

ACUERDO No. 210
(de 10 de junio de 2010)

“Por el cual se modifican los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que en sesión ordinaria de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) se aprobó el Acuerdo No. 207 de 26 de abril de 2010, que contiene la propuesta de modificación de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá y que ordenó llevar a cabo el proceso de consulta y audiencia pública a fin de permitir a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada.

Que la Junta Directiva conformó el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública con los siguientes miembros de la Junta Directiva: Alfredo Ramírez, Jr. (Presidente), Guillermo Chapman, Jr. (Vicepresidente), Eduardo A. Quirós B., Rafael E. Bárcenas P. y José A. Sosa A. El Administrador del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta, fue designado como Secretario del Comité.

Que, en cumplimiento del trámite legal exigido, el acuerdo con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación de fecha 27 de abril de 2010 en el Registro del Canal y en el sitio Web de la Autoridad del Canal de Panamá, fijándose como periodo de consulta el comprendido entre los días 27 de abril de 2010 y 27 de mayo de 2010 y como fecha de la audiencia pública el día 1 de junio de 2010.

Que durante el periodo de consulta se recibieron doce (12) cartas de nueve (9) interesados, incluyendo asociaciones marítimas, armadores, organizaciones internacionales, representantes de los gobiernos de Ecuador, Perú y Chile, y el ciudadano panameño, Dr. Guillermo Rolla Pimentel.

Que la audiencia pública se llevó a cabo el 1 de junio de 2010 en el Auditorio del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, y concurrieron cinco (5) participantes que presentaron sus opiniones y argumentos orales.

Que el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública ha presentado a la consideración del pleno de la Junta Directiva un informe que resume los datos, opiniones o argumentos recibidos por escrito durante el proceso de consulta pública, en los términos que se expresan a continuación:

1. Se valoró como positivo que la ACP decidiera no implementar ajustes de sus peajes durante el año calendario 2010, y que presentara una propuesta de ajustes cuya vigencia iniciara el 1 de enero de 2011. En adición, hubo comentarios favorables acerca de la nueva estructura de cobro para los buques portacontenedores, en la cual se introduce el cambio de un cargo diferenciado entre contenedores llenos y vacíos, debido a que esta se asemeja más a la estructura de costos del naviero y refleja de mejor forma los costos por el uso del Canal. Se reconoció la soberanía de Panamá con respecto a la definición de tarifas y la estructura de peajes, y se expresó apoyo por la ampliación del Canal.



2. Todos los interesados que enviaron comentarios, con la excepción del Dr. Guillermo Rolla Pimentel, objetaron los montos de incrementos de los peajes propuestos, e indicaron que los mismos podrían afectar a la industria naviera y al comercio exterior de los países suramericanos.
3. Los representantes de Perú, Chile y Ecuador solicitaron que la implementación de las nuevas tarifas para los segmentos de carga refrigerada y cruceros fuera postergada para los meses de abril/mayo de 2011, argumentando que en enero estos dos segmentos se encuentran en la estación alta y un cambio en la estructura de precios del Canal puede afectarlos significativamente. En cuanto al segmento de portacontenedores, el “World Shipping Council”, la “International Chamber of Shipping” y el “Asian Shipowners’ Forum” indicaron que los contratos anuales para la ruta transpacífica están vigentes hasta mayo de 2011 por lo que se les dificultaría recobrar el costo asociado al aumento de peajes propuesto.
4. El “World Shipping Council” indicó que existe una disparidad entre las tarifas aplicadas a los portacontenedores y las establecidas para otros segmentos, las cuales al transformarse en unidades CP/SUAB resultan en un diferencial de 82 por ciento entre el segmento con la tarifa más alta (portacontenedores) y el de la tarifa más baja. Consideran que no hay una justificación operacional o de costos que sustente la disparidad y que la práctica es discriminatoria.
5. El gobierno de Ecuador y la “Japanese Shipowners Association” argumentaron que los futuros usuarios y no los actuales, deben asumir una porción mayor de los costos de construcción relacionados con la ampliación del Canal. Indicaron su desacuerdo con que la ampliación del Canal se financie desde ahora con el alza de peajes y con que se aumenten los peajes de los buques pequeños que no utilizarían el Canal ampliado.
6. Los representantes de Chile, Perú y Ecuador mencionaron que los aumentos propuestos no guardan relación con indicadores tales como la inflación en Panamá, los costos operativos del Canal o incrementos en su eficiencia.
7. Todos los interesados, con excepción del Dr. Guillermo Rolla Pimentel, solicitaron la puesta en vigencia de estrategias de precio a largo plazo para evitar la incertidumbre que a su juicio genera, para el comercio internacional y para el sector naviero, el sistema actual de reajustes sucesivos con porcentajes elevados. También solicitaron que la ACP continúe con el diálogo frecuente con la industria para definir las futuras estrategias de peajes que consideren el servicio que prestará el Canal ampliado. Algunos sugirieron estabilidad de precios por periodos de tres a cinco años.
8. La Asociación Nacional de Armadores de Chile indicó que los aumentos propuestos no son justos, razonables, y equitativos, según lo establece el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá.

