

CONTENIDO

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”.....2

Propuesta de modificación de los peajes y de las reglas de arqueo por el uso del Canal de Panamá

AGREEMENT No. 397

(of March 24, 2022)

“Whereby the proposal to modify the Panama Canal Tolls system and the rules of admeasurement for the use of the Panama Canal is approved”.....18

Proposal to modify the Panama Canal Tolls System and the Rules of Admeasurement of Vessels for the use of the Panama Canal

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 imprimirse 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	\$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.

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.
5. 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:

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 toneladas CP/SUAB.
4. Se elimina la tarifa de toneladas métricas de carga para los buques neopanamax con carga.
5. 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:

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 toneladas CP/SUAB.
4. 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.

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.

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.

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.

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.

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

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).

This English translation is intended solely for the purpose of facilitating an overall understanding of the content of the original Spanish version. In those cases where differences may be found between the two, the Spanish document must be considered as the official version.

**AGREEMENT No. 397
(of March 24th, 2022)**

“Whereby the proposal to modify the Panama Canal Tolls system and the rules of admeasurement for the use of the Panama Canal is approved”

**THE BOARD OF DIRECTORS
OF THE PANAMA CANAL AUTHORITY**

WHEREAS:

The Board of Directors of the Panama Canal Authority is responsible for establishing the tolls, rates and fees for the use of the Canal and related services, subject to final approval of the Cabinet Council, in accordance with article 319 (2) of the Political Constitution of the Republic of Panama, and article 18 (3) of the Panama Canal Authority Organic Law (No. 19 of June 11, 1997).

The Panama Canal Authority Administration has submitted for consideration of the Board of Directors a proposal to modify the Panama Canal tolls system and the rules of admeasurement of vessels for the use of the Panama Canal, which is part of this Agreement.

The proposal for modification submitted by the Administration contains a justification of the reasons and factors taken into consideration for its formulation, in accordance with the provisions of the Panama Canal Authority Agreements issued by the Board of Directors for this purpose:

- Agreement No. 3 of November 12, 1998, which regulates the Procedure to Revise the Panama Canal Tolls Rates and Rules of Admeasurement, modified by Agreement No. 127 of January 19, 2007.
- Agreement No. 4 of January 7, 1999, which regulates the Establishment of Tolls, Rates and Fees for the Transit of Vessels through the Canal, and the Rendering of Related Services and Complementary Activities, modified by Agreements No. 58 of August 16, 2002, No. 94 of March 30, 2005, No. 141 of June 21, 2007, No. 220 of November 25, 2010, No. 269 of October 30, 2014, No. 295 of May 26, 2016, No. 316 of September 28, 2017, No. 359 of December 12, 2019, No. 382 of April 22, 2021, and No. 394 of January 20, 2022.
- Agreement No. 395 of January 20, 2022, which subrogates the Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for Use of the Panama Canal.

Article 79 of the Organic Law states that the Panama Canal Authority shall give interested parties an opportunity to participate in the consultation processes for the purpose of revising tolls and admeasurement rules by submitting, in writing, data, opinions, or arguments, and participating in a public hearing to be held at least 30 days after the date of publication of a notice in the official publication of the Panama Canal Authority in which said hearing is called.

The Board of Directors of the Panama Canal Authority agrees with the contents of the submitted modification proposal and considers that it should be processed appropriately pursuant to the Organic Law and applicable Regulations.

AGREES:

ARTICLE ONE: To approve the proposal to modify the Panama Canal Tolls System and the rules of admeasurement of vessels for the use of the Panama Canal, which is part of this Agreement, submitted by the Administration of the Panama Canal Authority.

ARTICLE TWO: To order the beginning of the consultation and public hearing process established by the Organic Law, through the publication in the Panama Canal Record of the notification of the proposal, in accordance with the Annex which is part of this Agreement.

