



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

Abril 2022



CANAL DE PANAMÁ

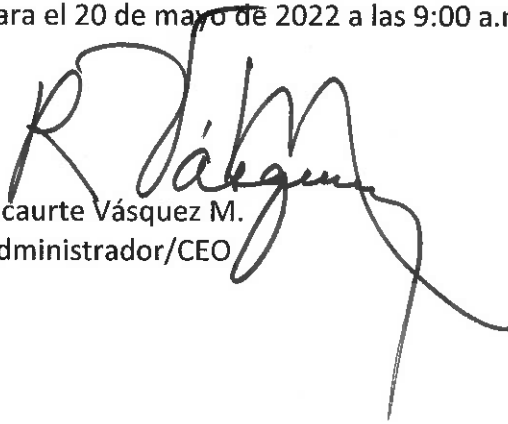


CANAL DE PANAMÁ

Mensaje del Administrador del Canal de Panamá

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) aprobó una propuesta que modifica la estructura de peajes y las reglas de arqueo del Canal de Panamá y que, culminado el proceso, entrará en vigor el 1 de enero de 2023. La propuesta establece una estructura de peajes simplificada que brinda estabilidad de precios hasta el año 2025.

Con la publicación de esta propuesta, se abre el periodo de consulta pública que se extenderá hasta el 17 de mayo de 2022 a las 4:15 p.m., hora local. La audiencia pública está programada para el 20 de mayo de 2022 a las 9:00 a.m., hora local.


Ricaurte Vásquez M.
Administrador/CEO

CONTENIDO

I. Antecedentes.....	1
II. Principios que sustentan la propuesta	1
III. Propuesta	4
IV. Implementación.....	14

ANEXOS

Anexo A - Registro del Canal	15
Anexo B - Referencias jurídicas	31

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

I. ANTECEDENTES

La estrategia de fijación de precios del Canal de Panamá y su estructura subyacente de peajes y tarifas han sufrido numerosos cambios desde que el Canal comenzó a operar en 1914. Los cambios más significativos comenzaron después de la transición a la administración panameña, los cuales incluyeron una detallada segmentación, aplicación de diversas unidades de cobro, dimensiones, rangos, programas de incentivo y hasta especificaciones por tipo de carga.

La estructura de peajes actual se caracteriza por el uso de bandas de precios, que aplican tarifas diferentes a cada nivel adicional de capacidad de carga de los buques, la cual totaliza más de 400 tarifas de peaje. Esta estructura dificulta establecer peajes de acuerdo con el valor proporcionado para cada tipo y tamaño del buque, debido a que las bandas inferiores aplican para los niveles de capacidad subsiguientes. Adicionalmente a las tarifas por peaje, existen 144 tarifas relacionadas con el programa de fidelización (programa de lealtad), 11 tarifas especiales para viajes en retorno y más de 90 tarifas de buques en lastre.

Considerando que la estructura de peajes actual es compleja, puede llevar a confusión y malas interpretaciones entre los diferentes segmentos de mercado y no proporciona previsibilidad a los clientes, en diciembre de 2021 el Canal de Panamá compartió los cambios propuestos a la estructura de peajes con gremios y asociaciones marítimas las cuales proporcionaron sus comentarios. En base a lo anterior, el Canal propone una estructura de peajes simplificada a mediano plazo que proporcione previsibilidad a sus clientes, que apoye los objetivos estratégicos y refleje el valor de la ruta.

II. PRINCIPIOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

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

- Los peajes se fijarán de manera que reflejen el valor que aporta el Canal a los usuarios.
- Los peajes se fijarán de forma tal que su valor relativo se mantenga en el tiempo, y serán ajustados periódicamente para tomar en cuenta la inflación.
- Los peajes se fijarán a niveles apropiados que mantengan, en todo momento, la competitividad de la ruta por la República de Panamá, que permitan lograr una rentabilidad cónsona con los niveles de riesgo y montos de inversión. De esta manera se busca aumentar de forma sostenible los aportes al Tesoro Nacional y los beneficios a la República de Panamá.

2. Objetivos, consideraciones y conceptos generales de la propuesta

Cumpliendo con su mandato constitucional de ser seguro, confiable y rentable, la Autoridad del Canal de Panamá propone modificar sus precios a una estructura de tarifas más simplificada, previsible y que refleje el valor económico que representa el Canal.

Este anuncio contempla ajustes de precios para el período 2023-2025, lo que brindará a nuestros clientes la suficiente previsibilidad para que puedan planificarse y ajustar sus planes de negocio.

La nueva estructura de precios se basa en los siguientes principios:

Precios basados en el valor: La estructura de peajes se diseñó para reflejar el valor económico que el Canal proporciona a cada uno de sus diferentes tipos de clientes.

Previsibilidad: La estructura de peajes y las tarifas se ajustarán a intervalos regulares, y cualquier cambio se anunciará con suficiente tiempo para permitir a los clientes una previsión suficiente para llevar a cabo sus negocios y realizar los ajustes necesarios.

Simplicidad: La estructura de peaje evitará confusiones e interpretaciones erróneas que surgen por un sistema de tarifas complejo.

Entre los principales conceptos y consideraciones de la propuesta están:

Reemplazo de las bandas de precios por tarifas fijas y de capacidad:

La Autoridad propone una estructura más uniforme y simplificada, que eliminará las bandas de precios e introducirá tarifas únicas según la esclusa utilizada y el tipo y tamaño del buque. La estructura propuesta se basa en dos componentes principales:

1. **Una tarifa fija por tránsito**, de acuerdo con la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax). Para algunos tipos y tamaños de buques, estas categorías se subdividen para que la tarifa sea acorde con el valor que el Canal brinda a sus clientes.
2. **Una tarifa de capacidad** por tipo de buque, categoría de tamaño y unidad de cobro establecida, que corresponde al valor del servicio proporcionado por el Canal a cada segmento de mercado y categoría de tamaño.

Modificación de tarifas para buques en lastre

La estructura de peaje actual contiene múltiples renglones tarifarios para los buques que transitan en lastre, que varían según el tipo y tamaño del buque, de una manera que no es consistente con el valor proporcionado al cliente.

En este sentido, el peaje propuesto para los buques que transiten en lastre contempla el cobro de un porcentaje del peaje cargado o con carga, independientemente del segmento de mercado. Para los efectos del cobro de peajes para buques en lastre, se verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Tarifas especiales para viajes de retorno

La propuesta incluye la eliminación de las tarifas especiales de descuento para viajes de retorno para buques portacontenedores y gas natural licuado (GNL).

Anuncios de ajustes futuros de peajes

A través de esta notificación, la Autoridad del Canal de Panamá anuncia ajustes tarifarios anuales que abarcarán hasta el año 2025. Para periodos posteriores a esta propuesta, cada anuncio irá precedido de consultas con los clientes de conformidad con la Ley Orgánica de la Autoridad y proporcionará un grado de previsibilidad a corto y medio plazo.

3. Valor de la ruta del Canal de Panamá

El valor de la ruta por Panamá radica en la reducción de tiempo y distancias, la conectividad a las 180 rutas marítimas (1,920 puertos en 170 países), la seguridad y confiabilidad del tránsito, y los beneficios provistos por el país como centro logístico y de transporte. Panamá ofrece conectividad aérea y marítima que representa un valor agregado como complemento a la ruta por el Canal, además de las actividades complementarias y trasbordo de mercancías.

4. Glosario de términos relevantes incluidos en la propuesta

Las palabras, expresiones y siglas utilizadas en la presente propuesta tendrán las siguientes definiciones:

Buque neopanamax. Buque con manga mayor que 107 pies (32.61 metros) y/o eslora mayor de 966 pies (294.44 metros). Para propósitos de cobro de peajes se considerarán buques neopanamax aquellos que transiten con un calado en agua dulce tropical de 39'09" (12.12 metros) o mayor, al igual que buques que por alguna condición o deficiencia requieran transitar por la esclusa neopanamax.

Buque regular. Buque con manga menor que 91 pies (27.74 metros).

Buque súper. Buque con manga igual o mayor que 91 pies (27.74 metros).

Cobro de peajes a buques en condición en lastre. Porcentaje del peaje con carga.

Condición de buque en lastre. Buque que transita por el Canal de Panamá sin transportar pasajeros o carga comercial, cumpliendo con las condiciones del Artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Tarifa de capacidad. Monto que se cobra por la capacidad de carga del buque en concordancia con el arqueo realizado por el Canal de Panamá.

Tarifa fija. Monto fijo que se cobra por tránsito.

TEU: capacidad de carga de un contenedor que mide 20 pies de largo, por 8 pies de ancho y 8 pies y medio de altura

TEU refrigerado. Contenedor especializado de 20 pies de largo, también conocido como “reefer”, el cual cuenta con un sistema de refrigeración propio que se conecta a la energía del buque.

TEU seco. Contenedor de 20 pies de largo con carga comercial.

TEU vacío. Cualquier tipo de contenedor de 20 pies de largo sin carga comercial.

TTA. Total de TEU de capacidad, se refiere a los TEU permitidos en un buque.

TTE. Total de TEU vacíos en buques portacontenedores.

TTL. Total de TEU con carga en buques portacontenedores.

III. PROPUESTA

La Autoridad propone un ajuste de montos y estructura de los peajes y cambios al Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá para la mayoría de los segmentos de mercado.

Las modificaciones propuestas permitirán mantener la competitividad del Canal de Panamá y una mejor adaptación a las fluctuaciones de la industria, con el fin de suministrar un servicio eficiente, competitivo y seguro al comercio marítimo internacional.

A continuación, se presenta el detalle de las modificaciones propuestas para cada segmento de mercado para los años 2023 al 2025:

1. Modificaciones propuestas para el segmento de buques portacontenedores:

- a. Se introduce una tarifa fija por tránsito que dependerá de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax). Para buques neopanamax, se establece la diferenciación entre buques de 10,000 TEU o más de capacidad TTA y buques de menos de 10,000 TEU de capacidad TTA para que el peaje sea acorde al valor que el Canal les brinda a estos clientes.
- b. Se mantiene el TEU como la unidad de medida para el cálculo del peaje.
- c. Se reemplazan las actuales bandas tarifarias por tarifas de capacidad por categorías de tamaño (regular, súper o neopanamax) sobre la base del total de TEU permitido (TTA), que está intrínsecamente relacionado con el valor que el Canal le provee a cada segmento de mercado y a cada categoría de tamaño.
- d. Se mantiene las tarifas de TEU con carga (TTL), se introduce una nueva tarifa que reconoce el valor del reposicionamiento de los contenedores vacíos (TTE) y se elimina la tarifa de retorno para contenedores cargados (TTLR).
- e. Se simplifica el programa de lealtad mediante la reducción de seis categorías de lealtad a una categoría, reemplazando el uso de las tarifas por categoría por un porcentaje aplicado al total de peajes, aplicable a aquellos clientes que acumulen más

de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año. Este es un nivel equivalente a la categoría 1 del programa de lealtad vigente.

- f. Para determinar la categoría de lealtad a partir de enero de 2023, se utilizará el volumen acumulado de TEU de capacidad máxima registrado por los tránsitos del cliente a través del Canal de Panamá durante un periodo máximo de 12 meses consecutivos, similar al cálculo que se realiza en la actualidad.
- g. A partir de enero de 2023, los clientes que emplacen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año pagarán el 95% de su peaje regular y a partir de enero de 2024 pagarán el 97.5% de su peaje regular.
- h. A partir de enero de 2025 se eliminará el programa de lealtad.
- i. Se modificará el cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de dos esloras, lo cual a su vez modificará el cálculo del total de TEU de capacidad (TTA).

