

Prospecto Informativo



USD 1,855,000,000
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

USD 555,000,000 Bonos Preferentemente Garantizados al 4.000% con vencimiento en 2041
USD 1,300,000,000 Bonos Preferentemente Garantizados al 5.125% con vencimiento en 2061

Conforme con Oferta Pública Autorizada por la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá bajo Resolución de la SMV No. SMV-373-21 con fecha de 5 de agosto de 2021 (la "Resolución de la SMV") de hasta USD 2,000,000,000

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. está ofreciendo un capital de bonos en dólares estadounidenses, en dos series de bonos:

- **4.000% de Bonos Senior Garantizados con vencimiento por un valor nominal de hasta USD 555,000,000 y**
- **5.125% de Bonos Senior Garantizados con vencimiento en 2061 por un valor nominal de hasta USD 1,300,000,000 conforme a un registro en la Superintendencia de Mercado de Valores de Panamá de hasta USD 2,000,000,000**

Toda o cualquier parte de los USD 145,000,000 registrados remanentes podrán emitirse en un futuro.

Somos una *sociedad anónima* constituida bajo las leyes de la República de Panamá ("Panamá"), con domicilio en Panamá y debidamente inscrita desde el 15 de abril de 2003 en la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, en Microficha 432290, Documento 456104, el teléfono de contacto es +507 238-2600 (el "Emisor"). Nuestra dirección comercial se encuentra en Via Tocumen, Terminal de Pasajeros, Tercer Nivel, Panamá, República de Panamá. Estamos ofreciendo USD 555,000,000 en capital agregado de nuestro Bonos Senior Preferentemente Garantizados al 4.000% de con vencimiento en 2041 en forma nominal, registradas y sin cupones (los "Bonos 2041") y el monto del capital de USD 1,300,000,000 de Bonos Senior Preferentemente Garantizados al 5.125% con vencimiento en 2061 en forma nominal, registrados y sin cupones (los "Bonos 2061"). A menos que se rediman antes, los Bonos 2041 vencerán el 11 de agosto de 2041 y los Bonos 2061 vencerán el 11 de agosto de 2061.

Tenemos la intención de utilizar los ingresos netos de la oferta de los bonos, después de deducir ciertos montos pagaderos por nosotros a los Compradores Iniciales y los honorarios y gastos de transacción de la siguiente manera: (i) primero, para financiar la Oferta de Compra y la Solicitud de Consentimiento, segundo, financiar redimir la compra de cualquier Bono existente de conformidad con la Oferta Pública de Compra (iii) segundo, para financiar la Cuenta de Pago para los bonos, (iii) tercero, financiar la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda para los bonos (iv) repagar, la deuda bancaria pendiente y (v) quinto, el remanente será transferido a la Cuenta de Recuperación de COVID.

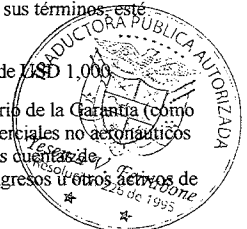
Asignaremos los montos actualmente depositados en las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos Existentes (teniendo en cuenta la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la oferta pública) para financiar las cuentas de pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos y utilizaremos nuestros saldos de efectivo existentes para cubrir cualquier déficit en dichas cuentas y para asegurar que al menos USD 100 millones se transfieran a la Cuenta de Recuperación de COVID.

Los intereses de los Bonos 2041 se devengarán a una tasa de 4.000 % a partir del 11 de agosto de 2021 y los intereses de los Bonos 2061 se devengarán a una tasa de 5.125 % a partir del 11 de agosto de 2021. Los intereses se calcularán sobre la base de un año de 360 días que consta de doce meses de 30 días, y se pagarán semestralmente por mes vencido en efectivo cada 11 de febrero y 11 de agosto a partir del 11 de febrero de 2022. La relación entre el capital total de los bonos que se ofrecen y el capital pagado (definido como acciones ordinarias más capital pagado adicional) del Emisor es 5.66 veces. El capital de los Bonos se pagará en las mismas fechas que los intereses de los Bonos, a partir del 11 de febrero de 2027 y los pagos finales deberán efectuarse en la fecha de vencimiento aplicable. Para obtener una descripción del programa de amortización principal de los Bonos, consulte "Resumen de la empresa, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la Oferta —La Oferta."

Los bonos serán nuestras obligaciones preferentemente garantizadas directas e incondicionales y se clasificarán *pari passu* en derecho de pago con toda nuestra deuda preferentemente actual y futura. Los bonos se clasificarán como preferentemente en derecho de pago de toda nuestra deuda futura que, según sus términos, esté expresamente subordinada a los bonos.

Los bonos se emitirán únicamente en forma nominativa en denominaciones mínimas de USD 200,000 y múltiplos integrales en exceso de USD 1,000.

Los bonos estarán garantizados por un gravamen de primera prioridad sobre ciertas cuentas de transacciones establecidas por el Fiduciario de la Garantía (como se define en el presente) y los ingresos retenidos allí. 95% de nuestros ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos y servicios comerciales no aeronáuticos que se relacionan con el uso de las instalaciones del *Aeropuerto Internacional de Tocumen* (el "Aeropuerto"), serán transferidos y depositados en las cuentas de transacciones. El 5% restante de nuestros ingresos derivados de dichos servicios aeronáuticos y servicios comerciales no aeronáuticos y todos los ingresos u otros activos de



Prospecto Informativo

USD 1,855,000,000
Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

USD 555,000,000 Bonos Preferentemente Garantizados al 4.000% con vencimiento en 2041
USD 1,300,000,000 Bonos Preferentemente Garantizados al 5.125% con vencimiento en 2061

Conforme con Oferta Pública Autorizada por la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá bajo Resolución de la SMV No. SMV-373-21 con fecha de 5 de agosto de 2021 (la "Resolución de la SMV") de hasta USD 2,000,000,000

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A. está ofreciendo un capital de bonos en dólares estadounidenses, en dos series de bonos:

4.000% de Bonos Senior Garantizados con vencimiento por un valor nominal de hasta USD 555,000,000 y 5.125% de Bonos Senior Garantizados con vencimiento en 2061 por un valor nominal de hasta USD 1,300,000,000 conforme a un registro en la Superintendencia de Mercado de Valores de Panamá de hasta USD 2,000,000,000

Toda o cualquier parte de los USD 145,000,000 registrados remanentes podrán emitirse en un futuro.

Somos una *sociedad anónima* constituida bajo las leyes de la República de Panamá ("Panamá"), con domicilio en Panamá y debidamente inscrita desde el 15 de abril de 2003 en la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, en Microficha 432290, Documento 456104, el teléfono de contacto es +507 238-2600 (el "Emisor"). Nuestra dirección comercial se encuentra en Vía Tocumen, Terminal de Pasajeros, Tercer Nivel, Panamá, República de Panamá. Estamos ofreciendo USD 555,000,000 en capital agregado de nuestro Bonos Senior Preferentemente Garantizados al 4.000% de con vencimiento en 2041 en forma nominal, registradas y sin cupones (los "Bonos 2041") y el monto del capital de USD 1,300,000,000 de Bonos Senior Preferentemente Garantizados al 5.125% con vencimiento en 2061 en forma nominal, registradas y sin cupones (los "Bonos 2061"). A menos que se rediman antes, los Bonos 2041 vencerán el 11 de agosto de 2041 y los Bonos 2061 vencerán el 11 de agosto de 2061.

Tenemos la intención de utilizar los ingresos netos de la oferta de los bonos, después de deducir ciertos montos pagaderos por nosotros a los Compradores Iniciales y los honorarios y gastos de transacción de la siguiente manera: (i) primero, para financiar la Oferta de Compra y la Solicitud de Consentimiento, segundo, financiar redimir la compra de cualquier Bono existente de conformidad con la Oferta Pública de Compra (iii) segundo, para financiar la Cuenta de Pago para los bonos, (iii) tercero, financiar la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda para los bonos (iv) repagar, la deuda bancaria pendiente y (v) quinto, el remanente será transferido a la Cuenta de Recuperación de COVID.

Asignaremos los montos actualmente depositados en las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos Existentes (teniendo en cuenta la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la oferta pública) para financiar las cuentas de pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos y utilizaremos nuestros saldos de efectivo existentes para cubrir cualquier déficit en dichas cuentas y para asegurar que al menos USD 100 millones se transfieran a la Cuenta de Recuperación de COVID.

Los intereses de los Bonos 2041 se devengarán a una tasa de 4.000 % a partir del 11 de agosto de 2021 y los intereses de los Bonos 2061 se devengarán a una tasa de 5.125 % a partir del 11 de agosto de 2021. Los intereses se calcularán sobre la base de un año de 360 días que consta de doce meses de 30 días, y se pagarán semestralmente por mes vencido en efectivo cada 11 de febrero y 11 de agosto a partir del 11 de febrero de 2022. La relación entre el capital total de los bonos que se ofrecen y el capital pagado (definido como acciones ordinarias más capital pagado adicional) del Emisor es 5.66 veces. El capital de los Bonos se pagará en las mismas fechas que los intereses de los Bonos, a partir del 11 de febrero de 2027 y los pagos finales deberán efectuarse en la fecha de vencimiento aplicable. Para obtener una descripción del programa de amortización principal de los Bonos, consulte "Resumen de la empresa, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la Oferta —La Oferta."

Los bonos serán nuestras obligaciones preferentemente garantizadas directas e incondicionales y se clasificarán *pari passu* en derecho de pago con toda nuestra deuda preferentemente actual y futura. Los bonos se clasificarán como preferentemente en derecho de pago de toda nuestra deuda futura que, según sus términos, esté expresamente subordinada a los bonos.

Los bonos se emitirán únicamente en forma nominativa en denominaciones mínimas de USD 200,000 y múltiplos integrales en exceso de USD 1,000,000.

Los bonos estarán garantizados por un gravamen de primera prioridad sobre ciertas cuentas de transacciones establecidas por el Fiduciario de la Garantía (como se define en el presente) y los ingresos retenidos allí. 95% de nuestros ingresos derivados de la prestación de servicios aeronáuticos y servicios comerciales no aeronáuticos que se relacionan con el uso de las instalaciones del *Aeropuerto Internacional de Tocumen* (el "Aeropuerto"), serán transferidos y depositados en las cuentas de transacciones. El 5% restante de nuestros ingresos derivados de dichos servicios aeronáuticos y servicios comerciales no aeronáuticos y todos los ingresos u otros activos de Ferrabone



los Otros Aeropuertos (como se define en este documento), Ciudad Aeropuerto (como se define en este documento) o cualquier Subsidiaria sin restricciones (como se define en este documento) no se incluirán en la Garantía (como se define en este documento). Los bonos tendrán prioridad sobre cualquiera de nuestras deudas no garantizadas existentes y futuras en la medida del valor de la garantía que asegura los bonos y estarán efectivamente subordinados a todo nuestro endeudamiento existente y futuro garantizado por activos distintos de la Garantía en la medida del valor de los activos que garantizan dicho endeudamiento. De conformidad con el Contrato de Emisión (como se define en el presente), la Garantía también asegura de manera equitativa y proporcional nuestras obligaciones bajo los Bonos Senior Garantizados al 5.625% con vencimiento en 2036 (los "Bonos 2036") y los Bonos Senior Garantizados al 6.000% con vencimiento en 2048 (los "Bonos 2048", y junto con los Bonos 2036, los "Bonos Existentes") y también pueden garantizar la deuda futura permitida por el Contrato de Emisión (como se define en el presente). Consulte "Descripción de los Bonos".

Podemos, a nuestra discreción, redimir cualquier serie de bonos, en su totalidad o en parte, en cualquier momento a un precio de redención que incluye la Prima de Totalidad en este documento. No se pagará ninguna Prima de Totalidad por redención durante los doce meses antes del vencimiento de los Bonos 2041. No se pagará ninguna Prima de Totalidad por redención durante los doce meses antes del vencimiento de los Bonos 2061. También podemos redimir cualquier serie de bonos en cualquier momento en el caso de ciertos cambios en las leyes tributarias que requieran el pago de montos adicionales como se describe en este Prospecto Informativo (el "Prospecto Informativo"). Consulte "Descripción de los Bonos — Redención de los Bonos — Redención opcional por cambios en los fiscales". Además, si ocurre un cambio de control, se nos requerirá ofrecer comprar los bonos a los tenedores a un precio de compra equivalente al 101% del capital de estos más los intereses devengados y no pagados. También debemos ofrecer comprar a la par los bonos a la par si experimentamos pérdidas específicas o eventos de terminación o sobre ciertas ventas de activos o recuperaciones de seguros. Consulte "Descripción de los Bonos".

Invertir en los Bonos implica riesgos significativos que se describen en la sección "Factores de Riesgo" comenzando en la página 38 de este Prospecto Informativo.

Precio por Bono 2041: 100.000 % más intereses devengados, si los hubiera, a partir del 11 de agosto de 2021.

Precio por Bono 2061: 100.000 % más intereses devengados, si los hubiera, a partir del 11 de agosto de 2021.

Los Bonos no han sido, ni estarán, registrados bajo la Ley de Valores de los Estados Unidos de 1933, modificada (la "Ley de Valores"), o bajo las leyes de valores o "cielo azul" de cualquier estado de los Estados Unidos o las leyes de valores de cualquier otra jurisdicción, excepto en Panamá como se describe en el siguiente párrafo. Los Bonos no pueden ser ofrecidos o vendidos dentro de los Estados Unidos, excepto de conformidad con una exención de, o en una transacción no sujeta a, los requisitos de registro de la Ley de Valores. En consecuencia, estamos ofreciendo los Bonos solo a (i) personas que se cree razonablemente que son "compradores institucionales aprobados" ("QIB") según se define en, y en función de, la exención de los requisitos de registro de la Ley de Valores proporcionada por la Regla 144A bajo la Ley de Valores (la "Oferta de Estados Unidos") y (ii) persona no estadounidenses fuera de los Estados Unidos en cumplimiento del Reglamento S bajo la Ley de Valores (la "Oferta Internacional," y junto con la Oferta de los Estados Unidos, la "Oferta"). Para obtener una descripción de ciertas restricciones en la reventa o transferencia de los bonos, vea "Aviso a los inversores," "Plan de Distribución" y "Restricciones de Transferencia."

LA OFERTA PÚBLICA DE LOS BONOS HA SIDO AUTORIZADA EN PANAMÁ POR LA SMV. ESTA AUTORIZACIÓN NO IMPLICA QUE LA SUPERINTENDENCIA DE MERCADOS DE VALORES RECOMIENDE INVERTIR EN LOS BONOS NI REPRESENTA UNA OPINIÓN FAVORABLE O DESFAVORABLE SOBRE LAS PERSPECTIVAS DE NEGOCIO DEL EMISOR. LA SUPERINTENDENCIA DE MERCADOS DE CAPITALES NO SE HACE RESPONSABLE DE LA EXACTITUD DE LA INFORMACION PRESENTADA EN ESTE PROSPECTO INFORMATIVO O DE LAS DECLARACIONES CONTENIDAS EN LA SOLICITUD DE REGISTRO O DE LA OTRA DOCUMENTACION E INFORMACION PRESENTADA POR EL EMISOR PARA EL REGISTRO DE LA OFERTA PÚBLICA.

LA COTIZACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LOS BONOS HAN SIDO AUTORIZADAS POR LATINEX. ESTA AUTORIZACIÓN NO IMPLICA NINGUNA RECOMENDACIÓN U OPINIÓN CON RESPECTO A LOS BONOS O AL EMISOR. Se hará una solicitud para listar los bonos en la Bolsa de Valores de Singapur (la "SGX-ST") para la cotización y cotización de los Bonos en la SGX-ST. La SGX-ST no asume ninguna responsabilidad por la exactitud de cualquiera de las declaraciones hechas u opiniones expresadas o informes contenidos en este Prospecto Informativo.

La fecha de oferta, la fecha de emisión, la tasa de interés de los bonos, las fechas de pago de intereses y los detalles de cualquier posible recompra de los bonos serán notificados a la SMV y Latinex mediante la entrega de un prospecto suplementario el día hábil antes de la Oferta Pública Panameña (como se define en el presente).

En o antes de la fecha de emisión de los bonos, se espera que los bonos hayan sido calificados como BBB por Standard & Poor's Rating Services y Baa2Por Moody's Investor Services, Inc. UNA CALIFICACIÓN DE RIESGO NO GARANTIZA EL REDENCIÓN DE LA OFERTA. Una calificación de valores no es una recomendación para comprar, vender o mantener valores y puede estar sujeta a revisión o retiro en cualquier momento.

Los Bonos se emitirán en forma de una o más valores registrados en forma global sin cupones de interés y se depositarán con un custodio para The Depository Trust Company ("DTC") en Nueva York, Nueva York y registrado a nombre de Cede & Co., como nominado de DTC. Los inversores pueden mantener sus intereses en una nota global que represente los bonos por medio de organizaciones que participan en DTC, incluido Euroclear Bank SA / NV ("Euroclear") o Clearstream Banking, société anonyme Luxembourg ("Clearstream"). Los derechos de usufructo sobre los bonos pueden ser celebrados en Panamá por medio del participante de Clearstream, Central Latinoamericana de Valores S.A. ("Latinclear").

EN LA MEDIDA QUE EL PROSPECTO INFORMATIVO EN IDIOMA ESPAÑOL UTILIZADO EN RELACIÓN CON LA OFERTA DE LOS BONOS CONTRADIGA O PRESENTE UN CONFLICTO CON EL PROSPECTO INFORMATIVO EN IDIOMA INGLÉS, ESTE ÚLTIMO REGIRÁ Y CONTROLARÁ. LOS BONOS SERÁN OFRECIDOS A LA VENTA POR PARTE DEL EMISOR EN LATINEX DE ACUERDO CON EL PROCESO DE LICITACIÓN AQUÍ DESCRITO.

LA LIQUIDACIÓN TENDRÁ LUGAR EL CUARTO DÍA HÁBIL POSTERIOR A LA FECHA ANOTACIÓN DE LOS BONOS

LA CONSUMACIÓN DE LA VENTA Y COMPRA DE LOS BONOS EN LA FECHA DE LIQUIDACIÓN, SEGÚN SE CONTEMPLA EN EL CONTRATO DE COMPRA, ESTARÁ CONDICIONADO A LA SATISFACCIÓN INICIAL DEL COMPRADOR EN LA FECHA DE LIQUIDACIÓN DE QUE SE HAN CUMPLIDO TODAS LAS CONDICIONES PREVISTAS EN EL CONTRATO DE COMPRA O RENUNCIA HASTA LA FECHA DE LIQUIDACIÓN (LAS "CONDICIONES") ADEMÁS, EL CONTRATO DE COMPRA PERMITE A LOS COMPRADORES INICIALES TERMINAR SU OBLIGACIÓN DE COMPRAR LOS BONOS EN CIERTAS CIRCUNSTANCIAS, INCLUYENDO SUSENSIONES GENERALES DE COMERCIO, MORATORIAS BANCARIAS EN LOS ESTADOS UNIDOS O PANAMÁ Y ACCIONES DE GUERRA O TERRORISMO (EVENTOS DE RESCISIÓN).

SI LOS COMPRADORES INICIALES DEBIERAN DETERMINAR EN O ANTES DE LA FECHA DE LIQUIDACIÓN, DE ACUERDO CON LOS TÉRMINOS DEL CONTRATO DE COMPRA, QUE ALGUNA DE LAS CONDICIONES NO SE HA CUMPLIDO O RENUNCIADO O QUE SE HA PRODUCIDO UN EVENTO DE TERMINACIÓN Y SI EL LOS COMPRADORES INICIALES ACUERDAN MUTUAMENTE, LOS COMPRADORES INICIALES TIENEN EL DERECHO DE REQUERIR AL EMISOR QUE RECOMPRE LOS BONOS (EN SU TOTALIDAD O EN PARTE) EN LA FECHA DE ACUERDO ENTREGANDO UN AVISO AL EMISOR, Y EN CASO DE QUE EL EMISOR FECHA DE LOS BONOS VENDIDOS A LOS COMPRADORES INICIALES EN LATINEX.



EL PRECIO DE RECOMPRA SERÁ IGUAL AL PRECIO PAGADERO AL EMISOR POR LOS BONOS (INCLUIDA CUALQUIER PRIMA, DESCUENTO O INTERÉS PREPAGADO), Y NINGUNA PRIMA DE COMPENSACIÓN O CUALQUIER OTRO MONTO SERÁ PAGADERO EN RELACIÓN CON ESTE.

LA OBLIGACIÓN DEL EMISOR DE PAGAR EL PRECIO DE RECOMPRA DE LOS BONOS ADQUIRIDOS POR LOS COMPRADORES INICIALES SERÁ COMPENSADO CON LA OBLIGACIÓN DEL COMPRADOR INICIAL (Y LA OBLIGACIÓN DE LOS OTROS COMPRADORES, SEGÚN SEA APLICABLE) DE PAGAR EL PRECIO DE COMPRA DE DICHAS BONOS. CONSULTE “PLAN DE DISTRIBUCIÓN”

Suscriptores Líderes Conjuntos y Llevadores de Registros de Inversionistas

BofA Securities

Citigroup

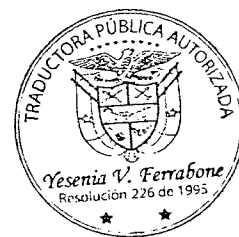
Suscriptores Líderes Conjuntos y Agente de Estructuración Local

Banco General

La fecha de este Prospecto Informativo es 5 de agosto de 2021.

Número de resolución de la SMV-373-21

Fecha de impresión del Prospecto Informativo



AVISO A LOS INVERSORES

Debe asumir que la información que aparece en este Prospecto Informativo es precisa en la fecha que figura en la portada de este Prospecto Informativo o en las fechas especificadas en este documento. Nuestro negocio, propiedades, situación financiera y resultados de operaciones pueden haber cambiado desde esa fecha. Ni la entrega de este Prospecto Informativo ni la venta de los Bonos hechas a continuación implicarán en ninguna circunstancia que la información aquí contenida sea correcta en cualquier fecha posterior a la fecha especificada en el presente o en la portada de este Prospecto Informativo.

Hemos proporcionado este Prospecto Informativo en relación con una oferta que está exenta de registro bajo, o no sujeta a, la Ley de Valores y las leyes de valores aplicables de otras jurisdicciones, únicamente para permitir que un posible inversionista considere comprar los bonos. Entrega de este Prospecto Informativo a cualquier persona o cualquier reproducción de este Prospecto Informativo, en su totalidad o en parte, sin nuestro, BofA Securities, Inc. ("BofA Securities"), Citigroup Global Markets Inc. ("Citigroup"), o el consentimiento previo de Banco General S.A. ("Banco General" y, junto con BofA y Citigroup, los "Compradores Iniciales"), está prohibido.

Hemos preparado la información en este Prospecto Informativo. Ni nosotros ni los Compradores Iniciales asumimos ninguna responsabilidad por otra información que otros puedan brindarle.

Al recibir este Prospecto Informativo, usted reconoce que (i) se le ha brindado la oportunidad de solicitarnos y revisar toda la información adicional que usted considere necesaria para verificar la exactitud de la información contenida en este documento o para complementarla, (ii) usted no ha confiado en los Compradores Iniciales ni en ninguna persona afiliada a los Compradores Iniciales en relación con ninguna investigación de la exactitud de dicha información o su decisión de inversión y (iii) no lo hemos hecho, y los Compradores Iniciales no lo han hecho, autorizó a cualquier persona a entregar cualquier información diferente a la contenida en este Prospecto Informativo. Si se proporciona o se prepara, no se debe confiar en que cualquier otra información o representación haya sido autorizada por nosotros, los Compradores Iniciales o sus agentes. La Oferta se realiza sobre la base de este Prospecto Informativo. Cualquier decisión de comprar los bonos en la Oferta debe basarse en la información contenida en este Prospecto Informativo. Al tomar una decisión de inversión, los inversores deben confiar en su propio examen de nosotros y los términos de la Oferta, incluidos los méritos y riesgos involucrados.

La información contenida en este Prospecto Informativo ha sido proporcionada por nosotros y otras fuentes que creemos que son confiables. Usted reconoce y acepta que los Compradores Iniciales no hacen ninguna representación o garantía, expresa o implícita, en cuanto a la exactitud o integridad de la información establecida en este Prospecto Informativo, y no debe confiar en nada de lo contenido en este Prospecto Informativo como un promesa, representación o garantía, ya sea en el pasado o en el futuro. Los Compradores Iniciales no han verificado de forma independiente la información que hemos proporcionado y no asumen ninguna responsabilidad por la exactitud o integridad de dicha información. Este Prospecto Informativo contiene resúmenes, que se cree que son precisos, de los términos que consideramos materiales de ciertos documentos, pero se hace referencia a los documentos reales, cuyas copias estarán disponibles a pedido, para la información completa contenida en esos documentos. cómo se indica en "*Información disponible*". Todos estos resúmenes están calificados en su totalidad por esta referencia.

La Oferta se realiza basándose en una exención de registro en los Estados Unidos bajo la Ley de Valores de los Estados Unidos. Al realizar su compra, se considerará que ha realizado ciertos reconocimientos, representaciones, garantías y acuerdos establecidos en este Prospecto Informativo, incluidos aquellos bajo el título "*Restricciones de transferencia*".

Los bonos están sujetos a restricciones sobre transferibilidad y reventa y no pueden ser transferidos o revendidos excepto según lo permitido por la Ley de Valores y las leyes de valores estatales aplicables de conformidad con el registro o exención de estos. Debe tener en cuenta que es posible que deba asumir los riesgos financieros de esta inversión en los Bonos durante un período de tiempo indefinido. Consulte "*Plan de distribución*" y "*Restricciones de transferencia*".

La distribución de este Prospecto Informativo y la oferta o venta de los Bonos en determinadas jurisdicciones pueden estar restringidas por ley. Las personas en cuyo poder se entregue este Prospecto Informativo



cualquiera de los bonos deben informarse y observar dichas restricciones. Cada comprador potencial de los bonos debe cumplir con todas las leyes y reglamentaciones vigentes en cualquier jurisdicción en la que compre, ofrezca o venda los bonos o distribuya este Prospecto Informativo y debe obtener cualquier consentimiento, aprobación o permiso requerido por cualquier reglamento vigente en cualquier jurisdicción a la que esté sujeta o en la que realice tales compras, ofertas o ventas, y ni nosotros ni los Compradores Iniciales tendremos ninguna responsabilidad al respecto.