ARTICLE THREE: To appoint the following members of the Board of Directors as members and officers of the Committee that shall conduct the consultation and the public hearing process:

Oscar Ramírez	Chairman
Ricardo M. Arango	Vice chairman
Jorge L. González	Member
Nicolás González Revilla P.	Member
Enrique Sánchez S.	Member

ARTICLE FOUR: To designate Ricaurte Vásquez M., Administrator of the Panama Canal Authority, as Secretary of the Committee that will conduct the consultation and public hearing process.

ARTICLE FIVE: This Agreement will take effect as of the date of its publication in the Panama Canal Record.

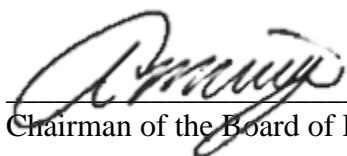
LEGAL REFERENCES: Article 319 of Political Constitution of the Republic of Panama; articles 9, 18 and 79 of Law No. 19 of June 11, 1997, Organic Law of the Panama Canal Authority; and Agreements Nos. 3, 4, 58, 94, 127, 140, 141, 182, 220, 269, 295, 316, 359, 382, 394 and 395 issued by the Board of Directors of the Panama Canal Authority.

Given in the City of Panama, on the twenty-fourth (24th) day of March, two thousand and twenty-two (2022).

TO BE PUBLISHED AND ENFORCED.

Aristides Royo Sánchez

Rossana Calvosa de Fábrega


Chairman of the Board of Directors


Secretary

This English translation is intended solely for the purpose of facilitating an overall understanding of the content of the original Spanish version. In those cases where differences may be found between the two, the Spanish document must be considered as the official version.

PROPOSAL TO MODIFY THE PANAMA CANAL TOLLS SYSTEM AND THE RULES OF ADMEASUREMENT OF VESSELS FOR THE USE OF THE PANAMA CANAL

**THE BOARD OF DIRECTORS OF
THE PANAMA CANAL AUTHORITY**

ANNOUNCES:

1. PROPOSAL TO MODIFY THE PANAMA CANAL TOLLS SYSTEM AND THE RULES OF ADMEASUREMENT OF VESSELS FOR THE USE OF THE PANAMA CANAL.

During an ordinary meeting, the Board of Directors of the Panama Canal Authority approved Agreement No. 397 of March 24th, 2022, whereby the proposal to modify the Panama Canal tolls system and the rules of admeasurement of vessels for the use of the Panama Canal is approved, the beginning of the consultation and public hearing process established by law is ordered, the members of the Board of Directors of the Panama Canal Authority's Committee that shall conduct the consultation and public hearing are designated, and the Secretary of the aforementioned Committee is appointed.

Agreement No. 397 of March 24th, 2022, contains the proposal to modify the Panama Canal tolls system and the rules of admeasurement of vessels for the use of the Panama Canal, which will be available to the interested parties as of the date of this publication.

2. ESSENCE OF THE PROPOSED CHANGE.

The Panama Canal Authority proposes an adjustment in the tolls and structure of most of the market segments and changes to the Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for the Use of the Panama Canal.

2.1 The words, expressions and acronyms used in this proposal will have the following definitions:

Neopanamax vessel. Vessel with beam greater than 107 feet (32.61 meters) and/or length overall greater than 966 feet (294.44 meters). For tolls assessment purposes, vessels transiting with tropical freshwater draft of 39'09" (12.12 meters) or greater, and vessels which due to a condition or deficiency require transit through de neopanamax locks, will be considered as neopanamax vessels.

Regular vessel. Vessel with beam less than 91 feet (27.74 meters).

Super vessel. Vessel with beam equal to or greater than 91 feet (27.74 meters).

Tolls assessment to vessels in ballast condition. Percentage of the regular laden toll charge.

Vessel in ballast condition. Vessel which transits the Panama Canal without passengers or cargo, in compliance with the conditions stated in article 25 of Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for the Use of the Panama Canal.

Capacity tariff. Tariff assessed for the vessel's cargo capacity, as determined by the admeasurement performed by the Panama Canal.

Fixed tariff. Fixed amount charged per transit.

TEU reefer. Specialized 20-foot container, also known as "reefer," with its own refrigeration system connected to the vessel's power supply.