Peajes propuestos para buques portacontenedores

Contenedor	Efectivas el 1 de enero de 2023				Efectivas el 1 de enero de 2024				Efectivas el 1 de enero de 2025			
	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)
Regular	\$60,000	\$40.00	\$30.00	\$5.00	\$60,000	\$40.00	\$32.50	\$6.50	\$60,000	\$40.00	\$35.00	\$8.00
Súper	\$100,000	\$40.00	\$30.00	\$5.00	\$100,000	\$40.00	\$32.50	\$6.50	\$100,000	\$40.00	\$35.00	\$8.00
Neo TEU < 10,000	\$200,000	\$30.00	\$30.00	\$5.00	\$200,000	\$30.00	\$32.50	\$6.50	\$200,000	\$30.00	\$35.00	\$8.00
Neo TEU ≥ 10,000	\$300,000	\$30.00	\$40.00	\$5.00	\$300,000	\$30.00	\$42.50	\$6.50	\$300,000	\$30.00	\$45.00	\$8.00

Ejemplo ilustrativo

neopanamax. Un buque portacontenedor neopanamax de 12,000 TEU, con una utilización de 90% de contenedores cargados y el 10% de contenedores vacíos, pagaría el siguiente peaje a partir del 1ro de enero de 2023:

Portacontenedores			
Ejemplo Buque Neopanamax			
Rubro	# de TEU	Tarifa por TEU	Monto Total
A	Monto por Tarifa Fija Neo TEU ≥ 10,000		\$300,000
B	Cálculo - Tarifa de Capacidad TTA	12,000	\$30
C	Cálculo - Tarifa TEU Cargados TTL	10,800	\$40
D	Cálculo - Tarifa TEU Vacíos TTE	1,200	\$5
Peaje Total (A+B+C+D)			\$1,098,000.00

En el caso que el cliente registre un volumen acumulado de más de 1.5 millones de TEU de capacidad en un periodo de 12 meses consecutivos, el peaje será el 95% del peaje regular, es decir **\$1,043,100.00** bajo el Programa de Lealtad.

2. TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transporten contenedores sobre cubierta:

Se ajustan las tarifas de TEU sobre cubierta para otros tipos de buques que no sean portacontenedores.

Peajes propuestos para TEU sobre cubierta en buques no portacontenedores

TEU sobre cubierta en otros tipos de buques que no sean portacontenedores	Efectivas el 1 de enero de 2023	Efectivas el 1 de enero de 2024	Efectivas el 1 de enero de 2025
TEU refrigerados	\$110.00	\$115.00	\$120.00
TEU seco	\$100.00	\$105.00	\$110.00
TEU vacío	\$60.00	\$65.00	\$70.00

El cálculo del peaje para todos los buques en lastre, aplicando el 90% del peaje respectivo con carga, solo aplicará a los componentes de tarifa fija y de capacidad. El cálculo no aplicará a las tarifas de TEU refrigerado, seco y vacío sobre cubierta que los buques en lastre puedan transportar.

3. Modificaciones propuestas para los peajes de buques portavehículos/RoRo:

Los ajustes propuestos a los peajes de portavehículos/RoRo son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje con carga.
- Se elimina el uso del concepto de porcentaje de utilización en la estructura (toneladas métricas de carga entre peso muerto).

Peajes propuestos para buques portavehículos/RoRo

Portavehículos/RoRo	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.00	\$60,000	\$4.00	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.40	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$4.75
Neopanamax	\$300,000	\$2.00	\$300,000	\$2.50	\$300,000	\$2.75

Ejemplo ilustrativo súper.

Un buque portavehículos / RoRo súper de 57,248 CP/SUAB de capacidad, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Portavehículos / RoRo			
Ejemplo Buque Súper			
Rubro	CP/SUAB	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	57,248	\$3.40	\$194,643
Peaje Total (A+B)			\$294,643.20

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$265,178.88.

4. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de pasajeros:

Los ajustes propuestos a los peajes de buques de pasajeros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Para los buques de categoría de tamaño regular, se establecen además tarifas separadas para buques con menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos de buques de pasajeros

Pasajeros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.15	\$25,000	\$3.20	\$25,000	\$4.25
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$2.60	\$60,000	\$3.80	\$60,000	\$5.00
Súper	\$100,000	\$4.75	\$100,000	\$5.15	\$100,000	\$5.50
Neopanamax	\$300,000	\$3.75	\$300,000	\$4.65	\$300,000	\$5.50

Ejemplo ilustrativo súper. Un buque de pasajeros súper de 79,580 CP/SUAB de capacidad, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Pasajeros Ejemplo Buque Súper			
Rubro	CP/SUAB	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	79,580	\$4.75	\$378,005
Peaje Total (A+B)			\$478,005.00

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$430,204.50.

5. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques tanqueros:

Los ajustes propuestos a los buques tanqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se elimina la tarifa de toneladas métricas de carga para los buques neopanamax con carga.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques tanqueros

Tanqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa mínima (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa mínima (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.50	\$60,000	\$4.25	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.15	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

Ejemplo ilustrativo

súper. Un buque tanquero súper de 22,372 CP/SUAB de capacidad, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Tanquero Ejemplo Buque Súper			
Rubro	CP/SUAB	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	22,372	\$3.15	\$70,472
Peaje Total (A+B)			\$170,471.80

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$153,424.62.

6. Modificaciones propuestas para los peajes de buques quimiqueros:

Los ajustes propuestos para buques quimiqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques quimiqueros

Quimiqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$4.45	\$60,000	\$5.00	\$60,000	\$5.50
Súper	\$100,000	\$3.00	\$100,000	\$4.00	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

Ejemplo ilustrativo súper.

Un buque quimiquero súper de 24,683 CP/SUAB de capacidad, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Quimiqueros Ejemplo Buque Súper			
Rubro	CP/SUAB	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	24,683	\$3.00	\$74,049
Peaje Total (A+B)			\$174,049.00

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$156,644.10.

7. Modificaciones propuestas para los peajes de buques de gas licuado de petróleo (GLP):

Los ajustes propuestos para los buques de GLP son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene el metro cúbico como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos de capacidad.
- El peaje en lastre será el 90% del peaje calculado con carga, y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 2 por ciento del total de metros cúbicos (m³) de capacidad de carga.

Peajes propuestos para buques GLP

GLP	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$0.90	\$300,000	\$1.85	\$300,000	\$2.75

Ejemplo ilustrativo

neopanamax. Un buque GLP neopanamax de 84,000 m³ de capacidad pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Gaseros - GLP			
Ejemplo Buque Neopanamax			
Rubro	M ³	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Neopanamax			\$300,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad en M ³	84,000	\$0.90	\$75,600
Peaje Total (A+B)			\$375,600.00

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$338,040.00.

8. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques gas natural licuado (GNL):

Los ajustes propuestos para buques GNL son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene el metro cúbico como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos de capacidad.
- El peaje en lastre será el 90% del peaje calculado con carga, y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 10 por ciento del total de metros cúbicos (m³) de

capacidad de carga.

- e. Se elimina la tarifa especial en lastre aplicada en los casos de ida y vuelta (viaje de retorno).

Peajes propuestos para buques GNL

GNL	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$1.35	\$300,000	\$1.70	\$300,000	\$2.05

Ejemplo ilustrativo neopanamax. Un buque GNL de 174,000 m³ de capacidad pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Gaseros - GNL				
Ejemplo Buque Neopanamax				
	Rubro	M ³	Tarifa Unitaria	Monto Total
A	Monto por Tarifa Fija Neopanamax			\$300,000
B	Cálculo - Tarifa de Capacidad en M ³	174,000	\$1.35	\$234,900
	Peaje Total (A+B)			\$534,900.00

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$481,410.00.

9. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de graneles secos:

Los ajustes propuestos para los buques de graneles secos son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada de peso muerto (DWT por sus siglas en inglés) como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, super o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas de peso muerto (DWT).
- Se elimina las tarifas por tonelada métrica de carga para los buques neopanamax con carga.
- Se consolidan las tarifas de los cuatro tipos de mercaderías (granos, carbón, mineral de hierro y otros graneles secos) en un solo grupo de tarifas.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje calculado con carga.

Peajes propuestos para buques de graneles secos

Graneles Secos	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (TPM)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (TPM)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (TPM)
Regular	\$60,000	\$1.00	\$60,000	\$1.25	\$60,000	\$1.65
Súper	\$100,000	\$1.10	\$100,000	\$1.15	\$100,000	\$1.50
Neopanamax	\$300,000	\$0.25	\$300,000	\$0.50	\$300,000	\$0.80

Ejemplo ilustrativo súper.

Un buque de graneles secos súper de 56,781 TPM de capacidad pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Graneleros Secos Ejemplo Buque Súper				
Rubro		TPM	Tarifa Unitaria	Monto Total
A	Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B	Cálculo - Tarifa de Capacidad TPM	56,781	\$1.10	\$62,459
Peaje Total (A+B)				\$162,459.10

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga, es decir \$146,213.19.

10. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de carga refrigerada, carga general y otros:

Los ajustes propuestos para los buques de carga refrigerada, carga general y otros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Para los buques regulares de carga refrigerada y carga general se establecen tarifas separadas de menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- Para los buques regulares del segmento otros se establecen tarifas separadas de menos de 7,500 y de 7,500 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques refrigerados

Refrigerados	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.25	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.40	\$60,000	\$2.35	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.75	\$100,000	\$2.40	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Ejemplo ilustrativo

regular. Un buque refrigerado regular de 12,166 CP/SUAB de capacidad, con 115 TEU refrigerados y 24 TEU vacíos sobre cubierta, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Refrigerado Ejemplo Buque Regular				
Rubro		CP/SUAB o NTT	Tarifa Unitaria	Monto Total
A	Monto por Tarifa Fija Regular ≥ 10,000 CP/SUAB			\$60,000
B	Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	12,166	\$1.40	\$17,032
C	Cálculo - Tarifa de TEUs Refrigerados - NTT	115	\$110	\$12,650
D	Cálculo - Tarifa de TEUs Vacíos - NTT	24	\$60	\$1,440
Peaje Total (A+B+C+D)				91,122.40

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga aplicado solamente a los componentes de su tarifa fija y de capacidad, es decir \$69,328.80.

Peajes propuestos para buques de carga general

Carga General	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.15	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.45	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$2.00	\$100,000	\$2.50	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Ejemplo ilustrativo súper.

Un buque de carga general súper (contenedor/carga suelta) de 27,152 CP/SUAB de capacidad, con 245 TEU seco y 4 TEU vacíos sobre cubierta, pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Carga General Ejemplo Buque Súper			
Rubro	CP/SUAB o NTT	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Súper			\$100,000
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	27,152	\$2.00	\$54,304
C Cálculo - Tarifa de TEU Seco - NTT	245	\$100	\$24,500
D Cálculo - Tarifa de TEU Vacío - NTT	4	\$60	\$240
Peaje Total (A+B+C+D)			\$179,044.00

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga aplicado solamente a los componentes de su tarifa fija y de capacidad, es decir \$138,873.60

Peajes propuestos para buques del segmento “otros”

Otros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 7,500 CP/SUAB	\$15,000	\$2.00	\$15,000	\$2.50	\$15,000	\$3.00
Regular ≥ 7,500 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.40	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.50	\$100,000	\$2.25	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Ejemplo ilustrativo regular.

Un buque de la categoría otros regular (cablero o *cable ship*) de 11,893 CP/SUAB de capacidad pagaría el siguiente peaje a partir del 1 de enero de 2023:

Otros Ejemplo Buque Regular			
Rubro	CP/SUAB	Tarifa Unitaria	Monto Total
A Monto por Tarifa Fija Regular ≥ 7,500 CP/SUAB			60,000.00
B Cálculo - Tarifa de Capacidad CP/SUAB	11,893	\$1.65	19,623.45
Peaje Total (A+B)			79,623.45

En el caso que el buque transite en lastre, el peaje sería el 90% de su peaje con carga

aplicado solamente a los componentes de su tarifa fija y de capacidad, es decir \$71,661.11.

11. Modificaciones propuestas para los peajes de las embarcaciones menores

- a. Estas tarifas aplicarán a todas las embarcaciones menores (eslora menor o igual que 125 pies)
- b. Los buques de alto calado (con eslora superior a 125 pies), de cualquier segmento de mercado, con un tonelaje CP/SUAB de hasta 999 como límite máximo, se le aplicará como peaje la tarifa propuesta para embarcaciones menores en el rango de eslora mayor a 100 pies, adicional a todos sus cargos correspondientes a otros servicios marítimos.
- c. La propuesta de modificación para las embarcaciones menores plantea ajustes a los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total. (1,000 toneladas de desplazamiento). Embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas se les calculará el peaje en base a la tarifa por tonelada de desplazamiento propuesta.