Que el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública ha presentado a la consideración del pleno de la Junta Directiva, un informe que resume lo expresado por los cinco (5) participantes de la audiencia pública, en los términos que se expresan a continuación:



1. El Dr. Guillermo Rolla Pimentel indicó que los aumentos de peajes propuestos son conservadores y que podrían estudiarse algunas fórmulas que permitan superar estos aportes de común acuerdo con los usuarios, sustentados en las ventajas de competencia ante otras rutas, la rentabilidad que brinda la inversión de toda la amplia estructura, las tierras y el agua que utiliza el Canal, y por la calidad y monto de los servicios que se brindan a la carga que transitan por la vía acuática.
2. El representante de la “Japanese Shipowners’ Association” agradeció que no se implementara un aumento de peajes en el 2010 e indicó que el aumento propuesto para el 1 de enero de 2011 equivale a la suma de los aumentos que la ACP había presentado (en reuniones anteriores) para los años 2010 y 2011. Solicitó la reconsideración de la propuesta, la reducción de los peajes a los niveles de 2008 y una estrategia de precios a largo plazo. Indicó que los futuros usuarios y no los actuales, deben asumir una porción mayor de los costos de construcción relacionados con la ampliación del Canal.
3. El representante del gobierno de Perú indicó la preocupación peruana con el aumento de peajes propuesto, el cual, a su juicio, está por encima de la tasa de inflación en Panamá. Solicitó que el reajuste para los segmentos de carga refrigerada y pasajeros se implemente en mayo de 2011 para no afectar a los mercados. Sugirió la implementación de una estructura tarifaria con vigencia de tres a cinco años.
4. El representante del gobierno de Chile expresó que la fecha de inicio para la nueva estructura de peajes del 1 de enero de 2011 es desfavorable para los buques de carga refrigerada y de pasajeros, puesto que coincide con la temporada alta para los mercados de fruta y cruceros del Cono Sur y afectaría a su país, en donde el alza de ambos mercados se produce principalmente entre los meses de diciembre y marzo del año siguiente. Solicitó que el plazo para la nueva estructura tarifaria se posponga hasta el mes de abril de 2011, y que se establezcan estructuras tarifarias con vigencia de entre tres y cinco años para brindar estabilidad a la industria.
5. La representante del gobierno de Ecuador expresó que los incrementos de peajes propuestos impactarían al sector naviero y a las exportaciones e importaciones ecuatorianas (especialmente en las exportaciones de carga refrigerada como el banano, camarón, pescado fresco y las exportaciones de petróleo) así como a todas las actividades complementarias que los sustentan. Indicó que el Ecuador respalda la ampliación del Canal pero no está de acuerdo con que el proyecto de ampliación se financie desde ahora con el alza de peajes. Solicitó una estructura tarifaria con vigencia de entre tres y cinco años.

Que luego de evaluar los comentarios recibidos por escrito y aquellos que fueron presentados en la audiencia, el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública llegó a las siguientes conclusiones:

1. La Autoridad del Canal de Panamá realizó los análisis de impacto económico pertinentes que sustentaron que el incremento de peajes sería razonable y que el mismo no afectará la competitividad de las mercaderías que utilizan la vía. De acuerdo con los estudios realizados, el impacto del Canal con relación al valor de la mercancía con origen/destino Chile, Ecuador y Perú, que transita a través de la vía acuática, utilizando los precios

presentados en la propuesta de peajes, está por debajo del 3 por ciento en la mayoría de los casos. A la fecha de implementación de los cambios de precio propuestos se prevé que el porcentaje que representa el costo de tránsito sea aún menor, dada la tendencia al alza que se está dando en los precios de las mercaderías y en el costo total del transporte, por ende, el Canal sigue siendo la ruta más competitiva.