TEU dry. A 20-foot container with commercial cargo.

TEU empty. Any 20-foot container without commercial cargo.

TTA. Total TEU capacity, referring to the total TEU allowed in a vessel.

TTE. Total empty TEU.

TTL. Total TEU with cargo.

- 2.2. The Panama Canal Authority proposes the modification of the tolls system and the establishment of simplified structures (see tables referring to each segment). These adjustments take into consideration the value of the route, which includes voyage time savings, vessel operating costs, existing transportation alternatives and the impact of the Canal transit costs on the transported commodities. This proposal also takes into consideration, the competitive position of the Panama Canal, its users and their merchant fleets, their different geographical areas and economies. Therefore, it has been concluded that the proposed adjustments are reasonable in accordance with the reality of today's maritime industry and considering the extensive implementation horizon.

The proposed adjustments are as follow:

Replacement of pricing bands with fixed and capacity tariffs:

A feature of the existing toll structure is the use of pricing bands, which apply different tariffs to each additional vessel capacity level. The disadvantage of this approach is that the lower-level bands apply to all vessels regardless of their size, which does not allow setting tolls in accordance with the value provided for each type and size of vessel.

The Panama Canal Authority proposes a more uniform and simplified structure which will eliminate pricing bands and introduce single tariffs according to locks utilized and the type and size of vessel. The proposed structure is based on two main components:

1. **A fixed tariff** per transit, in accordance with the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax). For certain vessel types and sizes, these categories are further divided in order for the tariffs to reflect the value the Canal provides to its clients.

2. A **capacity tariff** by vessel type, size category and billing unit, which reflects the value of the service provided by the Canal to each market segment and size category.

Tariff adjustments for vessels in ballast

The current toll structure contains multiple tariff items for vessels transiting in ballast. These ballast transits differ by vessel size and type in a way that is not consistent with the value provided to the client, which increases the complexity.

The proposed tolls for vessels transiting in ballast contemplates the assessment of a percentage of the regular tolls, regardless of market segment. The assessment of tolls for vessels in ballast will be in accordance with the conditions stated in article 25 of the Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for the Use of the Panama Canal.

Special tariffs for return trips

The proposal includes the elimination of special discounted tariffs for return trips for container vessels and liquified natural gas (LNG) vessels.

Announcements of future tolls adjustments

Through this notification, the Panama Canal Authority announces annual tolls adjustments until the year 2025. For periods beyond this proposal, each announcement will be preceded by consultation with clients in accordance with the Organic Law of the Panama Canal Authority which intends to provide a level of short to medium term predictability.

Following are the details of the proposed adjustments for each market segment for the years 2023 to 2025:

Proposed adjustments for the container vessels segment:

1. A fixed tariff per transit is introduced, which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax). Neopanamax vessels are further differentiated in vessels of less than 10,000 TEU of capacity, and vessels equal or greater than 10,000 TEU of TTA capacity to reflect the value provided by the Canal to these clients.
2. The TEU is maintained as the unit of measurement for the calculation of tolls.
3. The current pricing bands are replaced with capacity tariffs by vessel size category (regular, super or neopanamax) based on the total TEU allowed (TTA), which is intrinsically related to the value that the Canal provides to each market segment and size category.
4. Tariffs of loaded TEU (TTL) are maintained; a new tariff that recognizes the repositioning value of empty containers is introduced (TTE); and the return voyage tariff for loaded containers (TTLR) is eliminated.
5. The loyalty program is simplified by reducing its six loyalty categories to one, replacing the use of tariffs by category with a percentage applied to the tolls, applicable to clients that accumulate more

than 1.5 million TEU capacity (TTA) per year. This is a level equivalent to the category “1” of the current loyalty program.