Nos reservamos el derecho de retirar esta Oferta en cualquier momento, y nosotros y los Compradores Iniciales nos reservamos el derecho de rechazar cualquier compromiso de suscripción de los Bonos en su totalidad o en parte y de asignarle menos de la cantidad total de bonos suscritas por usted. Estamos sujetando esta Oferta a los términos descritos en este Prospecto Informativo y el Contrato de Emisión con fecha del 4 de mayo de 2016, según enmendado y replanteado el 13 de mayo de 2016, (según se pueda enmendar más adelante) (el "Contrato de Emisión Replanteado") entre nosotros y Citibank, NA, como Fiduciario del Contrato de Emisión (el "Fiduciario de Contrato de Emisión"), complementado por (i) el primer Contrato de Emisión Complementario con fecha del 3 de mayo de 2018 (el "Primer Contrato de Emisión Complementario"), (ii) el segundo Contrato de Emisión Complementario con fecha 7 de noviembre de 2018 (el "Segundo Contrato de Emisión Complementario") y (iii) el tercer Contrato de Emisión Complementario con fecha 2 de octubre de 2020 (el "Tercer Contrato de Emisión Complementario") y, junto con el Contrato de Emisión Enmendado y Replanteado, el Primer Contrato de Emisión Complementario, el Segundo Contrato de Emisión Complementario y el Tercer Contrato de Emisión Complementario, y como puede ser enmendado de tiempo en tiempo, el "Contrato de Emisión") con Citibank, NA, como Fiduciario del Contrato de Emisión ("el Fiduciario del Contrato de Emisión").

Este Prospecto Informativo no constituye una oferta de venta, o una solicitud de una Oferta Pública de Compra, de ningún Bono ofrecido por ninguna persona en cualquier jurisdicción donde sea ilegal para dicha persona hacer tal oferta o solicitud. No debe interpretar el contenido de este Prospecto Informativo como asesoramiento de inversión, legal o fiscal. Debe consultar con su abogado, contador y otros asesores en cuanto a los aspectos legales, fiscales, comerciales, financieros y relacionados de la compra de los bonos. Nosotros y los Compradores Iniciales no le hacemos ninguna representación con respecto a la legalidad de una inversión en los bonos por su parte bajo ninguna ley. Nadie ha tomado ninguna medida que permita que se realice una oferta pública de los bonos en ninguna jurisdicción que no sea la República de Panamá.

La oferta y venta de los bonos no ha sido registrada ante la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos ("SEC"), o cualquier otra comisión de valores o autoridad reguladora federal, estatal o extranjera, excepto en Panamá, como se describió anteriormente, y ninguno de los bonos ha sido recomendado o aprobado por la SEC o cualquier otra comisión de valores o autoridad reguladora federal, estatal o extranjera, ni la SEC ni ninguna otra comisión de valores o autoridad reguladora federal, estatal o extranjera ha aprobado la exactitud o idoneidad de este Prospecto Informativo. Cualquier representación contraria es ilegal y puede ser un delito penal.

Este Prospecto Informativo omite cierta información que estaríamos obligados a incluir en un prospecto preparado de conformidad con las reglas de la SEC relacionadas con una oferta pública de valores, incluyendo, por ejemplo, ciertas revelaciones de compensación ejecutiva y Gobierno corporativo, datos financieros históricos consolidados y ratios de datos de ingresos a cargos fijos requeridos por el Reglamento S-K en virtud de la Ley de Valores.

Los bonos han sido listados en LATINEX. Tenemos la intención de listar en la SGX-ST.



ESTABILIZACIÓN

EN RELACIÓN CON LA OFERTA DE LOS BONOS, LOS COMPRADORES INICIALES (O LAS PERSONAS QUE ACTÚAN EN NOMBRE) PUEDEN SOBREALIGNAR LOS BONOS O EFECTUAR TRANSACCIONES CON MIRAS A RESPALDAR EL PRECIO DE MERCADO DE LOS BONOS A UN NIVEL SUPERIOR A LO QUE DE OTRO MODO PODRÍA PREVALECER. SIN EMBARGO, ES POSIBLE QUE LA ESTABILIZACIÓN NO OCURRA NECESARIAMENTE. CUALQUIER ACCIÓN DE ESTABILIZACIÓN PUEDE COMENZAR EN O DESPUÉS DE LA FECHA EN QUE SE HAGA LA DIVULGACIÓN PÚBLICA ADECUADA DE LOS TÉRMINOS DE LA OFERTA DE LOS BONOS Y, SI SE INICIA, PUEDE TERMINARSE EN CUALQUIER MOMENTO, PERO DEBE FINALIZAR A MÁS TARDAR 30 DÍAS DESPUÉS DE LA FECHA EN LA QUE NOSOTROS RECIBIMOS EL PRODUCTO DE LA EMISIÓN, O ANTES DE 60 DÍAS DESPUÉS DE LA FECHA DE CESIÓN DE LOS VALORES REGISTRADOS, LO QUE OCURRA PRIMERO. CUALQUIER ACCIÓN DE ESTABILIZACIÓN O SOBRE ASIGNACIÓN DEBE SER REALIZADA POR EL COMPRADOR INICIAL PERTINENTE (O PERSONAS QUE ACTÚAN EN SU NOMBRE) DE ACUERDO CON TODAS LAS LEYES Y REGLAS APLICABLES Y SE REALIZARÁ EN LAS OFICINAS DEL GERENTE DE ESTABILIZACIÓN (S) PERSONAS QUE ACTÚAN EN SU NOMBRE) Y EN LATINEX. LA SOBREALIGNACIÓN IMPLICA VENTAS QUE SUPERAN EL TAMAÑO DE LA OFERTA, LO QUE CREA UNA POSICIÓN CORTA PARA LOS COMPRADORES INICIALES. LAS TRANSACCIONES DE ESTABILIZACIÓN IMPLICAN OFERTAS PARA COMPRAR LOS BONOS EN EL MERCADO ABIERTO CON EL FIN DE VINCULAR, FIJAR O MANTENER EL PRECIO DE LOS BONOS. LA ESTABILIZACIÓN DE TRANSACCIONES PUEDE HACER QUE EL PRECIO DE LOS BONOS SEA MÁS ALTO DE LO QUE SERÍA EN AUSENCIA DE DICHAS TRANSACCIONES. PARA UNA DESCRIPCIÓN DE ESTAS ACTIVIDADES, CONSULTE “PLAN DE DISTRIBUCIÓN”.

AVISO PARA RESIDENTES DE PANAMÁ

LA OFERTA PÚBLICA DE LOS BONOS HA SIDO REGISTRADA EN PANAMÁ Y AUTORIZADA POR LA SMV Y SE REALIZARÁ PARA LISTAR LOS BONOS CON LA PSE. NINGÚN REGISTRO O AUTORIZACIÓN POR LA SMV, LA COTIZACIÓN EN LA BOLSA DE LOS BONOS EN LA LATINEX O EL RESTO DE LA DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN PRESENTADA PARA EL REGISTRO DE LA OFERTA PÚBLICA DE LOS BONOS IMPLICA CUALQUIER CERTIFICACIÓN O RECOMENDACIÓN A LA CALIDAD DE INVERSIÓN DE LOS BONOS, LA SOLVENCIA DEL EMISOR O UNA OPINIÓN FAVORABLE O DESFAVORABLE DEL NEGOCIO DEL EMISOR O LA EXACTITUD O INTEGRIDAD DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE PROSPECTO INFORMATIVO Y EN SU SOLICITUD DE PRESENTACIÓN.

AVISO: Este Prospecto Informativo será conocido como el *Prospecto Informativo* en español con objeto de el registro del ofrecimiento público de bonos con la SMV y de su cotización ante la LATINEX, y como el memorándum de ofrecimiento en inglés con objeto de el ofrecimiento de los Bonos en los Estados Unidos y el exterior los Estados Unidos (excepto en Panamá). Cualquier enmienda futura a los términos y condiciones de los Bonos está sujeta al Acuerdo SMV 4-2003 (Acuerdo 4-2003) del 11 de abril de 2003, tanto modificada, replanteada o reemplazada, por el cual la SMV adopta el procedimiento de presentación de solicitudes de modificación de los términos y condiciones de valores registrados ante la SMV, o cualquier norma aplicable, debiendo realizarse de conformidad con lo dispuesto en esta. En la medida en que la traducción al español de este Prospecto Informativo contradiga este Prospecto Informativo, este Prospecto Informativo en inglés regirá y controlará.

AVISO PARA LOS INVERSORES DEL ÁREA ECONÓMICA EUROPEA

Este Prospecto Informativo se ha preparado sobre la base de que cualquier oferta de Bonos a los que se hace referencia en adelante en cualquier Estado Miembro del Área Económica Europea ("EEE") y se realizará de conformidad con una exención en virtud del (Reglamento de Prospectos) del requisito de publicar un prospecto de ofertas de bonos. La expresión “Reglamento de Prospectos” significa el Reglamento (UE) 2017/1129 (enmendado o reemplazado).

Los Bonos no tienen la intención de ser ofrecidos, vendidos o para estar disponibles de otra manera y deben ser ofrecidos, vendidos o de otra manera disponibles para cualquier inversor minorista en la EEE. A estos



efectos, un inversor minorista significa una persona que es uno (o más) de: (i) un cliente minorista según se define en el punto (11) del artículo 4 (1) de la Directiva 2014/65 / UE (en su versión modificada, "MiFID II"); o (ii) un cliente en el sentido de la Directiva (UE) 2016/97 (la "Directiva de Distribución de Seguros"), cuando ese cliente no calificaría como cliente profesional según se define en el punto (10) del artículo 4 (1) de MiFID II. En consecuencia, no se ha preparado ningún documento de información clave exigido por el reglamento (UE) No. 1286/2014 (El Reglamento PRIIPS) para ofrecer o vender bonos o ponerlos a disposición de los inversores minoristas en EEE, por lo que le ofrece o vende los bonos o los pone de alguna manera a disposición de cualquier inversor minorista en el EEE puede ser ilegal en virtud del Reglamento PRIIPS.

AVISO A LOS INVERSORES EN EL REINO UNIDO

Se realizará de conformidad con una exención en virtud del Reglamento de Prospectos del Reino Unido y la Ley de Mercados y Servicios Financieros de 2000 del requisito de publicar un prospecto para ofertas de bonos. La expresión "Reglamento de Prospectos del Reino Unido" significa el Reglamento (UE) 2017/1129, ya que forma parte de la legislación nacional en virtud de la Ley de (Retirada) de la Unión Europea de 2018.

Los Bonos no tienen la intención de ser ofrecidos, vendidos o para estar disponibles de otra manera y no deben ser ofrecidos, vendidos o de otra manera disponibles para cualquier inversor minorista en el Reino Unido. A estos efectos, un inversor minorista es una persona que es uno (o más) de: (i) un cliente minorista, según se define en el punto (8) del artículo 2 del Reglamento (UE) no 2017/565, ya que forma parte de ley nacional en virtud de la Ley de (Retirada) de la Unión Europea de 2018 ("EUWA"); o (ii) un cliente en el sentido de las disposiciones de la FSMA y cualquier norma o reglamentación elaborada en virtud de la FSMA para implementar la Directiva (UE) 2016 / 97, cuando ese cliente no calificaría como cliente profesional, según se define en el punto (8) del artículo 2 (1) del Reglamento (UE) No. 600/2014, ya que forma parte de la legislación nacional en virtud de la EUWA. En consecuencia, no se ha preparado ningún documento de información clave exigido por el reglamento (UE) No. 1286/2014 que forma parte de la legislación nacional en virtud de la EUWA (El Reglamento PRIIPS del Reino Unido) para ofrecer o vender bonos o ponerlos a disposición de los inversores minoristas en el Reino Unido, por lo que le ofrece o vende los bonos o los pone de alguna manera a disposición de cualquier inversor minorista en el Reino Unido puede ser ilegal en virtud del Reglamento PRIIPS del Reino Unido.

Cualquier distribuidor sujeto al Manual de la FCA sobre la intervención del producto y el manual de gobernanza del producto (las Reglas de gobernanza del producto MiFIR del Reino Unido) (a los efectos de este párrafo, un distribuidor) que ofrezca, venda o recomiende posteriormente los Bonos es responsable de llevar a cabo sus propias evaluación del mercado objetivo con respecto a los Bonos y determinación de los canales de distribución adecuados. Ni el Emisor ni ninguno de los Compradores Iniciales hacen ninguna declaración o garantía en cuanto al cumplimiento por parte de un distribuidor de las Reglas de Gobernanza de Productos MiFIR del Reino Unido.

CIERTAS DEFINICIONES DE TÉRMINOS Y CONVENCIONES

En este Prospecto Informativo, al menos que el contexto requiero otra definición.

- "Bonos 2036" se refiere a los Bonos Senior Garantizados a 5.625%, con vencimiento en 2036.
- "Bonos 2048" a los Bonos Senior Garantizados a 6.000%, con vencimiento en 2048.
- "ACI" se refiere al Consejo Internacional de Aeropuertos.
- "Aeropuerto" se refiere al Aeropuerto Internacional de Tocumen.
- "Servicios de operación del aeropuerto" se refiere a ingresos de servicios de operación del aeropuerto relacionados con la tasa de salida de pasajeros y otras tarifas por uso del aeropuerto.
- "ALAP" se refiere a la Asociación de Líneas Aéreas de Panamá.
- "ALS" se refiere al sistema de iluminación de aproximación.
- "AML" se refiere a antilavado de dinero.



- "AOS" se refiere al sistema operativo multiaeropuerto.
- "ARFF" se refiere a la instalación de rescate y extinción de incendios de aeronaves.
- "ASIC" se refiere a la Comisión de Valores e Inversiones Australianos.
- "ATCT" se refiere a la torre de control de tráfico del aeropuerto.
- "ATP" se refiere al Ministerio de Turismo de Panamá o Autoridad de Turismo de Panamá.
- "Banco General" se refiere al Banco General S.A.
- "BOFA Securities" se refiere a BOFA Securities, Inc.
- "BNP" se refiere al Banco Nacional de Panamá.
- "Canal" se refiere al canal de Panamá.
- "CAA" se refiere a la Autoridad de Aeronáutica Civil.
- "CONAPREDES" se refiere a la Comisión Nacional para la Prevención de Crímenes de Explotación Sexual.
- "CONCESIONARIOS" se refiere a las fuentes de ingresos no aeronáuticas del aeropuerto, incluidos los pagos de la Comisión de Alquiler y Ventas de los operadores de concesiones para las operaciones libres de impuestos y alimentos y bebidas.
- "Contraloría" se refiere a la Oficina del Contralor General.
- "Copa Airlines" se refiere a la Compañía Panameña de Aviación, S.A.
- "Tarifa de desarrollo" se refiere a una tarifa especial de desarrollo aeroportuaria autorizada por la Resolución No. 022.
- "DHL" se refiere al grupo DHL.
- "DTC" se refiere a Depository Trust Company.
- "El Dorado" se refiere al aeropuerto internacional de Bogotá El Dorado.
- "Bonos Existentes" se refiere a los bonos 2036 junto con los bonos 2048
- "Gobierno" se refiere al Gobierno de Panamá.
- "IATA" se refiere a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- "ICAO" se refiere a la Organización Internacional de Aviación Civil.
- "IFRS" se refiere a las normas internacionales de informes financieros.
- "ILS" se refiere al sistema de aterrizaje del instrumento.
- "IMG" se refiere a INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO.
- "IASB" se refiere a Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad.
- "IRS" se refiere al servicio de ingresos internos.
- "ALC" se refiere a América Latina y el Caribe.
- "LATINEX" se refiere a Bolsa Latinoamericana de Valores, S.A.
- "LatinClear" se refiere al Central Latinoamericana de Valores S.A.
- "Ley 23" se refiere a la Ley Panamá No. 23 del 29 de enero de 2003.



- "Ley 71" se refiere a una enmienda a la Ley 23, introduciendo ciertos cambios en la organización corporativa y la gobernanza de las compañías de gestión del aeropuerto creadas de conformidad con la Ley 23, incluida la autorización de directores ejecutivos de estas compañías para retener a auditores externos y establecer un procedimiento para la eliminación de directores ejecutivos.
 - "Ley 86" se refiere a una ley que modifica los artículos 19 y 20 de la Ley 23 que autoriza a las empresas creadas de conformidad con la Ley 23 para emitir bonos y venderlos en Panamá o internacionalmente.
 - "MEF" se refiere al Ministerio de Economía y Finanzas.
 - "Asamblea Nacional" se refiere a la Asamblea Nacional de Panamá.
 - "OAG" se refiere al grupo de aviación OAG.
 - "Prospecto Informativo" se refiere a este Prospecto Informativo.
 - "Pasajeros de origen / destino" se refiere a los pasajeros para los cuales el aeropuerto es el punto de origen o destino.
 - "Bonos 2048 Originales" se refiere a los Bonos Senior Garantizados al 6.000%, con vencimiento en 2048 para un monto del capital de USD 225.0 millones emitidos el 9 de mayo de 2018
- "Otros aeropuertos" se refiere al aeropuerto de Scarlett Raquel Martínez en Río Hato, Aeropuerto Internacional de Enrique Malek en David, Aeropuerto de Adolfo Jiménez en Colón y Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico.
- "Panamá" se refiere a la República de Panamá.
 - "PEF" se refiere a la tasa de salida del pasajero.
 - "Project Manager" se refiere al Grupo CSA y al CEMOSA.
 - "Alquiler" se refiere a los pagos de alquiler por espacio comercial en el aeropuerto, incluidas las cantidades pagadas por los derechos llave en mano, un alquiler fijo por metro cuadrado y un alquiler variable basado en un porcentaje de ventas brutas.
 - "Proyecto de pista" se refiere a la posible expansión de la capacidad de los aeródromos por medio de la construcción de una tercera pista de transporte aéreo para el aeropuerto, junto con instalaciones asociadas.
 - "Ley de valores" se refiere a la Ley de Valores de los Estados Unidos de 1933.
 - "Tarifa de seguridad" se refiere a un cargo de seguridad de USD 1.25 por cada pasajero internacional de llegada, salida y transitoria en el aeropuerto.
 - "SEC" se refiere a la Comisión de Valores.
 - "SUNTRACS" se refiere a los trabajadores del Sindicato Nacional de la Industria de la Construcción e Industrias Similares.
 - "Superintendencia de los Mercados de Capital" o "SMV" se refiere a la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá.
 - "Terminal 1" o "T1" se refiere a la terminal original del aeropuerto.
 - "Terminal 2 o "T2 "se refiere a la nueva terminal del aeropuerto, que es parcialmente operativa.
 - "Pasajeros de tránsito / transferencia" se refiere al pasajero que conecta el aeropuerto.
 - "Derechos con llave" se refiere a rentas y comisiones sobre las ventas brutas recibidas por el aeropuerto bajo su modelo llave en mano.
 - "VPIP" se refiere a la Vicepresidencia de Ingeniería y Proyectos.
 - "OPS" se refiere a la Organización Mundial de la Salud.



- "Banco Mundial" se refiere al Banco Internacional para Reconstrucción y Desarrollo.
- "Grupo del Banco Mundial" se refiere al Banco Mundial junto con su Agencia de Garantía Internacional de Finanzas de Finanzas y Multilaterales.



SERVICIO DE PROCESO Y EJECUCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Hemos sido informados por nuestros abogados panameños, Icaza, González-Ruiz & Alemán, y los Compradores Iniciales han sido informados por sus abogados panameños Alemán, Cordero, Galindo y Lee, que no existe ningún tratado entre los Estados Unidos y Panamá para la ejecución recíproca de sentencias extranjeras y que existen dudas sobre la exigibilidad, en acciones originales en tribunales panameños, de responsabilidades basadas únicamente en las leyes federales de valores de los Estados Unidos y en cuanto a la aplicabilidad en los tribunales panameños de las sentencias de los tribunales de los Estados Unidos obtenidas en acciones basadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de los Estados Unidos. En cualquier caso, las sentencias de los tribunales fuera de Panamá, incluidas, entre otras, las sentencias de los tribunales de los Estados Unidos, solo podrán ser reconocidas y ejecutadas por los tribunales de Panamá en el caso de que la Corte Suprema de Panamá valide la sentencia emitiendo un mandamiento de exequátur. Sujeto a un mandamiento de exequátur, cualquier sentencia monetaria final y concluyente dictada por cualquier tribunal extranjero será reconocida y ejecutable en los tribunales de Panamá sin un nuevo juicio o examen de fondo, *siempre que* (i) dicho tribunal extranjero otorgue reciprocidad a la ejecución de sentencias de los tribunales de Panamá, (ii) la parte contra la cual se dictó la sentencia, o su agente, fue notificada personalmente (notificación del proceso mediante la entrega de una notificación por correo no sea suficiente) en tal acción dentro de dicha jurisdicción extranjera, (iii) la sentencia surge de una acción personal en contra del imputado, (iv) la obligación respecto de la cual se dictó la sentencia es lícita en Panamá y no contradice el orden público de Panamá, (v) la sentencia, de conformidad con las leyes del país donde se dictada, es definitiva y no está sujeta a apelación, (vi) la sentencia está debidamente autenticada por funcionarios diplomáticos o consulares de Panamá, o de conformidad con la Convención de La Haya de 1961 sobre legalización de documentos y, (vi)(sic) una copia de la sentencia definitiva es traducido al español por un traductor autorizado en Panamá. Cualquier sentencia monetaria final dictada en nuestra contra y validada por la Corte Suprema de Panamá será entregada por la Corte Suprema de Panamá para su pago. Si transcurridos tres años desde la validación de la sentencia extranjera por parte de la Corte Suprema de Panamá, no hemos satisfecho la sentencia judicial, puede solicitar al Banco Nacional de Panamá. (*Banco Nacional de Panamá* o “BNP”) que para poner a disposición para el pago de la sentencia judicial cualquier dinero que podamos tener en nuestras cuentas con el Banco Nacional de Panamá, si lo hubiere.

Los tribunales panameños pueden considerar que, dado que somos propiedad beneficiaria de Panamá, es posible que no estemos sujetos a las leyes concursales de Panamá. En cualquier caso, si la Compañía queda sujeta a procedimientos de insolvencia o leyes administrativas relacionadas bajo la reglamentación panameña y, por lo tanto, sus derechos bajo los Bonos se ven afectados, no puede asegurarle que podrá hacer valer efectivamente sus derechos en dicho procedimiento de insolvencia o similar. Además, si corresponde, los procedimientos de insolvencia u otros procedimientos similares y otras leyes de Panamá pueden ser materialmente diferentes o en conflicto entre sí, incluso en las áreas de derechos de los acreedores, prioridad del gobierno entidades y acreedores de partes relacionadas, y la capacidad de obtener préstamos postquiebra o pagar intereses. La aplicación de estas leyes, o cualquier conflicto entre ellas, podría cuestionar qué y cómo las leyes panameñas debería aplicar. Las leyes de Panamá pueden no ser tan favorables a sus intereses como las leyes de las jurisdicciones con las que esté familiarizado.

Consideramos que es probable que los tribunales panameños nos otorguen la privilegios ciertos beneficios que nuestra ley procesal otorga a Panamá, el Estado de Panamá y otros países panameños, entidades gubernamentales, mediante los artículos 1047, 1048, 1650 (14) y 1939 del Código Judicial de Panamá, según se establece a continuación. Estos beneficios serían aplicables en caso de que se tomen acciones por medio de los tribunales panameños.

El artículo 1047 del Código Judicial de Panamá establece que si la sentencia mediante la cual una entidad autónoma de la República de Panamá es ordenado pagar una suma de dinero, el juez enviará copia autenticada de la decisión al Poder Ejecutivo Poder de Gobierno por medio del Ministerio de Economía y Finanzas, o ante el órgano legal de AITSA, representante, para hacer cumplir la sentencia en la medida en que esté dentro de su autoridad. Si el cumplimiento de la sentencia está fuera de su competencia, la entidad gubernamental a la que se comunicó la sentencia notificará, dentro de los treinta días siguientes a la recepción de dicha comunicación, al Consejo de Gabinete, la consejo municipal pertinente (Consejo Municipal) o la entidad pertinente, de modo que el consejo o Corporación, en su caso, ordena la realización de las acciones necesarias para dar cumplimiento a la sentencia. Si transcurrido un año desde la fecha en que se envía la comunicación, la sentencia no ha sido ejecutada, el



El tribunal correspondiente solicitará, por medio del Presidente de Panamá, la Corte Suprema de Panamá, a la Presidente de la República de Panamá, el Alcalde del distrito respectivo, o el Presidente del gobierno entidad, por medio del Presidente de la Corte Suprema, para disponer lo que se necesite en la entidad de que se trate, para tomar las acciones necesarias para dar cumplimiento a la sentencia de resolución.

El artículo 1048 del Código Judicial de Panamá establece que si transcurridos tres años desde la resolución aplicable y no ha satisfecho la obligación de pagar, El acreedor puede solicitar al Tribunal que indique a Banco Nacional de Panamá que ponga a disposición del pago, desde nuestras cuentas bancarias en dicho banco, las sumas de dinero igual a la cantidad de cumplimiento dentro de un mes.

El artículo 1650 (14) del Código Judicial de Panamá establece que los bienes que pertenecen al Estado panameño, municipios, entidades estatales autónomas o semiautónomas no pueden ser embargados.

El artículo 1939 del Código Judicial de Panamá establece, entre otras cosas, que no se podrán recursos provisorios contra Panamá y sus municipios, a excepción de los relativos a la evidencia.

Además, de conformidad con la Ley 23 de 2003, cualesquiera prerrogativas, garantías e inmunidades otorgadas bajo la ley panameña por las leyes procesales a Panamá y cualquier entidad de su propiedad, incluyéndonos a nosotros, con respecto a cualquier activo asignado, transferido u otorgado como garantía de cualquier manera para asegurar nuestras obligaciones y con respecto a cualquier ejecución judicial de los mismos. Esta renuncia se incluirá y autorizará mediante resolución de la Junta Directiva a que el Aeropuerto apruebe la transacción de conformidad con las facultades que le otorga el artículo 21 de la Ley 23 de 2003. El 6 julio de 2021, nuestra Junta Directiva renunció a estos privilegios de procedimiento. Sin embargo, dado que tales privilegios son un asunto de política pública, los tribunales panameños pueden mantener tales privilegios independientemente de dicha renuncia.

Todos nuestros directores y funcionarios son residentes de Panamá o en cualquier otro lugar fuera de los Estados Unidos. Todos o una parte sustancial de los activos de estas personas se encuentran en Panamá o fuera de los Estados Unidos. Como resultado, es posible que los inversionistas no puedan efectuar la notificación del proceso dentro de los Estados Unidos a dichas personas, o hacer cumplir contra ellas sentencias basadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes de valores federales de los Estados Unidos u obtenidas de otra manera en los tribunales de Estados Unidos. Debido a que todos o una parte sustancial de nuestros activos se encuentran fuera de los Estados Unidos, es posible que cualquier juicio obtenido en los Estados Unidos contra nosotros no sea totalmente cobrable en los Estados Unidos.

