

CONTENIDO

ACUERDO No. 316 (de 28 de septiembre de 2017) “Por el cual se modifica el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias”	2
ACUERDO No. 317 (de 28 de septiembre de 2017) “Por el cual se modifica el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá”	8

ACUERDO No. 316
(de 28 de septiembre de 2017)

“Por el cual se modifica el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 316 de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política) y el artículo 4 de la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde privativamente a la Autoridad del Canal de Panamá (Autoridad), la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Que de acuerdo con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley Orgánica, corresponde a la Junta Directiva la fijación de los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Que el artículo 18, numeral 5, literal k, de la Ley Orgánica establece la función de la Junta Directiva de aprobar el reglamento en materia de fijación de peajes, tasas y derechos, cobrados por la Autoridad por el tránsito de las naves por el Canal y los servicios conexos.

Que en ejercicio de la mencionada función y facultad, la Junta Directiva aprobó el Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias mediante Acuerdo No. 4 de 7 de enero de 1999, así como aprobó sus posteriores modificaciones.

Que la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 313 de 27 de julio de 2017 “Por el cual se modifican los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá”, luego de cumplido el trámite legal y reglamentario de la Autoridad.

Que indica la Administración que para la implementación del precitado Acuerdo No. 313 de 27 de julio de 2017, corresponde adecuar el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias.

Que el Administrador de la Autoridad ha presentado a la consideración de la Junta Directiva el proyecto de acuerdo que contiene la modificación pertinente a lo anotado.

Que la Junta Directiva ha examinado la propuesta presentada por el Administrador y la considera conveniente para los intereses de la Autoridad, por lo que estima apropiada la modificación solicitada.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Se modifica el artículo 6 del Reglamento para la Fijación de Peajes, Tasas y Derechos por el Tránsito de las Naves por el Canal, los Servicios Conexos y Actividades Complementarias, el cual quedará así:

“**Artículo 6.** El peaje que pagarán los buques para el tránsito por el Canal se determinará de acuerdo con lo que se establece a continuación:

1. Para el buque portacontenedor, el peaje será el resultado de la suma de:
 - a. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
 - b. el producto de multiplicar el número de TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable.

A los efectos de la aplicación de estas tarifas, la Autoridad determinará los TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito sobre la base de la información que al efecto deberá suministrar el representante del buque, dentro del término que la Autoridad determine.

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

- a. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente según la categoría aplicable; y
- b. el producto de multiplicar el total de TEU permitidos del buque según el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, por la tarifa correspondiente o el producto de multiplicar el número de TEU con carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal, por la tarifa correspondiente; el que sea mayor.

Corresponde exclusivamente a la Autoridad determinar si la información suministrada por el buque mediante el “Bayplan/stowage plan occupied and empty locations” (BAPLIE por sus siglas en inglés) es veraz, adecuada y completa; así como el peaje correspondiente que deberá pagar el buque para transitar.

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

- a. El buque, por medio de su representante, deberá suministrar a la Autoridad, bajo la gravedad del juramento, la información correcta, veraz, adecuada, completa y oportuna de los contenedores con carga que tendrá el buque a bordo durante el tránsito por el Canal mediante el BAPLIE y el formulario denominado “Container Summary”, en el tiempo que determine la autoridad.
- b. Para validar la cantidad total de TEU con carga, el cliente debe entregar al oficial de la Autoridad que inspecciona el buque, el “Container Summary” debidamente firmado con la información de contenedores a bordo. En caso de existir diferencias entre el “Container Summary” y el BAPLIE se utilizará la cantidad total de TEU mayor entre los dos documentos.
- c. Si el buque realiza operaciones de carga en puertos adyacentes a los extremos del Canal, antes de iniciar su tránsito, deberá enviar su BAPLIE y el “Container Summary”, o condición de carga (en caso de que transite sin carga) posterior a la salida de dichos puertos. Estos documentos deberán ser enviados con la información actualizada dentro del término que establezca la Autoridad.

No obstante lo anterior, en los casos que así lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá autorizar que el BAPLIE y el “Container Summary” actualizado sea provisto posterior al tiempo determinado por la Autoridad.

La conversión de contenedores de cualquier dimensión se hará de acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

2. Para el buque que no pertenece a la categoría de portacontenedor y que transita con contenedores sobre la cubierta, el peaje será el resultado de multiplicar su unidad de cobro por la tarifa correspondiente fijada por la Autoridad más el NTT (Número de TEU transportados en o sobre la cubierta al momento del tránsito) multiplicado por la tarifa por TEU correspondiente fijada por la Autoridad.
3. Para el buque de pasajeros, el peaje será el producto de la capacidad máxima de literas o del Arqueo Neto CP/SUAB, multiplicado por la tarifa fijada por la Autoridad según los criterios de diseño establecido por ella.
4. Para el buque de graneles secos, el peaje 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 (“timber”), la que sea mayor, y el tipo de carga que transporta, como sigue:
 - a. En las esclusas panamax, el peaje será el producto del DWT del buque por la tarifa correspondiente.