6. Starting January 1, 2023, the loyalty category will be determined based on the accumulated volume of maximum TEU capacity registered for Canal transits during 12 consecutive months, similar to the current calculation.
7. Starting January 1, 2023, clients deploying more than 1.5 million TEU capacity (TTA) per year, will pay 95% of their regular tolls; starting January 1, 2024, such clients will pay 97.5% of their regular tolls.
8. Starting January 1, 2025, the loyalty program will be eliminated.
9. The calculation of allowed containers on deck will be adjusted to a visibility condition of 2 ship lengths, which will also result in the adjustment of the calculation of total TEU allowed (TTA).

Proposed tolls for container vessels

Container	Effective January 1, 2023				Effective January 1, 2024				Effective January 1, 2025			
	Fixed Tariff (per transit)	Capacity TTA (per TEU)	Loaded TTL (per TEU)	Empty TTE (per TEU)	Fixed Tariff (per transit)	Capacity TTA (per TEU)	Loaded TTL (per TEU)	Empty TTE (per TEU)	Fixed Tariff (per transit)	Capacity TTA (per TEU)	Loaded TTL (per TEU)	Empty TTE (per 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
Super	\$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

On board TEU applicable to vessels which are not container vessels that transport containers on deck:

On deck TEU tariffs are adjusted for vessels other than container vessels.

Proposed TEU tolls for on deck containers in vessels other than container vessels

On deck TEU on vessels other than container vessels	Effective	Effective	Effective
	January 1, 2023	January 1, 2024	January 1, 2025
TEU reefer	\$110.00	\$115.00	\$120.00
TEU dry	\$100.00	\$105.00	\$110.00
TEU empty	\$60.00	\$65.00	\$70.00

The calculation of tolls for vessels in ballast, applying 90% to their laden tolls, will only apply to the components of fixed and capacity tariffs. This calculation will not apply to the tariffs of TEU reefer, TEU dry nor TEU empty on deck which vessels in ballast might transport.

Proposed adjustments to the tolls of Vehicle Carriers/RoRo:

The proposed adjustments to the tolls of vehicle carriers/RoRo are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).

2. The PC/UMS ton is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax) based on its PC/UMS tons of capacity.
4. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.
5. The use of the concept of utilization percentage of the structure (metric tons divided by dead weight) is eliminated.

Proposed tolls for vehicle carriers/RoRo

Vehicle Carriers/RoRo	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
Regular	\$60,000	\$2.00	\$60,000	\$4.00	\$60,000	\$6.00
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of passenger vessels:

The proposed adjustments to the tolls of passenger vessels are as the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The PC/UMS ton is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. Separate tariffs are established for regular vessels of less than 10,000 PC/UMS tons and for those equal to or greater than 10,000 PC/UMS capacity tons.
4. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax) based on its PC/UMS tons of capacity.
5. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.

Proposed tolls for passenger vessels

Passengers	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
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
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of tanker vessels:

The proposed adjustments to the tolls of tanker vessels are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The PC/UMS ton is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax)

based on its PC/UMS tons of capacity.

4. The metric tons of cargo tariff for laden neopanamax vessels is eliminated.
5. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.

Proposed tolls for tanker vessels

Tankers	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
Regular	\$60,000	\$2.50	\$60,000	\$4.25	\$60,000	\$6.00
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of chemical carriers:

The proposed adjustments to the tolls of chemical carriers are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The PC/UMS ton is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax) based on its PC/UMS tons of capacity.
4. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.

Proposed tolls for chemical carriers

Chemical Carriers	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
Regular	\$60,000	\$4.45	\$60,000	\$5.00	\$60,000	\$5.50
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of liquefied petroleum gas carriers (LPG):

The proposed adjustments to LPG tolls are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The cubic meter (m³) is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax), based on the cubic meters (m³) of capacity.
4. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll and will apply to vessels which transit with a maximum cargo of 2% of the total cubic meter (m³) of cargo capacity.

Proposed tolls for LPG vessels

LPG	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of liquefied natural gas carriers (LNG):

The proposed adjustments to the LNG tolls are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The cubic meter (m³) is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax), based on the cubic meters (m³) of capacity.
4. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll and will apply to vessels which transit with a maximum cargo of 10% of the total cubic meter (m³) of cargo capacity.
5. The special ballast tariff applied in the roundtrip (return trip) instances is eliminated.