Hemos designado a Corporation Service Company, Oeste 19, Calle 44, Oficina 200, Nueva York, NY 10036 Estados Unidos, como nuestro agente autorizado al cual se puede notificar el proceso en cualquier acción que surja de o en conexión con el Contrato de Emisión y el Acuerdo entre Acreedores con fecha 19 de abril de 2016, entre nosotros, el Nova Scotia Trust Company (previamente Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A.), como fiduciario de la garantía (el "Fiduciario de la Garantía") y Citibank, NA, como Agente entre Acreedores, y las otras partes al mismo (el "Acuerdo entre Acreedores"), como se unió el Fiduciario de Contrato de Emisión el 3 de mayo de 2018 (enmendado y actualizado de tiempo en tiempo, el "Acuerdo entre Acreedores" y, juntos con el Contrato de Emisión, un Acuerdo de Fideicomiso con fecha de 19 de abril de 2021, entre nosotros, el Fiduciario de la Garantía y el Agente Pagador, (según lo modificado en o antes de la fecha de Oferta Pública Panameña enmendada y replanteada) (según se enmendó y se replanteó, de tiempo en tiempo, el "Acuerdo de Fideicomiso") y un acuerdo de cesión (Contrato de Cesión) fechado el 21 de septiembre de 2013, según enmendado y se reafirmó el 19 de abril de 2016, ingresó en y entre el Emisor, como el Cedente, y el Fiduciario de la Garantía, como asignado, según enmendado adicionalmente en o antes de la fecha de la Oferta Pública Panameña (el "Contrato de Cesión"), los ("Documentos de la Transacción"). Con respecto a tales acciones, hemos presentado a la jurisdicción de los Tribunales del estado de Nueva York, ubicados en la condado de Nueva York en la ciudad de Nueva York, o en los tribunales de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York

Documentos de la Transacción.



Consulte “Factores de riesgo — Riesgos relacionados con la garantía — La capacidad de los inversores para hacer cumplir las responsabilidades civiles según las leyes de valores de los Estados Unidos Puede ser limitada.”



INFORMACIÓN DISPONIBLE

Mientras cualquiera de los Bonos permanezca en circulación y sean "valores restringidos" en el sentido de la Regla 144 (a) (3) de la Ley de Valores, el Emisor preparará y proporcionará, a solicitud de cualquier Tenedor de Bonos, la información que se especifica en la Regla 144A (d) (4) de la Ley de Valores: (i) a dicho Tenedor de Bonos, (ii) a un posible comprador de dicha Obligación Negociable (o intereses beneficiosos en la misma) que sea un QIB designado por dicho Tenedor de Bonos, y (iii) al Fiduciario del Contrato de Emisión para su entrega a cualquier Tenedor de Bonos aplicable, o cualquier posible comprador o designado, a nuestras expensas, en cada caso con el fin de permitir el cumplimiento por dicho Tenedor de Bonos con la Regla 144A en relación con la reventa de dicha Obligación Negociable (o derecho a usufructo) en base a Regla 144A. Toda esa información estará en idioma inglés. Consulte "*Restricciones de transferencia.*"

Hemos presentado ante la SMV una declaración de registro, que incluye este Prospecto Informativo, junto con una traducción al español de este Prospecto Informativo realizada por un traductor público autorizado. Hemos presentado ante el SMV y el PSE nuestros estados financieros auditados anuales preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS") emitidos por el International Accounting Standards Board. Esta información puede ser obtenida por inversionistas previa solicitud en la LATINEX, ubicado en Edificio De Bolsa de Valores de Panamá, Calle 49 y Av. Federico Boyd, Panamá, República de Panamá, o a petición en la SMV ubicada en Calle 50, Edificio Global Plaza, Piso 8, Panamá, República de Panamá. Los documentos adicionales presentados a la SMV no forman parte de este Prospecto Informativo y no se incorporan por referencia en el presente documento. Sin embargo, puede presentar una solicitud por escrito para una copia del Acuerdo de Contrato de Emisión, el Acuerdo entre Acreedores y las respectivas cláusulas de adhesión al mismo al SMV en:

Panamá, Ciudad de Panamá, Calle 50, Edificio Global Plaza Piso 8
Tel: (507)501-1700 Fax: (507)501-1709
Apartado Postal 0832-2281 WTC Panamá, República de Panamá
E-mail: info@supervalores.gob.pa

Nuestras oficinas ejecutivas principales están ubicadas en *Vía Tocumen, Aeropuerto Internacional de Tocumen, Terminal de Pasajeros, Tercer Nivel*, Ciudad de Panamá, Panamá.

Se nos pedirá que cumplamos con todos los compromisos asumidos por nosotros de tiempo en tiempo con SGX-ST y LATINEX en relación con los bonos, y que proporcionemos toda la información que las reglas de SGX-ST y LATINEX puedan requerir en relación con la cotización de los bonos.



DECLARACIONES FUTURAS

Excepto por la información histórica contenida en este Prospecto Informativo, ciertos asuntos discutidos en este documento, incluidos, entre otros, en la "*Discusión y análisis de la administración de la situación financiera y los resultados de las operaciones*", contienen declaraciones prospectivas dentro del significado de la Ley de reforma de litigios sobre valores privados de los Estados Unidos de 1995. Aunque creemos que cualquiera de las declaraciones que hagamos en el presente documento se basa en suposiciones razonables, dicha declaración puede verse influenciada por factores que podrían causar que los resultados reales y los resultados sean materialmente diferentes de los proyectados. Cuando se utilizan en este Prospecto Informativo, las palabras "anticipa", "cree", "espera", "pretende" y expresiones similares, en lo que respecta a nosotros o nuestra administración, tienen la intención de identificar tales declaraciones prospectivas.

Estas declaraciones prospectivas están sujetas a numerosos riesgos e incertidumbres. Existen factores importantes que podrían hacer que los resultados reales difieran materialmente de los de dichas declaraciones prospectivas, algunos de los cuales están fuera de nuestro control. Estos factores, riesgos e incertidumbres incluyen, entre otras cosas:

- nuestros ingresos dependen en gran medida de los niveles de tráfico aéreo en el Aeropuerto, que dependen de factores que escapan a nuestro control;
- efectos adversos en la economía global, incluidos los efectos adversos como resultado del brote de COVID-19 y el cierre económico relacionado y su impacto en la economía panameña, u otras epidemias globales o locales y la respuesta del Gobierno panameño ;
- nuestros ingresos se ven afectados por las tasas y tarifas aeronáuticas y sus revisiones. La Junta Directiva tiene el derecho de cambiar las tarifas y tarifas aeronáuticas de conformidad con la ley aplicable, sujeto a la aprobación de la AAC, pero no se puede garantizar el momento o la magnitud de dichos cambios;
- cualquier deficiencia en la seguridad del Aeropuerto podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio;
- estamos expuestos a los efectos que los eventos internacionales pueden tener en los viajes aéreos internacionales;
- la competencia de otros destinos o de otros Aeropuertos podría afectar negativamente a nuestro negocio;
- dependemos sustancialmente de una aerolínea, Copa Airlines, que actualmente es responsable de la mayoría sustancial de los vuelos desde y hacia el Aeropuerto y que se espera sea un motor de crecimiento futuro; cualquier interrupción de esta relación o desarrollos negativos en el negocio de Copa Airlines puede afectar negativamente nuestro negocio;
- las interrupciones comerciales podrían dañar nuestro negocio;
- somos de propiedad absoluta del Gobierno y prestamos un servicio público; nuestra capacidad para generar ingresos y nuestra flexibilidad para administrar nuestro negocio está limitada por el marco legal y regulatorio en el que operamos y puede crear conflictos de intereses relacionados con nuestro negocio;
- es posible que no generemos ingresos suficientes si la administración del Aeropuerto no implementa su estrategia comercial;
- estamos ampliando el Aeropuerto, incluyendo la construcción de la nueva Terminal 2 y la adquisición de terrenos para construir una nueva tercera pista, y la ampliación y los contratos relacionados nos exponen a riesgos de construcción, operativos, financieros y de contraparte;



- los ataques terroristas han tenido un impacto severo en la industria de los viajes aéreos internacionales, han afectado negativamente a nuestro negocio y pueden continuar haciéndolo en el futuro;
- las fallas de hardware y software, las demoras en el funcionamiento de nuestros sistemas informáticos o la falta de implementación de mejoras en el sistema pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio;
- los terceros con los que hacemos negocios dependen de sistemas de software para la presentación de información precisa, y cualquier error o mal funcionamiento del software con respecto a dichos sistemas podría afectarnos de manera material y adversa;
- el Gobierno podría otorgar nuevas concesiones y autorizar la construcción de nuevos Aeropuertos que compitan con el Aeropuerto;
- nuestro presupuesto anual está sujeto a la aprobación del Consejo de Gabinete y de la Asamblea Nacional de Panamá (la “Asamblea Nacional”);
- el Gobierno puede privatizarnos;
- los aumentos o la volatilidad de los precios internacionales del petróleo podrían reducir la demanda de viajes aéreos;
- los problemas laborales podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio;
- las operaciones del Aeropuerto pueden verse afectadas por acciones de terceros, incluidos subcontratistas, concesionarios y otras contrapartes, que están fuera de nuestro control;
- algunos de nuestros contratos de concesión para el arrendamiento de espacios comerciales en el Aeropuerto expirarán en un futuro próximo. A medida que estas concesiones vencen, es posible que no podamos volver a arrendar el espacio comercial en términos favorables, o en absoluto;
- hemos realizado ciertas transacciones con partes relacionadas que pueden crear conflictos de interés;
- una rebaja de la calificación de la Evaluación de seguridad de la aviación internacional de Panamá podría afectar nuestros ingresos al prohibir que las aerolíneas aumenten el servicio a los Estados Unidos desde el Aeropuerto;
- incumplimiento de las leyes anticorrupción y contra el lavado de dinero, así como las leyes de sanciones u otras leyes comerciales internacionales;
- dependemos de nuestra gestión;
- estamos expuestos a riesgos inherentes a la operación de los Aeropuertos;
- estamos sujetos a leyes y normas ambientales, de salud y seguridad;
- Es posible que nuestras pólizas de seguro no brinden una cobertura suficiente contra todas las responsabilidades;
- las fallas, reparaciones y mantenimiento inesperados del equipo, incluido nuestro equipo de suministro de electricidad, pueden afectar negativamente las operaciones del Aeropuerto;
- el resultado de los procedimientos legales y reglamentarios en los que nosotros o cualquiera de nuestros contratistas estamos involucrados o podemos estar involucrados;
- riesgos causados por fuerzas naturales; nuestra propiedad puede resultar dañada y nuestro negocio puede verse interrumpido o deteriorado por la ocurrencia de un desastre natural;



- nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas en Panamá, que pueden afectar nuestro negocio y nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones en virtud de los bonos;
- cualquier inversión en los bonos está sujeta a riesgos de mercados emergentes que pueden afectar nuestro negocio y nuestra capacidad para realizar pagos en virtud de los bonos;
- la economía de Panamá, y por lo tanto nuestro negocio y uso del Aeropuerto, sigue siendo vulnerable a afectaciones externas, incluyendo la reciente crisis económica global y aquellas que podrían ser causados por futuras dificultades económicas significativas de los principales socios comerciales regionales o por efectos de "contagio" más generales que podrían tener un efecto material adverso sobre el crecimiento económico de Panamá;
- nuestra capacidad para realizar los pagos requeridos en los bonos puede verse afectada negativamente por la naturaleza del sistema monetario panameño y la competitividad de la economía panameña puede verse afectada por la fortaleza del dólar estadounidense;
- cualquier impuesto adicional resultante de cambios en las reglamentaciones tributarias o la interpretación de estas en Panamá podría afectar adversamente nuestro negocio;
- nuestra deuda sustancial podría afectar negativamente nuestra capacidad de reunir capital adicional para financiar nuestras operaciones, limitar nuestra capacidad de reaccionar a los cambios en la economía o en la industria de la aviación e impedimos cumplir con nuestras obligaciones de deuda, incluidas nuestras obligaciones en virtud de los bonos;
- Nuestras operaciones en el Aeropuerto están restringidas por los términos de nuestra deuda (incluidos los Bonos Existentes) y estarán restringidas por los términos del Contrato de Emisión y los Bonos, todo lo cual podría limitar nuestra capacidad para planificar o reaccionar ante las condiciones del mercado, o satisfacer nuestras necesidades de capital, lo que podría aumentar el riesgo crediticio para los Tenedores de Bonos;
- tenemos, y podemos incurrir en, deuda adicional clasificada por igual a los bonos;
- los bonos no son obligaciones del Gobierno ni están garantizados por él y es posible que no exista garantía suficiente para pagar la totalidad o cualquier monto adeudado sobre los bonos en caso de ejecución hipotecaria, liquidación, quiebra o procedimiento similar;
- cambios en los precios o retrasos en la fecha final de entrega pueden hacer que los costos reales de construcción de la Terminal 2 excedan sus costos presupuestados (Consulte "*Discusión y Análisis de la Gerencia sobre Situación Financiera y Resultados de Operaciones — Compromisos Contractuales — Contrato Odebrecht.*");
- cambios en la estrategia comercial y planes de desarrollo con respecto al Aeropuerto;
- *evento de fuerza mayor* y otros eventos catastróficos como accidentes, incendios, explosiones, terremotos, inundaciones y guerras que podrían resultar en cortes forzados, lesiones personales, pérdida de vidas, daños severos o destrucción del Aeropuerto o la suspensión de operaciones y otros factores fuera de nuestro control;
- la capacidad de los Tenedores de Bonos para buscar reparaciones con respecto a la Garantía Compartida (como se define en el presente) puede estar limitada materialmente por el Acuerdo entre acreedores;
- la falta de una garantía mobiliaria en la cuenta de pago y la cuenta de reserva del servicio de la deuda establecida y mantenida con respecto a los Bonos Existentes, los bonos u otra Deuda Garantizada por la Garantía (como se define en el presente);



- la solución de controversias sobre los términos del Acuerdo de Contrato de Emisión bajo procedimientos de arbitraje en Panamá; y
- cualquier cambio potencial en la propiedad y administración de nosotros y del Aeropuerto.

Algunos de estos factores se analizan en "*Factores de riesgo*", pero puede haber otros riesgos e incertidumbres no discutidos en "*Factores de riesgo*" o en otra parte de este Prospecto Informativo que pueden causar que los resultados reales difieran materialmente de las declaraciones prospectivas.

En consecuencia, no podemos asegurarle que cualquiera de los eventos anticipados por las declaraciones prospectivas ocurrirá u ocurrirá, o si alguno de ellos ocurre, qué impacto tendrán en nuestro negocio. No tenemos la intención, y no asumimos ninguna obligación, de revisar públicamente ninguna declaración prospectiva que se haya realizado para reflejar la ocurrencia de eventos después de la fecha del presente. En consecuencia, se advierte a los lectores que no depositen una confianza indebida en las declaraciones prospectivas.

Se considerará que cada Inversionista en los Bonos ofrecidos en este Prospecto Informativo ha manifestado y aceptado que ha leído y entendido la descripción de las suposiciones e incertidumbres subyacentes a las proyecciones que se establecen en este Prospecto Informativo, y que ha reconocido que ninguno de los dos ni los Compradores Iniciales están obligados a actualizar la información y no tienen la intención de hacerlo, salvo cierta información que se nos requerirá presentar en español ante la SMV y la LATINEX, como informes trimestrales y anuales y avisos de material eventos y cualquier otra presentación requerida ante la SGX-ST.

Estas declaraciones de advertencia deben considerarse en relación con cualquier declaración prospectiva escrita u oral que podamos emitir en el futuro.



PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y DE OTRO TIPO

Preparamos nuestros estados financieros anuales auditados de acuerdo con las NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad ("IASB") y nuestros estados financieros intermedios no auditados de acuerdo con la NIC34 "*Información Financiera Intermedia*".

Nuestra información financiera contenida en este Prospecto Informativo incluye:

- nuestros estados financieros intermedios condensados no auditados al 31 de marzo de 2021 y para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020, incluidos en otra parte de este Prospecto Informativo (nuestros "estados financieros intermedios no auditados"); y
- nuestros estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, incluidos en otras partes de este Prospecto Informativo (nuestros "estados financieros auditados"). Nuestros estados financieros auditados y nuestra información financiera intermedia sin auditar se denominan colectivamente en el presente documento como nuestros "Estados Financieros".

Nuestros estados financieros auditados se prepararon de acuerdo con las NIIF y nuestros estados financieros intermedios no auditados se prepararon de acuerdo con la NIC34 "*Información financiera intermedia*" y se presentan en balboas panameños. A menos que se especifique lo contrario, las referencias en este documento a "dólares estadounidenses", "dólares" o "USD" se refieren a la moneda de curso legal de los Estados Unidos de América y Panamá. El Balboa, la unidad monetaria oficial de Panamá, se puede cambiar libremente por el dólar estadounidense a razón de uno a uno. Panamá no emite papel moneda; en cambio, utiliza el dólar estadounidense como moneda de curso legal.

Redondeo

Se han realizado ajustes de redondeo en las cifras incluidas en este Prospecto Informativo. A menos que se indique lo contrario o el contexto requiere lo contrario, toda la información financiera en este Prospecto Informativo se redondea al cien mil dólares estadounidenses más cercano, y las cifras porcentuales incluidas en este Prospecto Informativo se redondean a la décima parte del uno por ciento más cercana. Como resultado, las cifras numéricas que se muestran como totales en algunas tablas pueden no ser una agregación aritmética de las figuras que las precedieron.

Datos de industria y mercado

Este Prospecto Informativo incluye datos y pronósticos de cuota de mercado e industria que hemos obtenido de publicaciones y encuestas de la industria, informes de agencias gubernamentales, estudios de mercado e informes y encuestas internos, así como informes independientes de terceros. Las publicaciones y encuestas y previsiones de la industria generalmente afirman que la información contenida en ella se ha obtenido de fuentes que se consideran fiables, pero no puede haber ninguna garantía en cuanto a la exactitud o integridad de la información. Si bien hemos tomado medidas razonables para garantizar que la información se extraiga con precisión y en su contexto adecuado, no hemos verificado de forma independiente ninguno de los datos de terceros contenidos en este Prospecto Informativo y no podemos dar ninguna garantía de la exactitud o integridad de los datos.

Los datos de mercado incluyen proyecciones que se basan en una serie de suposiciones. Estas suposiciones están intrínsecamente sujetas a incertidumbres significativas y los resultados reales podrían diferir materialmente de los proyectados. El Aeropuerto no puede dar ninguna garantía de que estas suposiciones son correctas o que estas proyecciones y estimaciones reflejarán los resultados reales de las operaciones.

Toda la información de tonelaje en este Prospecto Informativo se expresa en toneladas métricas, y todas las referencias a onzas son a onzas troy, a menos que se especifique lo contrario.

Medidas financieras no NIIF

Nos referimos a los términos "EBITDA ajustado", "Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado" y "Alquiler excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso"



mínimo garantizado" en varios lugares de este Prospecto Informativo. El EBITDA ajustado, Ingresos Excluyendo Amortización de Derechos Llave en Mano e Ingreso Mínimo Garantizado y Renta Excluyendo Amortización de Derechos Llave en Mano e Ingreso Mínimo Garantizado son medidas financieras complementarias que no están preparadas de acuerdo con las NIIF. Definimos (1) EBITDA ajustado como la utilidad neta, ajustado para incluir "otros ingresos" antes de costos financieros, neto, impuestos sobre la renta y depreciación, (2) Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e Ingreso Mínimo Garantizado como ingresos de operación, neto de amortización de derecho de llave e ingreso mínimo garantizado y (3) Alquiler Excluyendo Amortización de Derechos Llave en Mano e Ingreso Mínimo Garantizado como alquiler, neto de amortización de derecho de llave e ingreso mínimo garantizado. Consulte el bono 11 en nuestros estados financieros auditados y el bono 11 en nuestros estados financieros intermedios no auditados para obtener más información sobre la amortización del derecho de llave y el ingreso mínimo garantizado. Cualquier análisis de medidas financieras no NIIF debe utilizarse únicamente junto con los resultados presentados de conformidad con la NIIF.

La SEC ha adoptado normas para regular el uso en presentaciones ante la SEC y en la divulgación pública de medidas financieras no RELACIONADAS CON LAS NIIF, como el EBITDA y las relaciones relacionadas con estas. Estas medidas se derivan sobre la base de metodologías distintas de las de acuerdo con las NIIF. Estas normas rigen la forma en que las medidas financieras no NIIF se presentan públicamente y requieren, entre otras cosas:

- una presentación con igual o mayor protagonismo de la medida o medidas financieras más comparables calculadas y presentadas de conformidad con las NIIF, según proceda; Y
- una declaración en la que se divulgan los fines la dirección del solicitante de registro utiliza medida financiera no NIIF.

Las normas prohíben, entre otras cosas:

- la exclusión de los cargos o pasivos que requieran, o requieran, liquidación en efectivo o que hubieran requerido una liquidación en efectivo, sin capacidad de liquidación de otra manera, de una medida de liquidez no NIIF; Y
- el ajuste de una medida de rendimiento no NIIF para eliminar o suavizar los elementos identificados como no recurrentes, poco frecuentes o inusuales, cuando la naturaleza de la carga o utilidad es tal que se ha producido en los últimos dos años o es razonablemente probable que se repita en los próximos dos años.

Nuestra gerencia cree que la divulgación de EBITDA ajustado, los ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano y la renta mínima garantizada y la renta excluyendo la amortización de derechos llave en mano y la renta mínima garantizada pueden proporcionar información útil a los inversores, analistas financieros y al público en su revisión de nuestro desempeño operativo y su comparación de nuestro desempeño operativo con el desempeño operativo de otras empresas de la misma industria y otras industrias. Esto se debe a que el EBITDA ajustado se percibe como una medida más objetiva y comparable de rendimiento operativo y liquidez. Por ejemplo, los gastos por intereses dependen de la estructura de capital y la calificación crediticia de una empresa. Sin embargo, los niveles de deuda, las calificaciones crediticias y, por lo tanto, el impacto de los gastos por intereses en las utilidades varían significativamente entre las empresas. Del mismo modo, las posiciones fiscales de las empresas individuales pueden variar debido a sus diferentes capacidades para aprovechar los beneficios fiscales y las diferentes jurisdicciones en las que realizan transacciones comerciales, con el resultado de que sus tasas impositivas y gastos fiscales efectivos pueden variar considerablemente. Por último, las sociedades difieren en la forma en que adquieren activos productivos y la elección y vida útil de dichos activos seleccionados, y por lo tanto los costos relativos de dichos activos, así como en el método de amortización (línea recta, acelerada, unidades de producción) aplicado, lo que puede dar lugar a una considerable variabilidad en los gastos de amortización y amortización entre empresas. Además, a medida que continuamos alquilando más espacio comercial bajo acuerdos de ingresos mínimos garantizados (*ingreso mínimo garantizado* o "IMG") (que implican pagos iniciales más bajos a cambio de mayores comisiones por ventas brutas) en lugar de contratos llave en mano basados en depósitos, Creemos que mostrar los ingresos excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado y el alquiler excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado sin la inclusión de los ingresos de dichos pagos iniciales es útil para los inversores al comparar nuestro desempeño operativo y financiero entre períodos. Por lo tanto, a efectos de comparación, nuestra administración considera que el EBITDA ajustado,



ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado y la renta excluyendo la amortización de derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado son útiles como medidas objetivas y comparables de rentabilidad operativa porque excluyen estos elementos de utilidad que no brindan información sobre las operaciones actuales de los activos existentes. Nuestra gerencia cree que la divulgación de EBITDA ajustado, los ingresos excluyendo la amortización de En consecuencia, nuestra administración cree que la divulgación del EBITDA ajustado, los ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado y el alquiler excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y la renta mínima garantizada proporciona información útil a los inversores, analistas financieros y el público en su evaluación de nuestro desempeño operativo.

Las medidas financieras no NIIF presentadas en este Prospecto Informativo no podrán cumplir con las normas de la SEC que rigen la presentación de medidas financieras no NIIF. Por ejemplo, algunos de los ajustes al EBITDA ajustado, Ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano e Ingreso mínimo garantizado y alquiler excluyendo la amortización de derechos llave en mano e Ingreso mínimo garantizado tal como se presentan en este Prospecto Informativo pueden no estar permitidos bajo la Reglamenteo S-X. Además, nuestra medición del EBITDA ajustado, los ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado y el alquiler excluyendo la amortización de derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado pueden no ser comparables con los medidos o informados por otras compañías. Consulte “*Resumen del negocio, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la oferta — Resumen de información financiera y de otro tipo*” para una discusión y conciliación de nuestro uso de EBITDA ajustado, Ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano e Ingreso mínimo garantizado y alquiler Excluyendo Amortización de Derechos Llave en Mano e Ingreso Mínimo Garantizado en este Prospecto Informativo.



ÍNDICE

| | <u>Página</u> |
|---|-------------------------------|
| RESUMEN DEL NEGOCIO, TÉRMINOS, CONDICIONES Y FACTORES DE RIESGO RELATIVOS | |
| A LA OFERTA | 1 |
| FACTORES DE RIESGO | 38 |
| USO DE LOS INGRESOS | 66 |
| CAPITALIZACIÓN | 67 |
| INFORMACIÓN FINANCIERA Y DE OTRO TIPO SELECCIONADA | 68 |
| DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE LA DIRECCIÓN DE LA CONDICIÓN FINANCIERA Y RESULTADOS DE LAS OPERACIONES | 72 |
| NEGOCIOS | 96 |
| DIRECCIÓN Y EMPLEADOS | 132 |
| MARCO REGULATORIO | 139 |
| OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS | 143 |
| DESCRIPTION DEL FIDEICOMISO DE TOCUMEN | 144 |
| DESCRIPCIÓN DE LOS BONOS | 151 |
| REGISTRO CONTABLE, ENTREGA Y FORMULARIO | 220 |
| IMPUESTOS | 225 |
| PLAN DE DISTRIBUCIÓN | 229 |
| GASTOS ESTIMADOS DE LA OFERTA | 240 |
| GOBERNANZA CORPORATIVA | ;Error! Marcador no definido. |
| RESTRICCIONES DE TRANSFERENCIA | 242 |
| LISTADOS E INFORMACIÓN GENERAL | 245 |
| ASUNTOS LEGALES | 246 |
| AUDITORES EXTERNOS | 247 |
| ÍNDICE PARA ESTADOS FINANCIEROS | F-1 |



RESUMEN DEL NEGOCIO, TÉRMINOS, CONDICIONES Y FACTORES DE RIESGO RELATIVOS A LA OFERTA

El siguiente resumen destaca información seleccionada del Prospecto Informativo y está calificado en su totalidad por, y está sujeto a, la información más detallada y los estados financieros que aparecen en otras partes de este Prospecto Informativo. Este resumen no contiene toda la información que debe considerar antes de invertir en los bonos. Debe leer todo este Prospecto Informativo detenidamente, incluidos los factores de riesgo, la declaración de precaución con respecto a las declaraciones prospectivas y los estados financieros que aparecen en otras partes de este Prospecto Informativo, antes de tomar una decisión de inversión. A menos que se indique lo contrario o el contexto requiera lo contrario, todas las referencias en este Prospecto Informativo a "nosotros", "nuestro", "nos", el "Emisor" y términos similares se refieren al Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., también conocido como Aeropuerto Internacional de Tocumen y en el presente documento el "Aeropuerto".