2. Es importante recordar que la ACP presentó su propuesta de estructura de peajes desde el año 2006. A finales del año 2009, la administración del Canal inició un proceso de reuniones informales con la industria (“World Shipping Council” (WSC) y la “International Chamber of Shipping” (ICS)) en las que planteó la posibilidad de que la ACP implementara un aumento en los peajes para el mes de junio/julio del 2010, por lo que la ACP considera que al diferir la implementación de cualquier aumento para el año 2011, ya responde a lo solicitado por el WSC y el ICS, todo ello, tomando en cuenta la situación económica mundial y la situación financiera de los navieros en particular.
3. En relación con la solicitud formulada por los representantes de Perú, Chile y Ecuador, referente a los buques refrigerados y a los cruceros, el Comité está de acuerdo con que el caso de los buques refrigerados merece consideración especial dado que la carga que transportan es de un valor relativamente bajo en comparación con sus costos de transporte y que la temporada alta de este segmento coincide con la entrada en vigencia de los ajustes. Por ende, en el caso de los buques refrigerados se recomienda postergar la fecha de implementación del nuevo peaje, que aplicaría a la porción por tonelada CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) de estos buques, para el 1 de abril de 2011. Los contenedores sobre cubierta, que son transportados en buques refrigerados, pagarán la tarifa establecida de \$82 por TEU a partir del 1 de enero de 2011.
4. En el año 2002 la ACP segmentó el mercado con base en las diferencias operacionales y comerciales de los distintos tipos de buques, considerando que cada segmento compite con buques de características similares para ofrecer el servicio especializado requerido para el manejo de la carga que transportan. En este sentido, la ACP tomó en consideración los diferentes requerimientos de servicio de cada segmento y el valor que el Canal les aporta. Los argumentos del “World Shipping Council” sobre la existencia de disparidad entre las tarifas aplicadas a los portacontenedores con respecto a los demás segmentos, no son válidos dado que los buques portacontenedores operan con itinerarios rígidos que dependen de un alto nivel de calidad y confiabilidad de servicio de tránsito por lo que el valor aportado por el Canal es mucho mayor que aquel que le brinda a otros segmentos. Los argumentos del “World Shipping Council” se refieren a costos y no al valor que les aporta la ruta.
5. El argumento de que sólo los buques grandes se beneficiarían de una esclusa ampliada sugiere que los clientes están pagando por alguna otra cosa que no es el servicio de tránsito. Los buques pequeños están pagando por el servicio recibido y por los recursos que utilizan para el mismo. Los clientes pagan por las mejoras en la calidad y eficiencia en el servicio de tránsito desde el año 2000 hasta el presente. El Canal sigue siendo la alternativa mejor y más competitiva en cuanto a su precio y valor. Por lo tanto, el argumento de que los actuales usuarios están subsidiando a los futuros usuarios carece de fundamento. Los futuros usuarios pagarán por el servicio cuando lo reciban.



6. Un tercer juego de esclusas beneficiará a todo tipo de buques, incluso a los panamax, al permitir que estos transiten con más carga ya que con las nuevas esclusas no existirán las restricciones de calado que se tienen actualmente. Por otro lado, con las nuevas esclusas se aliviará la congestión de tráfico en el Canal lo cual también favorecerá a buques de menor tamaño permitiéndoles un paso más expedito y reduciendo la necesidad de reservar cupos con antelación en la mayoría de los casos. La ampliación permitirá que el tráfico continúe creciendo en el futuro en todos los segmentos.
7. Los análisis de la ACP indican que el valor del servicio que recibe el cliente es superior al precio que este paga por el mismo, aún luego de los ajustes propuestos. Tales aumentos están por debajo del valor de la ruta y no se basan en una recuperación de costos. Los clientes están pagando por el servicio que reciben en la actualidad. El valor que reciben por los peajes que pagan es el de un servicio de tránsito seguro, confiable y eficiente.
8. La propuesta de un incremento de un año obedece a la gran volatilidad imperante en la economía global. De establecerse precios por un período más largo, habría la necesidad de fijar montos más elevados para compensar por el riesgo ante la mencionada volatilidad y, por tanto, es mejor esperar a que se definan con mayor claridad las perspectivas de la economía mundial.
9. La ACP indica que cumple a cabalidad con lo establecido en el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá, puesto que los peajes y los precios de los servicios conexos son justos, equitativos, razonables y cónsonos con el Derecho Internacional.