- b. En las esclusas neopanamax, el peaje será la suma del producto del DWT del buque por la tarifa correspondiente, más el producto de las toneladas de carga a bordo del buque durante el tránsito por el Canal en toneladas métricas (TM) por la tarifa correspondiente.
5. Para el buque tanquero el peaje será determinado de acuerdo con lo siguiente:
 - a. En las esclusas panamax, el peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque por la tarifa correspondiente.
 - b. En las esclusas neopanamax, el peaje será el resultado de la suma del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque por la tarifa correspondiente, más el producto de la cantidad de carga transportada en toneladas métricas (TM) por la tarifa correspondiente.
6. Para el buque quimiquero el peaje será determinado de acuerdo con lo siguiente:
 - a. El peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque por la tarifa correspondiente.
 - b. Con respecto a la categorización de los buques quimiqueros, aquellos buques cuyo Certificado de Clase (“Certificate of Class”) los identifica como buque quimiquero (“Chemical Tankers”) o cualquier otra clasificación diferente a quimiqueros/tanqueros “Chemical/Oil Tanker” o quimiqueros/parcela “Chemical/Parcel”, serán clasificados como quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - c. Los buques quimiqueros cuyo Certificado de Clase (“Certificate of Class”) los identifica como buques quimiqueros/tanqueros (“Chemical/Oil Tanker”), o los buques quimiqueros/parcela (“Chemical/Parcel”) se les solicitará el Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel (“Certificate of Fitness for the carriage of dangerous chemicals in bulk”) en concordancia con el Código Internacional de Químicos a Granel (“IBC Code” por su siglas en inglés), capítulo 2, párrafo 2.1.2 para clasificarlos de la siguiente forma:
 - i. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 1* o cualquier combinación que contengan el *Tipo 1* serán considerados buques quimiqueros y pagarán la tarifa establecida para los buques quimiqueros.
 - ii. Los buques que en su Certificado de Aptitud para el Transporte de Productos Químicos Peligrosos a Granel tengan la clasificación de *Tipo 2*, *Tipo 3*, o ambos, pagarán la tarifa establecida para los buques tanqueros.
7. Para los buques gaseros “LPG” y “LNG”, el peaje será el resultado del producto de los metros cúbicos (m³) de capacidad de carga por la tarifa correspondiente.

8. Para los buques de guerra, dragas, diques secos flotantes, y cualquier otro equipo flotante cuyo arqueo se calcula en base a su desplazamiento máximo, el peaje será el producto del tonelaje de desplazamiento máximo multiplicado por la tarifa correspondiente.
9. Para embarcaciones menores de hasta 583 toneladas netas CP/SUAB, cuando transportan pasajeros o carga, hasta 735 toneladas netas CP/SUAB cuando transitan en lastre, o hasta 1,048 toneladas de desplazamiento máximo cuando se trate de buques de guerra, dragas, diques secos flotantes, y cualquier otro equipo flotante cuyo arqueo se calcula en base a su desplazamiento máximo, el peaje será establecido con base a su eslora total mediante la tarifa fija correspondiente.
10. Para los buques de Portavehículos/RoRo, el peaje será el resultado del producto de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque por la tarifa correspondiente. La tarifa correspondiente se define al considerar: 1. El porcentaje de utilización de carga (calculado sobre la base de las toneladas de carga y el peso muerto del buque) y 2. El tamaño del buque (definido sobre la base de las toneladas netas CP/SUAB de capacidad del buque).
11. No obstante lo anterior, en los casos cuyas circunstancias lo justifiquen y a criterio razonado y documentado por la Autoridad, esta podrá solicitar que buques de guerra y las naves auxiliares de cualquier estado, amparados bajo el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá, suministren la siguiente información dependiendo del segmento de mercado al cual pertenecen para efectos de establecer el monto de la garantía bancaria que deben presentar y la facturación de su peaje:
 - a. Buques portacontenedores: el total y tamaño de contenedores con carga o el total de TEU con carga que se tendrá en el tránsito del buque, sin necesidad de incluir el puerto de origen del buque ni de la carga en el BAPLIE.
 - b. Buques que no pertenecen al segmento de portacontenedores, pero que transitan con contenedores sobre la cubierta: el total y tamaño de contenedores sobre cubierta o el total de TEU sobre cubierta que se tendrá en el tránsito.
 - c. Buques graneleros: el tipo de carga máxima y su total de toneladas de carga.
 - d. Buques tanqueros neopanamax: el total de toneladas de carga.
 - e. Buques gaseros LPG y LNG: el total de metros cúbicos (m³) de carga.
 - f. Buques Portavehículos/RoRo: el total de toneladas de carga.
 - g. Buques de desplazamiento: deben proveer el desplazamiento máximo en la proforma para que se calcule la garantía.

En caso de que no se presente la información descrita, en el tiempo que determine la Autoridad, se utilizará la capacidad máxima de carga del buque, en las unidades del segmento respectivo, para el cálculo de la garantía bancaria y la facturación del peaje. En el caso de buques graneleros se utilizará la categoría de carga “otros graneles secos”.