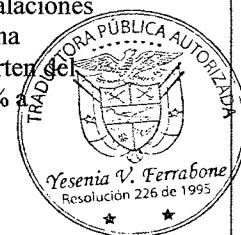
Descripción general:

Somos una empresa estatal de propiedad absoluta que posee, opera, mantiene y desarrolla el Aeropuerto, que es el principal Aeropuerto internacional de Panamá, el tercer Aeropuerto más transitado de América Latina y el Caribe (la "Región ALC") con base en tráfico de pasajeros y el noveno aeropuerto más transitado de la región de ALC según el tráfico total de pasajeros en 2019, los datos disponibles más recientemente. El Aeropuerto es el principal Aeropuerto internacional que sirve directamente a la Ciudad de Panamá, la ciudad más grande de Panamá. En consecuencia, el Aeropuerto es una puerta de entrada crítica que une los viajes a través de América del Norte, América Central, América del Sur, el Caribe y Europa, debido a su posición estratégica en el centro de América y su papel como centro de red para *Compañía Panameña de Aviación, S.A. ("Copa Airlines")*. A la fecha de este Prospecto Informativo, Copa Airlines es una aerolínea líder en América Latina, que presta servicios a lo largo de 2020 a más de 50 destinos en 25 países de las Américas y el Caribe con una de las flotas más nuevas y modernas de la industria. In 2020, el Aeropuerto era el punto de origen o destino de aproximadamente el 30% de sus pasajeros ("Pasajeros de origen / destino"), mientras que aproximadamente el 70% de sus pasajeros eran pasajeros en conexión, también conocidos como pasajeros en tránsito / transferencia ("Pasajeros en tránsito / transferencia").

Durante el primer trimestre de 2021, el Aeropuerto sirvió a 66 destinos en 34 países con aproximadamente 12,000 vuelos en 19 aerolíneas. Durante el primer trimestre de 2020, prestamos servicios a 89 destinos en 39 países con aproximadamente 38,800 vuelos comerciales por año en 32 aerolíneas, y al 31 de diciembre de 2020, el Aeropuerto brindaba servicios a 92 destinos en 41 países con aproximadamente 38,800 vuelos comerciales por año en 32 aerolíneas, con 40 rutas que tienen al menos una o más salidas diarias. A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y la implementación de restricciones de viaje en todo el mundo, nuestra posición geográfica privilegiada y el hecho de que seguimos siendo un importante centro de red de viajes al servicio de la región de América Latina nos ha mantenido competitivos a lo largo de 2020 y en lo que va de 2021.

El Aeropuerto es el uno de dos aeropuertos de Centroamérica con dos aeródromos activos capaces de albergar tráfico comercial. Las instalaciones del Aeropuerto también incluyen un complejo de terminales de pasajeros internacionales con 54 puertas de contacto, incluidas 34 puertas de contacto en la Terminal 1 y 20 en la nueva Terminal 2 del Aeropuerto (nueve de las cuales ya están operativas), además de una pequeña terminal doméstica, car estacionamientos, una instalación de carga aérea, una instalación de mantenimiento, una torre de control de tráfico aéreo, almacenamiento de combustible y otros activos. El aeropuerto ha sido reconocido por Skytrax como el "Mejor aeropuerto de Centroamérica" y por tener el "Mejor personal aeroportuario de Centroamérica" para cada año desde 2011 hasta 2020. En enero de 2020, el aeropuerto también se ubicó en el puesto 14 a nivel mundial y 1º entre los aeropuertos de América Latina y el Caribe en el ranking "Liga de puntualidad de rendimiento a tiempo" publicado por OAG Aviation Group ("OAG").

Creemos que la ubicación geográfica del Aeropuerto brinda ventajas competitivas, incluida una ubicación central en las Américas, condiciones climáticas uniformes e instalaciones a nivel del mar que brindan ventajas operativas y de costo relativo en comparación con los Aeropuertos ubicados en elevaciones más altas. La ubicación del Aeropuerto permite a las aerolíneas prestar servicio a ciudades tan al norte como Toronto y tan al sur como Buenos Aires, mediante el uso de aviones de fuselaje estrecho modernos y eficientes, mientras que sus instalaciones permanecen equipadas para manejar aviones de fuselaje ancho como el Boeing 777. El Aeropuerto tiene una capacidad equilibrada entre los destinos atendidos: en 2019, el 40.82% de los asientos programados que parten del Aeropuerto se dirigieron a América del Sur, el 30.75% a América del Norte, el 12.35% al Caribe, el 10.68% a



Centroamérica, el 5.26% fue a Europa y el 0.13% fue a Asia. Además, en 2020, a pesar de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19, el Aeropuerto mantuvo su capacidad equilibrada entre los destinos atendidos, con un 41.51% de los asientos de salida programados con destino a Sudamérica, 32.13% a Norteamérica, 10.91% al Caribe, 10.17% a Centroamérica, 5.21% a Europa y 0.07% a Asia.

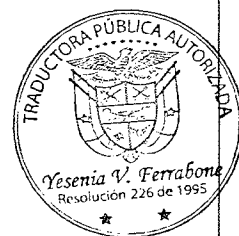
Adicionalmente, el Aeropuerto está ubicado en la Provincia de Panamá, un centro de comercio que alberga a grandes corporaciones, una importante presencia bancaria, una amplia variedad de negocios turísticos y los residentes más pudientes del país. Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente el 52.7% de los panameños residían en la Provincia de Panamá, que incluye el área metropolitana de la ciudad de Panamá. Como resultado, el Aeropuerto está posicionado para servir a la región y a una gran población que probablemente viajará internacionalmente tanto por negocios como por placer.

En 2019, el Aeropuerto alcanzó un máximo histórico de pasajeros atendidos de 16.6 millones y abrimos parcialmente cinco puertas de la Terminal 2 para dar cabida al aumento. Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, en 2020 el tráfico de pasajeros disminuyó y el Aeropuerto atendió a 4.5 millones de pasajeros durante todo el año.

el siguiente cuadro incluye algunas de nuestras métricas operativas y financieras recientes.

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | Para el año terminado el 31 de diciembre de | | |
|---|--|---------------------|--|-------|---------------------|
| | 2021 | 2020 ⁽³⁾ | 2020 | 2019 | 2018 ⁽³⁾ |
| | <i>(USD excepto porcentajes, destinos y pasajeros)</i> | | | | |
| Destinos servidos ⁽¹⁾ | 66 | 89 | 92 | 91 | 90 |
| Total de pasajeros (millones) | 1.3 | 3.4 | 4.5 | 16.6 | 16.2 |
| Crecimiento anual total de pasajeros..... | (62.8)% | (16.4)% | (72.7)% | 2.1% | 4.0% |
| Aeronáutico total (millones)..... | 14.4 | 36.9 | 53.8 | 148.1 | 155.5 |
| Ingresos no Aeronáuticos totales (millones)..... | 8.4 | 20.1 | 41.2 | 110.8 | 81.3 |
| Ingresos totales (millones) | 22.8 | 57.0 | 88.5 | 258.9 | 236.8 |
| Crecimiento interanual de los ingresos de la operación | (60%) | (14.4)% | (65.8)% | 9.3% | 1.4% |
| Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado (millones) ⁽²⁾ | 20.4 | 51.1 | 78.4 | 227.6 | 213.8 |
| Crecimiento interanual de ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado..... | (60.1)% | | (65.6)% | 6.5% | |

- (1) Los cambios en los destinos servidos reflejan el impacto de la pandemia de COVID-19, las variaciones estacionales de vuelos y otros eventos no recurrentes, como los vuelos chárter privados.
- (2) Definimos Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e Ingreso mínimo garantizado como Ingresos totales, neto de amortización de derecho de llave e ingreso mínimo garantizado. Creemos que tal medida es útil para los inversionistas para ilustrar el vencimiento de ciertos arrendamientos de espacios minoristas y libres de impuestos de alto valor que originalmente fueron concesionados bajo el modelo de derechos llave en mano, ya que ya no tenemos depósitos de derechos llave en mano para reconocer en relación con dichas concesiones. Consulte "Resumen del negocio, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la oferta — Resumen de información financiera y de otro tipo" para una discusión y conciliación de nuestro uso de los ingresos excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado en este Prospecto Informativo.
- (3) Los porcentajes muestran los cambios para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 y el año terminado el 31 de diciembre de 2018 muestran variación con relación a los mismos periodos en 2019 y 2017, respectivamente.



el siguiente cuadro muestra nuestro tráfico de pasajeros y vuelos por mes desde marzo de 2020 hasta marzo de 2021:

| | Total de pasajeros | Total de vuelos |
|-----------------|--------------------|-----------------|
| 2020 | | |
| Enero | 1,434,568 | 12,729 |
| Febrero | 1,279,261 | 11,679 |
| Marzo..... | 1,434,568 | 12,729 |
| Abril..... | 1,279,261 | 11,679 |
| Mayo..... | 752,748 | 8,243 |
| Junio..... | 2,380 | 813 |
| Julio..... | 4,496 | 913 |
| Agosto..... | 5,835 | 975 |
| Septiembre..... | 8,988 | 1,055 |
| Octubre..... | 13,091 | 1,080 |
| Noviembre..... | 29,844 | 1,413 |
| Diciembre..... | 154,671 | 2,473 |
| 2021 | | |
| Enero..... | 458,628 | 5,829 |
| Febrero..... | 376,182 | 4,700 |
| Marzo..... | 456,112 | 5,067 |
| Abril..... | 456,264 | 5,184 |
| Mayo..... | 601,278 | 6,207 |
| Junio..... | 751,219 | 7,315 |

El aumento en los ingresos de la operación durante 2018 y 2019 se relacionó principalmente con el vencimiento programado de ciertos arrendamientos de espacios comerciales y libres de impuestos que originalmente fueron concesionados bajo el modelo de derechos llave en mano, y su reemplazo por arrendamientos utilizando nuestro modelo de derechos de arrendamiento IMG. Bajo el modelo llave en mano, al comienzo de un contrato de arrendamiento, recibimos una tarifa inicial significativa y, a partir de entonces, rentas y comisiones relativamente menores sobre las ventas brutas (“derechos llave en mano”). Estos pagos iniciales por derechos llave en mano se reconocieron como ingresos de manera uniforme durante el transcurso del contrato de arrendamiento. Nuestro modelo actual de arrendamiento de IMG implica pagos iniciales más bajos a cambio de comisiones por ventas brutas más altas que están sujetas a un mínimo mensual. Consulte “Negocios — Ingresos no Aeronáuticos ” para ver una discusión sobre el cambio del enfoque llave en mano a un nuevo modelo. Durante 2020 y el primer trimestre de 2021, experimentamos disminuciones en los ingresos de la operación de 65.8% y 60.0%, en comparación con los mismos períodos del año anterior, principalmente como resultado de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Generamos ingresos tanto por servicios aeronáuticos como por servicios comerciales no aeronáuticos. Los servicios aeronáuticos se refieren a los servicios de pasajeros de las aerolíneas y los servicios de carga aérea, y las tarifas asociadas incluyen tarifas de salida de pasajeros, tarifa de desarrollo, tarifas de tránsito y cualquier otra tarifa de pasajeros, tarifas de seguridad, tarifas de aterrizaje y despegue de aeronaves, tarifas de estacionamiento de aeronaves, embarque de pasajeros cargos de puente, cargos de servicios públicos, arrendamientos de habitaciones de clubes de aerolíneas y cargos de carga. Los ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos incluyen alquileres fijos y variables de arrendamientos comerciales, ventas de derechos llave en mano para asegurar arrendamientos comerciales, acuerdos IMG con concesionarios, tarifas de instalación, diversas tarifas administrativas y de aprobación y otros ingresos como tarifas de estacionamiento de automóviles y tarifas de publicidad.

Impacto del COVID-19

La pandemia de COVID-19 en curso ha causado graves trastornos en la economía mundial y en Panamá. Con el fin de contener la propagación del COVID-19, el Gobierno panameño anunció e implementó varias medidas como la declaración del estado de emergencia a fines de la primera quincena de marzo de 2020, que implicó restricciones que afectaron significativamente la actividad económica en el país. Principalmente por los efectos económicos negativos provocados por la pandemia del COVID-19 y las medidas emprendidas por el Gobierno panameño para combatirla, el PIB de Panamá disminuyó un 17.9% en 2020. Además, el déficit fiscal de Panamá en



2020 fue de USD 5,350,4 millones, o el 9.95% del PIB de Panamá, en comparación con 2019, cuando Panamá tuvo un déficit fiscal de USD 2,505 millones, o el 3.75% del PIB de Panamá. El 24 de marzo de 2020, el Gobierno panameño aprobó e inició la implementación de un paquete de estímulo fiscal, que incluyó gastos relacionados con la salud, transferencias de ingresos para sectores vulnerables de la población y extensiones a los plazos impositivos.

Para combatir la pandemia de COVID-19, el 14 de marzo de 2020 el Gobierno de Panamá suspendió temporalmente todos los vuelos desde Europa y Asia y prohibió la entrada a Panamá a todos los extranjeros. Los ciudadanos y residentes permanentes estarían sujetos a cuarentena obligatoria durante catorce días. El 19 de marzo de 2020, el Gobierno de Panamá suspendió temporalmente todos los vuelos internacionales. Como resultado, las aerolíneas que pasaban por el Aeropuerto se vieron obligadas a cancelar vuelos y modificar itinerarios, ya que aumentó el número de casos confirmados en todo el mundo, incluida Copa Airlines. En octubre de 2020 se reanudaron los vuelos comerciales, y durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020 se operaron 12,076 vuelos a través del Aeropuerto.

La suspensión de vuelos comerciales nacionales e internacionales como resultado de la pandemia de COVID-19 afectó directamente a los negocios comerciales establecidos en el Aeropuerto. Debido al cierre de las actividades comerciales en el Aeropuerto, el Aeropuerto tuvo que adoptar medidas temporales de alivio financiero para los concesionarios comerciales, incluida la reducción de facturación y tarifas y la aplicación de descuentos. Estos se aplicaron durante la suspensión de siete meses de los vuelos comerciales en el Aeropuerto y se eliminaron gradualmente una vez que se reanudaron las operaciones. El impacto de la pandemia de COVID-19 afectó nuestros resultados de operación. Por ejemplo, los ingresos de la operación disminuyeron en USD 34,2 millones, o 60.0%, de USD 57.0 millones para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a USD 22.8 millones para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 y USD 170.3 millones o 65.8% de USD 258.8 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 88.5 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Realizamos acciones para atender la reducción temporal de ingresos, entre ellas: (i) comunicación constante con el Gobierno Nacional de Panamá, nuestro único accionista, quien reiteró su apoyo a las medidas adoptadas; (ii) comunicación constante con los clientes, especialmente aerolíneas y concesionarias que operan en el Aeropuerto, así como comunicación constante con el mercado, a través de actualizaciones periódicas; (iii) medidas para limitar los costos operativos, incluido el trabajo a tiempo parcial y otras medidas relacionadas con el personal, para el personal del Aeropuerto; y (iv) suspensión de todas las inversiones no esenciales.

No podemos predecir el alcance del impacto de la pandemia del COVID-19, ni las tendencias que involucran los efectos de la pandemia en la actividad económica y el Aeropuerto. Consulte *“Factores de riesgo — Riesgos relacionados con el emisor — La reciente pandemia de COVID-19, así como cualquier otra crisis de salud pública que pueda surgir en el futuro, está teniendo y probablemente seguirá teniendo un impacto negativo en los niveles de tráfico de pasajeros, operaciones de tráfico y nuestros resultados de operación, posición financiera y flujos de efectivo”* y *“Factores de riesgo — Riesgos relacionados con Panamá — Los efectos económicos mundiales del brote del Coronavirus podrían afectar adversamente la economía de Panamá.”*

Se desconoce hasta qué punto la pandemia de COVID-19 afectará nuestro negocio, los resultados de las operaciones, la posición financiera y la liquidez. Dada la incertidumbre sin precedentes de esta situación, incluida la duración y gravedad desconocidas de la pandemia y el impacto general desconocido en la demanda de viajes aéreos, no podemos pronosticar el impacto total de la pandemia de COVID-19 en nuestro negocio. Continuaremos monitoreando de cerca la situación y tomaremos todas las medidas necesarias para preservar el negocio del Aeropuerto y tomaremos medidas para fortalecer aún más nuestra posición financiera.

Fortalezas competitivas

A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y la implementación de restricciones de viaje en todo el mundo, nuestras principales fortalezas competitivas incluyen habernos mantenido competitivos durante 2020 y lo que va de 2021. Estos incluyen:

- El Aeropuerto es un activo de infraestructura fundamental de propiedad del Gobierno que se beneficia de las actividades de promoción del Gobierno y de la ayuda del Gobierno;



- Somos dueños y operamos el Aeropuerto, sin la duración u otras restricciones típicamente aplicables a los regímenes de concesión;
- Somos un Aeropuerto líder en el mercado;
- Nos beneficiamos de la ubicación estratégica de Panamá en la Región de ALC;
- Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con nuestros transportistas, incluido nuestro principal cliente, Copa Airlines;
- Nos beneficiamos de una sólida economía panameña;
- El Aeropuerto disfruta de una distribución diversificada de pasajeros, propósitos y capacidad;
- Despacho de pasajeros en tránsito / transbordo internacional simplificado; y
- Contamos con un equipo directivo experimentado y una plantilla motivada.

Somos un Aeropuerto líder en el mercado

Somos el Aeropuerto líder en Centroamérica por volumen de pasajeros, atendiendo aproximadamente 1,290,922 pasajeros en el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, 4,526,663 pasajeros en 2020, 16,582,601 pasajeros en 2019 y 16,242,679 pasajeros en 2018, así como por ingresos de la operación, con un ingreso total anual de USD 22.8 millones para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, USD 88.5 millones para 2020, USD 258.8 millones para 2019 y USD 236.8 millones para 2018. Además, en 2019 fuimos el tercer Aeropuerto más transitado de América Latina en base al tráfico internacional de pasajeros. Además, según OAG, tuvimos el mejor porcentaje de puntualidad en 2019 entre los aeropuertos de tamaño medio global, definidos como aquellos con cinco a diez millones de asientos de salida por año, con un 92.21% de los vuelos que salen dentro de los 15 minutos de su horario programado. Siendo Copa Airlines la mejor entre todas las aerolíneas y la primera entre las aerolíneas latinoamericanas para 2019, con un 92.01%. En marzo de 2020, OAG suspendió la publicación de los rankings debido a los efectos adversos a la industria provocados por la pandemia del COVID-19. No obstante, en los dos primeros meses de 2020, el Aeropuerto ocupó el primer lugar en la categoría de Aeropuertos medianos para América Latina y el Caribe.

La calidad de los servicios del Aeropuerto fue reconocida por Skytrax cuando fue seleccionado como el "Mejor Aeropuerto en Centroamérica" en cada año desde 2011 hasta 2020. En 2020, el Aeropuerto atendió aproximadamente al 76.2% de los pasajeros de aviación, y aproximadamente al 100% de la carga aérea, desde y hacia Panamá y generó USD 88.5 millones tanto de los servicios de pasajeros como de carga, incluidos los ingresos de los segmentos aeronáutico y no aeronáutico. Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo período para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de facturación rápido e independiente para los pasajeros. A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto concluyó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, y seguirán operaciones graduales y por fases, y se espera el comienzo completo de las operaciones en o alrededor de septiembre de 2021.

Creemos que el tamaño del Aeropuerto, la escala de su destino y red de aerolíneas y su personal operativo le dan al Aeropuerto sólidas ventajas competitivas sobre sus competidores. El Aeropuerto sirve a una mezcla de tráfico diversificada y una gran base de clientes de aerolíneas, lo que proporciona un mercado expansivo para una variedad de servicios. Además, creemos que nuestro plan de expansión a largo plazo proporcionará la capacidad suficiente para nuestro futuro éxito operativo y financiero.



Nos beneficiamos de la ubicación estratégica de Panamá en la Región de ALC

Panamá es un importante centro comercial regional y un centro geográfico natural entre América del Norte, Central y del Sur y el Caribe. La ubicación estratégica de Panamá apoyó el desarrollo del Canal de Panamá (el "Canal") y la Zona de Libre Comercio de Colón. Debido a su ubicación central, el Aeropuerto tiene ventajas geográficas significativas sobre los Aeropuertos regionales competidores, y el Aeropuerto obtiene una cantidad significativa de sus intereses de aerolíneas e Ingresos Aeronáuticos de su importancia como centro regional para la Región de ALC. Panamá disfruta de un clima favorable, lo que conduce a bajos niveles de interrupciones en el servicio. En consecuencia, el Aeropuerto ha estado cerrado (durante el horario comercial) durante un promedio de menos de tres horas al año durante los últimos cinco años debido a las condiciones meteorológicas. Además, la ubicación del Aeropuerto al nivel del mar brinda ventajas operativas y de costo relativo en comparación con los Aeropuertos ubicados en elevaciones más altas (como Bogotá y ciudad de México), ya que el Aeropuerto disfruta de mejores condiciones de visibilidad durante las inclemencias del tiempo y los aviones pueden despegar con pesos más altos, lo que resulta en mayores rendimientos para las aerolíneas. Finalmente, debido a la ubicación geográfica central del Aeropuerto en las Américas, las aerolíneas pueden dar servicio a casi toda América del Norte y del Sur (ciudades tan al norte como Toronto y tan al sur como Buenos Aires) con aviones de fuselaje estrecho más nuevos, evitando la necesidad de depender tanto en aviones de fuselaje ancho más costosos para cubrir distancias mayores. Como resultado, creemos que el Aeropuerto es atractivo para las aerolíneas que buscan brindar un mejor servicio a toda la región de ALC. Consulte "*Empresas — Servicio de aerolíneas — Crecimiento del tráfico.*"

Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con nuestros transportistas, incluido nuestro principal cliente, Copa Airlines;

Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con todas las principales aerolíneas que operan en Panamá y nos comunicamos regularmente con ellas con respecto a los desarrollos en nuestra industria y otros temas. Estas aerolíneas tienen un miembro con derecho a voto en nuestra Junta Directiva, quien es elegido por la Asociación de Aerolíneas de Panamá ("ALAP").

El Aeropuerto tiene una relación histórica especialmente fuerte con Copa Airlines, un proveedor líder de servicios de pasajeros en América Latina. Copa Airlines ha sido históricamente uno de los empleadores privados más grandes de Panamá y contribuyente a la industria de la aviación de Panamá. El Aeropuerto es el centro de la red y la principal base de operaciones de Copa Airlines. Durante 2019, Copa Airlines y sus afiliadas operaron aproximadamente el 88% del total de operaciones del Aeropuerto, alcanzando 326 vuelos diarios. A pesar de la pandemia de COVID-19, Copa Airlines continúa siendo nuestra principal aerolínea, actualmente ofrece aproximadamente 130 vuelos diarios desde el Aeropuerto y brinda servicio a 49 destinos en 25 países de las Américas y el Caribe. Copa Airlines también brinda actualmente a los pasajeros acceso a vuelos a más de 146 destinos a través de acuerdos de código compartido con United Airlines y otras aerolíneas de conformidad con los cuales cada aerolínea coloca su nombre y código de designación de vuelo en el vuelo de la otra. Además, en 2019, Copa Airlines y sus afiliadas representaron el 86.2% de todos los asientos de salida programados y transportaron aproximadamente 3.0 millones de pasajeros de origen / destino y aproximadamente 11.3 millones de pasajeros en tránsito / transferencia hacia y desde el Aeropuerto. A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, Copa Airlines y sus afiliadas se mantuvieron competitivas en 2020 y aún representaron el 86.7% de todos los asientos de salida programados en el Aeropuerto y transportaron aproximadamente 0.9 millones de pasajeros de origen / destino y aproximadamente 3.0 millones de tránsito / transferencia. Pasajeros desde y hacia el Aeropuerto. Consulte "*Negocio — Servicio de aerolínea — Copa Airlines; y — Otras aerolíneas.*"

La concentración de dicho volumen de tráfico en una sola aerolínea ha facilitado un uso altamente favorable y más eficiente de la capacidad del Aeropuerto. Copa Airlines ha obtenido una ventaja competitiva sobre otras aerolíneas importantes que operan en la región al ofrecer servicio no solo a los principales destinos, sino también a destinos regionales secundarios que no son atendidos por otras aerolíneas principales o solo por la aerolínea nacional de ese país. Entre las principales fortalezas competitivas de Copa Airlines se encuentra la ubicación estratégica del Aeropuerto como el "*Hub de las Américas*" de la aerolínea. Debido a la ubicación central del Aeropuerto, son posibles conexiones convenientes con los principales mercados de Copa Airlines, las Américas y el Caribe, lo que le permite consolidar el tráfico para atender destinos que no generan suficiente demanda para justificar vuelos directos. El enfoque de Copa Airlines en mantener bajos costos operativos y un desempeño operativo eficiente ha contribuido significativamente a su rentabilidad. Cuando se combina con su flota moderna,



este enfoque en los bajos costos operativos y el desempeño eficiente le ha permitido a Copa Airlines crear una marca sólida y una reputación de servicio de calidad que ha contribuido a una fuerte lealtad de los pasajeros.

Hemos disfrutado de una relación de beneficio mutuo con Copa Airlines durante muchos años. La exitosa estrategia comercial de Copa Airlines, la expansión de rutas y el crecimiento en el volumen de pasajeros han contribuido sustancialmente a nuestros ingresos, y nuestras mejoras en la infraestructura del Aeropuerto han cumplido una condición necesaria para el crecimiento de Copa Airlines.

