

ACUERDO No. 238
(de 26 de julio de 2012)

“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 de conformidad con el numeral 2 del artículo 319 de la Constitución Política de la República de Panamá, y el numeral 3 del artículo 18 de la Ley 19 de 11 de junio de 1997, Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá (Ley Orgánica), 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.

Que la Junta Directiva de la Autoridad aprobó el Acuerdo No. 230 de 18 de abril de 2012, que contiene la propuesta de modificación de los peajes y la orden de proceder con el trámite legal para llevar a cabo el proceso de consulta y audiencia pública que permite 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 (en adelante el Comité) con los siguientes miembros de la Junta Directiva de la Autoridad: Alfredo Ramírez, Jr. (Presidente), Guillermo O. 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 el artículo 79 de la Ley Orgánica y el Reglamento de Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá, establecen que la Autoridad proporcionará, a las partes interesadas, la oportunidad de participar en los procesos de consulta que tengan por finalidad modificar los peajes y las reglas de arqueo, a través de la presentación de datos, opiniones o argumentos por escrito, y de participar en una audiencia pública que se celebrará cuando hayan transcurrido, por lo menos, 30 días contados a partir de la fecha de la divulgación del aviso, en la publicación oficial de la Autoridad, en que se convoque dicha audiencia.

Que en cumplimiento del trámite legal exigido, el Acuerdo con la propuesta aprobada por la Junta Directiva fue notificado mediante publicación de fecha 20 de abril de 2012 en el Registro del Canal y en el sitio de Internet de la Autoridad del Canal de Panamá, fijándose como periodo de consulta el comprendido entre los días 20 de abril de 2012 al 21 de mayo de 2012 y como fecha de la audiencia pública el día 23 de mayo de 2012.

Que durante el periodo de consulta se recibieron 19 cartas de 18 interesados, entre agencias de gobierno, compañías navieras, asociaciones de navieras y organismos internacionales que representan diversos segmentos de la industria marítima internacional.



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

Comentarios acerca de la propuesta

Como puntos favorables, la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) y el World Shipping Council (WSC) valoraron como positiva la decisión de la ACP de no efectuar ajustes en los segmentos de buques portacontenedores, buques de carga refrigerada, y buques de pasajeros; de manera similar, WSC consideró como favorable el modesto ajuste de 1.7% al segmento de portavehículos y ro-ro y ponderó los continuos esfuerzos de segmentación de la ACP con el fin de brindar un mejor servicio. El Gobierno del Japón indicó que la ACP opera el Canal de una manera profesional y competente, contribuyendo durante los últimos cien años al crecimiento del comercio global, y manifestó su apoyo al proyecto de ampliación del Canal. En adición, Wallenius Wilhelmsem Logistics expresó complacencia en la reclasificación de los buques ro-ro dentro del segmento de buques portavehículos y agradeció a la ACP el apoyo brindado durante la última década para lograr esta reclasificación, ya que consideran que ambos tipos de buques son prácticamente idénticos en cuanto a su carga y utilización económica.

Con relación a las opiniones y argumentos presentados por los participantes, los mismos han sido clasificados en dos categorías: consideraciones económicas y consideraciones jurídicas.

Consideraciones Económicas

Magnitud del aumento: *La gran mayoría de los interesados objetó la cuantía de los incrementos de peajes propuestos e indicó que los mismos podrían afectar a la industria naviera. Como en ocasiones anteriores, Chile y Ecuador señalaron, que la magnitud de los incrementos propuestos afectaría su comercio exterior. WSC e INTERTANKO indicaron que además de los aumentos de peajes propuestos, ya se incrementó la tarifa del Plan para el Manejo de Emergencias en casos de Contaminación por Hidrocarburos en aguas del Canal de Panamá (PCSOPEP, por sus siglas en inglés) y se estará aumentando próximamente la tarifa de seguridad.*

El Comité considera que la ACP realizó los análisis de impacto pertinentes que demuestran que aún con el incremento, la ruta por el Canal ofrece la mejor alternativa en cuanto a costo, seguridad, confiabilidad y eficiencia. El Canal juega el papel de facilitador para el comercio global al brindar una ruta más corta y costos más bajos de transporte en comparación a rutas alternas.

