiva del segmento de buques portacontenedores y no es suficiente para el emplazamiento de nuevos servicios, ni alienta el retorno de los tránsitos Neopanamax, ni el aumento de los volúmenes de carga a través del Canal de Panamá.

El Comité indica que la estructura de peajes de la Autoridad toma en consideración el valor que la ruta ofrece a sus usuarios. La nueva propuesta de peajes para el segmento de portacontenedores ofrece tarifas atractivas a las líneas navieras que opten por utilizar la ruta por el Canal de Panamá, incentivando el tránsito de retorno en dirección sur de los buques portacontenedores Neopanamax que cumplan con ciertos requisitos.

Adicionalmente, varias líneas navieras se han beneficiado con el programa de lealtad existente, el cual recibió muy buena aceptación y que se mantiene bajo las mismas condiciones. Estos incentivos, diseñados específicamente para el segmento de portacontenedores, ofrecen ahorros tangibles a las líneas navieras, a la vez que preservan el valor de la ruta por el Canal de Panamá. En particular, el tránsito de retorno que sea atraído por el incentivo propuesto, aumentará la posibilidad para que una naviera obtenga mejores tarifas al sobrepasar los umbrales del programa de lealtad, ya que estaría acumulando mayores volúmenes de TEU transitados a través del Canal.

Además, durante las visitas realizadas a clientes a inicio de año por la Autoridad, se recibió retroalimentación sobre las operaciones de las esclusas Neopanamax y se tocaron temas sobre la competitividad de la ruta del Canal. En particular, la delegación del Canal que participó en dichas visitas confirmó que la situación de algunas navieras es crítica, por lo que requerían incentivos para el emplazamiento de nuevos servicios. A través de la propuesta de cambio de los peajes, se ha recibido realimentación diversa sobre este incentivo, la mayoría indicando que es positivo para el segmento.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros establecidos para este segmento.

Consideraciones Técnicas

Sobre la estructura de peajes para portacontenedores en comparación a otros segmentos: Maersk Line en su carta menciona que la propuesta no está balanceada entre todos los segmentos de mercado que utilizan el Canal de Panamá. Indican que los buques portacontenedores operan similar a los buques de carga general, utilizan recursos similares y generan los mismos costos para el Canal. Maersk Line espera que dicha disparidad en los cobros sea corregida, esencialmente por el mismo servicio ofrecido para todos los segmentos de mercado. Asimismo, consideran que los clientes de larga trayectoria han sido gravados desproporcionadamente con altos peajes en comparación con los nuevos segmentos de mercado.

En el año 2005, la Autoridad implementó un cambio en el sistema de arqueo aplicable solamente a los buques portacontenedores y aquellos buques con capacidad de 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 20 pies (TEU), que es la medida utilizada por la industria. El establecimiento de un peaje en base a TEU le permitió a los navieros que operan buques portacontenedores, transferir de forma más transparente a sus usuarios los costos de tránsito por el Canal. Además, este cambio diferenció por primera vez la estructura de un segmento de mercado de la manera tradicional como el resto de los segmentos se manejaban.

La estructura de precios se ha adecuado para reflejar las necesidades y la forma como los diferentes segmentos de mercado se relacionan en sus respectivas industrias. La estructura tarifaria sobre la base de la segmentación de mercado por tipo de buque 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. Por ejemplo, específicamente para el segmento de buques portacontenedores, la segmentación dio paso al establecimiento del programa de lealtad que se implementó a partir de abril del 2016 y que proporciona beneficios (ahorros) significativos a las líneas navieras que utilizan con frecuencia la ruta por el Canal de Panamá.

La presente propuesta implica que los buques de contenedores/carga suelta serán reclasificados al segmento de carga general, ya que operan como buques de carga general. Estos buques sólo utilizan las esclusas Panamax y su estructura tarifaria contempla un cargo por tonelada en lastre o con carga y otro por contenedores sobre cubierta, ya sea que el contenedor lleve carga o esté vacío. La estructura tarifaria del segmento de carga general es diferente a la que se aplica a los buques portacontenedores, debido a las diferentes características entre estos segmentos.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros y estructuras establecidas para todos los segmentos.