Peajes propuestos de embarcaciones menores

Rango de eslora		Tarifa propuesta		
Metros	Pies	Efectivas el 1 de enero de 2023	Efectivas el 1 de enero de 2024	Efectivas el 1 de enero de 2025
< 19.812	< 65	\$1,760	\$1,935	\$2,130
> 19.812 < 24.384	> 65 < 80	\$2,640	\$2,905	\$3,200
> 24.384 < 30.480	> 80 < 100	\$3,850	\$4,235	\$4,660
> 30.480	>100	\$5,000	\$5,500	\$6,000

12. Modificaciones propuestas para los peajes de los buques que pagan por desplazamiento

- a. Embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas se les calculará el peaje en base a la tarifa por tonelada de desplazamiento propuesta.
- b. La propuesta de modificación para las embarcaciones menores plantea ajustes a los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total. (1,000 toneladas de desplazamiento).

Peajes propuestos para buques que pagan por desplazamiento

Desplazamiento	Efectiva el 1 de enero de 2023	Efectiva el 1 de enero de 2024	Efectiva el 1 de enero de 2025
Por tonelada de desplazamiento	\$5.00	\$5.25	\$5.50

13. Modificaciones propuestas a la estructura del Conglomerado Marítimo Local

Se propone un ajuste en la distribución de los rangos de eslora de la tabla tarifaria de embarcaciones menores del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) con el objetivo de unificar su estructura o rango de esloras a la existente para las embarcaciones menores. No se proponen ajustes de montos tarifarios adicionales a este segmento.

La estructura y tarifas del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) queda de la siguiente forma:

Estructura propuesta para el segmento de Marine Bunkering del Conglomerado Marítimo Local

Rango de eslora propuesto		Peajes vigentes
Metros	Pies	
< 19.812	<65	\$800
≥ 19.812 < 24.384	≥ 65 < 80	\$1,300
> 24.384 < 30.480	> 80 < 100	\$2,000
> 30.480	>100	\$3,200

IV. IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA

Para todos los segmentos de mercado, los ajustes se harán efectivos a partir del primero de enero de 2023. Adicional, se programan ajustes posteriores que se harán efectivos el primero de enero de 2024 y primero de enero de 2025, según lo indicado en las tablas de la Sección III de este documento.

ACUERDO No. 397
(de 24 de marzo de 2022)

“Por el cual se aprueba la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo de buques por el uso del Canal de Panamá”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que corresponde a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá 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, 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 No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica).

Que la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá ha presentado a la consideración de la Junta Directiva una propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo de buques para la fijación de peajes por el uso del Canal de Panamá, documento que forma parte de este Acuerdo.

Que la propuesta de modificación presentada por la Administración contiene la justificación de los motivos y los factores que han sido tomados en cuenta para su formulación, y cumple con la siguiente normativa aprobada por la Junta Directiva para estos efectos:

- Acuerdo No. 3 de 12 de noviembre de 1998 que reglamenta el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá, modificado mediante Acuerdo No. 127 de 19 de enero de 2007.
- Acuerdo No. 4 de 7 de enero de 1999, que reglamenta la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, modificado mediante Acuerdos No. 58 de 16 de agosto de 2002, No. 94 de 30 de marzo de 2005, No. 141 de 21 de junio de 2007, No. 220 de 25 de noviembre de 2010, No. 269 de 30 de octubre de 2014, No. 295 de 26 de mayo de 2016, No. 316 de 28 de septiembre de 2017, No. 359 de 12 de diciembre de 2019, No. 382 de 22 de abril de 2021 y No. 394 de 20 de enero de 2022.
- Acuerdo No. 395 de 20 de enero de 2022, por el cual se subroga el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Que el artículo 79 de la Ley Orgánica establece que la Autoridad del Canal de Panamá 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 del Canal de Panamá en que se convoque dicha audiencia.

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

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo de buques por el uso del Canal de Panamá, presentada por la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá, la cual se adjunta para que forme parte integral de este Acuerdo.

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

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

Oscar Ramírez	Presidente
Ricardo M. Arango	Vicepresidente
Jorge L. González	Miembro
Nicolás González Revilla P.	Miembro
Enrique Sánchez S.	Miembro

ARTÍCULO CUARTO: Nombrar Secretario del Comité que conducirá el proceso de consulta y audiencia pública al Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez M.

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

FUNDAMENTO JURÍDICO: Artículo 319 de la Constitución Política de la República de Panamá; artículos 9, 18 y 79 de la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá; y los Acuerdos No. 3, 4, 58, 94, 127, 140, 141, 182, 220, 269, 295, 316, 359, 382, 394 y 395 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veinticuatro (24) días del mes de marzo del año dos mil veintidós (2022).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Aristides Royo Sánchez

Rossana Calvosa de Fábrega

Presidente de la Junta Directiva

Secretaria

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

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

NOTIFICA:

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

En reunión ordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, se adoptó el Acuerdo No. 397 de 24 de marzo de 2022, mediante el cual se aprobó la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, se ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública correspondiente, se designaron los miembros de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá que integrarán el Comité que conducirá el proceso de consulta y audiencia pública y se nombró al Secretario del referido Comité.

Este Acuerdo No. 397 de 24 de marzo de 2022 contiene, como parte integral del mismo, la propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá, la cual estará a disposición del público interesado a partir de la fecha de esta publicación.

2. ESENCIA DEL CAMBIO PROPUESTO.

La Autoridad del Canal de Panamá propone un ajuste de montos y estructura de los peajes y cambios al Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá para la mayoría de los segmentos de mercado.

2.1 Las palabras, expresiones y siglas utilizadas en la presente propuesta tendrán las siguientes definiciones:

Buque neopanamax. Buque con manga mayor que 107 pies (32.61 metros) y/o eslora mayor de 966 pies (294.44 metros). Para propósitos de cobro de peajes se considerarán buques neopanamax aquellos que transiten con un calado en agua dulce tropical de 39'09" (12.12 metros) o mayor, al igual que buques que por alguna condición o deficiencia requieran transitar por la esclusa neopanamax.

Buque regular. Buque con manga menor que 91 pies (27.74 metros).

Buque súper. Buque con manga igual o mayor que 91 pies (27.74 metros).

Cobro de peajes a buques en condición de “en lastre”. Porcentaje del peaje regular con carga.

Condición de buque en lastre. Buque que transita por el Canal de Panamá sin transportar pasajeros o carga comercial, que cumple con las condiciones del artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Tarifa de capacidad. Monto que se cobra por la capacidad de carga del buque en concordancia con el arqueo realizado por el Canal de Panamá.

Tarifa fija. Monto fijo que se cobra por tránsito.

TEU refrigerado. Contenedor especializado de 20 pies de largo, también conocido como “reefer”, el cual cuenta con un sistema de refrigeración propio que se conecta a la energía del buque.

TEU seco. Contenedor de 20 pies de largo con carga comercial.

TEU vacío. Cualquier tipo de contenedor de 20 pies de largo sin carga comercial.

TTA. Total de TEU de capacidad; se refiere a los TEU permitidos en un buque.

TTE. Total de TEU vacíos.

TTL. Total de TEU con carga.

- 2.2. La Autoridad del Canal de Panamá propone la modificación al sistema de peajes y el establecimiento de estructuras simplificadas (ver tablas que refieren a cada segmento). Estos cambios toman en consideración el valor de la ruta, el cual incluye los ahorros en los tiempos de viaje y los costos de operación del buque, las alternativas de transporte existentes y el impacto del costo del tránsito por el Canal en las mercaderías transportadas por el buque. Esta propuesta también toma en cuenta la posición competitiva del Canal y las economías, regiones geográficas y flotas mercantes de sus usuarios. Por ello la Autoridad del Canal de Panamá concluye que los cambios propuestos son razonables y cónsonos con la realidad del mercado marítimo actual, considerando el horizonte amplio de la implementación.

A continuación, se describen los cambios propuestos:

Reemplazo de las bandas de precios por tarifas fijas y de capacidad

Una característica de la estructura de peajes actual es el uso de bandas de precios, que aplican tarifas diferentes a cada nivel adicional de capacidad de carga de los buques. La desventaja de este enfoque es que las tarifas para las bandas inferiores se aplican a todos los buques independientemente de su tamaño, lo cual no permite establecer peajes de acuerdo con el valor proporcionado para cada tipo y tamaño del buque.

La Autoridad del Canal de Panamá propone una estructura más uniforme y simplificada, que eliminará las bandas de precios e introducirá tarifas únicas según la esclusa utilizada

y el tipo y tamaño del buque. La estructura propuesta se basa en dos componentes principales:

1. **Una tarifa fija** por tránsito, de acuerdo con la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax). Para algunos tipos y tamaños de buques, estas categorías se subdividen para que la tarifa sea acorde con el valor que el Canal brinda a sus clientes.
2. **Una tarifa de capacidad** por tipo de buque, categoría de tamaño y unidad de cobro establecida, que corresponde al valor del servicio proporcionado por el Canal a cada segmento de mercado y categoría de tamaño.

Modificación de tarifas para buques en lastre

La estructura de peaje actual contiene múltiples renglones tarifarios para los buques que transitan en lastre, que varían según el tipo y tamaño del buque, de una manera que no es consistente con el valor proporcionado al cliente, lo cual aumenta la complejidad.

En este sentido, el peaje propuesto para los buques que transiten en lastre contempla el cobro de un porcentaje del peaje regular, independientemente del segmento de mercado. Para efectos del cobro de peajes para buques en lastre, se verificará el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Tarifas especiales para viajes de retorno

La propuesta incluye la eliminación de las tarifas especiales de descuento para viajes de retorno para buques portacontenedores y gas natural licuado (GNL).

Anuncios de peajes programados

A través de esta notificación, la Autoridad del Canal de Panamá anuncia ajustes tarifarios anuales que abarcarán hasta el año 2025. Para periodos posteriores a esta propuesta, cada anuncio irá precedido de consultas con los clientes de conformidad con lo preceptuado en la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá, lo que procura proporcionar un grado de previsibilidad a corto y medio plazo.

A continuación, se presenta el detalle de las modificaciones propuestas para cada segmento de mercado para los años 2023 al 2025:

Modificaciones propuestas para el segmento de buques portacontenedores:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que dependerá de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax). Para buques neopanamax, se establece la diferenciación entre buques de 10,000 TEU o más de capacidad TTA y buques de menos

de 10,000 TEU de capacidad TTA para que el peaje sea acorde al valor que el Canal les brinda a estos clientes.

2. Se mantiene el TEU como la unidad de medida para el cálculo del peaje.
3. Se reemplazan las actuales bandas tarifarias por tarifas de capacidad por categorías de tamaño (regular, súper o neopanamax) sobre la base del total de TEU permitido (TTA), que está intrínsecamente relacionado con el valor que el Canal le provee a cada segmento de mercado y a cada categoría de tamaño.
4. Se mantiene las tarifas de TEU con carga (TTL), se introduce una nueva tarifa que reconoce el valor del reposicionamiento de los contenedores vacíos (TTE) y se elimina la tarifa de retorno para contenedores cargados (TTLR).
5. Se simplifica el programa de lealtad mediante la reducción de 6 categorías de lealtad a una categoría, reemplazando el uso de las tarifas por categoría por un porcentaje aplicado al total de peajes, aplicable a aquellos clientes que acumulen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año. Este es un nivel equivalente a la categoría “1” del Programa de lealtad vigente.
6. Para determinar la categoría de lealtad a partir del 1 de enero de 2023, se utilizará el volumen acumulado de TEU de capacidad máxima registrado por los tránsitos del cliente a través del Canal durante un periodo máximo de 12 meses consecutivos, similar al cálculo que se realiza en la actualidad.
7. A partir del 1 de enero de 2023, los clientes que emplacen más de 1.5 millones de TEU de capacidad (TTA) por año pagarán el 95% de su peaje regular y a partir del 1 de enero de 2024 pagarán el 97.5% de su peaje regular.
8. A partir del 1 de enero de 2025, se eliminará el Programa de lealtad.
9. Se modificará el cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de dos esloras, lo cual a su vez modificará el cálculo del total de contenedores permitidos (TTA).