Con respecto a los ajustes a las tarifas de PCSOPEP y de seguridad, estos incrementos estaban programados para ser implementados en el año 2009. Atendiendo la realidad económica que enfrentaban en esa época, no fue sino hasta el 1 de mayo de 2012

(PCSOPEP) y 1 de julio de 2012 (seguridad) cuando la ACP decidió implementar estos ajustes.

Detrimento del comercio exterior del Ecuador, principalmente en el rubro del banano: El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración del Ecuador y la Asociación de Exportadores de Banano del Ecuador señalaron que la comercialización de su banano se vería seriamente afectada por los incrementos de peajes propuestos.

Las entidades ecuatorianas que expresaron preocupación por el impacto de la propuesta sobre su banano, no comprendieron el contenido de la propuesta, pues el banano se transporta en buques refrigerados o en contenedores refrigerados en buques portacontenedores. Los peajes de los segmentos de buques refrigerados y buques portacontenedores no están siendo ajustados en esta propuesta. Por lo tanto, no hay ninguna afectación en este rubro según señalan las autoridades ecuatorianas.

Derogación o postergación del aumento propuesto: CCNI solicitó a la ACP no introducir ajustes a los peajes de buques multipropósito durante los años 2012 y 2013. Wallenius instó a la ACP a mantener estables los peajes de los buques portavehículos hasta el 2014. The Japanese Shipowners' Association (JSA) y el Asian Shipowners' Forum (ASF) solicitaron rescindir los incrementos propuestos. MISC Berhad, INTERTANKO y las partes interesadas de Chile y Ecuador pidieron la postergación de los incrementos de peajes propuestos hasta el 2013 y 2014 o hasta que las condiciones económicas internacionales se hayan recuperado. El argumento principal en este punto es el estado precario de la economía y el supuesto súbito anuncio de la propuesta.

Con respecto al argumento de que la ACP no dio suficiente tiempo de antelación a la industria, el Comité dio consideración al hecho de que la ACP se reunió el 30 de enero de 2012 en Londres con el International Chamber of Shipping (ICS), reunión en la que participaron representantes de INTERTANKO, INTERCARGO, JSA y el Baltic and International Maritime Council (BIMCO). En dicha reunión el administrador mencionó los planes que tenía la ACP de ajustar los peajes para mediados del año 2012. En aquella ocasión no se mencionaron los montos, pero sí se indicó que los ajustes incluirían sólo a los segmentos de carga general, graneleros secos, buques cisterna, portavehículos, y otros. En vista de la solicitud de tiempo adicional presentada por la industria durante el periodo de consulta y audiencia pública, la Junta Directiva modificó la propuesta postergando la entrada en vigencia de la primera fase de ajustes a octubre de 2012 lo que representa un período de nueve meses desde la discusión inicial con el ICS, y la segunda fase a octubre de 2013. El Comité considera que el período es más que adecuado para que la industria haga los ajustes necesarios.

En relación con el argumento de que el ajuste no es oportuno dado el estado precario de la economía, el Comité considera que el Canal no escapa a esa realidad económica mundial y que está expuesto a factores adversos que aumentan sus costos de operación, como el precio del combustible, la depreciación del Dólar (moneda en la que se pagan los peajes), inflación, incremento en los precios de insumos y en los costos de mano de

obra, que también aplican a las empresas que forman parte de la cadena logística y de suministros.

Adicionalmente, el Comité también ha tomado en consideración el hecho de que el Canal ha continuado haciendo mejoras e inversiones cuantiosas en su planta e infraestructura, asumiendo los riesgos financieros, operacionales y de mercado, inversiones éstas que son necesarias para atender la demanda y permitir el tránsito de buques de mayor tamaño que le generarán economías de escala y beneficios a la industria marítima internacional.

Falta de sustento para los aumentos propuestos: WSC y el Gobierno de Japón indicaron que se requiere mayor transparencia y explicación de las razones de los incrementos propuestos. La Asociación Nacional de Armadores de Chile mencionó que los aumentos propuestos no guardan relación con la inflación ni con el crecimiento de otros indicadores internacionales.