Consideraciones Discriminatorias

No existen incentivos en la propuesta para tránsitos en lastre de LPG:

En la carta presentada por Inchcape Shipping Services se menciona la falta de una propuesta de incentivo para los tránsitos en lastre de buques LPG. 

El Comité considera que luego de realizar los análisis puntuales de este segmento y considerando las condiciones operativas y la demanda actual que se maneja en el Canal, no es oportuno introducir elementos de incentivo para este rubro. El Canal reconoce que dependiendo de las condiciones del mercado, esta sugerencia podrá ser considerada y evaluada para futuros procesos de ajuste de peajes.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los elementos presentados y establecidos para este segmento.

Sobre el aumento para los gaseros LNG versus otros segmentos:

En la carta del GIIGNL solicitan una explicación sobre la reducción en las tarifas de los buques portacontenedores, mientras que a los buques LNG se les realiza un incremento. Además agregaron que con la estructura propuesta de peajes, a los buques LNG se les penaliza el emplazamiento en comparación con otros segmentos.

Los análisis y estudios realizados por la Autoridad durante el periodo de desarrollo de la propuesta tomaron en consideración las perspectivas de mercado y circunstancias particulares de cada segmento de mercado. La propuesta tiene como propósito reforzar las estructuras tarifarias de tal forma que sean consistentes con las realidades de la industria marítima. El objetivo de la Autoridad es lograr una rentabilidad cónsona con los niveles de riesgo, montos de inversión y valor que aporta el Canal a los usuarios. Cabe recordar, que cada mercado reconoce un valor diferente para la ruta del Canal, lo cual se evidencia en las tarifas de peajes por segmento.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de aumento establecidos para este segmento.

Consideraciones Administrativas

Clientes solicitan una consulta más extensa para futuros incrementos de peajes:

En las cartas del JSA, ASA e ICS se hizo énfasis sobre la necesidad de que el Canal de Panamá realice periodos de consulta más extensos. Cualquier propuesta de peajes en el futuro requiere de suficiente tiempo para ser asimilada junto con la explicación a las partes interesadas.

El Comité comparte la opinión sobre la importancia de mantener los canales de comunicación entre el Canal de Panamá y nuestros clientes. Por consiguiente, desde inicios del presente año, el Administrador de la Autoridad junto a altos ejecutivos realizó diversos viajes de acercamiento donde se tocaron temas sobre las operaciones de las esclusas Neopanamax y la competitividad de la ruta del Canal. El pasado mes de enero se realizaron visitas a clientes en Europa, luego en febrero el Administrador visitó clientes dueños de carga en Estados Unidos de América, mientras que en el mes de marzo se viajó a Asia con el mismo objetivo.

Todas estas visitas reafirman el compromiso del Canal de seguir conversando con sus clientes sobre los principales temas que preocupan a la industria marítima. El Comité considera que tomando en cuenta la magnitud y elementos que se mencionan en la propuesta, el Canal de

Panamá ha cumplido con todos los requerimientos que exigen la Ley Orgánica y reglamentaciones correspondientes, al igual que se ha hecho en procesos anteriores, llevando los pasos tradicionales conocidos por la industria, garantizándole a sus clientes continuidad en los procedimientos establecidos.

Por lo anterior, el Comité recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros de implementación establecidos para este segmento.

Revisión integral de las estructuras tarifarias en conjunto:

Maersk Line en su carta ofrece trabajar en conjunto con la Autoridad para una revisión integral del sistema de peajes para desarrollar una estructura que contribuya sosteniblemente a la prosperidad de la República de Panamá y brinde valor a los clientes que utilicen el Canal de Panamá.