12. Para el resto de los buques, el peaje será el producto del Arqueo Neto CP/SUAB multiplicado por la tarifa correspondiente.
13. En el caso del segmento del conglomerado marítimo interno, la elegibilidad para formar parte de este segmento se determinará de acuerdo con los criterios establecidos por la Autoridad y los buques de este segmento pagarán las tarifas correspondientes establecidas.

ARTÍCULO SEGUNDO: Este Acuerdo comenzará a regir a partir del 1 de octubre del 2017.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintiocho (28) días del mes de septiembre del año dos mil diecisiete (2017).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Alberto Vallarino



Presidente Ad-Hoc

Rossana Calyosa de Fábrega



Secretaria

ACUERDO No. 317
(de 28 de septiembre de 2017)

“Por el cual se modifica el Reglamento de Arqueo de Buques
para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá”

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 316 de la Constitución Política de la República de Panamá (Constitución Política) y el artículo 4 de la Ley No. 19 de 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), corresponde privativamente a la Autoridad del Canal de Panamá (Autoridad), la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

Que de acuerdo con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley Orgánica, corresponde a la Junta Directiva la fijación de los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexas, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Que el acápite e, numeral 5 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 (la Autoridad), establece que corresponde a la Junta Directiva aprobar el reglamento aplicable al arqueo e inspección de naves, a la navegación por el Canal, al control de tráfico marítimo, al pilotaje y al practicaje de naves, y demás asuntos relacionados con la navegación por el Canal.

Que en ejercicio de dicha facultad, la Junta Directiva aprobó, mediante Acuerdo No. 292 de 26 de mayo de 2016, el nuevo Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Que la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 305 de 25 de mayo de 2017 que se refiere a la propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá que fue presentada por la Administración de la Autoridad y ordenó el inicio del trámite reglamentario previsto para la consulta y audiencia pública que exige la Ley Orgánica, mediante la publicación en el Registro del Canal de la notificación de la propuesta, lo que permitió a los interesados participar y expresar sus opiniones y comentarios con respecto a la propuesta presentada.

Que en cumplimiento del trámite legal exigido, el Acuerdo No. 305 con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación de fecha 1 de junio de 2017 en el Registro del Canal de Panamá y en el sitio de Internet de la Autoridad, fijándose como periodo de consulta a partir de la fecha de la publicación y por el lapso de tiempo que venció el 3 de julio de 2017 a las 4:15 p.m., hora local, y como fecha de la audiencia pública el día 5 de julio de 2017.

Que la Junta Directiva aprobó el Acuerdo No. 313 de 27 de julio de 2017 “Por el cual se modifican las reglas de arqueo y los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá”, luego de cumplido el trámite legal y reglamentario de la Autoridad.

Que el régimen establecido en dicho Acuerdo implica la realización de modificaciones que deben introducirse en el Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, entre ellas:

1. La adición de una nueva definición que cubra los casos en que aplica la nueva tarifa de buques portacontenedores neopanamax con carga transportada en el viaje de retorno.
2. En el caso de las condiciones para que un buque sea considerado en lastre:
 - El cambio en la redacción para que se refleje los casos de cadetes en buques escuela.
 - La precisión en la redacción para los casos en que el buque pueda transportar contenedores a bordo y estos sean para uso comercial.
 - La indicación el porcentaje de utilización en los buques LPG (*Liquefied Petroleum Gas*, LPG por sus siglas en inglés) y LNG (*Liquefied Natural Gas*, LNG por sus siglas en inglés).
 - La aclaración de que la carga, materiales o productos a bordo del buque deben ser para consumo a bordo para su tripulación.

Que en virtud de lo anterior, el Administrador ha presentado a la consideración de la Junta Directiva la presente propuesta de modificación al Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá.

Que la Junta Directiva ha evaluado la propuesta presentada por el Administrador y considera apropiada su aprobación y aplicación.

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: Modificar el artículo 2 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, que contiene definiciones, añadiendo la siguiente para que lea así:

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

...

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, cuando durante su tránsito en dirección norte haya transitado con una capacidad mayor o igual a 70 por ciento de su total de TEU permitidos en el Canal. El buque debe retornar en un período no mayor de 28 días y este periodo 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 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 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.

...”

ARTÍCULO SEGUNDO: Modificar el artículo 25 del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá, el cual leerá así:

“**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 pasajero, entendiéndose como tal, aquel que paga pasaje; ni tampoco cadete, si se trata de un buque escuela. No afecta la condición de lastre el transporte de pasajeros de cortesía.
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 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 2 por ciento 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 10 por ciento 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.

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 esa disposición.”

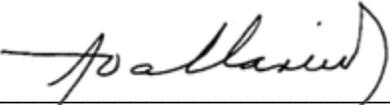
ARTÍCULO TERCERO: Indicar que los artículos del Reglamento de Arqueo de Buques para la Fijación de Peajes por el Uso del Canal de Panamá que no han sido modificados mediante el presente Acuerdo, mantienen su texto y vigencia.

ARTÍCULO CUARTO: Este Acuerdo comenzará a regir a partir del 1 de octubre de 2017.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veintiocho (28) días del mes de septiembre del año dos mil diecisiete (2017).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Alberto Vallarino



Presidente Ad-Hoc

Rossana Calvosa de Fábrega



Secretaria