Nos beneficiamos de una economía panameña ;Nos beneficiamos de una sólida economía panameña;

Uno de los principales impulsores del volumen de pasajeros de origen / destino en el Aeropuerto ha sido históricamente el sólido desempeño de la economía panameña. Si bien la pandemia de COVID-19 ha afectado significativamente dicho desempeño, con una disminución estimada del PIB del 17.9% en 2020, el crecimiento del PIB real ha sido robusto en los últimos años, del 3.0%, 3.6% y 5.6% en 2019, 2018 y 2017 respectivamente. Consulte “*Negocios — Presentación del mercado — Economía panameña.*” Además, el entorno político en Panamá se ha mantenido estable, con un entorno empresarial y un sistema regulatorio atractivos. El dólar estadounidense es la moneda de curso legal en Panamá, lo que contribuye al atractivo de Panamá como centro de negocios. Además, Panamá mantiene calificaciones soberanas de grado de inversión para su deuda, actualmente calificadas BBB y BBB- con una perspectiva negativa por Standard & Poor's y Fitch, respectivamente, y Baa2 con una perspectiva estable por Moody's.. El país también se beneficia de una clase media históricamente de rápido crecimiento y un ingreso per cápita relativamente alto, lo que contribuye a niveles más altos de gasto discrecional y un mayor uso de los viajes aéreos, pero que se vio sustancialmente afectado en 2020 por la pandemia de COVID-19. El PIB per cápita estimado para 2020 fue de USD 12,373,00, por debajo de los USD 15,831.00 para 2019, y sigue siendo el más alto de Centroamérica. Panamá también se beneficia de una población educada relativamente grande con un poder adquisitivo considerable.¹

La economía panameña no solo ha sido resistente durante la pandemia de COVID-19, y también se espera que se posicione para ser una de las economías de más rápido crecimiento en la región. A pesar de la contracción del PIB en 2020 debido a la pandemia del COVID-19 y las estrictas medidas de cuarentena ordenadas por el Gobierno de Panamá, El Banco Mundial estima que se espera que el PIB real de Panamá crezca un 9.9% en 2021. El crecimiento del PIB en la estimación de 2021 es superior a los de Costa Rica (2.7%), Chile (6.1%), Colombia (5.9%), Perú (10.3%), México (4.5%), Brasil (3.7%) y República Dominicana (5.5%). Las expectativas de crecimiento de Panamá son principalmente debido a la apertura de la economía a medida que las restricciones de movilidad de COVID-19 eventualmente se alivian, y como el cobre. Las operaciones mineras aumentan, los proyectos de infraestructura avanzan y el comercio mundial se recupera. Además, el uso del dólar estadounidense como moneda de curso legal aumenta aún más el atractivo de Panamá como centro de negocios, apoyado por el Canal de Panamá, la Zona del Proyecto Panamá Pacífico, la Zona Libre de Colón (que incluye el comercio internacional servicios para electrónica, farmacéutica, licores, textil, joyería, juguetes, entre otros), servicios de bunkering, puertos marítimos y bienes raíces. Creemos que las favorables condiciones económicas del país proporcionan una base sólida con atractivas perspectivas de crecimiento y buenas perspectivas para el sector en el que operamos.

El Aeropuerto es un activo de infraestructura fundamental que se beneficia de las actividades de promoción del Gobierno;

En los últimos años, el Gobierno de Panamá (el “Gobierno”) ha promovido al país como una plataforma global de transporte, logística y negocios, con proyectos que incluyen la ampliación del Canal y el desarrollo de infraestructura vial y subterránea. El Proyecto de Ampliación del Canal, completado en junio de 2016, fue diseñado para duplicar su capacidad al permitir un mayor tráfico y barcos más grandes. Asimismo, el Gobierno también ha promovido la expansión de la Zona Libre de Colón, una zona de comercio de importación y exportación con impuestos favorecidos ubicada cerca de la entrada atlántica del Canal, como un medio para aprovechar la presencia del Canal y mejorar la competitividad del economía panameña más amplia. El Gobierno también ha impulsado el desarrollo de la industria turística de Panamá, que creció significativamente hasta 2020, cuando se contrajo debido a



los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, así como el uso de Panamá como sede corporativa regional para varios países del mundo. corporaciones. El éxito de estas políticas se refleja en la presencia de una variedad de sedes regionales de corporaciones internacionales en Panamá, incluidas, entre otras, Nestlé, HILTI, P&G, Caterpillar, Dell, Maersk, 3M y General Electric. Además, en 2019, los esfuerzos del Gobierno han sido clave para la selección de Panamá como sede de la Jornada Mundial de la Juventud 2019, encuentro que reunió a miles de personas de todo el mundo a la Ciudad de Panamá en enero de 2019. Creemos que la infraestructura y el desarrollo económico continuo y simultáneo de Panamá es importante para el crecimiento del Aeropuerto, ya que contribuye a un aumento de los viajes, incluido el transporte aéreo, tanto hacia Panamá como a través de Panamá.

El Aeropuerto disfruta de una distribución diversificada de pasajeros, propósitos y capacidad;

En 2020, los pasajeros de origen / destino representaron el 29.56% de los pasajeros del Aeropuerto y los pasajeros en tránsito / transferencia el 70.44%. Cobramos una tasa de salida de pasajeros ("PEF") a los pasajeros internacionales que salen, que es nuestra principal fuente de ingresos. Los pasajeros en tránsito / transferencia contribuyen significativamente a los Ingresos no Aeronáuticos del Aeropuerto y reflejan su importancia como centro regional. El Aeropuerto también se beneficia de una gran cantidad de pasajeros que vuelan para una variedad de propósitos, incluidos viajes de negocios, viajes de placer y viajes personales. Adicionalmente, el Aeropuerto está ubicado en la Provincia de Panamá, un centro de comercio que alberga a grandes corporaciones, una importante presencia bancaria, una amplia variedad de negocios turísticos y los residentes más pudientes del país. Como resultado, el Aeropuerto está posicionado para servir a la región y a una gran población que probablemente viajará internacionalmente tanto por negocios como por placer.

La distribución geográfica de los asientos de salida programados del Aeropuerto refleja su enfoque en proporcionar una capacidad equilibrada en toda la región de ALC. En 2020, el 41.51% de los asientos programados que parten del Aeropuerto se dirigieron a América del Sur, el 32.13% a América del Norte, el 10.91% al Caribe, el 10.17% a Centroamérica, el 5.21% fue a Europa y 0.06% a Asia.

Además, en 2017, el Gobierno promulgó una legislación para fomentar la inversión y el turismo en Panamá. De manera similar, con el fin de aumentar el número de pasajeros de placer que utilizan el Aeropuerto, la Autoridad de Turismo de Panamá desarrolla y promueve el turismo en el país a través de diversas campañas publicitarias nacionales y alianzas para atraer eventos internacionales a Panamá, lo que resulta en la selección de Panamá como sede de Jornada Mundial de la Juventud 2019, un encuentro que llevó a miles de personas de todo el mundo a la Ciudad de Panamá en enero de 2019. En mayo de 2021, el Consejo de Gabinete aprobó el *Plan Maestro de Turismo Sostenible 2020-2025* para promover el turismo en Panamá durante los próximos años, destinando aproximadamente USD 10.0 millones adicionales para marketing turístico y aproximadamente USD 46 millones para mejoras en las carreteras. e infraestructura vial del país.

Despacho de pasajeros en tránsito / transferencia internacional simplificado

Una de las principales ventajas del Aeropuerto como centro de la región de ALC es la conveniencia que disfrutaban los pasajeros en tránsito / transferencia, ya que no se requiere su equipaje para pasar por la aduana y la inmigración durante el proceso de transferencia. Por el contrario, en los Aeropuertos de los Estados Unidos, Incluido Miami International, históricamente un centro dominante de la Región de ALC, y el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en Puerto Rico, se requiere dicha autorización antes de embarcarse en un vuelo internacional de conexión, y ciertas nacionalidades requieren una visa incluso en el caso. de pasajeros en tránsito. En consecuencia, los tiempos de transferencia de internacional a internacional en el Aeropuerto pueden ser significativamente más cortos que en los Aeropuertos estadounidenses de la competencia, junto con requisitos de documentación menos onerosos. Las puertas del Aeropuerto constan de una única zona de seguridad que facilita la transferencia entre vuelos. Como resultado de la gran comodidad que se ofrece a los pasajeros en tránsito / transbordo, el Aeropuerto ha mantenido su participación en el mercado de la región de ALC en los últimos años. El Aeropuerto permanece listo y en condiciones de adoptar nuevos controles de seguridad a medida que lo requieran las normas de certificación internacionales o de otros países.

Contamos con un equipo de gestión experimentado, con enfoque internacional, y una fuerza laboral motivada.

Nos beneficiamos de un equipo gerencial experimentado y talentoso, muchos de los cuales anteriormente ocuparon cargos ejecutivos en varias industrias privadas en Panamá y en otros lugares. Nuestra administración



utiliza un proceso de planificación y desarrollo de nuestro capital humano para respaldar las capacidades actuales y futuras de la organización y asegurar su sostenibilidad en el tiempo. Por ejemplo, hemos desarrollado planes integrales de capacitación para mejorar la gestión de proyectos, el servicio y la asistencia al cliente, las operaciones aeroportuarias, la gestión administrativa, el liderazgo y otras habilidades que se requieren en puestos clave, además de invertir en visitas de personal a centros líderes en el mercado como El centro de carga global de FedEx en Memphis, Tennessee y algunos sistemas avanzados de manejo de equipaje en Aeropuertos de todo el mundo, como Toronto, Dubai, Amsterdam, Helsinki, Bangkok, Singapur, como parte de un recorrido de gestión de Aeropuertos modelo en todo el mundo. Además, nuestro lugar de trabajo está orientado a la carrera profesional y enfatiza el trabajo en equipo, el excelente servicio al cliente y la meritocracia para atraer y retener personal altamente calificado y mantener una fuerza laboral motivada. La calidad de los servicios de los empleados del Aeropuerto fue reconocida por Skytrax cuando fue seleccionado como el "*Mejor Personal de Aeropuerto en Centroamérica*" cada año desde 2011 hasta 2020.

Nuestro marco regulatorio, la composición de la junta y el proceso de toma de decisiones brindan controles y equilibrios mejorados y transparencia

Varias partes, incluidas entidades independientes del Aeropuerto, están involucradas en el proceso de toma de decisiones en el Aeropuerto. Cualquier acuerdo que exceda los USD 300,000 debe ser aprobado por nuestra Junta Directiva y el Consejo de Gabinete debe aprobar los acuerdos que superen los USD 3,000,000. Además, cuatro miembros de nuestra Junta Directiva son nombrados por el Ministerio de Economía y Finanzas ("MEF"), un miembro es elegido por la ALAP, un miembro es elegido por nuestros empleados y un miembro con derecho a voto es elegido por los concesionarios del Aeropuerto, lo que permite una mayor independencia y transparencia en las decisiones clave que afectan al Aeropuerto. Además, nuestro presupuesto anual es aprobado por la Asamblea Nacional y los desembolsos materiales son aprobados por la Contraloría General (la "*Contraloría*"), una institución independiente del Gobierno. Un sistema de pesos y contrapesos asegura que la administración y disposición de fondos y activos del Aeropuerto tenga una supervisión adecuada.

Ampliaciones significativas

Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo período para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de registro de entrada rápido e independiente para los pasajeros. Además, planeamos construir una nueva tercera pista paralela a el aeródromo 03R-21L, que nos permitirá atender flujos de pasajeros adicionales. El plan de desarrollo muestra que se requiere la adquisición de terrenos adicionales en relación con la construcción de la tercera pista.

Nuestros planes de expansión se han retrasado como resultado de la pandemia del COVID-19. Sin embargo, esperamos reanudar dichos planes tan pronto como disminuyan los efectos adversos de la pandemia de COVID-19. El cronograma de nuestras expansiones esperadas estará determinado por los niveles de demanda en el Aeropuerto.

Estrategias

Buscaremos mejorar nuestro desempeño operativo y aumentar nuestra utilidad mediante la implementación de las siguientes estrategias:

- Desarrollar servicios de clase mundial en el Aeropuerto;
- Ampliar la capacidad de pasajeros a través de una expansión de capital enfocada;
- Mejorar la eficiencia operativa; y
- Diversificar y aumentar los ingresos comerciales no aeronáuticos.



- Optimizar el perfil de nuestra deuda para reducir los costos del servicio de la deuda a corto y mediano plazo y crear una estructura de deuda que replique la larga duración de los activos aeroportuarios.

Desarrollar servicios de clase mundial en el Aeropuerto

Tenemos la intención de maximizar nuestra participación en el tráfico anual de pasajeros en América Latina (incluida América Central) a través de las siguientes estrategias específicas:

- ***Continuar con la promoción del reconocimiento*** por Skytrax como el " *Mejor Aeropuerto en Centroamérica* " y como el " *Mejor personal aeroportuario de Centroamérica* " para cada año desde 2011 hasta 2020. El reconocimiento de estos premios mejora nuestra posición estratégica y nuestro atractivo como hub.
- ***Seguir estrictos protocolos de salud y seguridad y medidas de bioseguridad*** , en estrecha coordinación con las autoridades de salud de Panamá, y continuar operando un hub atractivo y seguro para los pasajeros a través de la pandemia del COVID-19.
- ***Abrir nuevas rutas estratégicas intercontinentales*** en el Aeropuerto mediante la promoción del Aeropuerto en ciudades clave de América Latina y el desarrollo de conectividad adicional con Europa, Asia y Oriente Medio (a través de ubicaciones como Reino Unido, China, Polonia y Dubai) con el fin de posicionar nuestro hub de Panamá como una de las principales puertas de entrada en las Américas.
- ***Continuar desarrollando la creciente industria turística de Panamá*** con agencias de turismo panameñas, Copa Airlines y otras aerolíneas. Hemos capitalizado la membresía de Copa Airlines en Star Alliance, lo que ha impulsado el crecimiento de pasajeros y ha ayudado a promover aún más el Aeropuerto como un centro regional. Además, el Aeropuerto se ha beneficiado cada vez más de la estrategia de Copa Airlines de fortalecer sus vínculos con las principales aerolíneas europeas, como KLM e Iberia, las cuales han aumentado significativamente el servicio desde y hacia el Aeropuerto en los últimos años. Estas y otras aerolíneas ofrecen vuelos de código compartido con Copa Airlines, a través de los cuales los pasajeros con origen en Europa y con destino a destinos de la Región ALC vuelan al Aeropuerto en una aerolínea europea, y luego se transfieren a un vuelo de Copa Airlines a su destino final, todo en uno. ticket integrado. El Aeropuerto también ha incrementado sus esfuerzos para atraer nuevas aerolíneas y fomentar la apertura de nuevas rutas ofreciendo apoyo de marketing a las aerolíneas para promover el crecimiento.
- ***Ejecutar nuestro plan maestro de expansión de capital*** para el Aeropuerto, que incluye completar la construcción de la Terminal 2 y otras mejoras y expansiones. Consulte "*Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Componentes principales de nuestros resultados de operaciones — Planes de expansión de capital*". Nuestro plan maestro de expansión de capital creará una mayor capacidad en el Aeropuerto para aumentar sus ingresos y mejorar la calidad de su servicio. A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto completó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, y seguirán operaciones graduales y por fases, se espera el comienzo completo de las operaciones o alrededor de septiembre de 2021.
- ***Consolidar vuelos*** desde / hacia los mercados tradicionales del Aeropuerto (como Norteamérica) y expandir vuelos desde / hacia otros mercados (como Asia y Europa del Este). También apuntamos a reducir la estacionalidad y disminuir la volatilidad intrasemana en algunas ubicaciones mientras consolidamos los mercados existentes.



Ampliar la capacidad de pasajeros a través de una expansión de capital enfocada

Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo período para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de registro de entrada rápido e independiente para los pasajeros.

Nuestros planes de expansión incluyen lo siguiente:

- el nuevo edificio de la Terminal 2, completó las pruebas operativas, seguido de operaciones graduales y por fases, y se espera el inicio completo de las operaciones en o alrededor de septiembre de 2021.
- la construcción de un nuevo sistema de aeródromo independiente;
- la ampliación de la infraestructura de manejo de carga y una nueva zona franca logística, que se espera esté terminada durante el último trimestre de 2021;
- la adquisición de terrenos adicionales para la ampliación del Aeropuerto; y
- la ampliación de las instalaciones relacionadas, como la construcción adicional de edificios satélites diseñados para adaptarse a los aumentos proyectados en el volumen de pasajeros, aumentar la eficiencia operativa y ampliar los espacios comerciales.

Nuestros planes de expansión son lo suficientemente flexibles como para ser modificados en función de los patrones y expectativas de la demanda subyacente. Como resultado de la pandemia de COVID-19, en 2020 y durante el primer trimestre de 2021, el desarrollo de estos planes tuvo que ajustarse para adaptarse a la disminución de la demanda. No obstante, a medida que disminuyan los efectos negativos de la pandemia del COVID-19, se reanudará la implementación de nuestros planes de expansión. Esto se hará gradualmente, a medida que la demanda de tráfico se recupere a lo largo de 2021 y 2022. Nuestros planes nos permitirán ampliar nuestra capacidad tanto para pasajeros como para carga, incluidas instalaciones más eficientes para las necesidades de aduanas e inmigración y manejo de equipaje. Estas inversiones y mejoras de capital ayudarán a garantizar que el Aeropuerto siga siendo un proveedor latinoamericano líder de servicios de pasajeros y carga.

Mejorar la eficiencia operativa

Continuamos enfocándonos en aumentar la eficiencia operativa en el Aeropuerto. Recientemente mejoramos el sistema de manejo de equipaje de la Terminal 1, construimos y estamos construyendo puertas de contacto y áreas de plataforma adicionales para proporcionar posiciones de estacionamiento remotas para aviones comerciales y de carga y estamos llevando a cabo mejoras en las calles de rodaje en la Terminal 1. También continuamos evaluando varios proyectos adicionales para mejorar aún más la eficiencia en nuestro plan maestro de expansión de capital, incluida la construcción de una nueva tercera pista. La Terminal 2 ha sido diseñada específicamente para ubicarse entre dos aeródromos independientes para expandir la capacidad de pasajeros de la terminal central al facilitar el movimiento de pasajeros entre puertas de conexión, mejorar la seguridad de los pasajeros y el manejo eficiente del equipaje, aumentar el gasto libre de impuestos y aumentar la eficiencia con la que los pasajeros según su origen / destino son procesados a través de inmigración y aduanas. Hemos implementado nuestro Sistema de Anuncios Públicos, Sistema Operativo Multi-Aeropuerto (“AOS”) y sistema de autorregistro de pasajeros (Quiosco de Autoservicio de Uso Común o “CUSS”) para permitir un paso más rápido por el Aeropuerto y continuar trabajando en estrecha colaboración con ACI e IATA para crear un proceso de toma de decisiones colaborativo estandarizado. También continuamos implementando un nuevo sistema operativo de última generación utilizado por algunos de los Aeropuertos más grandes del mundo, así como un manual de procedimientos operativos, los cuales se espera que se adapten a la expansión del Aeropuerto. El sistema operativo y el manual de procedimientos operativos integrarán, automatizarán y agilizarán aún más varias funciones de apoyo del Aeropuerto, incluida (i) la facturación para permitir que el Aeropuerto capture mejor el uso de recursos de las aerolíneas y pas



ventas de los concesionarios y (ii) la difusión de información en tiempo real para Permitir el despliegue eficiente de recursos en todo el Aeropuerto.

Además, de acuerdo con nuestro objetivo de eficiencia operativa, subcontratamos ciertos servicios a terceros porque consideramos que es la forma más eficiente de responder rápidamente a la creciente demanda. Desde 2018 celebramos nuevos contratos de servicio para el mantenimiento y soporte de algunos de nuestros equipos tecnológicos, incluidas las máquinas de escaneo de seguridad. También continuamos actualizando y mejorando el mantenimiento de varios sistemas operativos clave, incluidos nuestros sistemas de TI, en todo el Aeropuerto. Continuaremos evaluando diferentes métodos para mejorar nuestras operaciones y esperamos que este enfoque aumente nuestra eficiencia operativa general y reduzca nuestros costos a largo plazo.

Actualmente estamos amparados por el artículo 353 de la Ley 176 de 2020 de Panamá, lo que da como resultado que el Aeropuerto quede exento del requisito de licitación pública establecido en la Ley 22 de 2006 de Panamá para compras inferiores a USD 1,000,000 para la adquisición de suministros, mantenimiento y repuestos mantener el servicio público. Creemos que estas medidas, junto con nuestra revisión continua de nuestras tarifas y tarifas aeronáuticas y la introducción de otras fuentes de Ingresos no Aeronáuticos y tarifas operativas, contribuirán a continuar mejorando la eficiencia al reducir nuestros costos y ayudarán a aumentar nuestros ingresos el largo plazo y, por tanto, nuestra competitividad.

Diversificar y aumentar los ingresos comerciales no aeronáuticos.

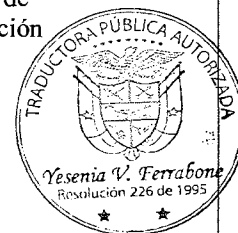
Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 y los años terminados en 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, el 36.7%, 39.3% y 35.9%, respectivamente de nuestros ingresos de la operación, fueron generados por nuestras actividades comerciales no aeronáuticas, incluyendo ingresos por concesiones de tiendas minoristas, alimentos y bebidas y aparcamiento de coches. La AAC no regula los ingresos comerciales no aeronáuticos ni establece de otro modo qué tarifas y tarifas no aeronáuticas podemos cobrar. Hemos trabajado con Pragma Consulting, una consultora especializada en servicios minoristas de Aeropuertos británicos, para optimizar nuestros espacios comerciales, mejorar los diseños y aumentar el espacio alquilable para aumentar nuestros ingresos minoristas. Tenemos la intención de mejorar y diversificar la oferta de productos minoristas en esta área trabajando con varios minoristas de lujo para presentar nuevas ofertas de productos complementarios.

Además de nuestra oferta minorista, estamos analizando otras oportunidades para diversificar nuestros Ingresos no Aeronáuticos, como el desarrollo de la zona franca logística, cuya construcción comenzó durante el último trimestre de 2018 (Consulte “*Negocios — Mejoras y Expansión — Mejoras al área de la terminal — Zona franca logística*”).

Optimizar el perfil de nuestra deuda para reducir los costos del servicio de la deuda a corto y mediano plazo y crear una estructura de deuda que replica la larga duración de los activos aeroportuarios.

Tenemos la intención de utilizar los ingresos netos de la oferta de los pagarés para, entre otras cosas, financiar la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la oferta pública, pagar la deuda bancaria pendiente y financiar la cuenta de recuperación de COVID. Consulte “Uso de los ingresos”. Uno de nuestros principales objetivos con la oferta de pagarés es aumentar la vida media de nuestra deuda distribuyendo la amortización año a año a lo largo del plazo de los Bonos, con miras a reducir sustancialmente nuestro servicio de deuda anual durante los próximos 10 a 15 años. Además, lograr una vida media más larga de la deuda nos permitirá ajustar mejor nuestros pasivos financieros a la larga duración de nuestros activos, particularmente porque somos propietarios y operamos el Aeropuerto sin la duración u otras restricciones típicamente aplicables a los regímenes de concesión.

Además, el pago de nuestra deuda bancaria pendiente aumentará nuestra capacidad para financiar nuevos proyectos, capital de trabajo y abordar otras necesidades de liquidez. Finalmente, los fondos depositados en la Cuenta de Recuperación de COVID pueden (sujeto a ciertas condiciones, ver “Descripción de los Bonos — Garantía — Cuentas y Prioridad de Pagos — Cuenta de Recuperación de COVID”) ser utilizados para el pago de Costos de O&M y de montos de intereses y capital adeudados bajo nuestra deuda, fortaleciendo aún más nuestra condición financiera.



Historia y organización

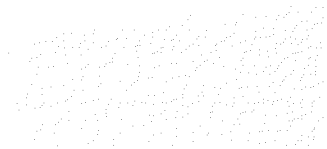
El Aeropuerto fue inaugurado el 1 de junio de 1947. El edificio administrativo / terminal de pasajeros fue inaugurado siete años después. En 1971, debido al papel en desarrollo de Panamá como centro de tránsito y la creciente demanda de operaciones aéreas en el país y la región, las autoridades aeronáuticas de Panamá comenzaron la construcción de nuevas instalaciones. La actual terminal de pasajeros fue inaugurada el 15 de agosto de 1978 e inició operaciones el 5 de septiembre del mismo año.

Desde su inauguración hasta el 31 de mayo de 2003, el Aeropuerto fue administrado por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá (actualmente conocida como Autoridad de Aeronáutica Civil o "AAC"). De conformidad con la Ley panameña No. 23 de 29 de enero de 2003 (según enmendada, "Ley 23"), que regula la administración de Aeropuertos y aeródromos en Panamá, los activos, pasivos y administración del Aeropuerto nos pasaron el 1 de junio, 2003. Las responsabilidades de la ACC incluyen regular los servicios de transporte aéreo, seguridad operacional y aeroportuaria y tarifas y tarifas para los servicios aeronáuticos en Panamá conforme a los procedimientos establecidos por la Ley 23. Consulte "*Marco Regulatorio*".

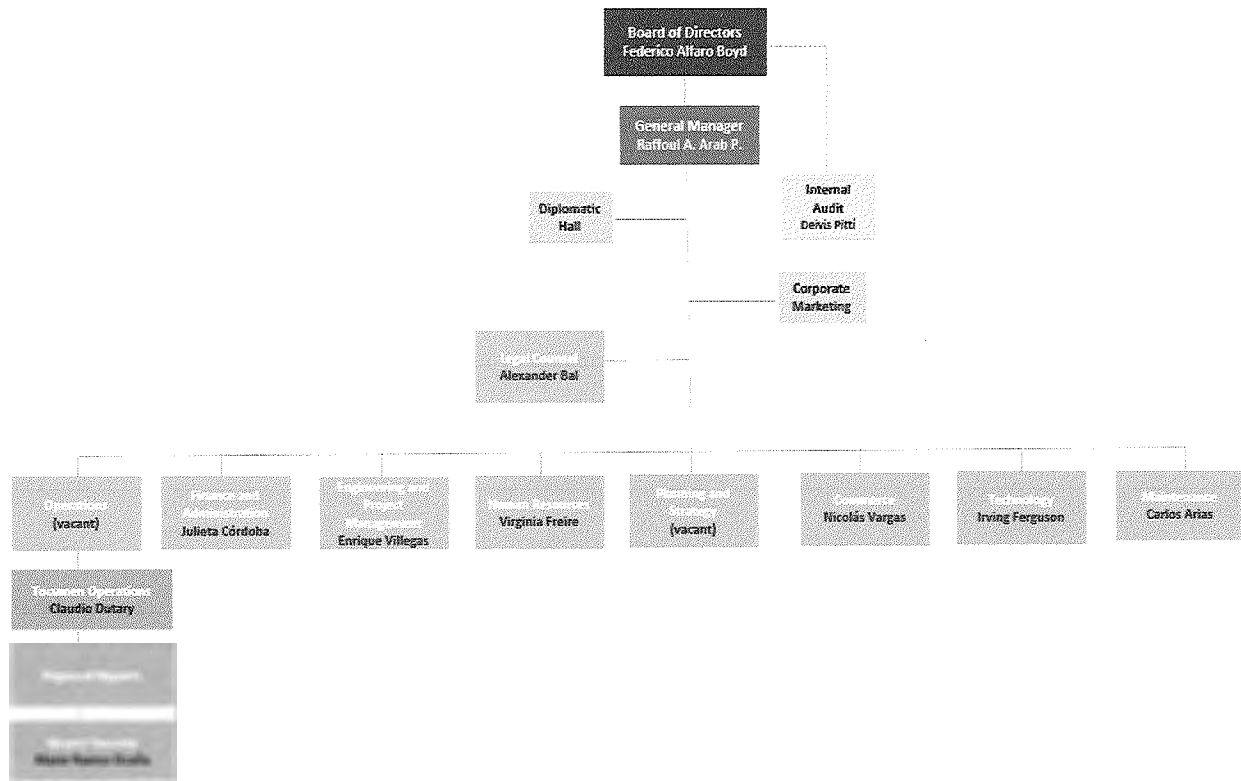
Somos 100% propiedad de Panamá y estamos gobernados por nuestra junta de siete directores con derecho a voto (la "*Junta Directiva*") y tres directores sin derecho a voto. Cuatro de nuestros directores con derecho a voto son designados por el ejecutivo del Gobierno, a través del Ministerio de Economía y Finanzas, y los otros tres directores son elegidos por ALAP, nuestros empleados y los concesionarios del Aeropuerto, respectivamente. Consulte "*Gerencia y Empleados—Junta Directiva*" y "*—Equipo de Gestión.*"

El siguiente cuadro ilustra ciertos aspectos de nuestra propiedad y estructura regulatoria.