Peajes propuestos para buques portacontenedores

Contenedor	Efectivas el 1 de enero de 2023				Efectivas el 1 de enero de 2024				Efectivas el 1 de enero de 2025			
	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)	Tarifa fija (por tránsito)	Capacidad TTA (por TEU)	Cargados TTL (por TEU)	Vacíos TTE (por TEU)
Regular	\$60,000	\$40.00	\$30.00	\$5.00	\$60,000	\$40.00	\$32.50	\$6.50	\$60,000	\$40.00	\$35.00	\$8.00
Súper	\$100,000	\$40.00	\$30.00	\$5.00	\$100,000	\$40.00	\$32.50	\$6.50	\$100,000	\$40.00	\$35.00	\$8.00
Neo TEU < 10,000	\$200,000	\$30.00	\$30.00	\$5.00	\$200,000	\$30.00	\$32.50	\$6.50	\$200,000	\$30.00	\$35.00	\$8.00
Neo TEU ≥ 10,000	\$300,000	\$30.00	\$40.00	\$5.00	\$300,000	\$30.00	\$42.50	\$6.50	\$300,000	\$30.00	\$45.00	\$8.00

TEU a bordo aplicable a buques que no son portacontenedores y que transporten contenedores sobre cubierta:

Se ajustan las tarifas de TEU sobre cubierta para otros tipos de buques que no sean portacontenedores.

Peajes propuestos para TEU sobre cubierta en buques no portacontenedores

TEU sobre cubierta en otros tipos de buques que no sean portacontenedores	Efectivas el 1 de enero de 2023	Efectivas del 1 de enero de 2024	Efectivas el 1 de enero de 2025
	TEU refrigerados	\$110.00	\$115.00
TEU seco	\$100.00	\$105.00	\$110.00
TEU vacío	\$60.00	\$65.00	\$70.00

El cálculo del peaje para todos los buques en lastre, aplicando el 90% del peaje respectivo con carga, solo aplicará a los componentes de tarifa fija y de capacidad. El cálculo no aplicará a las tarifas de TEU refrigerado, seco y vacío sobre cubierta que los buques en lastre puedan transportar.

Modificaciones propuestas para los peajes de buques portavehículos/RoRo:

Los ajustes propuestos a los peajes de portavehículos/RoRo son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
3. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en CP/SUAB.
4. Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje con carga.
5. Se elimina el uso del concepto de porcentaje de utilización en la estructura (toneladas métricas de carga entre peso muerto).

Peajes propuestos para buques portavehículos/RoRo

Portavehículos/RoRo	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.00	\$60,000	\$4.00	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.40	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$4.75
Neopanamax	\$300,000	\$2.00	\$300,000	\$2.50	\$300,000	\$2.75

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de pasajeros:

Los ajustes propuestos a los peajes de buques de pasajeros son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
3. Para los buques de categoría de tamaño regular, se establecen además tarifas separadas para buques con menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
4. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular,

- súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos de buques de pasajeros

Pasajeros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.15	\$25,000	\$3.20	\$25,000	\$4.25
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$2.60	\$60,000	\$3.80	\$60,000	\$5.00
Súper	\$100,000	\$4.75	\$100,000	\$5.15	\$100,000	\$5.50
Neopanamax	\$300,000	\$3.75	\$300,000	\$4.65	\$300,000	\$5.50

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques tanqueros:

Los ajustes propuestos a los buques tanqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se elimina la tarifa de toneladas métricas de carga para los buques neopanamax con carga.
- Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques tanqueros

Tanqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa mínima (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa mínima (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$2.50	\$60,000	\$4.25	\$60,000	\$6.00
Súper	\$100,000	\$3.15	\$100,000	\$4.10	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

Modificaciones propuestas para los peajes de buques quimiqueros:

Los ajustes propuestos para buques quimiqueros son los siguientes:

- Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
- Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
- Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.
- Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques quimiqueros

Quimiqueros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular	\$60,000	\$4.45	\$60,000	\$5.00	\$60,000	\$5.50
Súper	\$100,000	\$3.00	\$100,000	\$4.00	\$100,000	\$5.25
Neopanamax	\$300,000	\$1.30	\$300,000	\$2.25	\$300,000	\$3.25

Modificaciones propuestas para los peajes de buques de gas licuado de petróleo (GLP):

Los ajustes propuestos para los buques de GLP son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene el metro cúbico como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
3. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos (m³) de capacidad.
4. El peaje para buques en lastre será el 90% del peaje calculado con carga y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 2% del total de m³ de capacidad de carga.

Peajes propuestos para buques GLP

GLP	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$0.90	\$300,000	\$1.85	\$300,000	\$2.75

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques gas natural licuado (GNL):

Los ajustes propuestos para buques GNL son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene el metro cúbico como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
3. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax), sobre la base de los metros cúbicos de capacidad.
4. El peaje para buques en lastre será el 90% del peaje calculado con carga y aplicará a los buques que transiten con un máximo de 10% del total de metros cúbicos (m³) de capacidad de carga.
5. Se elimina la tarifa especial para buques en lastre aplicada en los casos de ida y vuelta (viaje de retorno).

Peajes propuestos para buques GNL

GNL	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Súper	\$100,000	\$2.75	\$100,000	\$3.25	\$100,000	\$3.85
Neopanamax	\$300,000	\$1.35	\$300,000	\$1.70	\$300,000	\$2.05

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de graneles secos:

Los ajustes propuestos para los buques de graneles secos son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene la tonelada de peso muerto (DWT por sus siglas en inglés) como la unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes
3. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en DWT.
4. Se elimina las tarifas por tonelada métrica de carga para los buques neopanamax con carga.
5. Se consolidan las tarifas de los 4 tipos de mercaderías (granos, carbón, mineral de hierro y otros graneles secos) en 1 solo grupo de tarifas.
6. Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje calculado con carga.

Peajes propuestos para buques de graneles secos

Graneles Secos	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (DWT)
Regular	\$60,000	\$1.00	\$60,000	\$1.25	\$60,000	\$1.65
Súper	\$100,000	\$1.10	\$100,000	\$1.15	\$100,000	\$1.50
Neopanamax	\$300,000	\$0.25	\$300,000	\$0.50	\$300,000	\$0.80

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques de carga refrigerada, carga general y otros:

Los ajustes propuestos para los buques de carga refrigerada, carga general y otros son los siguientes:

1. Se introduce una tarifa fija por tránsito que depende de la esclusa utilizada y la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax).
2. Se mantiene la tonelada CP/SUAB como unidad de medida de capacidad para el cálculo de peajes.
3. Para los buques regulares de carga refrigerada y carga general, se establecen tarifas separadas de menos de 10,000 y de 10,000 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
4. Para los buques regulares del segmento “otros”, se establecen tarifas separadas de menos de 7,500 y de 7,500 o más toneladas CP/SUAB de capacidad.
5. Se establece una tarifa de capacidad de acuerdo con la categoría de tamaño del buque (regular, súper o neopanamax) sobre la base de su capacidad en toneladas CP/SUAB.

6. Se establece que el peaje para buques en lastre será el 90% del peaje con carga.

Peajes propuestos para buques refrigerados

Refrigerados	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.25	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.40	\$60,000	\$2.35	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.75	\$100,000	\$2.40	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Peajes propuestos para buques de carga general

Carga General	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.15	\$25,000	\$3.50
Regular ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.45	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$2.00	\$100,000	\$2.50	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Peajes propuestos para buques del segmento “otros”

Otros	Efectivas el 1 de enero de 2023		Efectivas el 1 de enero de 2024		Efectivas el 1 de enero de 2025	
	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)	Tarifa fija (por tránsito)	Tarifa por capacidad (CP/SUAB)
Regular < 7,500 CP/SUAB	\$15,000	\$2.00	\$15,000	\$2.50	\$15,000	\$3.00
Regular ≥ 7,500 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.40	\$60,000	\$3.25
Súper	\$100,000	\$1.50	\$100,000	\$2.25	\$100,000	\$3.00
Neopanamax	\$300,000	\$0.75	\$300,000	\$1.15	\$300,000	\$1.50

Modificaciones propuestas para los peajes de los buques que pagan por desplazamiento:

Se ajustan los peajes de buques que pagan por desplazamiento:

Peajes propuestos para buques que pagan por desplazamiento

Desplazamiento	Efectiva el 1 de enero de 2023	Efectiva el 1 de enero de 2024	Efectiva el 1 de enero de 2025
Por tonelada de desplazamiento	\$5.00	\$5.25	\$5.50

Modificaciones propuestas a la estructura del Conglomerado Marítimo Local:

Se propone un ajuste en la distribución de los rangos de eslora de la tabla tarifaria de

embarcaciones menores del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) con el objetivo de unificar su estructura o rango de esloras a la existente para las embarcaciones menores. No se proponen ajustes de montos tarifarios adicionales a este segmento.

La estructura y tarifas del Mercado de Abastecimiento de Combustible (“Marine Bunkering”) queda de la siguiente forma:

Estructura propuesta para el segmento de Marine Bunkering del Conglomerado Marítimo Local

Rango de eslora propuesto		Peajes vigentes
Metros	Pies	
< 19.812	<65	\$800
≥ 19.812 < 24.384	≥ 65 < 80	\$1,300
> 24.384 < 30.480	> 80 < 100	\$2,000
> 30.480	>100	\$3,200

Modificaciones propuestas para los peajes de las embarcaciones menores:

La propuesta de modificación para las embarcaciones menores plantea ajustes a los límites máximos de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total como sigue:

1. Estas tarifas aplicarán a todas las embarcaciones menores (eslora menor o igual que 125 pies).
2. A los buques de alto calado (con eslora superior a 125 pies), de cualquier segmento de mercado, con un tonelaje CP/SUAB de hasta 999 como límite máximo, se le aplicará como peaje la tarifa propuesta para embarcaciones menores en el rango de eslora mayor a 100 pies, adicional a todos sus cargos correspondientes a Otros Servicios Marítimos.
3. La propuesta de modificación para las embarcaciones menores plantea un ajuste al límite máximo de toneladas de desplazamiento que establece el peaje con base a su eslora total. (1,000 toneladas de desplazamiento). A las embarcaciones con un tonelaje de desplazamiento superior a 1,000 toneladas, se les calculará el peaje en base a la tarifa por tonelada de desplazamiento propuesta.

Peajes propuestos de embarcaciones menores

Rango de eslora		Tarifa propuesta		
Metros	Pies	Efectivas el 1 de enero de 2023	Efectivas el 1 de enero de 2024	Efectivas el 1 de enero de 2025
< 19.812	< 65	\$1,760	\$1,935	\$2,130
> 19.812 < 24.384	> 65 < 80	\$2,640	\$2,905	\$3,200
> 24.384 < 30.480	> 80 < 100	\$3,850	\$4,235	\$4,660
> 30.480	>100	\$5,000	\$5,500	\$6,000

2.3 Modificaciones propuestas al Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

La propuesta considera eliminar la tarifa de retorno para contenedores cargados (TTLR) y modificar el cálculo de contenedores permitidos sobre cubierta a una condición de visibilidad de dos esloras, lo cual a su vez modificará el cálculo del total de contenedores permitidos (TTA). Los cambios propuestos se implementarían mediante la modificación posterior del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá conforme sea aprobada la propuesta.

Se modificarán los siguientes artículos:

- Artículo 2, definiciones: eliminar el TTLR, agregar TTE y modificar la condición de visibilidad de 1 eslora a 2 esloras.
- Artículo 10: eliminar el acrónimo TTLR y agregar TTE.

3. IMPLEMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.

Para todos los segmentos de mercado, los ajustes se harán efectivos a partir del 1 de enero de 2023, 1 de enero de 2024 y 1 de enero de 2025.

4. CONVOCATORIA A CONSULTA Y AUDIENCIA PÚBLICA.

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

- 4.1. Consulta Pública:** habrá un período de consulta pública que iniciará a partir de la fecha de la publicación de esta notificación y por el lapso que vence el día 17 de mayo de 2022 a las 4:15 p.m., hora local.
- 4.2. Audiencia Pública:** habrá una audiencia pública que se celebrará el día 20 de mayo de 2022, conforme los parámetros indicados en el numeral 7 de esta notificación.

5. FORMA DE PARTICIPACIÓN DE LOS INTERESADOS.

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

- 5.1.** A partir de la publicación de esta notificación, queda abierto el período de consulta pública para que las partes interesadas presenten datos, opiniones o argumentos por escrito, en idioma español o inglés, los cuales deberán ser recibidos por la Autoridad del Canal de Panamá dentro del término que vence el día 17 de mayo de 2022 a las 4:15 p.m., hora local.