El Comité considera que el Canal ha sido transparente y mantiene un sistema único de intercambio de información con la industria y con sus clientes. A partir del año 2000, la ACP inició un cambio en su modelo de gestión con base al mandato constitucional que obliga a que la ACP sea una entidad rentable y competitiva. En 2002, la ACP presentó un nuevo esquema de peajes que responde al hecho de que cada segmento de mercado tiene diferentes necesidades y requerimientos y el precio debe reconocer que cada segmento percibe un valor diferente por el uso del Canal. A pesar que desde el año 2008 el mundo se ha visto afectado por la crisis económica, el Canal ha mantenido su competitividad y la calidad de su servicio, llegando a romper el año pasado los records históricos y este año anticipa romperlos nuevamente.

Los análisis de la ACP indican que el valor del servicio que recibe el cliente es significativamente superior al precio que paga por el mismo, aún luego de los ajustes propuestos. El Comité considera que los aumentos propuestos son adecuados y están cónsonos con el valor comercial que la ruta aporta a sus usuarios y garantiza que el Canal seguirá prestando un servicio seguro, confiable y eficiente.

La estrategia de precios del Canal tiene como base, un profundo entendimiento de la cadena logística y de suministros, y del valor comercial que tiene la ruta del Canal para el comercio global. Panamá y su Canal constituyen una parte integral del sistema internacional de logística y transporte que conforma la base de la globalización y el comercio mundial. De manera similar a los puertos, los operadores navieros, el sistema intermodal, centros de distribución, y embarcadores, el Canal tiene que operar en un ambiente muy dinámico y competitivo, y por consiguiente, debe mantener su infraestructura y la confiabilidad del servicio.

Mayor estabilidad en la política de peajes de la institución: Todos los interesados solicitaron la puesta en vigencia de estrategias de precio a largo plazo para evitar la incertidumbre que 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 cinco años.

El Comité considera que la presentación de este incremento define los precios para estos segmentos hasta el año 2014, lo cual brinda una razonable estabilidad de precios, en relación a los otros componentes de la cadena de costos.

Consideraciones Jurídicas

Trato discriminatorio a los buques multipropósito con relación a los buques Ro-Ro: CCNI posee cinco buques multipropósito con capacidad de transportar contenedores sobre cubierta, los cuales, según CCNI, se dedican a mercados similares de carga que los buques ro-ro. CCNI indicó que la propuesta de peajes introduciría una distorsión en los costos de tránsito entre estos dos tipos de buques en favor de los ro-ro, que son potenciales competidores en el mismo segmento de cargas a transportar.

El Comité consideró que al parecer, CCNI tiene una confusión en cuanto a la propuesta, ya que los peajes que utiliza de referencia para sus cálculos son los del segmento de "otros" y "contenedor/carga suelta", mientras que los buques multipropósito de CCNI están clasificados por la ACP dentro del segmento de "carga general", cuyos peajes son inferiores. Por lo tanto, no existe la afectación planteada por CCNI.

En vista de esta confusión, el Comité recomendó mantener la clasificación del tipo de buque "contenedor/carga suelta", dentro del segmento de "otros".

Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá: La Asociación Nacional de Armadores de Chile y el Gobierno del Japón indicaron 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.

Según el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá en su artículo II, "Panamá declara la neutralidad del Canal para que, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, éste permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de entera igualdad, de modo que no haya contra ninguna nación ni sus ciudadanos o súbditos discriminación concerniente a las condiciones o costes del tránsito ni por cualquier otro motivo..." y en su artículo II, literal (c) indica que "Los peajes y otros derechos por servicio de tránsito y conexos serán justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del Derecho Internacional".

El Comité considera que en efecto, el Canal permite el tránsito abierto y seguro a naves de todas las naciones, aplica equitativamente tasas por segmento de mercado y establece sus ajustes de precio en función del valor de la ruta. Claramente, los peajes, con el

ajuste propuesto, son justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del Derecho internacional.

Que la audiencia pública se llevó a cabo el 23 de mayo de 2012 en el Centro de Capacitación Ascanio Arosemena en Balboa, presentándose a la misma siete (7) participantes que presentaron sus argumentos orales en apoyo de su pretensión relativa a la propuesta.