Que el Comité ha indicado que la audiencia y el proceso de recibo de comentarios se llevaron a cabo con toda seriedad y transparencia, que las exposiciones de los participantes y los comentarios recibidos fueron sopesados y tomados en consideración, y que esto sea debidamente comunicado en los medios locales e internacionales.

Que el Comité ha recomendado implementar el Acuerdo No. 207 de 26 de abril de 2010 que contiene la Propuesta de Modificación de los Peajes del Canal de Panamá, de la siguiente manera:

- a) Que la propuesta original con fecha de implementación del 1 de enero de 2011 se mantenga para todos los segmentos, con excepción del segmento de buques refrigerados.
- b) Que en el caso de los buques refrigerados se postergue la fecha de implementación del nuevo peaje, que aplicaría a la porción por tonelada CP/SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) de estos buques, para el 1 de abril de 2011. Los contenedores sobre cubierta, que sean transportados en buques refrigerados, pagarán la tarifa establecida de \$82 por TEU a partir del 1 de enero de 2011.

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

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar la modificación de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá según lo indicado en la tabla contenida en el siguiente artículo.

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

**Tabla
Autoridad del Canal de Panamá
(en dólares de los Estados Unidos de América)**

			2011					
Segmento de Mercado		Tarifa Vigente	Tarifa Propuesta					
			A partir del 1 de					
Tarifa por TEU								
Porta-contenedores	Cargado	72.00	Enero	Cepacidad Contenedor con carga	74.00			
				Contenedor sin carga 2/	-			
	En Lastre	57.60		Lastre	65.60			
Tarifa de contenedores sobre cubierta en otro tipo de buques	Cargado	72.00	Enero	82.00				
Tarifa por Litera								
Pasajeros 1/	Cargado	120.00	Enero	134.00				
	En Lastre	96.00		108.00				
Tarifas por Tonelada CP/SUAB								
		1eras	2das	Resto	A partir del 1 de	1eras	2das	Resto
		10 mil	10 mil		1 de	10 mil	10 mil	
Carga General	Cargado	3.90	3.82	3.76	Enero	4.41	4.32	4.25
	En Lastre	3.10	3.03	2.98		3.53	3.46	3.40
Carga Refrigerada	Cargado	3.80	3.72	3.65	Abril	4.29	4.20	4.12
	En Lastre	3.01	2.95	2.90		3.43	3.36	3.30
Graneleros Secos	Cargado	3.73	3.65	3.59	Enero	4.38	4.23	4.16
	En Lastre	2.96	2.90	2.85		3.50	3.38	3.33
Buques Cisterna	Cargado	3.98	3.92	3.85	Enero	4.46	4.39	4.31
	En Lastre	3.18	3.11	3.05		3.57	3.51	3.45
Porta-vehículos	Cargado	3.87	3.79	3.72	Enero	4.33	4.24	4.17
	En Lastre	3.07	3.01	2.95		3.46	3.39	3.34
Pasajeros 1/	Cargado	3.95	3.87	3.80	Enero	4.42	4.33	4.26
	En Lastre	3.14	3.07	3.02		3.54	3.46	3.41
Otros	Cargado	4.12	4.04	3.97	Enero	4.61	4.52	4.45
	En Lastre	3.27	3.20	3.15		3.69	3.62	3.56
Tarifa por Tonelada de Desplazamiento								
Desplazamiento		2.28			Enero	3.02		

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

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

Dado en la ciudad de Panamá, a los diez días del mes de junio del dos mil diez.

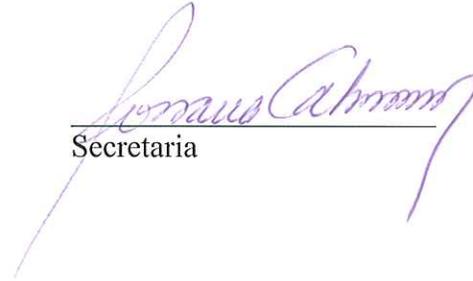
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Rómulo Roux

Rossana Calvosa de Fábrega



Presidente de la Junta Directiva



Secretaria