5.2. Quienes hayan participado en el proceso de consulta pública, de acuerdo con los numerales 4.1 y 5.1 de esta notificación, podrán participar en la audiencia pública que se celebrará en la fecha señalada en el numeral 4.2 de esta notificación, directamente o a través de sus representantes debidamente acreditados, siempre que durante el período de consulta pública hayan notificado por escrito su decisión de participar en la audiencia pública como expositor. Esta notificación de participación como expositor deberá enviarse a la dirección consignada en el numeral 6.4 de esta notificación y en ella se deberá indicar el nombre y dirección del interesado y la capacidad, condición o carácter con el cual se presenta el interesado. La notificación de participación en la audiencia pública como expositor debe ser recibida a través de nota por escrito enviada por correo electrónico a la dirección canaltolls@pancanal.com, en idioma español o inglés, a más tardar el día 17 de mayo de 2022 a las 4:15 p.m., hora local, y el registro de la fecha y hora de recibo de la notificación determinará el orden de la intervención del interesado en la audiencia pública.

6. PETICIÓN Y ENVÍO DE LA INFORMACIÓN.

6.1. Los interesados en obtener una copia de la propuesta podrán encontrar una copia electrónica, tanto en español como en inglés, en el siguiente enlace: www.pancanal.com/peajes.

6.2. Los interesados en expresar sus comentarios u opiniones, argumentos, o proveer información que sustente dichos comentarios durante el período de consulta deberán hacerlo por escrito a través de correo electrónico a la dirección canaltolls@pancanal.com, en idioma español o inglés, antes de la fecha y hora señalada en el numeral 4.1 de esta notificación.

6.3. Aquellos que estén interesados en participar como expositor en la audiencia pública deberán notificar su decisión por escrito a través de correo electrónico a la dirección canaltolls@pancanal.com en idioma español o inglés, antes de la fecha y hora señalada en el numeral 4.1 de esta notificación.

Para los envíos por correo electrónico de información, cartas o intención de participación en la audiencia pública como expositor mencionadas en los numerales 6.2 y 6.3 de esta notificación, favor utilizar formato “pdf”, “jpeg” o “png”. No se considerarán cartas o escritos en otro formato o escritos de manera directa en el cuerpo del correo electrónico.

De igual forma, para cada envío por correo electrónico de información, cartas o notificación de participación en la consulta pública y/o audiencia pública mencionadas en los numerales 6.2 y 6.3 de esta notificación, la Autoridad del Canal de Panamá emitirá un acuse de recibo electrónico o respuesta por correo electrónico para confirmar el recibo de dicha información, carta o notificación de participación. De no recibir dicha confirmación en los dos días subsiguientes al envío original de la información, favor realizar el reenvío correspondiente a la dirección canaltolls@pancanal.com.

De igual forma, se solicita a los interesados en participar en la audiencia pública en calidad de expositor, la remisión de copia del contenido de su presentación, de ser posible con antelación a la fecha de la audiencia pública indicada en el numeral 4.2 de esta notificación, a través de correo electrónico a la dirección canaltolls@pancanal.com.

6.4. Dirección electrónica para el envío de la documentación referente a los numerales 4, 5 y 6 de esta notificación:

Correo electrónico: canaltolls@pancanal.com

7. LUGAR, FECHA Y HORA DE LA AUDIENCIA PÚBLICA.

7.1. La audiencia pública se realizará en el Ala Gerencial del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, República de Panamá, el 20 de mayo de 2022 e iniciará a las 9:00 a.m. hora local.

7.2. La audiencia pública se celebrará en formato presencial para aquellos que hayan notificado por escrito su decisión de participar en la audiencia pública como expositor de acuerdo con lo dispuesto en los numerales 5.2 y 6.3 de esta notificación. Las instrucciones adicionales y otros detalles logísticos de la participación serán distribuidos oportunamente a los que hayan notificado por escrito su decisión de participar en la audiencia pública como expositor.

7.3. Los interesados en participar en la audiencia pública en calidad de oyentes podrán solicitar el enlace respectivo e instrucciones para acceder, al correo electrónico canaltolls@pancanal.com, a más tardar el día que culmine el periodo de consulta pública indicado en el numeral 4.1 de esta notificación. Se entiende por oyente aquel que no esté en el lugar de la audiencia. Los participantes en calidad de oyentes no expondrán comentarios durante la audiencia pública.

7.4. El formato “híbrido” de la audiencia pública (presencial para expositores y no presencial para oyentes mediante un enlace e instrucciones de acceso) presentado en esta notificación se fundamenta en el cumplimiento de las medidas de bioseguridad implementadas como consecuencia de la pandemia de COVID-19 vigentes en la República de Panamá al momento de la celebración de audiencia pública.

8. PROCEDIMIENTO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA.

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

Oscar Ramírez	Presidente
Ricardo M. Arango	Vicepresidente
Jorge L. González	Miembro
Nicolás González Revilla P.	Miembro
Enrique Sánchez S.	Miembro

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá ha nombrado Secretario del precitado Comité al Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Ricaurte Vásquez M.

- 8.1.El Comité examinará toda la información que haya sido debida y oportunamente presentada conforme lo indicado en esta notificación, relativa a los comentarios, datos e información proporcionada por las partes interesadas durante el proceso de consulta.
- 8.2.El Comité iniciará la audiencia pública en el lugar, la fecha y hora establecidas en esta notificación. El Presidente del Comité hará saber a los participantes que el propósito del procedimiento de la audiencia pública es el de escuchar los argumentos a favor o en contra de la propuesta.
- 8.3.El Presidente del Comité anunciará el orden en que intervendrán los que participen como expositores de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.2 de esta notificación y acto seguido iniciará el evento con la participación de cada uno de ellos.
- 8.4.Los participantes en calidad de expositores en la audiencia pública serán llamados en forma individual para que hagan verbalmente sus declaraciones y así exclusivamente expongan sus puntos de vista sobre la propuesta, por un tiempo máximo de cinco minutos. De acuerdo con las circunstancias, el Comité analizará y decidirá sobre la conveniencia de ampliar este tiempo como lo estime prudente, y así lo hará saber a los participantes. No se permitirán presentaciones con proyecciones visuales o audiovisuales, diapositivas, “PowerPoint” o cualquier otro dispositivo o instrumento similar.
- 8.5.El propósito de la participación individual es meramente expositivo, por lo cual no se admitirán debates ni intercambio de preguntas y respuestas con los miembros del Comité, ni entre los participantes.
- 8.6.Los miembros del Comité recibirán el testimonio o declaración de las partes interesadas con relación a la modificación propuesta. De ser posible, se solicita a los expositores la remisión de copia del contenido de su presentación, a través del correo electrónico canaltolls@pancanal.com
- 8.7.Concluida la audiencia pública, el Comité hará un análisis de la documentación presentada durante el periodo de consulta pública y de las intervenciones de los participantes durante la audiencia pública y rendirá a la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá, en un período prudencial, un informe sobre lo actuado y las recomendaciones pertinentes.

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, VEINTICUATRO (24) DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDOS (2022).

ANEXO B. REFERENCIAS JURÍDICAS

La normativa jurídica vigente que rige para las reglas para el arqueo de las naves y para la fijación de los peajes por el uso del Canal de Panamá, se encuentra en el Título XIV de la Constitución Política de la República, en consonancia con el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá; en la Ley N° 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá; y en los Reglamentos emitidos por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá.

Constitución Política de la República de Panamá **Título XIV**

Artículo 319: La Junta Directiva tendrá las siguientes facultades y atribuciones, sin perjuicio de otras que la Constitución y la Ley determinen:

...

2. Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

...

Artículo 321: La Autoridad del Canal de Panamá pagará anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal de Panamá. Estos derechos serán fijados por la Autoridad del Canal de Panamá y no serán inferiores a los que debería percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999. Por razón de su tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no serán sujeto de ningún otro gravamen nacional o municipal.

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

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

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

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

Artículo 18. Además de las facultades que le confiere la Constitución Política, la junta directiva ejercerá las siguientes funciones:

...

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

...

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

...

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

...

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

...

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

...

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

...

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

...

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

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

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

1. Los costos de funcionamiento del canal, incluyendo costos de depreciación, apoyo a la protección del recurso hídrico, capital de trabajo y reservas requeridas.
2. Los pagos al Tesoro Nacional, estipulados en la Constitución Política y esta Ley, calculados conforme a las bases que, al efecto, se establezcan en el reglamento.
3. El capital para el reemplazo de la planta, expansión, mejoras y modernización del canal.
4. Intereses sobre el valor que se le estipule al canal.
5. Pérdidas de arrastre de años anteriores.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 79. La Autoridad proporcionará, a las partes interesadas, la oportunidad de participar en los procesos de consulta que tengan por finalidad modificar los peajes y las reglas de arqueo, a través de la presentación de datos, opiniones o argumentos por escrito, y de participar en una audiencia pública que se celebrará cuando hayan transcurrido, por lo menos, 30 días contados a partir de la fecha de la divulgación del aviso, en la publicación oficial de la Autoridad, en que se convoque dicha audiencia.

Artículo 124. La Autoridad editará una publicación oficial para divulgar las disposiciones que adopte, en la que publicará:

1. Los reglamentos.
2. Los cambios sugeridos al régimen de peajes o al sistema de arqueo de naves, que estipula el artículo 9 de esta Ley.

Reglamento sobre el Procedimiento para el cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá.

(Aprobado por la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá mediante el Acuerdo No. 3 del 12 de noviembre de 1998, modificado mediante el Acuerdo No.127 de 19 de enero de 2007)

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

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

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

Artículo 4. La notificación contendrá:

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

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

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

Artículo 7. El Comité aplicará este reglamento, y tendrá entre sus funciones las siguientes:

1. Conducir el proceso de consulta y audiencia.
 2. Solicitar o recibir opiniones, exposiciones o información adicional.
 3. Decidir sobre asuntos de procedimiento o cuestiones similares.
 4. Prescindir de todo material irrelevante, insustancial o excesivamente repetitivo que expongan los participantes o los interesados.
 5. Excluir a cualquier participante cuya conducta interfiera con el proceso de la audiencia.
- El Comité remitirá a la Junta Directiva el informe de sus actuaciones con la recomendación pertinente.

Artículo 8. Los interesados tendrán la oportunidad de participar en el proceso de modificación de las reglas de arqueo y las tarifas de peaje, a través de la presentación de información,

opiniones o exposiciones por escrito ante el Presidente del Comité, dentro del plazo prescrito en la notificación.

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

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

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

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

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

Artículo 11a. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, cuando se trate de propuestas de cambio de peajes que hayan de tener aplicación en varias etapas o varios años y la Autoridad, en atención a lo que los participantes hayan planteado en la audiencia, considere pertinente modificar sus propuestas originales, procederá a hacer los ajustes correspondientes y a conceder un periodo adicional de consulta por un término no menor de 15 días calendarios contados a partir de la fecha de la publicación de la propuesta modificada en el Registro del Canal, a fin de ofrecer a los interesados oportunidad para que presenten por escrito a la Autoridad sus datos, opiniones, informaciones, argumentos o exposiciones a propósito de dicha propuesta.¹

Artículo 12. Cualquier interesado, previa solicitud y pago de los costos establecidos por la Autoridad, podrá obtener la transcripción de las exposiciones hechas en la audiencia.

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

¹ Artículo introducido por el Acuerdo No. 127 de 19 de enero de 2007

Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

(Aprobado por la Junta Directiva mediante Acuerdo 395 del 20 de enero de 2022.

Capítulo I Normas Generales y Definiciones

Artículo 1: Este Reglamento tiene por objeto establecer el procedimiento y las reglas de arqueo de buques, para la determinación de la base de aplicación de los peajes que adopte la Autoridad de acuerdo con su Ley Orgánica.

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

Anexo. Reglas complementarias para la determinación del Arqueo Neto CP/SUAB y la base de cobro de los peajes, las cuales forman parte integral de este Reglamento.

Arqueo por eslora total. Se aplica a embarcaciones que, con base en su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo con las tarifas mínimas establecidas.

Buque auxiliar. Cualquier buque que no fuere buque de guerra, de propiedad de un Estado u operado por él y utilizado, en ese momento, solamente en servicio no comercial del gobierno.

Buque cablero. Buque especializado, diseñado y utilizado en el tendido y la reparación de cables submarinos usados en telecomunicaciones, transmisión de energía eléctrica u otros propósitos.

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

Buque contenedor/carga suelta. Buque especialmente diseñado para transportar contenedores o carga suelta fraccionada, paletizada o a granel bajo cubierta. Generalmente tendrá escotillas de ancho completo y bodegas encajonadas para el transporte de carga y/o contenedores a granel, algunos buques están equipados con grúas pórticas. Este buque tiene la capacidad de transportar carga sobre cubierta, algunos están diseñados con celdas guías removibles para transportar contenedores bajo cubierta.