Que el acta preparada por el Comité también resume lo expresado por los participantes de la audiencia pública y los respectivos comentarios del Comité, en los términos que se expresan a continuación:

Argumentos presentados durante la Audiencia Pública:

1. **Gabriel Sanhueza A., Senior Procurement Manager, Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, S.A. (CCNI).** *Valoran que no se hacen ajustes a los segmentos portacontenedores, carga refrigerada y buques de pasajeros. No obstante, les preocupa que se proponen ajustes que podrían perjudicar a otro tipo de naves. Indican que el hecho de incluir las naves ro-ro dentro del segmento portavehículos produciría una rebaja sustancial en los peajes que pagan. Consideran que estos buques representan una activa competencia a las naves de carga general, y en particular, a lo que se refiere al transporte de carga de proyectos y bultos pesados. Objetan el establecimiento del segmento contenedores/carga suelta así como el porcentaje del ajuste propuesto.*
2. **Arturo Sierra Merino, Gerente General, Asociación Nacional de Armadores de Chile.** *Indican que los peajes y otros cargos asociados con el tránsito de los buques por el Canal constituyen un componente importante en los costos de transporte de su comercio exterior. Enfatizan la necesidad de contar con un horizonte conocido de tarifas de peajes de al menos cinco años, lo que permitirá planificar estructuras de costos y servicios con un tiempo prudente. Consideran que los ajustes propuestos no son justos, razonables, equitativos y consistentes con los principios del Derecho Internacional, según lo establece el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá. Proponen que las tarifas de tanqueros, quimiqueros y gaseros se mantengan iguales hasta una próxima modificación de peajes.*
3. **Makoto Igarashi, Vicepresidente, Japanese Shipowners Association (JSA).** *Consideran que en vista de la situación económica que enfrenta la industria naviera, cualquier aumento en los peajes tendría un impacto profundo en la industria marítima japonesa. Solicitan que se retire la propuesta y se lleve a cabo un proceso de consulta que produzca una propuesta de peajes para los próximos diez años. Mencionan que los ajustes en peajes difieren del ejemplo de ajustes de 3.5 por ciento que se estableció en la Propuesta de Ampliación del Canal de 2006 y la política de precios establecida en este documento.*
4. **Mary Carmen Barrios, Latin America General Manager -Region Americas-**

Wallenius Wilhelmsen Logistic. Aprecian la reclasificación de los buques ro-ro dentro del segmento portavehículos. Consideran que no es apropiado el aumento en las tarifas de peajes a los portavehículos una vez que la reclasificación sea implementada. Indican que sería un trato más equitativo el mantener las tarifas de portavehículos en su nivel actual hasta el 2014 y entonces aumentarlas en 1.7 por ciento.

5. **Shuji Goto, Encargado de Negocios de la Embajada de Japón en Panamá.** El Gobierno del Japón aprecia que el Canal sea administrado de una manera profesional y competente, así como también la ejecución del proyecto de ampliación. Considera que la propuesta presentada incluye un aumento sustancial y que las razones que sustentan el aumento no están claras. El Gobierno de Japón está seriamente preocupado por el efecto del aumento en las navieras japonesas. No pueden considerar que los aumentos son justos, razonables ni que cumplen con el Tratado, a menos que se tomen en cuenta sus comentarios. Las modificaciones a los peajes deben seguir un procedimiento transparente y se debe dar suficiente tiempo de consulta previa con los países usuáridos.
6. **Arturo Sierra Merino, en representación del International Chamber of Shipping (ICS).** Aprecian la oportunidad de presentar comentarios sobre la propuesta y el dialogo continuo y abierto con la ACP. Están sorprendidos y preocupados por los aumentos propuestos y el poco tiempo para su implementación. Consideran que los aumentos son excesivos tomando en cuenta el frágil estado de la industria y que no se tomó en cuenta el impacto en las navieras. Los bajos fletes todavía están forzando a las navieras a asumir pérdidas. No se les ha dado suficiente tiempo a las navieras para planificar los aumentos, por lo que tendrán que absorber el costo de los mismos. Requieren por lo menos de un anuncio con seis meses de anticipación, preferiblemente con fechas de implementación en enero 2013 y enero 2014, y más tiempo sería preferible. Si se llegan a considerar aumentos, estos no deben ser de más de ocho por ciento por dos años. Les interesa contar con un esquema de peajes que cubra un horizonte de cinco años. Solicitan un diálogo más extenso y consideran que el Canal no está en necesidad financiera que requiera aumentar los peajes en el futuro inmediato. Solicitan que se retire la propuesta por los próximos dos años, y que la ACP se concentre en trabajar con la industria para desarrollar una estructura para el 2014.
7. **Jaime Albuja, en representación de las Asociaciones Exportadoras del Ecuador y el Gobierno Ecuatoriano.** Solicitan que se postergue la implementación de los nuevos peajes, que se establezcan tarifas a largo plazo y que se establezca un diálogo permanente entre los gobiernos, la industria y los usuarios del Canal. Indican que ya han existido aumentos significativos en los peajes del Canal.