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 recomienda mantener la propuesta de peajes con los parámetros y estructuras establecidos, a la vez que reitera su agradecimiento por el interés expresado por los clientes del Canal y los incentiva a seguir participando activamente en el proceso.

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

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. En base a los objetivos y parámetros establecidos para el Comité, estas consideraciones han sido remitidas a la Administración de la Autoridad para su atención, toda vez que escapan del alcance de su gestión.

El Comité agradece el interés de la industria por destacar todos estos aspectos; la Autoridad 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 5 de julio de 2017 se contó con tres participantes que presentaron los siguientes argumentos:

1. **Yuji Isoda, Vicepresidente, Japanese Shipowners' Association (JSA).** Agradeció la oportunidad de participar en la Audiencia y emitir los comentarios a la propuesta. Expresó satisfacción por la forma en que la Autoridad por muchos años brinda un servicio seguro, fluido y efectivo, contribuyendo con el comercio marítimo global. De igual forma aprecia el esfuerzo de mantenerse en contacto con los clientes, lo que resultó en la propuesta

presentada para los buques portacontenedores y de contenedores / carga suelta, que sin dudas será de beneficio para la industria marítima y los consumidores en Asia y Estados Unidos de América. Por otro lado, el JSA está muy preocupado sobre los aumentos propuestos para los buques gaseros, el cual no se presentó con suficiente tiempo de anticipación. Indicó que dicho aumento puede tener un efecto negativo en la situación energética global y a la vez desestabilizar la ruta del Canal, la cual está consagrada como una infraestructura relevante para la economía mundial. Indica que la Autoridad debe considerar como prioridad todas las oportunidades de mejora operacional como tránsito seguro y elevar la eficiencia operativa. Por esta razón considera muy prematuro un ajuste de los peajes, por lo que solicitan a la Autoridad que reconsidere su propuesta. Insta a la Autoridad a continuar los esfuerzos por asegurar la estabilidad, transparencia y predictibilidad de las políticas de peajes del Canal, para garantizar un crecimiento sostenible del comercio mundial. Recomienda mantener los esfuerzos para el dialogo y cercanía con sus cliente y brindar suficiente tiempo de anticipación antes de publicar cambios de peajes.

2. **Beatriz Yera, Gerente de Procurement (Adquisiciones) para América Latina, Maersk Line.** Inició su presentación resaltando el papel de Maersk Line como uno de los clientes históricos del Canal, razón por la cual aprecian el proceso de peajes y en esta ocasión la intención de la Autoridad de estimular el segmento de buques portacontenedores. Sin embargo, agregó que dicha propuesta no es suficiente para incentivar el retorno de servicios, ya que los incentivos son marginales. Añadió que por su relación con el Canal de más de 50 años, son un cliente de largo plazo que brinda una estabilidad financiera al Canal y al país, lo que no se ve reflejado en el tarifario propuesto. Además, menciona que existe una disparidad entre las tarifas de otros segmentos a pesar de que los costos operativos de tránsito son los mismos. Reconoce que el Canal representa ahorros de tiempo y costos en rutas más largas; sin embargo, para Maersk Line las tarifas del Canal llegan a ser hasta 80 por ciento más altas comparadas con otros cruces. Reitera el ofrecimiento a la Autoridad de trabajar en conjunto para desarrollar una propuesta que contribuya de forma sostenible a la prosperidad de Panamá.
3. **Diego Carrera, Gerente de Operaciones, CMA CGM Panama Inc.** Luego de su presentación y agradecimiento por participar, indicó que presentaría sus comentarios sobre el ítem 1 de la propuesta, referente a los buques portacontenedores. Señaló que el 70 por ciento de utilización que se propone como uno de los parámetros para definir la tarifa de viaje de retorno no les representa mayor beneficio, representando cerca de un siete por ciento de ahorros en tránsitos en dirección norte. Agregó que en sus tránsitos en dirección sur traen mayormente contenedores vacíos, por lo que sugieren que el porcentaje de utilización se reconsidere a 50 por ciento, lo que les permitirá aumentar su margen de ahorro.