Al 31 de marzo de 2021, teníamos 1,514 empleados distribuidos en nueve vicepresidencias operativas diferentes, que abarcan una amplia gama de actividades típicas de un gran Aeropuerto de servicios comerciales. Aproximadamente un tercio de nuestros empleados realizan funciones de seguridad aeroportuaria. El número de nuestros empleados en general ha aumentado con el tiempo para dar cabida a un mayor número de pasajeros que utilizan el Aeropuerto en relación con nuestras diversas expansiones.



El siguiente cuadro proporciona una descripción general de nuestra estructura de gestión actual.



Oferta pública simultánea y solicitud de consentimiento

El 18 de mayo de 2016, emitimos Bonos Senior Garantizados al 5.625% con vencimiento en 2036 por un monto total de capital de USD 575.0 millones a inversionistas en Panamá y otros lugares (los “Bonos 2036”). Somos el aeropuerto líder en Centroamérica por volumen de pasajeros, atendiendo aproximadamente a 1,290,922 pasajeros en el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, 4,526,663 Posteriormente, el 9 de mayo de 2018, emitimos 6.000% de Bonos Senior Garantizados con vencimiento en 2048 por un monto total de capital. de USD 225.0 millones (los “Bonos Originales 2048”) y el 14 de noviembre de 2018 emitimos además un monto de capital total de USD 650.0 millones de capital agregado de nuestros Bonos Senior Garantizados al 6.000% con vencimiento en 2048 (junto con los Bonos Originales 2048, el “Bonos 2048”, y los Bonos 2036 junto con los Bonos 2048, las “Bonos Existentes”).

Simultáneamente con la oferta de los Bonos (la "Nueva Oferta"), estamos ofreciendo comprar en efectivo, cualquiera y todo el capital total en circulación de los Bonos 2036 (y el capital total pendiente de los Bonos 2048 (la “Oferta Pública) y estamos solicitando consentimientos con respecto a las Obligaciones Negociables Existentes para efectuar ciertas modificaciones propuestas a cada una de las Obligaciones Negociables y al Contrato de Emisión (la "Solicitud de Consentimiento"), tanto de conformidad con los términos como sujeto a las condiciones establecidas en una Oferta Pública de Compra y declaración de solicitud de consentimiento con fecha de 22 de julio de 2021 y documentos relacionados. Esperamos financiar la Oferta Pública y Solicitud de Consentimiento con una parte de lo recaudado de la emisión de los bonos. Podemos renunciar a cualquiera de estas condiciones a nuestra discreción. No se puede garantizar que el precio de la Nueva Oferta se establezca en los términos actualmente previstos o en absoluto. La Nueva Oferta no está condicionada a la finalización de la Oferta Pública o la Solicitud de Consentimiento.

Este Prospecto Informativo no constituye una oferta para comprar las Bono Existentes de conformidad con la Oferta Pública de Adquisición, ni una solicitud de consentimiento con respecto a las Bono Existentes de



conformidad con la Solicitud de Consentimiento. Una oferta para comprar los Bonos Existentes y una solicitud de consentimiento bajo la Solicitud de Consentimiento se realizó únicamente en los términos y sujeto a las condiciones establecidas en la Oferta Pública de Compra separada que fue dirigida a los tenedores de los Bonos Existentes.

Desarrollos recientes

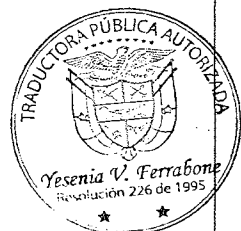
Datos operativos del segundo trimestre de 2021

Al 30 de junio de 2021, aproximadamente 82 vuelos de salida diarios programados proporcionados en el Aeropuerto tenían como destino destinos internacionales. Aproximadamente el 90,17% de estos fueron operados por Copa Airlines y sus afiliadas, lo que representa el 90,10% de todos los asientos de salida programados en el Aeropuerto. El número total de pasajeros que utilizaron el aeropuerto durante los tres meses terminados en junio de 2021 fue de 1.808.761, de los cuales el 22,05% fueron pasajeros de origen / destino, mientras que aproximadamente el 77,94% fueron pasajeros en tránsito / transferencia.

El Aeropuerto suspendió los vuelos comerciales desde el 22 de marzo de 2020 hasta el 12 de octubre de 2020 debido a la pandemia COVID-19, operando solo vuelos coordinados con el Gobierno con fines humanitarios, lo que resultó en una disminución sustancial en el número total de pasajeros que utilizan el Aeropuerto en comparación a 2019. En octubre de 2020, se reanudaron los vuelos comerciales, iniciando un aumento progresivo de la actividad del aeropuerto. El número total de pasajeros que utilizaron el Aeropuerto durante los tres meses terminados el 30 de junio de 2021 fue de 1.808.761, o un aumento de 141.29% en comparación con el mismo período en 2020. Al 30 de junio de 2021, 65 destinos son atendidos por vuelos que llegan a y saliendo del Aeropuerto.

El número de Pasajeros de Origen / Destino internacionales en el Aeropuerto aumentó de 4,519 para los tres meses terminados el 30 de junio de 2020 a 398,856 para los tres meses terminados el 30 de junio de 2021, o un aumento del 8,726.2% en comparación con el mismo período en 2020.

El número de Pasajeros en Tránsito / Transferencia en el Aeropuerto aumentó de 8.192 para los tres meses terminados el 30 de junio de 2020 a 1,409,905 millones para los tres meses terminados el 30 de junio de 2021, o un aumento del 17,110,8% en comparación con el mismo período de 2020.



La Oferta

La información que sigue es un resumen de los principales términos y condiciones y los factores de riesgo relacionados con la oferta y no se pretende completar. Los inversionistas potenciales interesados en los bonos deben leer esta sección junto con toda la información presentada en este Prospecto Informativo antes de tomar sus decisiones de inversión y también debe solicitar una aclaración si no entienden ningún término o condición, incluidos los factores de riesgo relacionados con esta oferta. Los términos en mayúscula utilizados en el presente documento y no definidos de otra manera se definen como se establece en "Descripción de los Bonos, ciertas definiciones". Para obtener una descripción más detallada de los términos de los bonos, consulte "Descripción de los Bonos".

Emisor Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., sociedad anónima organizada según las leyes de la República de Panamá (el "Emisor") de conformidad con la Escritura Pública N ° 2.018 del 11 de abril de 2003. El Emisor está domiciliado en Panamá y debidamente registrado desde el 15 de abril de 2003 en la Sección Mercantil de la Oficina de Registros Públicos panameña, en Micro Carpeta 432290, Documento 456104. El Emisor es propietario, opera, mantiene y desarrolla el Aeropuerto Internacional de Tocumen (el "Aeropuerto") y opera, mantiene y desarrolla otros aeropuertos en Panamá bajo un acuerdo de concesión (los "Otros Aeropuertos").

Valores Ofrecidos USD 555,000,000 como monto de capital total en dólares estadounidenses al 4.000 % de los bonos Preferentemente Garantizados con vencimiento en 2041 (los "Bonos 2041") que han sido registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores de Panamá (la Superintendencia de Mercado de Capitales, o la "SMV") y listadas en LATINEX.

USD 1,300,000,000 Capital agregado en dólares estadounidenses al 5.125 % de los Bonos Senior Garantizados con vencimiento en 2061 (los "Bonos 2061", y junto con los Bonos 2041, los "bonos") que han sido registrados en la SMV y cotizados en LATINEX. Se realizará una solicitud para enumerar los bonos en la Bolsa de Valores de Singapur

Fecha de emisión 11 de agosto de 2021.

Vencimiento de los Bonos 2041 11 de agosto de 2041

Vencimiento de los Bonos 2061 11 de agosto de 2061

Calificación Los bonos constituirán directamente, sin condiciones, las obligaciones preferentemente garantizadas del Emisor y :

- calificación *pari passu* en derecho de pago con toda la demás Deuda senior no garantizada existentes y futuras del Emisor, incluidas los *Bonos Existentes* (como se define en el presente);
- calificación senior en derecho de pago de cualquier deuda existente y futura del Emisor que, según sus términos, esté expresamente subordinada en derecho de pago a los Bonos (para obtener una descripción de la deuda pendiente del Emisor, consulte "*Discusión*");



y análisis de la situación financiera por parte de la administración y resultados de las operaciones: Deudas en Circulación”):

- ser efectivamente senior sobre toda la deuda preferentemente no garantizada existente y futura del Emisor, en la medida del valor de la Garantía que está sujeta a gravámenes que aseguran los bonos; y
- estar efectivamente subordinado a cualquier deuda existente y futura del Emisor que esté garantizada por gravámenes sobre activos que no garanticen los bonos, en la medida del valor de los activos que garantizan dicha deuda futura (sujeto a cualquier gravamen permitido).

Garantía

El 27 de septiembre de 2013, el Emisor, como fideicomitente, Scotia Panama Trust Company, S.A. (antes conocido como The Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A.), actuando no a título individual sino como fiduciario (el “Fiduciario de la Garantía”) Y Prival Bank S.A., en su calidad de agente de pago, registro y transferencia de los Bonos Existentes (como se define aquí) (ya no es parte de las mismas), suscribieron un Contrato de Emisión (el “Contrato de Emisión Original”) de conformidad con la cual se creó un fideicomiso (el “Fideicomiso de Tocumen”) y el Emisor se transfirió al Fideicomiso de Tocumen, y se comprometió a transferir al Fideicomiso de Tocumen en el futuro, ciertos ingresos para asegurar los Bonos 2013 (como se define aquí). El 19 de abril de 2016, el Fiduciario de la Garantía y las demás partes del Contrato de Emisión Original modificaron y actualizaron el Contrato de Emisión Original (el “Contrato de Emisión”), el cual será modificado por la enmienda que se celebre el o antes de la Fecha de Oferta Pública Panameña (la “Enmienda al Contrato de Emisión”, junto con el Contrato de Emisión, el “Contrato de Emisión”). Los activos e ingresos sujetos al Fideicomiso de Tocumen como se describe a continuación (la “Garantía”) aseguran los Bonos 2036, los Bonos 2048 y los Bonos y también asegurarán la Deuda futura permitida por el Emisor y destinada a ser garantizada por la Garantía con Prioridad Pari Passu (junto con los Bonos 2036, los Bonos 2048 y los Bonos, la “Deuda Garantizada con Garantía”) en beneficio de acreedores adicionales.

El 4 de mayo de 2016, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2036 suscribió y entregó una cláusula de adhesión al Contrato entre Acreedores respecto a los Bonos 2036, cuya adhesión fue modificada el 13 de mayo de 2016. El 3 de mayo de 2018, del Contrato de Emisión de los Bonos 2048 suscrito y entregado una adhesión al Contrato entre Acreedores con respecto a los Bonos 2048. Antes de la Fecha de la Oferta Pública Panameña, el Fiduciario del Contrato de Emisión celebrará una unión al Contrato entre Acreedores con respecto a los bonos, la cual podrá ser modificada en la Fecha de Emisión o antes, después de la cual los bonos del Emisor en virtud de los bonos estarán garantizados por un Gravamen prioritario sobre la Garantía. Sujeto a los términos del Contrato de Emisión y el Acuerdo entre acreedores, la Garantía también asegurará, en base a máxima prioridad, pari passu (i) los Bonos Existentes y (ii) otra Deuda Garantizada con Garantía, siempre que la Parte Designada con Derecho a Voto (tal como se define en el presente) de los tenedores de dicha otra Deuda Garantizada con Garantía habrán celebrado una unión al Contrato entre Acreedores; siempre que, además, en todos los casos, (x) la Cuenta de Recuperación de COVID asegure con prioridad máxima única la Deuda



Garantizada con Garantía (incluyendo los bonos pero excluyendo cada serie de Bonos Existente) respecto de la cuales se establecen y mantienen dichas cuentas.; y (y) cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago asegurarán en primer lugar la Deuda Garantizada con Garantía (incluidas los bonos pero excluyendo cada serie de Bonos Existente) respecto de la cuales se establecen y mantienen dichas cuentas.

La Garantía para los bonos consistirá en un derecho de garantía preferente en y para la Garantía Compartida (como se define a continuación), y la garantía preferente en y para la Cuenta de Recuperación de COVID, cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago establecida y mantenida de conformidad con el Contrato de Emisión para la respectiva serie de bonos, junto con los fondos depositados en dichas cuentas (colectivamente, los “Bonos Garantizados”).

La Garantía Compartida (la “Garantía Compartida”) consistirá en un derecho de garantía preferente en y para:

- los Ingresos Comprometidos del Emisor, que se transfieren a la Cuenta General del Fiduciario una vez que el Emisor obtiene el refrendo de la Contraloría (la “Contraloría”); y
- la Cuenta General del Fiduciario y los fondos depositados en ella.

Los “Ingresos Comprometidos” consisten en el noventa y cinco por ciento (95%) de cada uno de los Servicios Aeronáuticos y los Servicios No Aeronáuticos. Para evitar dudas, nada de lo siguiente se incluirá en la Garantía: (x) ingresos u otros activos de cualquier Subsidiaria No Limitada; y (y) Ingresos No Comprometidos (es decir, (i) ingresos de Otros Aeropuertos, ingresos de Ciudad Aeropuerto e ingresos de ventas y / o transferencia de todo o parte de Terreno de Ciudad Aeropuerto; (ii) ingresos de subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial que hayan incurrido en Deuda por Financiamiento de Proyectos (iii) los Impuestos Estatales Exentos y (iv) cualesquiera otros Servicios Aeronáuticos y Servicios No Aeronáuticos que no comprendan Ingresos Comprometidos). Para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021, los Otros Aeropuertos en conjunto constituyeron el 0,63% de los ingresos del Emisor y son irrelevantes para nuestro negocio. El Emisor actualmente no tiene Subsidiarias No Limitadas.

De tiempo en tiempo, el Emisor puede, pero no está obligado a, incluir activos adicionales en la Garantía.

Amortización Capital de los Bonos
2041

| <u>Fechas de pago</u> | <u>Monto de Amortización Semestral</u> |
|-----------------------|--|
| 11 de febrero de 2027 | USD 4,162,500 |
| 11 de agosto de 2027 | USD 4,162,500 |
| 11 de febrero de 2028 | USD 5,550,000 |
| 11 de agosto de 2028 | USD 5,550,000 |
| 11 de febrero de 2029 | USD 6,937,500 |
| 11 de agosto de 2029 | USD 6,937,500 |
| 11 de febrero de 2030 | USD 11,100,000 |
| 11 de agosto de 2030 | USD 11,100,000 |
| 11 de febrero de 2031 | USD 13,875,000 |



| | |
|-----------------------|----------------|
| 11 de agosto de 2031 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2032 | USD 13,875,000 |
| 11 de agosto de 2032 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2033 | USD 13,875,000 |
| 11 de agosto de 2033 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2034 | USD 16,650,000 |
| 11 de agosto de 2034 | USD 16,650,000 |
| 11 de febrero de 2035 | USD 19,425,000 |
| 11 de agosto de 2035 | USD 19,425,000 |
| 11 de febrero de 2036 | USD 19,425,000 |

Amortización Capital de los Bonos
2061

Fechas de Pago **Monto de Amortización Semestral**

| | |
|-----------------------|----------------|
| 11 de febrero de 2027 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2027 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2028 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2028 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2029 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2029 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2030 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2030 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2031 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2031 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2032 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2032 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2033 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2033 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2034 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2034 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2035 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2035 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2036 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2036 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2037 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2037 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2038 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2038 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2039 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2039 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2040 | USD 9,750,000 |
| 11 de agosto de 2040 | USD 9,750,000 |
| 11 de febrero de 2041 | USD 9,750,000 |
| 11 de agosto de 2041 | USD 9,750,000 |
| 11 de febrero de 2042 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2042 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2043 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2043 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2044 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2044 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2045 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2045 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2046 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2046 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2047 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2047 | USD 22,750,000 |



| | |
|-----------------------|----------------|
| 11 de febrero de 2048 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2048 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2049 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2049 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2050 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2050 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2051 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2051 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2052 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2052 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2053 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2053 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2054 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2054 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2055 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2055 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2056 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2056 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2057 | USD 39,000,000 |
| 11 de agosto de 2057 | USD 39,000,000 |
| 11 de febrero de 2058 | USD 39,000,000 |
| 11 de agosto de 2058 | USD 39,000,000 |
| 11 de febrero de 2059 | USD 45,500,000 |
| 11 de agosto de 2059 | USD 45,500,000 |
| 11 de febrero de 2060 | USD 45,500,000 |
| 11 de agosto de 2060 | USD 45,500,000 |
| 11 de febrero de 2061 | USD 45,500,000 |
| 11 de agosto de 2061 | USD 45,500,000 |

Si alguna redención es por menos del monto total de los pagarés de una serie de bonos, entonces se aplicará la reducción en el Saldo de Capital de los bonos para reducir el Monto de Amortización Semestral remanente programado de manera prorrateada para dicha serie de bonos y el Emisor proporcionará un aviso al Fiduciario del Contrato de Emisión conteniendo dicho Monto de Amortización Semestral reducido.

Cuentas de Operación.....

El Emisor ha establecido y mantiene bajo su nombre las siguientes cuentas en el Banco Nacional de Panamá o en cualquier otro banco estatal panameño razonablemente aceptable (las "Cuentas de Operación del Emisor"):

- (i) una cuenta (las "Cuentas de Recaudación de Ingresos") en la que se depositarán todos los Ingresos Comprometidos;
- (ii) una cuenta (la "Cuenta de O&M") en la que el Aeropuerto depositará cantidades de tiempo en tiempo con el fin de financiar los Costos de O&M o las cantidades que se requieran periódicamente para el pago de impuestos sobre la renta, bienes raíces y otros impuestos a pagar por el Aeropuerto (colectivamente, "Pagos de impuestos");
- (iii) una cuenta (la "Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y Desembolso de Capital") en la cual se depositarán los ingresos



netos (o la porción correspondiente) de cualquier préstamo destinado a financiar proyectos de Desembolso de Capital de Expansión (incluso para la compra de terrenos para la construcción de un tercera pista) y en la que el aeropuerto puede depositar de tiempo en tiempo fondos relacionados con proyectos de Gasto de Capital Sostenido o Gasto de Capital de Expansión;

“Gasto de Capital Sostenido” significa, que para cualquier período, los gastos realizados o proyectados por el Emisor a ser pagados o pagaderos durante dicho período para mantener, adquirir o construir activos fijos, planta y equipo de acuerdo con los principios de contabilidad aplicables, cuyos gastos son para el propósito de mantenimiento, renovaciones, reemplazos y reparaciones de todo o parte de dichos activos de manera consistente con el Presupuesto Operativo Anual y no tienen el propósito de expandir o mejorar la capacidad de dichos activos o el desempeño de los mismos o de otra manera para mejoras o nuevas operaciones;

“ Gasto de Capital de Expansión ” significa, que para cualquier período, los gastos realizados o proyectados por el Emisor para ser pagados o pagaderos durante dicho período con el propósito de expandir o mejorar la capacidad del Aeropuerto o el desempeño de este o de otra manera para mejoras o nuevas operaciones; y

- (iv) una cuenta (la "Cuenta General del Aeropuerto") en la que se depositarán de tiempo en tiempo los fondos excedentes de las Cuentas de Recaudación de Ingresos y la Cuenta General del Fiduciario (como se define en el presente), así como cualquier Deuda Subordinada Permitida y Contribuciones de Capital.

El Emisor también podrá establecer y mantener en su propio nombre otras cuentas que el Emisor requiera de tiempo en tiempo y establecer y mantener para las operaciones del Aeropuerto, los Otros Aeropuertos, la Ciudad del Aeropuerto y cualquier Subsidiaria No Limitada.

Cuentas de Transacciones /
Fiduciario de la Garantía.....

El Fiduciario de la Garantía ha establecido y mantiene, o establecerá y mantendrá, en su propio nombre, las siguientes cuentas, mantenidas en una Cuenta Bancaria Aprobada en Panamá (las “Cuentas de la Transacción”):

- (i) la Cuenta General del Fiduciario;
- (ii) una o más Cuenta de Reserva del Servicio de la (s) Deuda (s) separadas (cada una, una "Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda") para cada serie de bonos, cada serie de Bonos Existentes y cada otra emisión de Deuda Garantizada con Garantía;
- (iii) una o más cuentas de pago separadas (cada una, una “Cuenta de pago”) para los reembolsos de intereses y capital acorde con los bonos, cada serie de bonos existentes y cada una de los demás incurrencia de Deuda Garantizada con Garantía a medida que dichos pagos se vencen y sean pagados; y



(iv) una cuenta de recuperación separada (la “Cuenta de Recuperación de COVID”) para cada serie de bonos y para cada una de las futuras incurrencias de Deuda Garantizada con Garantía.

Cada Cuenta de Pago y cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda será Garantía únicamente para la serie específica de la Deuda Garantizada con Garantía respecto de la cual se establezca. Para evitar dudas, la Cuenta de Recuperación de COVID no beneficiará a los Bonos Existentes.

Contrato entre Acreedores

El 19 de abril de 2016, el Emisor, el Agente entre acreedores, el Fiduciario de la Garantía y el Agente de pagos de los Bonos 2013 celebraron el Contrato entre Acreedores, el cual será modificado por la modificación que se celebre en o antes de la Fecha de Emisión. El 4 de mayo de 2016, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2036 celebró y entregó una adhesión al Contrato entre Acreedores con respecto a los Bonos 2036, cuya adhesión fue modificada el 13 de mayo de 2016. El 3 de mayo de 2018, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2048 firmó y entregó una adhesión al Contrato entre Acreedores con respecto a los Bonos 2048. Antes de la Fecha de la Oferta Pública Panameña, el Fiduciario del Contrato de Emisión celebrará una adhesión con el Contrato entre Acreedores con respecto a los bonos, la cual podrá ser modificada en o antes de la Fecha de Emisión, después de la cual los Bonos del Emisor bajo los bonos estarán garantizados por un gravamen prioritario sobre la Garantía. El Contrato entre Acreedores se rige por las leyes del Estado de Nueva York.

Los tenedores de cada serie de bonos estarán representados bajo el Contrato entre Acreedores por el Fiduciario del Contrato de Emisión como su Parte Designada para Votar. De conformidad con los términos del Contrato entre Acreedores, cada uno de los Agentes entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y cada Parte Designada para Votar (por sí misma y por cada parte en cuyo nombre forma parte del Contrato entre Acreedores) acordarán, entre otras cosas, que la Garantía Compartida es para el beneficio conjunto de los titulares de la Deuda Garantizada con Garantía y los derechos de pago de la Garantía Compartida a los titulares de Deuda Garantizada con Garantía serán los establecidos en el mismo.

El Agente entre acreedores puede ser dirigido en virtud del Contrato entre Acreedores por las Partes Designadas con Derecho a Voto designadas que representen a los tenedores de Obligaciones Pari Passu que en ese momento posean (o representen) más del 50% del monto total de capital de la Deuda Garantizada con Garantía en circulación en ese momento, o todos de las Partes Designadas para Votar con respecto a determinadas modificaciones específicas (las “Partes que controlan Pari Passu”).

Ante cualquier Hecho de Incumplimiento, los Tenedores de Bonos pueden optar por proceder en los recursos de acuerdo con los términos del Contrato entre Acreedores. Si los Tenedores de Bonos no constituyen las Partes Controladoras de Pari Passu y las Partes Controladoras de Pari Passu optan por no ejercer recursos ante un Caso de Incumplimiento, los Tenedores de Bonos estarán sujetos a un período de suspensión de 120 días antes de que tengan derecho a tomar cualquier Acción ejecutiva sobre la Garantía Compartida en relación



con dicho Hecho de Incumplimiento. Ver “Descripción de los Bonos—Garantía—Contrato entre Acreedores.”

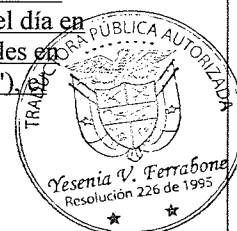
Uso de los Ingresos..... Tenemos la intención de utilizar los ingresos netos después de los gastos de la venta de los bonos (tales gastos incluyen, (a) los honorarios y comisiones pagaderos a los Compradores Iniciales; (b) los honorarios y gastos del Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente entre Acreedores y Agente de la Garantía; y (c) y otros gastos relacionados con la oferta de los bonos, incluidos, entre otros, diversos honorarios y gastos de agencias de calificación, legales, contables y de otros expertos relacionados con SMV, LATINEX y LatinClear) para los siguientes fines:

- (i) primero, para financiar la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la Oferta Pública y para pagar los gastos de dicha Oferta Pública;
- (ii) segundo, para financiar la Cuenta de Pago de los bonos;
- (iii) tercero, para financiar la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda para los bonos;
- (iv) cuarto, para pagar la deuda bancaria pendiente; y
- (v) quinto, el resto se transferirá a la Cuenta de Recuperación de COVID.

Si ofrecemos bonos adicionales según lo autorizado por la Resolución de la SMV, podemos utilizar los ingresos netos de los mismos para los fines establecidos en este Prospecto Informativo (o según se especifique de otra manera en el Prospecto Informativo correspondiente para la emisión de dichas notas adicionales.

Flujo de Ingresos Según lo establecido en el Contrato de Emisión, el Emisor firmará una orden de transferencia o cheque con el propósito de transferir los Ingresos Comprometidos depositados en las Cuentas de Recaudación de Ingresos a la Cuenta General del Fiduciario a más tardar el día 21 del mes siguiente (dicha fecha, una "Fecha de Orden de Transferencia Programada"), y más a menudo a su discreción, y utilizar sus mejores esfuerzos razonables para asegurar el refrendo de la Contraloría aplicable a la misma, y tan pronto como sea razonablemente posible a partir de entonces, transferir los Ingresos Comprometidos (la fecha tal Los Ingresos Comprometidos son efectivamente recibidos en la Cuenta General del Fiduciario siendo una “Fecha Efectiva de Transferencia Mensual”) de acuerdo con el siguiente párrafo.

Salvo que se disponga lo contrario a continuación, en cada Fecha Efectiva de Transferencia Mensual, el Emisor entregará al Fiduciario de la Garantía, con copia al Agente Inter crédito, un certificado (el “Certificado de Retiro”) que establezca las instrucciones para la transferencia de fondos específicos, a realizar por el Fiduciario de la Garantía de la Cuenta General del Fiduciario a las demás Cuentas en el orden de prelación que se establece a continuación. Salvo que se disponga lo contrario a continuación, a más tardar el primer Día Hábil después de cada Fecha Efectiva de Transferencia Mensual o en el día en que la Cuenta General del Fiduciario refleje los fondos disponibles en su saldo (la fecha de dicha transferencia, "Fecha de Disposición").