Que cumplido el proceso de consulta y audiencia pública y luego de evaluar los argumentos y recomendaciones presentadas por los interesados durante el periodo inicial de consulta pública y en audiencia pública realizada el 23 de mayo de 2012, y luego de reuniones de la administración con representantes de la industria marítima en viaje a Asia a principios de junio de este año, la administración presentó a la consideración de la Junta Directiva, una propuesta de modificación del Acuerdo No. 230 de 18 de abril de 2012, que considera la importancia de mantener la competitividad del Canal y su valor en el mercado, y da mayor tiempo a la industria para que haga los ajustes de precio correspondientes, siempre teniendo en cuenta los intereses de la Autoridad.

Que el artículo 11a del Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá dispone que 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.

Que en virtud de lo anterior, la Junta Directiva aprobó, mediante Acuerdo No. 235 de 26 de junio de 2012, la modificación de la propuesta contenida en el Acuerdo No. 230 de 18 de abril de 2012, "Por el cual se aprueba la propuesta de modificación de los peajes de la Autoridad del Canal de Panamá", y sometió a consulta pública por un periodo adicional, según lo establecido en el Reglamento sobre el Procedimiento para el Cambio de las Reglas de Arqueo y de los Peajes del Canal de Panamá, la modificación de la propuesta a la que se refiere dicho Acuerdo, mediante su publicación en el Registro del Canal.

Que durante el periodo adicional de consulta pública, comprendido entre los días 27 de junio y 12 de julio de 2012, se recibieron 16 cartas de agencias de gobierno, compañías navieras, asociaciones de navieras y organismos internacionales que representan diversos segmentos de la industria marítima internacional.

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

Comentarios acerca de la propuesta modificada

En general, los interesados ponderaron como positiva la postergación de la implementación de los nuevos peajes por tres meses, pero indicaron que no es suficiente; esperaban un aplazamiento de seis meses o incluso, de un año.

En este periodo adicional de consulta las opiniones y comentarios se enfocaron fundamentalmente en el aspecto económico, como se presenta a continuación:



Derogación o postergación de los aumentos propuestos: Con la excepción de CCNI y Wallenius Wilhelmsen Logistics, todos los interesados que enviaron comentarios en el periodo adicional de consulta, señalaron la necesidad de eliminar o aplazar los incrementos propuestos de peajes. Las razones citadas incluyen la duración de la mayoría de los contratos de fletamento por seis meses o más, la difícil situación por la que está pasando la industria marítima, afectada por los altos precios de combustible, niveles bajos de flete y volúmenes reducidos de carga.

El Comité reitera que reconoce las circunstancias difíciles por las que atraviesa la industria marítima, pero a lo que aspira es a contribuir al beneficio de sus clientes a través del mejoramiento de la eficiencia de sus operaciones de tránsito y llevar a cabo sus proyectos de modernización, de modo que mediante la generación de importantes eficiencias de transporte, se puedan beneficiar los usuarios, navieros, embarcadores y el Canal mismo. Por lo tanto, el Comité determinó que rescindir la propuesta de ajuste de peajes no es una alternativa viable.