Proposed tolls for LNG vessels

LNG	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (m ³)
Regular	\$60,000	\$1.60	\$60,000	\$2.55	\$60,000	\$3.50
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of dry bulk vessels:

The adjustments to the tolls of dry bulk vessels are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The deadweight ton (DWT) is maintained as the unit of capacity measurement for the calculation of tolls.
3. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax), based on its DWT capacity.
4. The metric tons of cargo tariffs for laden neopanamax vessels are eliminated.
5. The tariff groups of four commodities (grains, coal, iron ore and other dry bulk) are consolidated into one single tariff group.
6. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.

Proposed tolls for dry bulk vessels

Dry Bulk	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (DWT)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (DWT)	Fixed Fee (per transit)	Capacity tariff (DWT)
Regular	\$60,000	\$1.00	\$60,000	\$1.25	\$60,000	\$1.65
Super	\$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

Proposed adjustments to the tolls of reefer, general cargo and other vessels:

The proposed adjustments to the tolls of reefer, general cargo and other vessels are the following:

1. A fixed tariff per transit is introduced which depends on the locks utilized and the vessel size category (regular, super or neopanamax).
2. The PC/UMS ton is maintained as the capacity measurement unit for the calculation of tolls.
3. In the case of reefers and general cargo regular vessels, separate tariffs are established, for vessels of less than 10,000 and for vessels equal to or greater than 10,000 PC/UMS tons of capacity.
4. In the case of regular vessels in the “others” segment, separate tariffs are established, for vessels of less than 7,500 and for vessels equal to or greater than 7,500 PC/UMS tons of capacity.
5. A capacity tariff is established according to the vessel size category (regular, super or neopanamax) based on its PC/UMS tons of capacity.
6. The tolls for vessels in ballast will be 90% of the laden toll.

Proposed tolls for reefer vessels

Reefers	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
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
Super	\$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

Proposed tolls for general cargo vessels

General Cargo	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
Regular < 10,000 CP/SUAB	\$25,000	\$2.75	\$25,000	\$3.15	\$25,000	\$3.50
Regualr ≥ 10,000 CP/SUAB	\$60,000	\$1.65	\$60,000	\$2.45	\$60,000	\$3.25
Super	\$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

Proposed tolls for “others” vessel segment

Others	Effective January 1, 2023		Effective January 1, 2024		Effective January 1, 2025	
	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)	Fixed Fee (per transit)	Capacity Tariff (PC/UMS)
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
Super	\$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

Proposed adjustments the tolls for vessels that are charged by displacement:

The tolls of vessels that are charged by displacement are adjusted:

Proposed tolls adjustment for vessels that are charged by displacement

Displacement	Effective January 1, 2023	Effective January 1, 2024	Effective January 1, 2025
Per displacement ton	\$5.00	\$5.25	\$5.50

Proposed adjustments to the structure of the intra-maritime cluster:

An adjustment is proposed in the distribution of the length ranges of the tariff table for small vessels pertaining to the Marine Bunkering Market, for the purpose of unifying its structure or length overall range to the small vessel structure. No tariff adjustments are proposed for this segment.

The structure of and tariffs of the marine bunkering market will be as follow:

Proposed structure for the Marine Bunkering Market Segment

Proposed length overall range		Current tolls
Meters	Feet	
< 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

Proposed adjustments to small vessels tolls:

The proposed modifications to small vessel tolls involve adjustments to the maximum limits of displacement tonnage established by tolls based on length overall, as follows:

1. These tolls apply to all small vessels (length overall up to 125 feet).
2. Vessels of length overall greater than 125 feet, of any market segment, with PC/UMS tonnage up to 999 as the maximum limit, will be applied the small vessels tolls in the length overall range greater than 100 feet, in addition to all related charges for other maritime services.
3. The proposed modifications to small vessel tolls involve adjustments to the maximum limits of displacement tonnage established by tolls based on length overall (1,000 displacement tons). Vessels with a displacement tonnage greater than 1,000 will be assessed tolls based on the proposed displacement tolls.