Buque de carga general. Buque diseñado para transportar carga general fraccionada, paletizada o a granel (artículos individuales tales como cajas, equipos y piezas), que se coloca en bodegas generales sin especialización. Generalmente cuenta con cubiertas múltiples e instalaciones para cargar y descargar carga. Este buque tiene la capacidad de transportar carga sobre cubierta.

Buque de graneles secos. Buque diseñado para transportar carga seca a granel (tales como granos, carbón, minerales, metales, fertilizantes y productos de madera).

Buque de guerra. Buque perteneciente a las fuerzas navales de un Estado que porte las insignias exteriores distintivas de los buques de guerra de esa nacionalidad, bajo el comando de un oficial debidamente comisionado por el gobierno e inscrito en la Lista Naval, y operado por una tripulación bajo disciplina naval regular.

Buque de pasajeros o Buque de pasaje. Aquel cuya actividad principal es el transporte de pasajeros, sujeto a itinerarios fijos y de conocimiento público. Normalmente este tipo de buque cuenta con alojamiento para más de doce (12) pasajeros.

Buque gasero. Buque de carga construido o adaptado y utilizado para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados u otros productos enumerados en la tabla del correspondiente capítulo del Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel o el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (IGC Code, por sus siglas en inglés). Existen dos tipos de buques gaseros: el LPG, por sus siglas en inglés, que transporta gas licuado de petróleo y el metanero o LNG, por sus siglas en inglés, que transporta gas natural licuado.

Buque pesquero. Buque diseñado principalmente para la captura de peces y otras especies marinas. Incluye arrastreros, cerqueros, camareros u otros dedicados a la actividad de pesca.

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

Buque portavehículo. Buque con cubiertas múltiples diseñado para transportar automóviles y camiones por medio de rampas cuyas cubiertas pueden ser permanentes o móviles. El buque está equipado con rampas que permiten conducir los vehículos dentro y fuera del mismo.

Buque quimiquero. Buque construido o adaptado para el transporte a granel de cualquiera de los productos líquidos enumerados en el capítulo correspondiente del Código Internacional de Quimiqueros o el Código de Quimiqueros, según aplique.

Buque refrigerado. Buque de carga de cubierta múltiple cuyos espacios de carga están diseñados principalmente para el transporte de carga refrigerada, como frutas, carne y otros productos alimenticios a diversas temperaturas. Incluye el buque de carga con ochenta por ciento (80%) o más de espacio aislado para la carga.

Buque RoRo. Buque especialmente diseñado para transportar mercancía con ruedas tales como camiones, remolques (trailers) o contenedores rodantes, que son cargadas y descargadas utilizando el método de trasbordo rodado (roll on-roll off) mediante vehículos tractores, con varias cubiertas comunicadas mediante rampas o ascensores.

Buque tanquero. Buque construido o adaptado para el transporte de mercancías líquidas a granel, principalmente petróleo crudo y productos derivados del petróleo, entre otros.

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

Capacidad cúbica de carga (M³). Capacidad máxima de carga de un buque expresada en metros cúbicos.

Capacidad máxima de pasajeros (PAX). Total de pasajeros indicados en el Certificado de Seguridad para Buques de Pasajeros y/o en el Certificado Internacional de Arqueo, el que sea mayor para un buque de pasajeros.

Certificado de Seguridad para Buques de Pasajeros. Certificado de seguridad expedido a todo buque de pasajeros.

Certificado Internacional de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel o Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Peligrosos a Granel. Certificado expedido a todo buque quimiquero que realice viajes internacionales y que cumpla con las disposiciones pertinentes del Código Internacional de Quimiqueros o el Código de Quimiqueros, según corresponda.

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

Código de Gaseros (Código CG). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construidos después del 31 de diciembre de 1976, pero antes del 1 de julio de 1986.

Código de Quimiqueros (Código CQ). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, el cual se aplica a aquellos buques construidos en o después del 12 de abril de 1972, pero antes del 1 de julio de 1986.

Código Internacional De Estabilidad Sin Avería, 2008 (CÓDIGO IS 2008). El Código Internacional de Criterios de Estabilidad, tanto de carácter obligatorio como de recomendación y otras medidas que garanticen la seguridad operacional de todos los buques a fin de reducir al mínimo los riesgos para los mismos, el personal de a bordo y el ambiente.

Código Internacional de Gaseros (Código CIG). El Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construidos después del 1 de julio de 1986.

Código Internacional de Quimiqueros (Código CIQ). El Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel, que se aplica generalmente a aquellos buques construidos después del 1 de julio de 1986.

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

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

Desplazamiento de verano. Es el peso total del buque en toneladas métricas cuando esté cargado a su calado de verano, que consiste en la sumatoria del desplazamiento en rosca más el tonelaje de peso muerto de verano.

Desplazamiento en rosca. Es el peso del buque en toneladas métricas tal como lo entrega el astillero; esto es, sin combustible, pertrechos, víveres ni tripulantes.

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

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

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

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

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

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

Medida transitoria de dispensa. Es el tratamiento especial que se otorga a los buques que han transitado por el Canal entre el 23 de marzo de 1976 y el 30 de septiembre de 1994 y regresen para tránsito después del 30 de septiembre de 1994, el cual consiste en el congelamiento del arqueado de acuerdo con el sistema de Arqueado Neto del Canal de Panamá vigente hasta el 30 de septiembre de 1994. Esta medida se aplicará siempre que los buques no hayan sido objeto de un

cambio estructural significativo, entendiéndose por tal una variación real no menor del diez por ciento (más o menos 10%) del volumen total (V) del buque. En caso de producirse un cambio estructural significativo, el Arqueo Neto CP/SUAB se determinará de acuerdo con el artículo 10.

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

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

Pasajero. Toda persona que viaje a bordo del buque. Se exceptúan el capitán y los miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas para cualquier labor necesaria para el buque.

Pasajero de cortesía. Persona que viaja a bordo de un buque, de quien no se recibe remuneración económica alguna o cuyo transporte no represente ventaja comercial para el buque. Esta definición no aplica al buque de pasajeros.

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

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

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

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

Total de TEU con carga durante el tránsito (TTL). Es el resultado de la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores transportados con carga por buques portacontenedores, que maximice el espacio volumétrico, expresándose dicho volumen en unidades TEU, según la tabla de equivalencias del artículo 10. La Autoridad se reserva el derecho de verificar el TTL para corroborar que este dato cumpla con el grado de precisión que requiere la Autoridad.

Total de TEU con carga durante el tránsito en el viaje de retorno (TTLR). Es el total de TEU con carga durante el tránsito (TTL), aplicable a un buque portacontenedores neopanamax en su viaje de retorno (sur), cuando durante su tránsito en dirección norte haya transitado con una utilización de carga (TTL) mayor o igual a setenta por ciento (70 %) de su total de TEU permitidos (TTA). El buque debe retornar en un período no mayor de veintiocho (28) días y este período corresponde al 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 se tomará en cuenta para la contabilización de estos veintiocho (28) días, la estadía del buque en fondeaderos y puertos de la República de Panamá que se encuentren 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. En caso de que el buque requiera realizar actividades portuarias en terminales panameñas localizadas fuera de estos puntos, se deberá presentar a la Autoridad la documentación que sustente dicha visita.

Total de TEU permitidos (TTA). Es la suma total de TEU permitidos sobre cubierta y TEU permitidos bajo cubierta.

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

TEU permitidos sobre cubierta. Es la capacidad total de contenedores en TEU que un buque puede transportar en espacios abiertos sobre la cubierta y no incluye aquellos contenedores que pueden ser transportados en espacios cerrados sobre la misma área. Esta capacidad se determina mediante la combinación de los diferentes tamaños de los contenedores que maximicen el espacio volumétrico, expresado en unidades TEU. Este espacio volumétrico será ajustado a una condición de visibilidad de una eslora, indistintamente de los requisitos de visibilidad que establezca la Autoridad.

Toneladas de peso muerto de verano (DWT). Máxima capacidad de carga de un buque en toneladas métricas cuando está completamente sumergido a su calado de verano. Incluye el peso de la carga, combustible, aceites lubricantes, provisiones, agua fresca en los tanques, pasajeros y equipaje, tripulación y sus pertenencias.

Toneladas de peso muerto de verano para madera (TDWT). Máxima capacidad de carga de un buque en toneladas métricas cuando está completamente sumergido a su calado de verano para madera. Incluye el peso de la carga, combustible, aceites lubricantes, provisiones, agua fresca en los tanques, pasajeros y equipaje, tripulación y sus pertenencias.

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

Artículo 3: Serán objeto de arqueo:

1. El espacio cerrado bajo cubierta.

2. Los espacios cerrados sobre cubierta.
3. La capacidad máxima del buque para transportar contenedores bajo cubierta y sobre ella.
4. La capacidad cúbica de carga.
5. Las toneladas de peso muerto de verano o de verano para madera.
6. El desplazamiento máximo.

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

Capítulo II

Determinación del arqueo para la fijación de peajes por el uso del Canal de Panamá

Sección Primera

Requisitos

Artículo 5: Para efectos del arqueo, todo buque que transite por el Canal presentará el CIA 69 o, en su defecto, un documento aceptable para la Autoridad, con base en un sistema sustancialmente similar al adoptado por el citado convenio. Además, presentará planos, certificados de clasificación y documentación con información en la cual conste el V, DWT, TDWT, M³ y desplazamiento máximo, o documentación que permita determinar estos parámetros mediante la aplicación de cálculos matemáticos.

El buque quimiquero deberá presentar, adicionalmente a lo establecido en el primer párrafo del artículo 5, el Certificado Internacional de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel o el Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel, según corresponda, para determinar el tipo de buque quimiquero (1, 2, 3 o la combinación que se presente). De no obtenerse dichos certificados o que no se cumpla con las pautas de precisión aceptables por la Autoridad, la determinación del tipo de buque queda sujeto a lo que determine la Autoridad.

Se exceptúan de la presentación de la documentación establecida en este artículo las embarcaciones que, con base en su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo con las tarifas mínimas fijas y los buques sujetos a medida transitoria de dispensa.

La medida transitoria de dispensa únicamente aplica a los buques que su medida de cobro esté basada en Arqueo Neto CP/SUAB.

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

La información a la que se refiere el párrafo anterior se obtendrá del Manual de Aseguramiento de Carga (“Cargo Securing Manual” o CSM por sus siglas en inglés) del Plano de Disposición General (“General Arrangement Plan” o GA por sus siglas en inglés), o cualquier documento o plano oficial que indique el número total de contenedores y sus dimensiones. En caso de que

estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se utilizará el método alterno de arqueo que se establece en este Reglamento.

Toda la información a la que se refiere este artículo y el anterior, deberá ser suministrada a la Autoridad cuando esta así lo solicite.

Artículo 7: El buque que no presente la documentación exigida en los artículos anteriores, así como aquel cuya documentación no cumpla con la precisión requerida por la Autoridad, quedará sujeto a la inspección de la Autoridad con el propósito de determinar su V, de acuerdo con el Arqueo Neto CP/SUAB, M³, DWT, TDWT, TTA o desplazamiento máximo, según se establece en este Reglamento.

Artículo 8: La Autoridad establecerá V para calcular el Arqueo Neto CP/SUAB; además, la Autoridad establecerá los valores de TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable. La Autoridad establecerá DWT o TDWT para buques de graneles secos; M³ para buques gaseros; y desplazamiento máximo para los buques de guerra, dragas, diques secos flotantes y cualquier otro equipo flotante cuyo arqueo se calcula con base en su desplazamiento máximo, según sea aplicable.

La Autoridad podrá solicitar información complementaria con relación al buque para los cálculos de V, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, DWT, TDWT, M³ y desplazamiento máximo. No obstante, se podrán ajustar los cálculos con base en inspecciones para obtener la precisión requerida por la Autoridad.

De no obtenerse la documentación solicitada, o cuando esta no cumpla con la precisión requerida por la Autoridad, el V, el TEU permitidos bajo cubierta, el TEU permitidos sobre cubierta, el DWT, el TDWT, el M³ y el desplazamiento máximo quedarán sujetos a lo que resulte del cálculo de la Autoridad.

Sección Segunda Arqueo

Artículo 9: El arqueo de un buque consistirá en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB, TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, M³, DWT, TDWT, desplazamiento máximo y arqueo por eslora total, según sea aplicable. Estos cálculos se determinarán con base en las disposiciones establecidas en este Reglamento.