Cuantía de los aumentos: Gran parte de los interesados objetaron la cuantía de los incrementos de peajes propuestos e indicaron que los mismos podrían afectar a la industria naviera. La Asociación Nacional de Armadores de Chile solicitó que el monto total del reajuste no supere el 8%. Por su parte, JSA señaló que los incrementos que ha implementado el Canal en los últimos años han sido mucho mayores que el 3.5% anual que se mencionó en el 2006 en el Plan Maestro, y que el impacto potencial de los incrementos propuestos sobre sus navieras miembros para el 2012 y 2013, podría alcanzar, acumulativamente entre el 2012 y el 2025, unos \$76 millones.

Wallenius Wilhelmsen Logistics solicitó que el incremento propuesto, efectivo el 1 de octubre de 2012 para su segmento, portavehículos y ro-ro, sea implementado en dos etapas, 1 de octubre de 2012 y 1 de octubre de 2013.

WSC indica que el aumento propuesto para el tipo de buque contenedor/carga suelta parece exceder significativamente los aumentos de otros segmentos y sugieren que la ACP revise esto.

En el caso de Wallenius, a pesar de estar en el segmento al cual se le ha propuesto el incremento más bajo (1.7%) y de tan sólo un año, ha aprovechado el periodo adicional de consulta para solicitar la partición del incremento propuesto para su segmento en dos etapas. No consideramos razonable esta solicitud.

Una de las modificaciones a la propuesta original ha sido la de mantener al tipo de buque contenedor/carga suelta bajo el segmento de "otros". WSC aduce que el incremento propuesto para este segmento parece ser mayor que para otros segmentos. Esto dista de ser cierto; el incremento propuesto para el segmento "otros" es similar, porcentualmente, al de los segmentos de carga general y graneleros secos.

19

19

En resumen, el Comité consideró que El Plan Maestro y la Propuesta de Ampliación del Canal contienen proyecciones y describen posibles escenarios que, lógicamente, no pretendían tener carácter vinculante. En adición, el impacto acumulativo de los ajustes es muy inferior al valor comercial del Canal para sus usuarios, que la cuantía de los aumentos es razonable y que se le ha dado suficiente tiempo de antelación a la industria para que se implementen las modificaciones propuestas sin afectar todos los segmentos de mercado. Con esta decisión se está dando a la industria estabilidad de precios por dos años.

Trato discriminatorio de buques de carga general frente a buques tipo ro-ro: CCNI vuelve a alegar que los buques ro-ro, no dedicados exclusivamente al transporte de vehículos, representan una activa competencia a los buques de carga general; que al incrementar los peajes del segmento carga general en proporción mayor que los peajes de los portavehículos y ro-ro, se introducen factores de alzas que distorsionan la justa y sana competencia.

El Comité considera que, aunque existe una capacidad potencial mínima, no hay expectativa de competencia entre estos dos tipos de buque en su utilización del Canal como ruta de tránsito.

Establecimiento de diálogo, proceso de consulta sobre aumentos de peajes: Este punto fue tocado por la mayoría de las partes interesadas, pero con mayor insistencia por las asociaciones de navieras japonesas. Proponen que la ACP y sus usuarios determinen en conjunto y por consenso los precios y las políticas de precios del Canal.

El Comité considera sensato el concepto de consulta, como lo ha demostrado a través de su historia, poniéndolo en práctica para identificar y responder a necesidades específicas de sus usuarios, como fue el caso del desarrollo de los peajes por TEU y litera, y la reclasificación de los buques ro-ro como parte del segmento de portavehículos. Por lo tanto, la ACP continuará realizando consultas con sus usuarios en el futuro, sin perjuicio de que el Canal cumpla con su responsabilidad de analizar su posición competitiva y determinar el tipo y nivel de servicio que provee y el precio al cual lo ofrece.

Que el Comité considera de suma importancia señalar que tanto la audiencia como los procesos de consulta pública, se llevaron a cabo con toda seriedad y transparencia, y que las exposiciones de los participantes y los comentarios recibidos fueron sopesados y tomados en consideración.

Que a tales efectos, luego de analizar los datos, opiniones y argumentos presentados y luego de una amplia consulta con las partes interesadas, el Comité encargado de llevar a cabo los procesos de consulta y audiencia pública recomienda implementar el Acuerdo No. 235 de 26 de junio de 2012 que contiene la modificación de la Propuesta de Modificación de los Peajes de la Autoridad del Canal de Panamá, de la siguiente manera:

1. Que las fechas originales de implementación de 1 de julio de 2012 y 1 de julio de 2013 se posterguen a 1 de octubre de 2012 y 1 de octubre de 2013.