Proposed tolls for small vessels

Length overall range		Proposed Small Vessels Tolls		
Meters	Feet	Effective January 1, 2023	Effective January 1, 2024	Effective January 1, 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 Proposed adjustments to the Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for the Use of the Panama Canal

The proposal contemplates the elimination of the return portion tariff for laden container vessels (TTLR) and the adjustment of the calculation of the containers allowed on deck based on visibility conditions of 2 ship lengths, which will lead to the adjustment of the calculation of total TEU allowed (TTA). The proposed changes would be implemented by a subsequent modification of the Regulation for the Admeasurement of Vessels to Assess Tolls for the Use of the Panama Canal, once the proposal is approved.

The following articles will be modified:

- Article 2, definitions: eliminate the TTLR, add TTE and modify the visibility condition from one to 2 ship lengths.
- Article 10: eliminate the TTLR acronym and add the TTE acronym.

3. IMPLEMENTATION OF PROPOSED CHANGES.

For all market segments, the adjustments will be effective on January 1, 2023, January 1, 2024, and January 1, 2025.

4. INVITATION TO PARTICIPATE IN THE CONSULTATION AND PUBLIC HEARING.

Interested parties are invited to participate in the consultation and public hearing of the proposal to modify the Panama Canal tolls system and the rules of admeasurement of vessels for the use of the Panama Canal, as follows:

4.1. Public consultation: There will be a public consultation period that will begin on the date of the publication of this notification and will expire on May 17, 2022, at 4:15 p.m., local time.

4.2. Public hearing: A public hearing will be held on May 20, 2022, as indicated in paragraph 7 of this notification.

5. FORM OF PARTICIPATION OF THE INTERESTED PARTIES.

The interested parties may participate in the consultation period and public hearing in accordance with the following rules:

5.1. As of the publication date of this notification, the consultation period is open, and the interested parties may present data, opinions, and statements in writing, in English or Spanish, which must be received by the Panama Canal Authority before the deadline of May 17, 2022, at 4:15 p.m., local time.

5.2. All who have participated in the consultation process described above in paragraphs 4.1 and 5.1 may participate in the public hearing, to be held on the date indicated in paragraph 4.2, directly or through their duly accredited representatives, provided that they have announced in writing, during the consultation period, their decision to participate in the hearing as a speaker. This announcement to participate as a speaker must be sent to the addresses indicated in paragraph 6.4 of this notification and shall contain the name and address of the interested party and the capacity under which he/she shall present himself/herself. The announcement of participation as speaker in the public hearing must be received in writing by email to the address canaltolls@pancanal.com, in English or Spanish, no later than May 17, 2022, at 4:15 p.m., local time, and the recorded date and time of receipt of notification shall determine the order in which the interested party shall intervene in the public hearing.

6. REQUEST AND FORWARDING OF INFORMATION.

6.1. Persons interested in obtaining a copy of the proposal may download an electronic copy, both in Spanish and English, accessing the following link: www.pancanal.com/peajes.

6.2. Those interested in expressing their comments, opinions, arguments, or supply information that support said comments during the consultation period, shall submit them in writing by email to the address canaltolls@pancanal.com, in English or Spanish, before the date and time indicated in paragraph 4.1 of this notification.

6.3. Those interested in participating in the public hearing as speakers must announce their decision in writing by email to the address canaltolls@pancanal.com, in English or Spanish, before the date and time indicated in paragraph 4.1 of this notification.

Information, letters, or any intent to participate in the consultation period and/or public hearing as speaker mentioned in paragraphs 6.2 and 6.3 above sent via email, shall be submitted in “pdf”, “jpeg” or “png” format. Letters or information in the body of the email or submitted in other formats will not be considered.