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

Artículo 10: El Arqueo Neto CP/SUAB del buque se calculará mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K4(V) + K5(V)$$

Para todo buque clasificado por la Autoridad como buque de pasajeros, se considerará a los pasajeros y a su equipaje como carga; por lo tanto, todos los espacios que han sido identificados

y certificados para el uso o posible uso de los pasajeros, tales como balcones, piscinas y pasillos, serán incluidos en V. Para este tipo de buque, en el cálculo del arqueo neto CP/SUAB, la definición de “espacios excluidos”, según se define en la Regulación 2 de la sección 5 del CIA 69, no aplica a dichos espacios.

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

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

Para establecer TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, NTT, TTL y TTLR según sea aplicable, se utilizará la siguiente tabla de equivalencias.

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

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

Para el buque de graneles secos, el arqueo se determinará de acuerdo con las toneladas métricas de peso muerto de verano (DWT) del buque, de acuerdo con lo que se muestre en el plano de capacidad, escala de peso muerto, libro de estabilidad, tabla hidrostática o cualquier otro documento aceptable para la Autoridad.

Para los buques de graneles secos que tengan peso muerto de verano para madera (“Timber Summer Dead weight”), el arqueo se determinará de acuerdo con las toneladas métricas de peso muerto de verano (DWT) del buque o las toneladas métricas de peso muerto de verano para madera (TDWT), la que se mayor. Esto solo aplica cuando el buque tenga válido su calado de verano de madera y esté transitando con madera sobre cubierta.

El DWT o TDWT se determinará a través de la siguiente expresión:

Toneladas de peso muerto de verano (DWT o TDWT) = Desplazamiento de verano o Desplazamiento de verano para madera – Desplazamiento en rosca

Para el buque gasero, el arqueo se determinará sobre el parámetro de M³ de acuerdo con lo que se muestre en el plano de capacidad, libro de estabilidad, manual de carga, o cualquier otro documento aceptable para la Autoridad.

Para el buque de guerra, draga, dique seco flotante y cualquier otro equipo flotante cuyo

arqueo se calcula con base en su desplazamiento máximo, el arqueo se determinará sobre el parámetro de desplazamiento máximo de acuerdo con el libro de estabilidad o tablas hidrostáticas, el plano de capacidades, o cualquier otro documento aceptable para la Autoridad.

Artículo 11: El buque al que se le calcule el Arqueo Neto CP/SUAB de acuerdo con el artículo 10 podrá ser objeto de un nuevo arqueo si se produce un cambio en el V.

Artículo 12: El buque portacontenedor cuyo Total de TEU permitidos se haya calculado en conformidad con el artículo 10 mantendrá dicho total mientras no sean objeto de un cambio estructural o de documentación que afecte el Total de TEU permitidos. En caso de producirse un cambio estructural o de documentación que afecte la capacidad de carga de este, el Total de TEU permitidos se determinará de acuerdo con lo que establece dicho artículo.

El buque con capacidad para transportar contenedores sobre la cubierta, cuyo TEU permitidos sobre cubierta haya sido calculado conforme se define en este Reglamento y que sufra cambios estructurales o de documentación que afecte dicho TEU permitidos sobre cubierta, se establecerá utilizando la tabla de equivalencias del artículo 10.

El buque cuyo DWT o TDWT haya sido calculado de acuerdo con lo establecido en el artículo 10, mantendrá sus valores mientras no se efectúen cambios estructurales, de estabilidad, o propiedades hidrostáticas que impacten en la escala de peso muerto y que afecten la línea de flotación.

El buque cuya M^3 haya sido calculada de acuerdo con lo establecido en el artículo 10, mantendrá su valor mientras no se efectúen cambios estructurales en los tanques de carga o en sus propiedades hidrostáticas que impacten su capacidad.

El buque cuyo desplazamiento máximo haya sido calculado de acuerdo con lo establecido en el artículo 10, mantendrá sus valores mientras no se efectúen cambios estructurales, de estabilidad, o propiedades hidrostáticas que impacten la escala de peso muerto y que afecten la línea de flotación y consecuentemente varíe su desplazamiento máximo.

Artículo 13: Todos los volúmenes incluidos en el cálculo del Arqueo Neto CP/SUAB se medirán sin importar instalaciones de aislamiento o de otra índole en buques de forro metálico, hasta la cara interior del forro de las planchas estructurales de limitación; y en buques de forro no metálico, hasta la superficie exterior de la cara interior de las superficies estructurales de limitación.

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

Artículo 14: Las medidas para calcular el volumen se tomarán al centímetro de precisión o hasta la vigésima parte de un pie.

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

Capítulo III Método alterno de arqueo

Artículo 15: Cuando no se ha presentado el CIA 69, su equivalente o la documentación necesaria para hacer el cálculo de V, o cuando estos documentos no cumplan con las normas de precisión aceptables por la Autoridad, el buque se medirá de manera que se incluyan todos los contenidos cúbicos de los espacios cerrados para establecer V, tal como se define en este Capítulo.

En el caso del buque clasificado por la Autoridad como portacontenedor o buque con capacidad de transportar contenedores sobre la cubierta que no haya presentado el Manual de Aseguramiento de Carga y el Plano de Disposición General, sus equivalentes, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá TEU permitidos bajo cubierta y TEU permitidos sobre cubierta, según sea aplicable, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

En el caso del buque clasificado por la Autoridad como buque de graneles secos que no haya presentado el libro de estabilidad o tablas hidrostáticas y el plano de capacidades, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá el DWT o el TDWT, como corresponda, utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

En el caso del buque clasificado por la Autoridad como buque gasero que no haya presentado el libro de estabilidad o tablas hidrostáticas y el plano de capacidades, o cuando estos documentos no cumplan con las pautas de precisión aceptables para la Autoridad, se establecerá M^3 utilizando cualquier otro método aceptable para la Autoridad.

Artículo 16: La Autoridad procurará determinar V, TEU permitidos bajo cubierta, TEU permitidos sobre cubierta, DWT, TDWT, M^3 y desplazamiento máximo según sea aplicable, con la mayor precisión posible, con base en la información disponible al momento de hacer el cálculo. Para estos cálculos se utilizarán métodos generalmente aceptados que permitan obtener el margen de precisión requerido por la Autoridad.

Artículo 17: El buque que no presente la documentación requerida o cuando estos documentos no cumplan con la precisión aceptable por la Autoridad, se arqueará de la siguiente forma:

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

2. El volumen del casco bajo cubierta (UDV) se calculará conforme a la siguiente fórmula:

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

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

ESLORA TOTAL EN METROS	COEFICIENTE
> 0 a 30	.7150
> 30 a 60	.7250
> 60 a 90	.7360
> 90 a 120	.7453
> 120 a 150	.7328
> 150 a 180	.7870
> 180 a 210	.8202
> 210 a 240	.7870
> 240 a 270	.7328
> 270	.7453

3. El V de un buque es igual a la sumatoria del volumen de las estructuras sobre cubierta, según se determine de acuerdo con los lineamientos del numeral 1 de este artículo, y el volumen del casco bajo cubierta, según lo que se determine de acuerdo con los parámetros del numeral 2 de este artículo.
4. Las figuras de los parámetros que se utilizan para el cálculo de la base de cobro de peajes podrán determinarse mediante cualquier método o combinación de métodos que sean aceptables para la Autoridad.

Artículo 18: El buque cuyo arqueado haya sido determinado de acuerdo con los lineamientos del artículo 15 podrá solicitar que se determine un nuevo arqueado al presentar nuevos planos corregidos u otros documentos pertinentes aceptables por la Autoridad que permitan recalculer el arqueado del buque.

Capítulo IV Certificado de Arqueo

Artículo 19: El arqueado del buque será calculado por el personal especializado de la Autoridad. Cada buque pondrá a las órdenes de la Autoridad un juego completo de planos, documentos, el desglose del volumen total y las hojas de cálculo con las dimensiones que sirvieron de base para obtener su CIA 69 o su equivalente, y copia de este.

El buque cuyo arqueado se haga con base en los parámetros de capacidad (DWT, TDWT, M³ y desplazamiento máximo) pondrá a las órdenes de la Autoridad los planos, escala de peso muerto, libro de estabilidad, tablas hidrostáticas y cualquier otro documento que sirva como fuente para

obtener el parámetro correspondiente.

Artículo 20: La Autoridad entregará a cada buque, al armador o a su agente, el Certificado de Arqueo, el cual se mantendrá a bordo del buque como constancia de que ha sido inspeccionado y arqueado.

Artículo 21: La Autoridad podrá corregir los certificados de arqueo cuando del examen de los documentos o de la inspección practicada al buque resulten diferencias en su arqueo, según sea aplicable.

Capítulo V Buques de Guerra, Dragas y Diques Secos Flotantes

Artículo 22: El desplazamiento máximo es la base de aplicación del peaje de los buques de guerra, dragas y diques secos flotantes y cualquier otro equipo flotante cuyo arqueo se calcula con base en su desplazamiento máximo. Para estos efectos, se exigirá la presentación de los documentos donde conste con precisión el tonelaje de desplazamiento de cada calado promedio posible.

Artículo 23: El desplazamiento máximo de las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior se determinará de manera aceptable para la Autoridad en toneladas métricas.

Artículo 24: La Autoridad podrá valerse de cualquier método práctico aceptable para determinar el desplazamiento máximo en caso de que el usuario no presente los documentos necesarios para ello.

Capítulo VI Disposiciones Finales

Artículo 25: Para los efectos del cobro de peajes, se considerará en lastre aquel buque que cumpla con las siguientes condiciones:

1. No podrá transportar ningún pasajero, exceptuando pasajero de cortesía siempre que no se trate de un buque de pasajeros.
2. No podrá llevar combustible para su propio consumo en cantidades que excedan la capacidad de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documentos oficiales.
3. Para los casos en los que el buque transporte contenedores sobre cubierta, la Autoridad debe determinar el propósito de la carga contenerizada. Si el propósito no es comercial, se le cobra el contenedor como NTT pero no se invalida la condición de lastre. Si el propósito es comercial, se cobra el contenedor como NTT y el peaje se debe cobrar utilizando la tarifa por carga transportada.
4. Los buques gaseros LPG pueden transportar hasta un máximo de dos por ciento (2%) del total de los metros cúbicos de capacidad de carga (LPG) de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documento fuente que se utilice.

5. Los buques gaseros LNG pueden transportar hasta un máximo de diez por ciento (10%) del total de los metros cúbicos de capacidad de carga (LNG) de los espacios diseñados y certificados para ello, como se muestra en el plano de capacidad del buque o documento fuente que se utilice.
6. No podrá transportar carga, materiales o productos con excepción de efectos para el funcionamiento del buque o para la utilización o consumo a bordo por su tripulación, según determine la Autoridad.
7. Los buques cableros pueden transportar hasta un máximo de cincuenta (50) TM de cable, siempre que el cable esté en trozos destinados a ser utilizados para enhebrar la maquinaria y no para generar ingresos.
8. Sal, que suele ser transportada por buques pesqueros cuando están en condición de lastre, exclusivamente para uso propio del buque.

No obstante lo establecido en los numerales anteriores, un buque de cualquier segmento podrá considerarse en lastre cuando transite con un porcentaje mínimo de utilización del buque según lo determine la Junta Directiva a propuesta de la Administración. A estos efectos, la Administración deberá presentar previamente a la Junta Directiva la propuesta correspondiente debidamente sustentada y razonada con indicación del segmento y tipo de buque, el porcentaje mínimo de utilización del buque para que sea considerado en lastre y el período de tiempo o época del año en que se propone aplicar la presente disposición.

Artículo 26: La travesía de un buque por las esclusas de uno de los extremos del Canal y el regreso por cualquier motivo al punto original de ingreso, sin cruzar las esclusas del extremo opuesto del Canal, se considerará como un tránsito completo. El reingreso del mismo buque será considerado un nuevo tránsito.

Artículo 27: Se exceptúan del arqueo, las embarcaciones que, con base en su eslora total y Arqueo Neto CP/SUAB, paguen de acuerdo con las tarifas mínimas fijas, salvo aquellos casos establecidos en otros reglamentos.