Que en lo que respecta a la modificación propuesta de los artículos 2 y 25 del 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 a tales efectos, después de analizar los argumentos presentados y luego de una amplia consulta con las partes interesadas, el Comité recomienda implementar la propuesta original aprobada mediante Acuerdo No. 305, incluyendo la recomendación que se explica en párrafo que sigue.

Que en lo que respecta a la solicitud de cambio en la cantidad de días para la nueva tarifa de TEU cargados a bordo en el viaje de retorno (TTLR), luego de los análisis realizados por la Administración de la Autoridad que determinó que dicha implementación resultaría beneficiosa para los clientes, sin afectar el objetivo de la propuesta ni generar riesgos económicos adicionales a la Autoridad, el Comité recomienda aceptar la solicitud de cambio para implementar el requerimiento de 28 días, en vez de los 25 días propuestos originalmente, para la definición de uno de los parámetros que determinan la aplicación de esta tarifa diferenciada.

Que en virtud de lo anterior, la modificación a los peajes y las reglas de arqueo 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 y estima conveniente a los intereses de la Autoridad, homologar los informes presentados por el Comité y proceder en conformidad.

ACUERDA:

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

19

Tarifas aplicables al segmento de buques portacontenedores:

Peajes de Portacontenedores a partir del 1 de octubre de 2017				
Esclusas	Rango de TEU	Tarifa por Capacidad máxima TTA	Tarifa con carga transportada TTL	Tarifa con Carga Transportada en Viaje de Retorno TTLR 1/
Panamax	< 1,000	\$60	\$30	N/A
	≥ 1,000 < 2,000	\$60	\$30	
	≥ 2,000 < 3,500	\$60	\$30	
	≥ 3,500	\$60	\$30	
Neopanamax	< 6,000	\$60	\$40	N/A
	≥ 6,000 < 7,000	\$50	\$40	\$30
	≥ 7,000 < 8,000	\$50	\$40	\$30
	≥ 8,000 < 9,000	\$50	\$40	\$25
	≥ 9,000 < 10,000	\$50	\$35	\$25
	≥ 10,000 < 11,000	\$50	\$35	\$20
	≥ 11,000 < 12,000	\$50	\$35	\$20
≥ 12,000	\$50	\$35	\$20	

- 1/ • El tamaño del buque debe ser neopanamax. El buque debe realizar un tránsito en dirección norte y su regreso en dirección sur a través del Canal de Panamá.
- El buque en su tránsito norte debe llevar una utilización de contenedores con carga (TEU con carga en el buque - TTL) mayor o igual a 70 por ciento del TEU de capacidad (total de TEU permitidos - TTA) en el Canal de Panamá. Los contenedores vacíos (TEU vacíos) transportados en el buque durante su tránsito no serán contabilizados para la determinación del porcentaje de utilización del buque
 - El tiempo transcurrido desde la fecha en que el buque abandona aguas del Canal (boya de mar) en dirección norte hasta la fecha en que el buque arriba a aguas del Canal (boya de mar) para su tránsito en dirección sur, no deberá ser mayor a 28 días. No se tomará en cuenta para la contabilización de estos 28 días, la estadía del buque en fondeaderos y puertos de la República de Panamá que estén entre la salida oficial del Canal (boya de mar) en dirección norte y el arribo oficial (boya de mar) del canal de Panamá en dirección sur.
 - La tarifa propuesta se aplicará a los buques que transiten en dirección sur a partir del 1 de octubre de 2017 y que cumplan con las condiciones arriba mencionadas

Nueva tarifa con carga transportada en el viaje de retorno (TTLR):

El segmento de buques portacontenedores establece en su estructura tarifaria una nueva tarifa para el cargo por el total de TEU permitidos, aplicada solamente a los buques neopanamax que realicen un tránsito en dirección norte y luego en dirección sur y que cumplan con los siguientes requisitos:

- El porcentaje de utilización del buque en dirección norte debe ser mayor o igual al 70 por ciento (70%) del total de TEU permitidos.
- El tiempo transcurrido desde la fecha en que el buque abandona aguas del Canal (boya de mar) en dirección norte hasta la fecha en que el buque arriba a aguas del Canal (boya de mar) para su tránsito en dirección sur, no deberá ser mayor a 28 días. No se tomará en cuenta para la contabilización de estos 28 días, la estadía del buque en fondeaderos y puertos de la República de Panamá que estén entre la salida oficial del Canal (boya de mar) en dirección norte y el arribo oficial (boya de mar) del canal de Panamá en dirección sur.

13

- La tarifa propuesta será implementada a los buques que transiten en dirección sur a partir del 1 de octubre de 2017 y que cumplan con las condiciones arriba mencionadas.

Reasignación del buque de Contenedores/Carga Suelta del segmento Otros al segmento de Carga General:

Peajes por Tonelada CP/SUAB a partir del 1 de octubre de 2017				
Segmento de Mercado		Tarifa Propuesta		
Reasignación de los buques Contenedores/Carga Suelta del segmento Otros a Carga General		1eras	2das	Resto
		10 mil	10 mil	
Buques de contenedores y carga suelta	Cargado	\$5.25	\$5.14	\$5.06
	En Lastre	\$4.19	\$4.12	\$4.05
Tarifa por TEU aplicable a otros tipos de buques que transportan contenedores sobre cubierta.				\$90

Tarifas aplicables a los buques gaseros LPG:

Peajes - Buques LPG a partir del 1 de octubre de 2017 Esclusa Panamax		
Bandas en m ³	Cargados	Lastre
Primeros 5,000	\$6.49	\$5.19
Siguientes 20,000	\$2.70	\$2.16
Siguientes 30,000	\$2.60	\$2.08
Resto	\$2.25	\$1.80

Peajes - Buques LPG a partir del 1 de octubre de 2017 Esclusa Neopanamax		
Bandas en m ³	Cargados	Lastre
Primeros 5,000	\$8.25	\$6.60
Siguientes 20,000	\$3.06	\$2.44
Siguientes 30,000	\$2.88	\$2.30
Resto	\$2.21	\$1.77

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LPG que transporten hasta un máximo de 2 por ciento (2%) del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga LPG (*Liquefied Petroleum Gas*, LPG por sus siglas en inglés) de los espacios

diseñados y certificados para ello.

Tarifas aplicables a los buques gaseros LNG (metaneros):

Peajes - Buques LNG a partir del 1 de octubre de 2017			
Bandas en m ³	Cargados	En Lastre	En Lastre (Ida y Vuelta)
Primeros 60,000	\$2.88	\$2.56	\$2.30
Siguientes 30,000	\$2.47	\$2.16	\$2.01
Siguientes 30,000	\$2.38	\$2.07	\$1.84
Resto	\$2.25	\$1.97	\$1.73

La tarifa en lastre se aplicará a los buques gaseros LNG (*Liquefied Natural Gas*, LNG por sus siglas en inglés) que transporten hasta un máximo de 10 por ciento (10%) del total de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga LNG de los espacios diseñados y certificados para ello. Los navieros que utilicen un mismo buque LNG para viajes de ida y de retorno por el Canal de Panamá, pagarán la tarifa de cargados en la porción de ida y, si el tránsito en lastre se realiza dentro de los 60 días posteriores al tránsito con carga se les aplicará la tarifa de lastre (ida y vuelta).

ARTICULO SEGUNDO: Indicar que los ajustes propuestos en el Artículo Primero del presente Acuerdo entrarán en vigor a partir del 1 de octubre de 2017.

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintisiete (27) días del mes de julio del año dos mil diecisiete (2017).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Roberto R. Roy



Presidente de la Junta Directiva

Rossana Calvosa de Fábrega



Secretaria