Fiduciario de la Garantía transferirá los fondos depositados en la Cuenta General del Fiduciario en el siguiente orden de prioridad y de acuerdo con las instrucciones establecidas en el Certificado de Retiro:

- (i) primera, pagar, en su caso, previa solicitud y en forma prorrateada, (i) las comisiones, honorarios (incluyendo honorarios de asesoría), impuestos adicionales, gastos e indemnizaciones de los Agentes y cualquier impuesto que deba ser cargado a dichos pagos, que el Emisor deberá pagar por cualquier motivo al Fiduciario de la Garantía o al Agente entre acreedores o cualquier Parte designada con derecho a voto, incluidos los honorarios profesionales que el Fiduciario de la Garantía deba pagar por administración, asesoramiento o cualquier otra razón para cumplir con sus funciones y obligaciones bajo el Contrato de Emisión;

- (ii) segunda, después de la aplicación de los fondos provistos en la cláusula (i) anterior, en la Cuenta de O&M, hasta que el saldo en dicha cuenta sea igual a un monto que, junto con los montos entonces depositados en la Cuenta de O&M, sea igual a la suma de (i) en los próximos tres meses de Costos de O&M según lo presupuestado en el Presupuesto Operativo Anual y (ii) la porción relevante de Pagos de Impuestos pagaderos por el Emisor al Gobierno en la próxima Fecha de Pago de impuestos programada. La "porción relevante" para dichos Pagos de Impuestos será igual a (A) el monto total de los Pagos de Impuestos adeudados en la próxima Fecha de Pago de impuestos programada, menos los montos entonces depositados en la Cuenta de O&M (excluyendo cualquier monto depositado en la misma para el pago de los Costos de O&M), dividido por (B) el número de Fechas de Orden de Transferencia Programadas antes de la próxima Fecha de Pago de impuestos programada, incluida dicha Fecha de Orden de Transferencia Programada, menos una; siempre que dicho denominador sea igual a uno en la última Fecha de Orden de Transferencia Programada antes de cada Fecha de Pago de impuestos programada. El Emisor podrá (i) ordenar al Fiduciario de la Garantía en el Certificado de Retiro que deposite fondos adicionales en la Cuenta de O&M de tal manera que la cantidad a depositar en la misma sea igual a una cantidad que, junto con las cantidades entonces depositadas en la Cuenta de O&M (excluyendo cualquier monto depositado en el mismo para realizar Pagos de Impuestos), es hasta el 120% de los próximos tres meses de Costos de O&M según lo presupuestado en el Presupuesto Operativo Anual, más cualquier monto únicamente con el propósito de abordar cualquier Evento de Fuerza Mayor Especificado; y (ii) aumentar la cantidad a depositar en la Cuenta de O&M para Pagos de Impuestos en cualquier Fecha de Disposición; siempre que todos los montos requeridos para ser depositados en cada Cuenta de Pago y cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda en dicha Fecha de Disposición se hayan depositado en cada una de dichas cuentas;

- (iii) tercera, después de la aplicación de los fondos provistos en las cláusulas (i) y (ii) descritas previamente, sobre una base prorrateada, en cada Cuenta de Pago por un monto equivalente a la porción correspondiente de los pagos de intereses y principal conforme a cada Deuda Garantizada con Garantía aplicable que vence en la



próxima Fecha de Pago programada. La “porción relevante” para cada Deuda Garantizada con Garantía será igual a (A) el monto total de los pagos de intereses y capital conforme a dicha Deuda Garantizada con Garantía adeudados en la siguiente Fecha de Pago programada, menos los montos entonces depositados en el Pago correspondiente Cuenta (siempre que, con cualquier aceleración, pero antes de la entrega de cualquier Instrucción de Remedios por parte del Agente entre Acreedores al Fiduciario de la Garantía, según la instrucción de las Partes Controladoras de Pari Passu o la Parte Designada con Derecho a Voto correspondiente para cualquier Deuda Garantizada con Garantía después de la conclusión del Período de Suspensión, el monto total de los pagos de interés y principal será igual al interés programado y el pago de principal programado y no a dicho monto acelerado) dividido por (B) la cantidad de Fechas de Orden de Transferencia Programadas antes de la próxima Fecha de Pago programada, incluida dicha Fecha de Orden de Transferencia programada, menos una; siempre que dicho denominador sea igual a uno en la última Fecha de Orden de Transferencia Programada antes de cada Fecha de Pago programada. El Emisor podrá incrementar la cantidad a depositar en cualquier Cuenta de Pago en cualquier Fecha de Disposición; siempre que todos los montos requeridos para ser depositados en cada otra Cuenta de Pago y cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda en dicha Fecha de Disposición se hayan depositado en cada una de dichas cuentas.

;

- (iv) cuarta, después de la aplicación de los fondos provistos en las cláusulas (i) a (iii) anteriores, en forma prorrateada, en cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda, hasta que el saldo en cada una de dichas cuentas sea igual al Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda aplicable;
- (v) quinta, después de la aplicación de los fondos provistos en las cláusulas (i) a (iv) anteriores, en la Cuenta de Reserva de Gastos de Capital y Mantenimiento Mayor, hasta que el saldo en dicha cuenta sea igual al monto total que se espera que pague el Emisor con respecto al Gasto de Capital de Sostenido durante los seis meses inmediatamente después de dicha Fecha Efectiva de Transferencia Mensual; y
- (vi) sexta, siempre que no haya ocurrido y continúe ningún Evento de Incumplimiento o Incumplimiento, cualquier monto que no se transfiera de acuerdo con las cláusulas (i) a (v) anteriores se transferirá a la Cuenta General del Aeropuerto; disponiéndose, sin embargo, que si hay fondos insuficientes en la Cuenta General del Fiduciario para realizar las transferencias especificadas en las cláusulas (i) a (v) anteriores, el Emisor completará dichas transferencias de acuerdo con la prioridad de pagos establecida anteriormente de los montos retenidos en la Cuenta General del Aeropuerto;

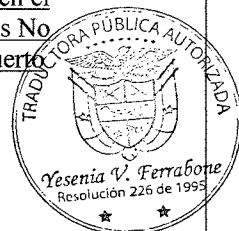
siempre que, si no hubiera ocurrido ningún Evento de Incumplimiento o cualquier otro Evento de Ejecución y continuara en dicha Fecha de Transferencia Mensual Efectiva, el Emisor podrá: (x) transferir a la Cuenta General del Fiduciario para su distribución de acuerdo con este Flujo de Ingresos en dicha Fecha Efectiva de Transferencia Mensual solo los montos especificados en las cláusulas (iii) y (iv) arriba, y el



Certificado de Retiro puede establecer instrucciones para la transferencia de fondos depositados en la Cuenta General del Fiduciario únicamente con respecto a dichas transferencias especificadas en las cláusulas (iii) y (iv) descritas anteriormente y (y) transferir directamente a las Cuentas de Operación del Emisor dichos montos de acuerdo con la prioridad de pagos establecida anteriormente.

No obstante lo anterior, a más tardar un Día Hábil antes de cualquier Día Hábil en el que (a) los Costos de O&M o los Pagos de Impuestos vencen y sean pagaderos y el dinero depositado o acreditado en la Cuenta de O&M no se prevé que sea suficiente para pagar tales Costos de O&M o Pagos de Impuestos, según corresponda, (b) la porción relevante de los pagos de intereses y capital bajo cada Deuda Garantizada con Garantía aplicable vencen y son pagaderos y el dinero depositado o acreditado en la Cuenta de Pago aplicable más la Cuenta de Reserva correspondiente del Servicio de la Deuda no son suficientes para pagar la parte correspondiente de los pagos de intereses y principal en virtud de cada Deuda Garantizada con Garantía aplicable, (c) el dinero depositado o acreditado en cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda es menor que el Requisito de Reserva de Servicio de Deuda aplicable, o (d) los dineros depositados o abonados para Mantenimiento Mayor y la Cuenta de Reserva de Gasto de Capital son inferiores a la cantidad que espera pagar el Emisor con respecto al Gasto de Capital Sostenido durante los seis meses inmediatamente posteriores a dicha fecha, el Emisor podrá (y el Fiduciario de la Garantía, si el Emisor le indica por escrito) retirar fondos de cualquier Cuenta y transferirlos a la Cuenta de O&M, la Cuenta de Pago aplicable, la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda aplicable y el Mantenimiento Mayor y Cuenta de Reserva de Gasto de Capital, según corresponda, un monto suficiente para hacer que el saldo en dicha Cuenta (cuando se toma junto con todos los demás montos depositados en la misma o acreditados a la misma en ese momento) sea igual al monto de dichos Costos de O&M y Pagos de Impuestos en ese momento vencido y pagadero, la porción relevante de los pagos de intereses y principal bajo cada Deuda Garantizada con Garantía aplicable en ese momento adeudado y pagadero, el Servicio de Deuda aplicable en ese momento. Cumplir con el Requisito de dicha Deuda Garantizada con Garantía, y el monto que se espera sea pagado por el Emisor respecto de Gasto de Capital Sostenido durante los próximos seis meses, según corresponda, *siempre que* (i) Cualquier retiro de este tipo se realiza de acuerdo con la prioridad de pagos establecida en el párrafo anterior y, para evitar dudas, en la medida en que todas y cada una de las Cuentas de mayor prioridad (como se enumeran en el párrafo anterior) reflejen los fondos mínimos disponibles en su saldo, en las cantidades descritas en las cláusulas (a) a (f) anteriores, y (ii) los montos en cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda solo se pueden transferir en la medida en que excedan el total del Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda aplicable en ese momento en dicha Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y el monto requerido para estar en depósito en la Cuenta de Pago correspondiente.

Además, sin perjuicio de lo anterior, (x) Los impuestos gubernamentales exentos se transferirán directamente al gobierno en el curso ordinario de las operaciones y (y) Todos los demás Ingresos No Comprometidos serán transferidos a la Cuenta General del Aeropuerto.



o para cualquier otra cuenta según lo determine el Emisor a su exclusivo criterio.

Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda

Para propósitos del convenio de Pagos Restringidos y el convenio de Aumentos de Ingresos a continuación, la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda, con respecto a cualquier Período de Cálculo, significa la proporción de:

- (a) CFADS; para
- (b) los pagos de intereses y principal adeudados con respecto a los bonos, los bonos existentes y otras Deudas Permitidas (excluyendo la Deuda Subordinada Permitida mantenida por Afiliadas) durante dicho período, menos los pagos de principal con respecto a cualquier deuda con "pago único al vencimiento."

A los efectos del cálculo de la cláusula (b) de esta definición, cualquier crédito renovable del Emisor se considerará retirado en su totalidad, excepto por cualquier crédito renovable no utilizado que se haya suscrito de conformidad con la cláusula (a) en la sección "Descripción de los bonos: Convenios Negativos."

"CFADS" significa con respecto a cualquier Período de Cálculo: (i) las cantidades depositadas en las Cuentas de Recaudación de Ingresos; siempre que solo se incluya el Monto Permitido del Depósito de Llaves en Mano con respecto a los ingresos de los depósitos de derechos llave en mano, menos (ii) la suma de, sin duplicación,

- (1) Costos de O&M;
- (2) Pagos de impuestos para dicho período, excepto en la medida en que dichos Pagos de impuestos se hayan pagado con las reservas mantenidas en la Cuenta de O&M; y
- (3) Gastos de Gasto de Capital Sostenido y Gastos de CapEx de Expansión para dicho período, si los hubiere (excepto en la medida en que dichos gastos de Gasto de Capital Sostenido y / o Gasto de Capital de Expansión, según corresponda, hayan sido (A) prefinanciados antes de la pago de dichos gastos de Gasto de Capital Sostenido y / o Gasto de Capital de Expansión, (B) pagado con las reservas mantenidas en el Mantenimiento Mayor y Cuenta de Reserva de Gasto de Capital o (C) incurrido para atender cualquier evento de fuerza mayor;

disponiéndose que ni el monto de los gastos de Gasto de Capital Sostenido y los Gastos de Capital de Expansión ni el monto de los Pagos de Impuestos restados conforme a las cláusulas (2) y (3), respectivamente, serán menores a cero(0).

Consulte la "Descripción de los bonos: ciertas definiciones en el Contrato de Emisión."

Pagos restringidos

Sujeto a ciertas excepciones especificadas, el Emisor no (y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias restringidas) declare o realice ningún



Pago restringido que no sea al Emisor o de una Subsidiaria restringida del Emisor a una Subsidiaria de propiedad total del Emisor. Emisor que es una Subsidiaria Restringida o la matriz directa de dicho pagador, a menos que se haya cumplido cada una de las siguientes condiciones:

- (i) el Pago Restringido ocurre dentro de los 45 días posteriores al final de cualquiera de los primeros tres trimestres fiscales del Emisor o dentro de los 90 días posteriores al final del año fiscal del Emisor;
- (ii) no ha ocurrido ningún Evento de Incumplimiento o Incumplimiento y es continuo;
- (iii) en y a partir de la Fecha de Pago más reciente con respecto a dicho Pago restringido: (x) el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda para el Período de Cálculo finalizado más recientemente antes de, pero sin incluir, dicha Fecha de Pago es superior a 1.25: 1.00; y (y) el Emisor certifica que espera razonablemente que el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda mínimo proyectado para el Período de Cálculo para la próxima Fecha de Pago no sea inferior a 1.25: 1.00, y en cada caso con la documentación justificativa adecuada;
- (iv) antes del pago de dicho Pago Restringido, el Emisor habrá entregado al Fiduciario del Contrato de Emisión y al Fiduciario de la Garantía una notificación por escrito de un funcionario autorizado que certifique que: (x) a la Fecha de Pago aplicable, y después de dar efecto a dicho Pago Restringido, ningún Evento de Incumplimiento o Incumplimiento habrá ocurrido y continuará; y (y) dicho Pago Restringido cumple en todos los aspectos con los requisitos aplicables establecidos en los Documentos de la Transacción; y (z) dicho Pago Restringido cumple con toda Ley Aplicable; y
- (v) el Emisor no efectuará Pagos Restringidos por los montos depositados en la Cuenta de Reserva de Gasto de Capital y Mantenimiento Mayor; siempre que cualquier monto del Mantenimiento Mayor y la Cuenta de Reserva de Gasto de Capital se pueda transferir a las Cuentas de Pago en la medida que sea necesario para realizar pagos o prepagos de la Deuda; y
- (vi) si en el momento en que se propone pagar dicho Pago Restringido, quedará pendiente alguna Deuda Incurrida de conformidad con la cláusula (a) (xv) en "- Convenios Negativos", el capital de dicha Deuda no será superior al 35% de CFADS para los dos Períodos de cálculo finalizados más recientemente.

Deuda permitida

El Emisor no incurrirá (y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas) incurra, cree, asuma, permita, garantice, respalde ni sea responsable, directa o indirectamente (incluida la recepción de desembolsos u otras Incurrencias de Deuda en virtud de préstamos renovables u otros acuerdos), lo permite), con respecto a cualquier Deuda, incluso como resultado de cualquier adquisición de otra persona y / o cualquier Propiedad de otra persona, excepto que el Emisor y las Subsidiarias restringidas pueden incurrir en lo siguiente:



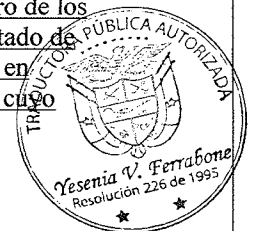
- (i) En cualquier momento y de tiempo en tiempo, Deuda adicional, que pueda estar garantizada y tener derecho al beneficio de la Garantía y los demás Documentos de la Transacción con respecto a la Garantía, y que se clasificará de manera equitativa y proporcional sobre una base *pari passu* con la Garantía de los bonos siempre que se cumplan las siguientes condiciones: (A) ningún Incumplimiento o Evento de Incumplimiento habrá ocurrido y continuará en el momento de, y después de dar efecto a, la Incurrencia de dicha Deuda y (B) el Emisor haya obtenido la confirmación de en por lo menos una Agencia de Calificación que los bonos permanecerán con Grado de Inversión o, si los bonos se califican por debajo del Grado de Inversión, que la calificación efectiva en ese momento no disminuirá, después de dar efecto a la Deuda Permitida adicional; y
- (ii) otra Deuda Permitida especificada como se describe en el párrafo (a) en la “ Descripción de los Bonos - Convenios Negativos.”

Deuda Subordinada Permitida El Emisor puede incurrir en Deuda no garantizada contraída de Afiliadas o no Afiliadas (x) que se crea o se evidencia mediante un instrumento que contiene disposiciones que evidencian la subordinación de dicha Deuda a los pagarés y las demás obligaciones en virtud de los Documentos de la transacción, que especificarán que No se otorgarán derechos de aceleración cruzada o de Parte a dichos tenedores de Deuda subordinados, (y) todos los pagos con respecto a los cuales solo se permitirán con sujeción a la satisfacción de las condiciones del párrafo (b) en la “ Descripción de los Bonos - Convenios Negativos” y (z) el Emisor ha obtenido la confirmación de al menos una Agencia de Calificación de que los bonos permanecerán con Grado de Inversión, después de dar efecto a dicha Deuda subordinada adicional.

Contribuciones de Capital El Emisor puede utilizar los ingresos de las Oferta de Acciones para financiar Inversiones; siempre que cada Cuenta de Transacción haya sido financiada en su totalidad de acuerdo con los procedimientos descritos en la “ Descripción de los Bonos — Garantía — Contrato de Emisión — Flujo de Ingresos” para la siguiente Fecha de Transferencia Mensual. Los ingresos de cualquier Oferta de Acciones se depositarán directamente en la Cuenta General del Aeropuerto.

Redención Opcional Cada serie de bonos puede redimirse, en su totalidad o en parte, en cualquier momento, mediante el pago de (a) el 100% del capital de los bonos que se reembolsan, (b) cualquier interés acumulado y no pagado sobre dicho capital a, pero sin incluir, la fecha de redención, (c) Montos adicionales impagos, si los hubiera, y (d) la Prima de Compensación, si la hubiera. No se pagará ninguna Prima de Compensación por un reembolso durante los últimos doce meses antes del vencimiento de los Bonos 2041 y durante los últimos meses antes del vencimiento de los Bonos 2061.

Redención Obligatoria..... El Emisor deberá redimir cada serie de bonos al 100% del capital de los bonos que se reembolsan más los intereses devengados y no pagados sobre el capital de dichos bonos hasta, pero sin incluir, dicha fecha de redención y Montos adicionales impagos, si cualquier, y, en la medida requerida, cualquier otra Deuda Garantizada con Garantía, dentro de los 270 días de cualquiera de los siguientes eventos: (a) como resultado de (i) cualquier Siniestro respecto del cual cualquier producto neto en efectivo sea recibido por el Emisor o (ii) cualquier Condena, en caso



caso el Emisor aplicará el 100% de los ingresos netos en efectivo del seguro, indemnización, expropiación o de otro modo (siempre que dichos ingresos netos en efectivo superen los USD 75,000,000 en total), si no se aplica de otra manera o comprometido dentro del período establecido en el párrafo (d) bajo “Descripción de los Bonos — Convenios Negativos” para reemplazar o restaurar cualquier propiedad o activo afectado o reembolsar los bonos u otra Deuda Garantizada con Garantía; (b) en el caso de cualquier pérdida o modificación material adversa del derecho a operar el Aeropuerto por parte del Emisor con respecto al cual el Emisor recibe ingresos netos en efectivo, en la medida de dichos ingresos netos en efectivo; (c) en la medida de los fondos disponibles, una vez que los pagarés o tal Deuda Garantizada con Garantía sean declarados inmediatamente vencidos y pagaderos como resultado de un Evento de Incumplimiento, luego de la notificación debidamente entregada al Emisor; y (d) con el producto neto en efectivo de cualquier venta o disposición de activos del Aeropuerto en exceso de USD 75,000,000 en cualquier año fiscal, si no se aplica o se compromete de otra manera dentro del período establecido en el párrafo (d) bajo “Descripción de los Bonos— Convenios Negativos” para invertir en nuevos activos o pagar la Deuda.

Redención de Impuesto

Sujeto a ciertas excepciones, cada serie de bonos puede redimirse en su totalidad (pero no en parte) a opción del Emisor en cualquier momento a un precio equivalente al 100% del capital pendiente de pago de los bonos, más los intereses devengados y no pagados, en su caso, adeudados hasta la Fecha de Redención inclusive, más Montos adicionales impagos, si los hubiera, si (i) en la siguiente Fecha de Pago subsiguiente el Emisor está obligado a pagar cualesquiera Montos adicionales impagos como resultado de cualquier cambio en, o enmienda a las leyes o reglamentaciones de Panamá o cualquier otra jurisdicción tributaria relevante, o cualquier subdivisión política o autoridad gubernamental de la misma o en ella que tenga poder para gravar, o cualquier cambio en la aplicación o interpretación oficial de dichas leyes o reglamentaciones, que cambien o enmienden se anuncia por primera vez y entra en vigor después de la fecha de emisión de los bonos; y (ii) dicha obligación no puede ser evitada si el Emisor toma medidas razonables a disposición del Emisor.

Cambio de control

Si ocurre un Cambio de Control, el Emisor deberá realizar una oferta para comprar o redimir los bonos a un precio de compra equivalente al 101% del capital de estos más los intereses devengados y no pagados y los Montos adicionales impagos. Un Cambio de Control incluirá la venta, arrendamiento, transferencia o traspaso, directa o indirecta, en una o una serie de transacciones relacionadas, de la mayoría de los activos o el interés beneficioso en el Emisor por una entidad que no está controlada por el Gobierno, o la adopción de cualquier plan relacionado con la liquidación o disolución del Emisor.

Convenios

Los Documentos de la Transacción contendrán convenios afirmativos y negativos del Emisor (sujeto a reservas y excepciones a acordar y habituales para financiaciones de este tipo), incluyendo, entre otras cosas:

- (i) mantenimiento y preservación de activos;



- (ii) operación del aeropuerto de conformidad con todas las leyes aplicables;
- (iii) Cumplimiento de todos los Contratos de Proyectos Material en plena vigencia y efecto y cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos;
- (iv) presentación de informes (incluidos, entre otros, (a) estados financieros consolidados y (b) entrega anual de un presupuesto operativo anual actualizado y, en determinadas circunstancias, actualizaciones adicionales de los mismos);
- (v) mantenimiento de seguros, incluida la aplicación de grandes recuperaciones a la reconstrucción de activos o al pago de deudas;
- (vi) mantenimiento de registro y listado de los bonos con la SMV y LATINEX;
- (vii) entrega oportuna de todos los informes y avisos requeridos por la SMV y LATINEX;
- (viii) pago de impuestos y tasas anuales de registro y cotización con la SMV y LATINEX;
- (ix) derechos de inspección habituales para emisiones corporativas;
- (x) clasificación de obligaciones;
- (xi) preservación y garantías adicionales respecto a la Garantía;
- (xii) Entrega de la información requerida de conformidad con la Regla 144A (d) (4) de la Ley de Valores de Estados Unidos de 1933, así como sus reformas;
- (xiii) limitaciones al endeudamiento;
- (xiv) limitaciones a los embargos;
- (xv) limitaciones en préstamos y garantías;
- (xvi) limitaciones a las fusiones, consolidaciones u otras transferencias de propiedad;
- (xvii) limitación en pagos restringidos e inversiones;
- (xviii) limitaciones en la venta de activos;
- (xix) limitaciones a la designación de Subsidiarias no Limitadas;
- (xx) limitaciones en los cambios en el negocio, incluidas las limitaciones en la capacidad de la gestión del Emisor con respecto a la gestión o administración de negocios no relacionados;
- (xxi) limitaciones en las transacciones con afiliados;



- (xxii) limitaciones en los proyectos de inversión en mejoras para Otros Aeropuertos y Ciudad Aeroportuaria (excepto que el Emisor puede invertir hasta USD 15,000,000 por año en proyectos de Gasto de Capital Sostenido y de Gasto de Capital de Expansión para Otros Aeropuertos y Ciudad Aeroportuaria, y las inversiones en exceso se tratan como Pagos Restringidos); y
- (xxiv) uso de los fondos.

Aumento de los Ingresos El Emisor pactará y acordará, en el caso de que

- (i) el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda mínimo proyectado para cualquier Período de Cálculo durante los próximos cuatro Períodos de Cálculo (que, para evitar dudas, se basará en la expectativa razonable del Emisor y no será necesario que sea validado por la opinión de Consultor Independiente) cae por debajo de 1.25: 1.00, el Emisor tomará rápidamente medidas razonables para aumentar el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectado por encima de 1.25: 1.00, medidas que incluirán, entre otras cosas: (x) la presentación a través de su Gerente General de una propuesta de aumento de la tarifa de salida de pasajeros para consideración de su Junta Directiva, (y) en la medida en que dicha propuesta de aumento sea aprobada por su Junta Directiva, la presentación adicional de dicha propuesta de aumento a la CAA para consideración de la Junta Directiva de la CAA y (z) cualquier otra acción necesaria o aconsejable en relación con el proceso descrito en las cláusulas (x) y (y);
- (ii) Si el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda para el Período de Cálculo terminado en la Fecha de Pago más reciente cae por debajo de 1.25: 1.00, el Emisor emprenderá de inmediato una revisión de los hechos y circunstancias que resulten en dicha disminución para determinar la conveniencia de tomar medidas razonables el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda por encima de 1.25: 1.00, incluyendo pero no limitado a todas las acciones necesarias o aconsejables para incrementar los Servicios Aeronáuticos, incluyendo las acciones especificadas en el inciso (i),

siempre que, en cada caso, no se requieran dichas acciones (A) si tomar tal acción tendría un Efecto Adverso Significativo en los ingresos de operación del Emisor, según lo confirmado por un consultor independiente con experiencia habitual en la industria aeroportuaria, (B) Si los hechos, eventos o circunstancias que resultan en la disminución relevante en el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectada pueden ser subsanados, corregidos o remediados de otra manera dentro de los noventa (90) días, el Emisor está procediendo con diligencia y de buena fe a dicha subsanación, corrección o recurso y tales acciones no han tenido, y no se esperaría razonablemente que tuvieran, un Efecto Adverso Significativo o (z) si los hechos, eventos o circunstancias que resultaron en la disminución relevante en el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectada fueron causados por un evento de fuerza mayor, cuyo impacto en los ingresos del Emisor es temporal y se espera razonablemente que dichos ingresos se recuperen



por completo una vez que se produzca dicho evento de fuerza mayor haya disminuido.