ANEXO

A. AMPLIACIÓN A LA DEFINICIÓN DE PUNTAL DE TRAZADO:

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

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

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

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

O = Espacio excluido

C = Espacio cerrado

I = Espacio que debe considerarse cerrado

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

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

En los buques con trancañiles redondeados, la manga se mide como se indica en la Figura 11.

C. DEFINICIÓN DE ESPACIOS EXCLUIDOS:

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

- Si el espacio está dotado de serretas u otros medios para estibar la carga o provisiones.
- Las aberturas están provistas de cualquier sistema de cierre.
- Si la construcción permite alguna posibilidad de que tales aberturas puedan cerrarse.

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

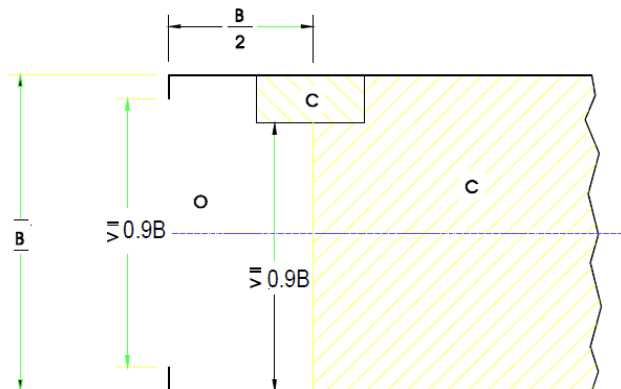


Fig. 1

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

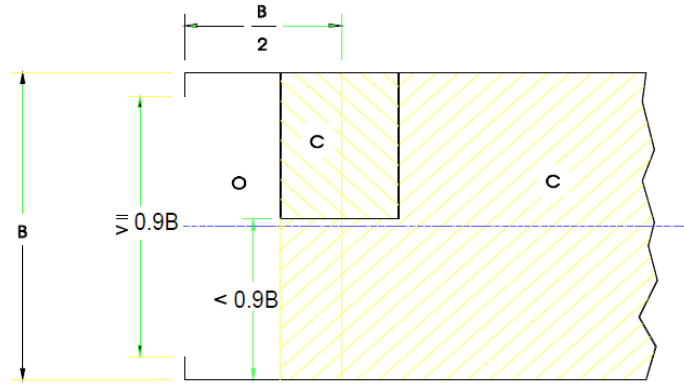


Fig. 2

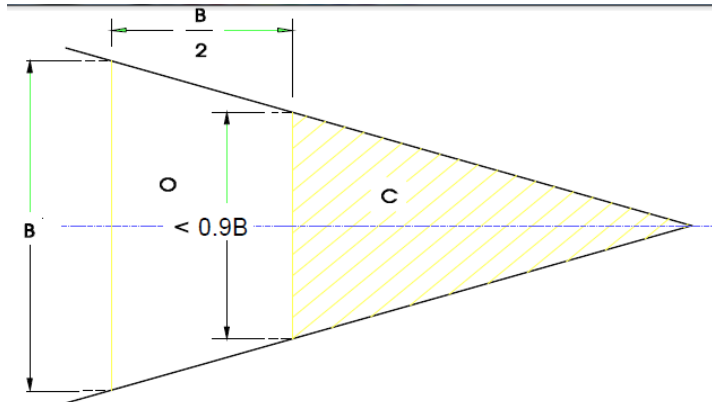


Fig. 3

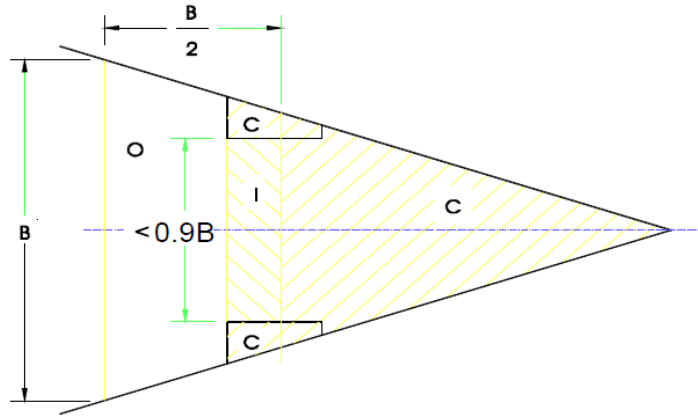


Fig. 4

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

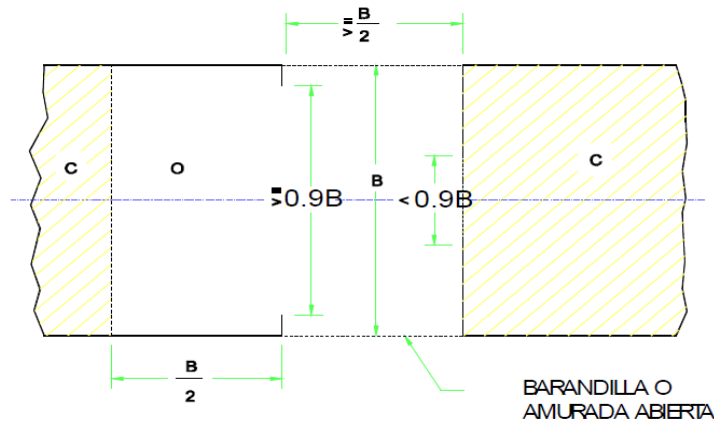


Fig. 5

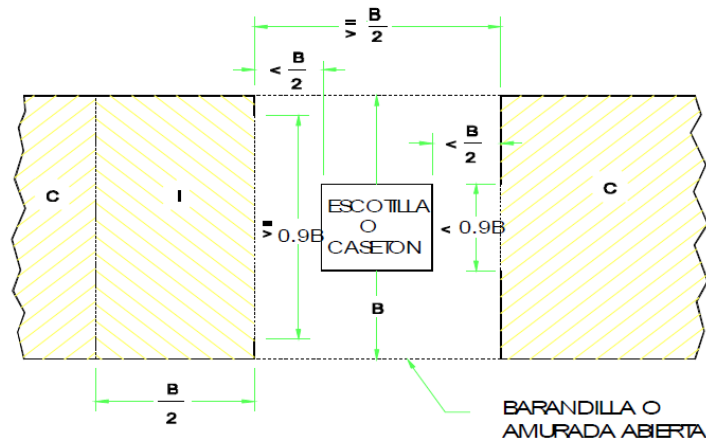
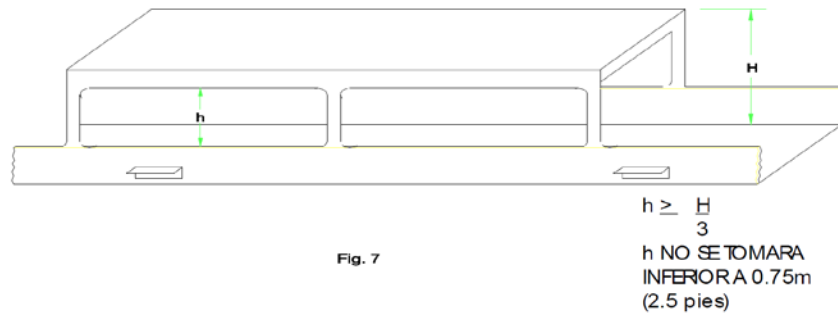
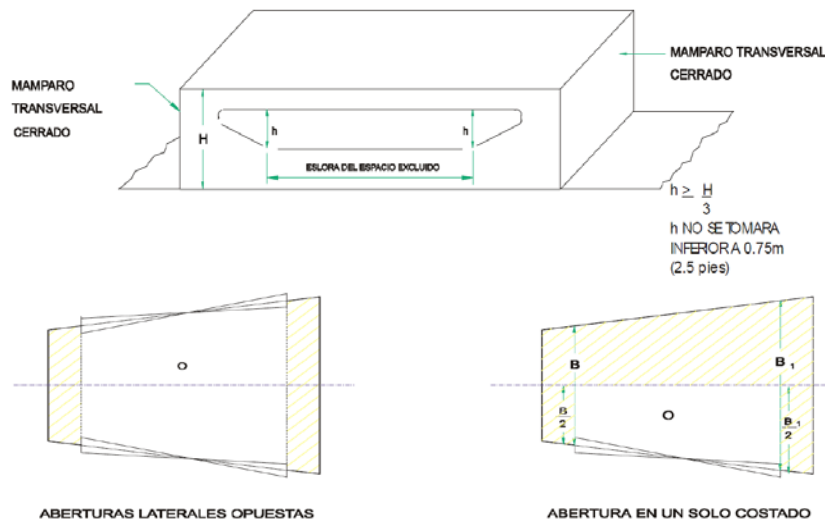


Fig. 6

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



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



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

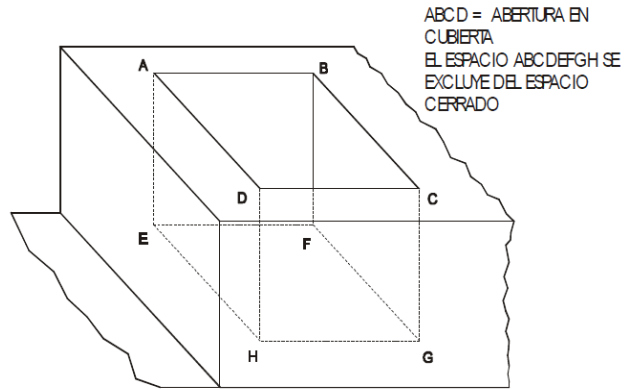


Fig. 9

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

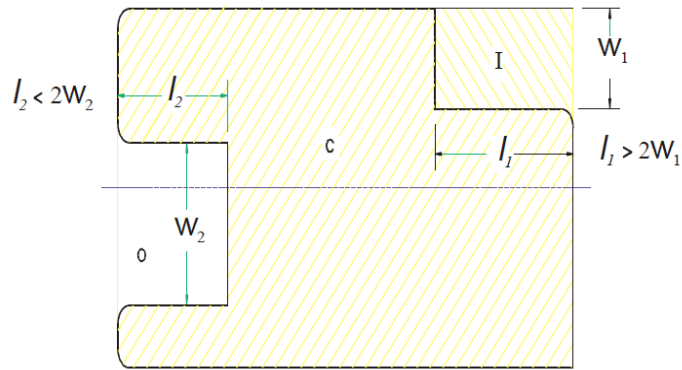


Fig. 10

BUQUES CON TRANCANILES REDONDEADOS

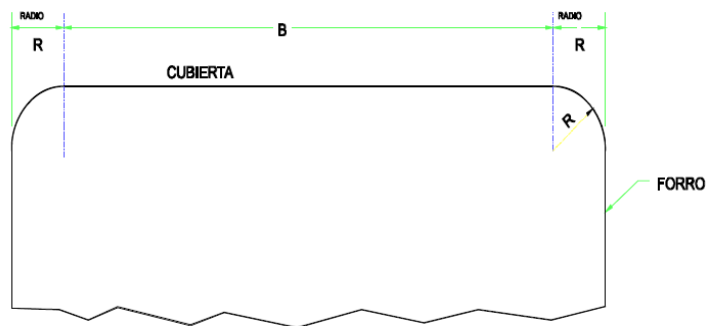


Fig. 11

D. AMPLIACIÓN DE LA CUBIERTA:

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

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

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

$$\text{Arqueo Neto CP/SUAB} = K4(V) + K5(V)$$

a. $K4 = \{0.25 + [0.01 \times \text{Log}10(V)]\} \times 0.830$

b. $K5 = [\text{Log} 10(\text{DA}-19)] / \{[\text{Log} 10(\text{DA}-16)] \times 17\}$

Si el número de pasajeros ($N1 + N2$) es mayor que 100 o DA es igual o inferior a 20.0 metros, entonces K5 será igual a cero.

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

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

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

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

g. N1 = Número de pasajeros en camarotes que no tengan más de 8 literas.

h. N2 = Número de los demás pasajeros.

i. $N1 + N2$ = Número total de pasajeros que el buque está autorizado a llevar según el certificado de pasajeros del buque.

F. CAMBIO EN EL ARQUEO NETO CP/SUAB:

La Autoridad hará una comparación volumétrica justa y equitativa en los casos de aquellos buques que no posean volúmenes totales comparativos según el CIA 69 u otra fuente aceptable

de comparación volumétrica, a fin de determinar si la estructura del buque ha sufrido o no un cambio significativo.

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

Para el buque cuyo arqueo se realiza con base a CP/SUAB:

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

Donde:

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

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

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

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

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

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