Similarly, for each electronic correspondence with information, letters, or notifications of participation in the public consultation and / or public hearing mentioned in paragraphs 6.2 and 6.3 above, the Panama Canal Authority will issue an electronic acknowledgment of receipt or response by email to confirm receipt of such information, letter, or notification of participation. If you do not receive a confirmation within two days of the date the correspondence was sent, please resend your message to the address canaltolls@pancanal.com.

Also, those interested in participating in the public hearing as speakers are requested to send a copy of the content of their presentation, if possible, in advance of the date of the public hearing indicated in paragraph 4.2 of this notification, through email to the address canaltolls@pancanal.com.

6.4. The electronic address (e-mail) to send the documentation indicated in paragraphs 4, 5 and 6 of this notification:

Email: canaltolls@pancanal.com

7. PLACE, DATE AND TIME OF THE PUBLIC HEARING.

7.1. The public hearing shall be held in the Managerial Wing of the “Ascanio Arosemena”, Complex, Balboa, Republic of Panama, on Friday, May 20, 2022, and will begin at 9:00 a.m. local time.

7.2. The public hearing will be held in person for those who have announced in writing their decision to participate as speakers in accordance with paragraphs 5.2 and 6.3 of this notification. Additional instructions and other logistical details will be distributed in a timely manner to those who have notified in writing their decision to participate in the public hearing as speakers.

7.3. Those interested in participating in the public hearing as listeners may request the respective link and instructions for access to the email canaltolls@pancanal.com, no later than the day indicated in paragraph 4.1 of this notification, as the end of the public consultation period. Listeners are understood to be those who are not in the site of the hearing. Listeners will not present comments during the public hearing.

7.4. The “hybrid” format of the public hearing (in person for presenters and not-on-site for listeners by means of a link and access instructions) presented in this notification is based on compliance with the biosecurity measures implemented due to the COVID-19 pandemic in effect in the Republic of Panama at the date of the public hearing.

8. PUBLIC HEARING PROCEDURE.

The Board of Directors of the Panama Canal Authority has designated the following Board members as members and officers of the Committee that shall conduct the consultation and public hearing process (hereinafter referred to as the Committee):

Oscar Ramírez
Ricardo M. Arango
Jorge L. González

Chairman
Vice chairman
Member

Nicolás González Revilla P.
Enrique Sánchez S.

Member
Member

The Board of Directors of the Panama Canal Authority has appointed Ricaurte Vásquez M., Administrator of the Panama Canal Authority, as Secretary of the Committee.

- 8.1. The Committee shall examine all the information that has been properly and timely presented, relative to the comments, data and information provided by the interested parties during the consultation period.
- 8.2. The Committee shall commence the public hearing at the place, date and time indicated in this notification. The Chairman of the Committee shall inform the participants that the purpose of the public hearing is to listen to the arguments in favor or against the proposal.
- 8.3. The Chairman of the Committee shall announce the order of participation of each speaker, in accordance with the provisions of paragraph 5.2 of this notification, and each one shall begin his/her presentation in that order.
- 8.4. Participants as speakers in the public hearing shall be called upon individually to orally make their statements and express their points of view on the proposal, for a maximum of five minutes. The Committee shall analyze and decide on the appropriateness of extending this period of time as it deems convenient, on a case-by-case basis, and shall inform the participants of its decision. Presentations with visual aid, slides, “PowerPoint” or any other devices shall not be allowed.
- 8.5. The purpose of individual participation is merely expository; therefore, no debates or questions and answers shall be admitted between the members of the Committee and the participants, or between participants.
- 8.6. The members of the Committee shall receive the testimony or statements of the interested parties in relation to the proposed modification. If possible, speakers are requested to send a copy of the content of their presentation, via email to canaltolls@pancanal.com
- 8.7. After the public hearing, the Committee shall analyze the documentation presented during the consultation period, and the presentations of the participants during the public hearing and shall submit a report to the Board of Directors of the Panama Canal Authority, within a reasonable time period, of the proceedings and the pertinent recommendations.

PANAMA, REPUBLIC OF PANAMA, MARCH TWENTY FOUR (24), TWO THOUSAND AND TWENTY-TWO (2022).