2. Que los buques contenedor/carga suelta se mantengan bajo el segmento de “otros”.

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 las tablas explicativas contenidas en el Artículo Segundo del presente Acuerdo.

ARTÍCULO SEGUNDO: Este Acuerdo entrará en vigor de conformidad con los términos y condiciones establecidos en las tablas explicativas que a continuación se presentan:

Peajes de la Autoridad del Canal de Panamá (en dólares de los Estados Unidos de América)

					2012				2013			
Segmento de Mercado		Tarifa Vigente			Tarifa Propuesta				Tarifa Propuesta			
Tarifas por Tonelada CP/SUAB												
		1eras	2das	Resto	A partir del 1 de	1eras	2das	Resto	A partir del 1 de	1eras	2das	Resto
		10 mil	10 mil			10 mil	10 mil			10 mil		
Carga General	Cargado	4.41	4.32	4.25	Octubre	4.74	4.64	4.57	Octubre	5.10	4.99	4.91
	En Lastre	3.53	3.46	3.40		3.79	3.72	3.66		4.07	4.00	3.93
Graneleros Secos	Cargado	4.38	4.23	4.16	Octubre	4.71	4.55	4.47	Octubre	5.06	4.89	4.81
	En Lastre	3.50	3.38	3.33		3.76	3.63	3.58		4.04	3.90	3.85
Tanqueros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.68	4.61	4.53	Octubre	4.92	4.84	4.75
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.75	3.69	3.62		3.94	3.87	3.80
Quimiqueros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.82	4.74	4.65	Octubre	5.06	4.98	4.89
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.86	3.79	3.73		4.05	3.98	3.91
Gaseros	Cargado	4.46	4.39	4.31	Octubre	4.75	4.68	4.59	Octubre	4.99	4.91	4.82
	En Lastre	3.57	3.51	3.45		3.84	3.77	3.71		4.07	4.00	3.93
Porta-vehiculos y RoRo	Cargado	4.33	4.24	4.17	Octubre	4.40	4.31	4.24				
	En Lastre	3.46	3.39	3.34		3.52	3.45	3.40				
Otros	Cargado	4.61	4.52	4.45	Octubre	4.96	4.86	4.78	Octubre	5.33	5.22	5.14
	En Lastre	3.69	3.62	3.56		3.97	3.89	3.83		4.27	4.18	4.12
Tarifa por Tonelada de Desplazamiento												
Desplazamiento		3.02			Octubre	3.25			Octubre	3.49		

Nota: Los peajes de los segmentos de portacontenedores, refrigerados, pasajeros y el peaje por TEU sobre cubierta en otros tipos de buques que no sean portacontenedores no serán ajustados en esta ocasión.

**Peajes de la Autoridad del Canal de Panamá
para las Embarcaciones Menores
(Peaje Mínimo)**

Rango de Eslora (actual)		Tonelaje Aproximado	Peaje Promedio Actual	Tarifa de Peaje Propuesta a partir del 1 de Octubre de 2012
Metros	Pies			
<= 15.24	<= 50	194	\$500.00	\$800.00
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	\$750.00	\$1,300.00
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	\$1,000.00	\$2,000.00
> 30.480	> 100	583	\$1,500.00	\$3,200.00

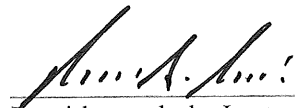
ARTÍCULO TERCERO: Este Acuerdo queda sujeto a la aprobación final del Consejo de Gabinete.

Dado en la ciudad de Panamá, República de Panamá, a los veintiséis (26) días del mes de julio del año dos mil doce (2012).

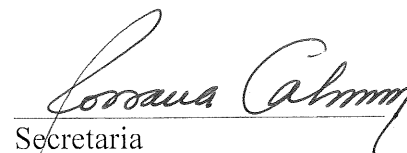
PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Rómulo Roux

Rossana Calvosa de Fábrega



Presidente de la Junta Directiva



Secretaria