Eventos de Incumplimiento

El Contrato de Emisión dispondrá que ciertos eventos, actos, ocurrencias o condiciones constituirán un evento de incumplimiento (un "Evento de incumplimiento") con respecto a los bonos, incluyendo, entre otras cosas,

- (a) el incumplimiento del Emisor de realizar cualquier pago, transferencia monetaria o depósito que deba realizar en virtud de los Documentos de la Transacción y dicho incumplimiento habrá continuado sin subsanarse durante al menos cinco Días Hábiles; entendiéndose que la falla del Fiduciario del Contrato de Emisión o del Fiduciario de la Garantía para aplicar los fondos entregados por (o en nombre de) el Emisor (o disponibles en las Cuentas de la Transacción) para realizar pagos en nombre del Emisor no constituirá tal falla por parte del Emisor;
- (b) sujeto a períodos de subsanación especificados, el Emisor incumple o no cumple con cualquiera de sus convenios especificados en los Documentos de la Transacción y dicho incumplimiento continuará sin subsanarse durante al menos 30 días después de la notificación por escrito al Emisor del Fiduciario del Contrato de Emisión o al Emisor y el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Tenedores de Bonos de al menos el 25% del capital total de los bonos en circulación en ese momento;
- (c) En cualquier momento, el Fiduciario de la Garantía no podrá tener un Gravamen prioritario perfeccionado sobre la totalidad o parte de los Bonos de Garantía que supuestamente se otorgarán a los mismos de conformidad con el Contrato de Emisión y el Contrato de Cesión, excepto en la medida en que dicho incumplimiento sea remediado dentro de los 30 días posteriores a que un funcionario autorizado del Emisor obtenga conocimiento real de dicha falla;
- (d) sujeto a ciertas excepciones, cualquier autorización gubernamental, licencia, consentimiento, registro o aprobación requerida en o por las Leyes Aplicables de Panamá o cualquier otra jurisdicción aplicable: (i) para permitirle al Emisor entrar y cumplir legalmente con sus obligaciones bajo los Documentos de la Transacción, (ii) permitir al Emisor poseer, operar y mantener el Aeropuerto y su negocio y / o generar ingresos y / o (iii) permitir al Fiduciario del Contrato de Emisión y / o al Fiduciario de la Garantía ejercer los derechos expresado para serle concedido en los Documentos de la Transacción, dejará de tener plena vigencia y efecto en cualquier aspecto, el efecto de cualquiera de los cuales, solo o en conjunto, ya habrá tenido o podría esperarse razonablemente que tenga un Efecto Adverso Significativo ;
- (f) todo o una parte sustancial del aeropuerto se destruye, abandona o deja de funcionar permanentemente, o sufre una pérdida o daño real o constructivo, cuya pérdida o daño real o constructivo no se restaura y para los cuales los ingresos del seguro no se aplican a la reparación y restauración dentro del plazo requerido, o el Emisor



deja de operar el Aeropuerto como aeropuerto internacional por cualquier motivo;

- (g) ciertos eventos de quiebra, insolvencia, reorganización o liquidación;
- (h) (i) el Emisor y / o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas incurrirán en incumplimiento en el pago de cualquier Deuda, cuya Deuda esté pendiente de pago en el monto de capital de al menos USD 50,000,000 en total, y dicho incumplimiento habrá continuado por más del periodo de gracia aplicable, o (ii) ciertos eventos de aceleración con respecto a dicha Deuda;
- (i) Una sentencia final o sentencias para el pago de dinero se dictan contra el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Limitadas por un monto total de USD 40,000,000 o más, y (A) tal decreto, orden, laudo arbitral, sentencia final o reclamo de impuestos no es permanecido, garantizado, totalmente en custodia o descargado dentro de los 60 días posteriores a la entrada de la misma o (B) habrá un período de al menos 60 días consecutivos durante el cual una suspensión de la ejecución de dicha sentencia u orden no estará en vigor;
- (j) excepto con respecto a las obligaciones y / o Documentos de la Transacción que hayan terminado bajo sus propios términos, ya sea: (i) si cualesquiera de los Documentos de la Transacción dejarán de estar en pleno vigor y efecto por cualquier motivo, o (ii) el Emisor alegará que cualquiera de sus obligaciones en virtud de los Documentos de la transacción dejarán de estar en pleno vigor y efecto por cualquier motivo; y
- (k) cualquier Hecho de Expropiación.

Tras la ocurrencia y durante la continuación de un Evento de Incumplimiento, los tenedores de los bonos obtendrán ciertos recursos (incluido el derecho a acelerar la obligación de pago en virtud de los bonos).

Operador Alternativo.....

El Emisor no contratará, subcontratará, asignará, venderá ni transferirá de ninguna otra manera la totalidad o parte de las operaciones del Aeropuerto (excepto las operaciones de carga del Aeropuerto, los servicios de estacionamiento de automóviles, las operaciones minoristas, los servicios de alimentos y bebidas y las operaciones exentas de impuestos) a cualquier otra Persona, y seguirá siendo en todo momento el único operador del Aeropuerto, excepto que el Emisor podrá contratar a un administrador externo para operar el Aeropuerto (un "Operador Alternativo"), siempre que (i) el Emisor permanecerá sujeto al control de supervisión continuo de la Contraloría, (ii) el Operador Alternativo habrá administrado al menos dos aeropuertos con un tráfico total de pasajeros superior a diez millones de pasajeros anualmente para cada uno de los dos aeropuertos bajo administración en cada uno de los aeropuertos inmediatamente anteriores dos años calendario, (iii) (x) Si los bonos se califican con Grado de Inversión, los bonos seguirán teniendo la calificación de Grado de Inversión confirmada por una de las Agencias de Calificación y luego calificando los bonos o (y) si los bonos no tienen la calificación de Grado de Inversión, entonces la calificación actual deberá ser reafirmada por las



menos una de las Agencias de Calificación y luego calificar los bonos y (iv) la compensación base pagadera al Operador Alternativo sobre una base actual no excederá el promedio de los Costos de O&M de los últimos dos años, indexados por inflación (siempre que dicho promedio pueda ser ajustado en base a aumentos en el tamaño del Aeropuerto si se confirman dichos ajustes según sea razonable según la opinión de un Ingeniero Independiente), y cualquier compensación en exceso o bonificación para el Operador Alternativo se pagará solo después de los pagos de capital y los intereses de los bonos.

| | |
|---|---|
| <u>Montos adicionales</u> | <u>Sujeto a ciertas excepciones limitadas, todos los pagos con respecto a los bonos y todos los demás pagos en virtud de los Documentos de la transacción se realizarán sin deducción o retención de impuestos, aranceles, evaluaciones o cargos gubernamentales actuales o futuros de cualquier naturaleza impuestos, gravados, cobrados, retenidos o tasados por (o en nombre de) cualquier autoridad tributaria en Panamá o en cualquier otra jurisdicción en la que el Emisor esté organizado o reside para fines tributarios o desde o a través del cual se realicen los pagos, a menos que dichos impuestos sean requeridos por dicha autoridad tributaria para ser deducido o retenido. Si la ley aplicable exige que tales Impuestos sean deducidos o retenidos, entonces el Emisor, sujeto a ciertas excepciones habituales, pagará al Fiduciario de la Garantía (en beneficio de los destinatarios correspondientes de dicho pago) tales Montos impagos adicionales ("Montos adicionales impagos") según sea necesario para que los destinatarios de los mismos reciban el monto total pagadero de otro modo con respecto a dichos pagos no tenían tales Impuestos (incluidos los Impuestos a pagar con respecto a dichos Montos adicionales impagos) ha sido requerido para ser deducido o retenido.</u> |
| <u>Denominaciones</u> | <u>Los bonos se emitirán en denominación mínima de USD 200,000 y múltiplos integrales de USD 1,000.</u> |
| <u>Ley Aplicable</u> | <u>Se declarará expresamente que el Contrato de Emisión y los bonos se regirán e interpretarán de conformidad con las leyes del Estado de Nueva York. Los Documentos de la Transacción relacionados con la Garantía se regirán e interpretarán de acuerdo con las leyes del Estado de Nueva York o las leyes de Panamá, según corresponda.</u> |
| <u>Calificaciones</u> | <u>En o antes de la fecha de emisión de los bonos, los bonos habrán sido calificados BBB por Standard & Poor's Rating Services y Baa2 por Moody's .</u> |
| <u>Listado</u> | <u>Bolsa Latinoamericana de Valores, S.A. ("LATINEX") y Bolsa de Valores de Singapur.</u> |
| <u>Fiduciario del Contrato de Emisión</u> | <u>Citibank, N.A.</u> |
| <u>Fiduciario de la Garantía</u> | <u>The Bank of Nova Scotia (Panamá), S.A.</u> |
| <u>Agente entre Acreedores</u> | <u>Citibank, N.A.</u> |
| <u>Sistema de Compensación</u> | <u>DTC</u> |
| <u>Corredor-Agente en Panamá</u> | <u>BG Investment, Co., Inc. y BG Valores, S.A.</u> |



Recompra o Redención Antes de la Liquidación

Ambas series de bonos serán ofrecidas a la venta por el Emisor y BofA Securities, Inc., como banco de facturación y entrega, en nombre de los Compradores Iniciales deberán presentar una oferta por ambas series de bonos en LATINEX. La liquidación tendrá lugar en los días hábiles posteriores a la fecha de negociación. Sin embargo, la consumación de la venta y compra de ambas series de bonos en la fecha de liquidación contemplada en el contrato de compra estará condicionada a (i) BofA Securities, Inc., como banco de facturación y entrega, en nombre de los Compradores Iniciales que realicen la oferta más alta (y en caso de equidad, la más nueva), y (ii) la satisfacción de los Compradores Iniciales en la fecha de liquidación de que se han cumplido o renunciado a las condiciones correspondientes en la fecha de liquidación o antes. Además, el contrato de compra permite a los Compradores Iniciales rescindir de su obligación de comprar ambas series de bonos en ciertos Eventos de Terminación. Si los Compradores Iniciales determinaran en o antes de la fecha de liquidación que alguna de dichas condiciones no se ha cumplido o renunciado satisfactoriamente o si se ha producido un Evento de Terminación, los Compradores Iniciales, a través de BofA Securities, Inc., como banco de facturación y entrega, tienen el derecho de requerir al Emisor que recompre, y en ese caso, el Emisor recomprará, ambas series de los bonos vendidos a través de LATINEX de conformidad con las reglas de LATINEX en la fecha de liquidación (o una fecha anterior designada por el Emisor y los Compradores Iniciales), a un precio, inmediatamente a la liquidación, mediante una compensación igual a cada precio de compra a pagar por los Compradores Iniciales respecto de la correspondiente serie de bonos, sin liquidación de fondos. En el caso de que se requiera la recompra de los bonos, la obligación de los Compradores Iniciales de pagar los bonos y la obligación del Emisor de pagar el precio de recompra de los bonos se compensarán entre sí. No se deberán pagar intereses. Ver "Plan de Distribución."

Factores de Riesgo.....

- La inversión en los bonos implica riesgos que se describen en la sección de "Factores de riesgo" que comienza en la página 38 de este Prospecto Informativo.
- Algunos de los principales factores de riesgo incluyen los siguientes:
- Nuestros ingresos dependen en gran medida de los niveles de tráfico aéreo en el aeropuerto, que dependen de factores que están fuera de nuestro control, y nuestras relaciones comerciales con otras aerolíneas pueden no producir los resultados o la rentabilidad esperada.
- Estamos expuestos a los efectos que los eventos internacionales pueden tener en los viajes aéreos internacionales.
- Los brotes de enfermedades y epidemias sanitarias también podrían tener un impacto negativo en los viajes aéreos internacionales.
- La reciente pandemia de la COVID-19, así como cualquier otra crisis de salud pública que pueda surgir en el futuro, tiene y seguirá teniendo un impacto negativo en los niveles de



tráfico de pasajeros, operaciones de tráfico aéreo y nuestros resultados de operaciones, posición financiera y flujo de caja.

- Cualquier deficiencia en la bioseguridad del Aeropuerto podría tener un Efecto Adverso Significativo en nuestro negocio.
- La competencia con otros destinos o aeropuertos podría afectar negativamente a nuestro negocio.
- Dependemos sustancialmente de una aerolínea, Copa Airlines, y cualquier interrupción de esta relación o desarrollos negativos en el negocio de Copa Airlines pueden afectar negativamente a nuestro negocio.
- Somos de propiedad absoluta del Gobierno y proporcionamos un servicio público; Nuestra capacidad para generar ingresos y nuestra flexibilidad en la gestión de nuestro negocio está limitada por el marco legal y regulatorio en el que operamos y puede crear conflictos de intereses relacionados con nuestro negocio.
- Las fallas de hardware y software, las demoras en el funcionamiento de nuestros sistemas informáticos o la falta de implementación de mejoras en el sistema pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio.
- El aeropuerto requiere de importantes gastos de mantenimiento para garantizar su seguridad y eficiencia, y nuestras operaciones pueden requerir que incurramos en mayores gastos de capital de crecimiento de lo que esperamos actualmente.
- El incumplimiento de las leyes anticorrupción y contra el blanqueo de capitales, así como normas sancionadoras u otras leyes de comercio internacional podría afectar desfavorablemente a nuestro negocio.
- Solo tenemos dos pistas de aterrizaje de vuelos comerciales, una de las cuales podría necesitar ser reemplazada en un futuro cercano a mediano



Resumen de Información Financiera y de otro tipo

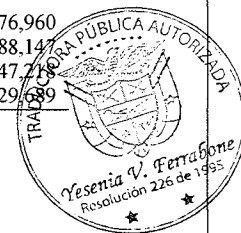
Los siguientes cuadros presentan nuestro resumen de información financiera y de otro tipo. La información financiera seleccionada en los cuadros deriva de nuestros estados financieros. El siguiente resumen de información financiera combinada debe leerse junto con los estados financieros, bonos relacionados y otra información financiera incluida en este documento, y la información bajo los títulos "Presentación de cierta información financiera y de otro tipo", "Información financiera y de otro tipo seleccionada" y "Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones".

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | Para el año terminado el 31 de diciembre de | | |
|---|--|-------------------|---|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Ingresos de operaciones | | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias..... | 14,468,559 | 36,992,899 | 53,758,355 | 165,998,778 | 155,524,989 |
| Renta..... | 8,084,248 | 19,426,961 | 30,912,607 | 87,709,909 | 76,637,394 |
| Otros recaudos..... | 290,034 | 669,192 | 3,831,064 | 5,181,587 | 4,669,045 |
| Ingresos de Operaciones..... | 22,842,841 | 57,089,052 | 88,502,026 | 258,890,274 | 236,831,428 |
| Gastos | | | 85,077,264 | | |
| Depreciación..... | (4,548,554) | (4,463,480) | (17,997,902) | (18,213,758) | (16,597,769) |
| Costos de personal..... | (6,540,904) | (9,245,919) | (28,260,308) | (39,787,741) | (38,544,327) |
| Mantenimiento y reparación..... | (916,337) | (1,276,903) | (9,627,125) | (8,358,534) | (5,184,383) |
| | | | (6,0) | | |
| Electricidad, agua y teléfono;..... | (924,904) | (1,495,021) | 92,929) | (8,320,645) | (6,610,651) |
| Mundo Especial para el Desarrollo de la Administración..... Aeronáutica Nacional..... | (3,750,000) | (3,750,000) | (4,500,000) | (15,000,000) | (15,000,000) |
| Costos de la OACI y otros gastos relacionados..... | (640,301) | (606,933) | (8,8) | (7,389,613) | (8,454,378) |
| | | | 97,102) | | |
| Uso de la concesión Panamá Pacífico..... | (625,000) | (625,000) | (2,500,000) | (2,500,000) | (2,500,000) |
| | | | (18) | | |
| Otros gastos..... | (2,778,315) | (2,482,433) | 291,452) | (17,873,387) | (32,289,196) |
| Costos financieros, neto..... | (7,627,584) | (6,979,114) | (36,258,655) | (29,012,196) | (43,717,691) |
| | (5,5) | | 315, | | |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos..... | 09,058)) | 26,164,249 | 364,268 | 112,434,400 | 67,933,033 |
| Impuesto sobre la renta..... | | | (1,348, | | |
| | | | 160) | (34,301,750) | (18,648,023) |
| Utilidad (pérdida) actual..... | (310,728) | (7,742,937) | 296,812) | (114,001) | 2,089,190 |
| Utilidad (pérdida) aplazado..... | 92,072 | (158,075) | (1,051,348) | (34,415,751) | (16,558,833) |
| Utilidad (pérdida) total Impuesto sobre la renta..... | (218,656) | (7,901,012) | 14,312,920 | 78,018,649 | 51,374,200 |
| Utilidad (pérdidas) netas..... | (5,727,714) | 18,263,237 | | | |

) Incluye ingresos de cargos adicionales, multas, estacionamiento e ingresos adicionales a la renta y a servicios operativos del Aeropuerto.

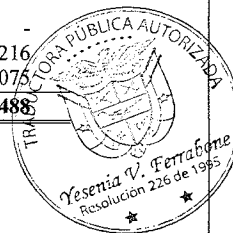
) Incluye la aplicación de un crédito fiscal a inmueble a favor del Aeropuerto.

| | Al 31 de marzo de | | Al 31 de diciembre de | | |
|---|-------------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Activos no corrientes | | | | | |
| Propiedades, equipo y mejoras de locales arrendados, neto..... de depreciación..... | 682,113,828 | 686,657,073 | 686,018,520 | 636,252,323 | 636,252,323 |
| Obras de construcción en ejecución..... | 1,297,523,261 | 1,280,099,440 | 1,254,385,557 | 1,170,791,831 | 1,170,791,831 |
| Activos de impuestos diferidos..... | 13,409,231 | 13,317,159 | 13,020,347 | 13,134,348 | 13,134,348 |
| Anticipos a contratistas..... | 140,844 | 140,844 | 233,527 | 641,509 | 641,509 |
| Adelantos a compras..... | 24,839,659 | 28,450,089 | 39,613,680 | 66,376,960 | 66,376,960 |
| Existencias, neto..... | 2,206,245 | 2,411,339 | 2,415,063 | 2,688,147 | 2,688,147 |
| Fondo de indemnización..... | 4,227,372 | 4,174,548 | 3,995,851 | 3,847,718 | 3,847,718 |
| Depósitos recibidos en garantía..... | - | - | - | 29,689 | 29,689 |



| | Al 31 de marzo de | Al 31 de diciembre de | | 2018 |
|--|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | |
| | (USD) | (USD) | | |
| Total de activos no corrientes | 2,024,460,440 | 2,015,250,492 | 1,999,682,545 | 1,893,762,025 |
| Activos corrientes | | | | |
| Efectivo y depósitos bancarios | 99,383 | 90,721,896 | 157,255,819 | 236,089,452 |
| Cobros de intereses | ,652 | - | - | - |
| Cuentas por cobrar | | | | |
| Clientes | 23,345,518 | 19,281,408 | 18,207,618 | 19,132,627 |
| Partes vinculantes | 143,846 | 129,771 | 213,967 | 82,634 |
| Otros | 11,362 | 11,719 | 72,328 | 21,865 |
| Subtotal | 23,500,726 | 19,422,898 | 18,493,913 | 19,237,126 |
| Provisión para el deterioro de cuentas de dudoso cobro | (11,835,362) | (10,972,902) | (7,065,238) | (4,988,991) |
| Total de cuentas por cobrar | 11,665,364 | 8,449,996 | 11,428,675 | 14,248,135 |
| Gastos pagados por anticipado | 698,831 | 314,379 | 411,461 | 629,678 |
| | 831,071 | 31,382 | - | - |
| Impuestos pagados por adelantado | ,851 | ,578 | - | 4,058,288 |
| Total activos corrientes | 142,819,698 | 130,868,849 | 169,095,955 | 255,025,553 |
| Total de activos | 2,167,280,138 | 2,146,119,341 | 2,168,778,500 | 2,148,787,578 |

| | Al 31 de marzo de | Al 31 de diciembre de | | 2018 |
|---|--------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | |
| | (USD) | (USD) | | |
| Patrimonio | | | | |
| Acciones comunes; 1,000,000 autorizados con valor nominal de B / .20.00 cada uno; todos emitidos y pendientes | 20,000,000 | 20,000,000 | 20,000,000 | 20,000,000 |
| Capital adicional desembolsado | 307,661,033 | 307,661,033 | 307,661,033 | 307,661,033 |
| Ingresos retenidos | 224,601,488 | 230,329,202 | 216,016,282 | 162,997,633 |
| Cuentas por cobrar, accionista | (15,170,000) | (15,170,000) | (15,170,000) | (12,670,000) |
| Impuesto complementario | (14,867,563) | (14,867,563) | (14,148,106) | (12,960,106) |
| Patrimonio total | 522,224,958 | 527,952,672 | 514,359,209 | 465,028,560 |
| Pasivos no corrientes | | | | |
| Ingresos diferidos | 61,804,789 | 64,117,345 | 72,991,684 | 86,890,692 |
| Bonos por pagar | 1,397,872,664 | 1,397,511,596 | 1,404,745,440 | 1,411,281,443 |
| Cuentas por pagar a concesionarios | 142,564 | 142,564 | 131,486 | 158,414 |
| Depósitos en garantía de los concesionarios | 7,138,850 | 7,087,792 | 7,112,818 | 6,202,977 |
| Provisión para prestaciones a jubilados | 4,205,943 | 4,286,468 | 4,833,185 | 4,304,928 |
| Primas de antigüedad | 3,528,380 | 3,525,875 | 3,665,316 | 3,361,076 |
| Retenciones a contratistas | - | - | - | - |
| | 1,4 | 1,4 | 1,493,479,929 | 1,512,199,530 |
| Total del pasivo corriente | 74,693,190 | 76,671,640 | 1,493,479,929 | 1,512,199,530 |
| Pasivos corrientes | | | | |
| Bonos por pagar | 8,641,289 | 8,641,289 | 7,853,690 | - |
| Préstamos por pagar | 25,000,000 | 25,000,000 | - | - |
| Intereses por pagar | 32,462,721 | 11,438,217 | 9,988,235 | 10,044,271 |
| Cuentas por pagar - partes relacionadas | 20,301,687 | 16,367,431 | 15,318,887 | 15,114,919 |
| Cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar | 48,293,511 | 44,339,945 | 34,916,332 | 49,930,906 |
| Cuentas por pagar a concesionarios | 15,100 | 15,100 | 26,928 | 30,838 |
| Impuesto sobre la renta por pagar | - | - | 11,472,430 | - |
| Otros impuestos por pagar | - | - | 39,375,088 | 37,587,216 |
| Ingresos diferidos | 23,347,732 | 23,495,692 | 24,444,712 | 26,329,075 |
| Total pasivos corrientes | 170,361,990 | 141,495,029 | 160,939,362 | 171,559,488 |



| | Al 31 de marzo de | Al 31 de diciembre de | | |
|-------------------------------|-------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | (USD) | | |
| | 1,6 | 1,6 | | |
| Total de pasivos | 45,055,180 | 18,166,669 | 1,654,419,291 | 1,683,759,018 |
| | 2,1 | 2,1 | | |
| Patrimonio y pasivos totales. | 67,280,138 | 46,119,341 | 2,168,778,500 | 2,148,787,578 |

el siguiente cuadro proporciona una conciliación de nuestro EBITDA ajustado a nuestro beneficio (pérdida) neta por el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 y 2020 y los años 2020, 2019 y 2018.

Conciliación EBITDA ajustado

| | Para el periodo de tres meses Terminado el 31 de marzo de | | For the Año terminado el 31 de diciembre de , | | |
|--|---|-------------------|---|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Utilidad (pérdida) netas | (5,727,714) | 18,263,237 | 14,312,920 | 78,018,651 | 51,374,200 |
| Ajuste de otros ingresos | | | (85,077,264) | | |
| más Costos financieros, netos | 7,627,584 | 6,979,114 | 62,048,204 | 29,012,196 | 43,717,691 |
| más depreciación | 4,548,554 | 4,463,480 | 17,997,902 | 18,213,758 | 16,597,769 |
| más impuesto sobre la renta | 218,656 | 7,901,012 | 1,051,348 | 34,415,751 | 16,558,833 |
| EBITDA ajustado⁽¹⁾ ... | 6,667,080 | 37,606,843 | 10,333,110 | 159,660,354 | 128,248,493 |

- (1) Ajuste para excluir "Otros ingresos" resultante de la aplicación de un crédito de impuesto predial a favor del Aeropuerto y la reversión de una provisión de impuesto de inmueble.
- (2) Definimos el EBITDA ajustado, como ajustado para excluir otros ingresos, es de los costos financieros, netos, impuestos sobre la renta y depreciación.

Las tablas a continuación proporcionan una conciliación de nuestros ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado con nuestros ingresos y alquiler excluyendo la amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado para alquiler para los períodos de seis meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020 y los años 2020, 2019 y 2018.

Reconciliación de ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | para el año terminado el 31 de diciembre, | | |
|---|--|-------------------|---|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Ingresos | 22,842,841 | 57,089,052 | 173,579,290 | 258,890,274 | 236,831,428 |
| menos amortización de derechos llave en mano e ingresos mínimos garantizados | 2,460,516 | 6,038,106 | 10,062,104 | 31,305,781 | 23,063,239 |
| Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano.. e ingreso mínimo garantizado..... | 20,382,325 | 51,050,946 | 78,439,922 | 227,584,493 | 213,768,189 |



Reconciliación de renta excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | para el año terminado el 31 de diciembre, | | |
|---|---|-------------------|---|-------------------|-------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Renta | 8,084,248 | 19,426,961 | 30,912,607 | 87,709,909 | 75,637,394 |
| menos amortización de derechos llave en mano e ingresos mínimos garantizados | 2,460,516 | 6,038,106 | 10,062,104 | 31,305,781 | 23,063,239 |
| Renta excluyendo amortización de derechos llave en mano..... Ingreso mínimo garantizado..... | 5,623,732 | 13,388,855 | 20,850,503 | 56,404,128 | 53,574,155 |



FACTORES DE RIESGO

Una inversión en los Bonos implica un alto grado de riesgo. Debe considerar cuidadosamente los riesgos e incertidumbres que se describen a continuación y el resto de la información en este Prospecto Informativo antes de realizar una inversión en Bonos. Nuestro negocio, situación financiera o resultados de operaciones podrían verse afectados de manera materialmente adversa por cualquiera de estos riesgos e incertidumbres. También hay una serie de factores, incluidos los que se describen a continuación, que pueden afectar negativamente nuestra capacidad para realizar pagos de los Bonos. Los riesgos adicionales que actualmente no conocemos o que actualmente consideramos inmateriales también pueden afectar significativamente de manera adversa nuestras operaciones comerciales. En general, invertir en valores de emisores de países de mercados emergentes como Panamá implica riesgos que no suelen estar asociados con la inversión en valores de empresas estadounidenses.

Este Prospecto Informativo también contiene declaraciones prospectivas que implican riesgos e incertidumbres. Nuestros resultados reales podrían diferir materialmente de los anticipados en estas declaraciones prospectivas como resultado de ciertos factores, incluidos los riesgos que enfrentamos descritos a continuación y en otras partes de este Prospecto Informativo. Consulte "Declaraciones prospectivas".

Riesgos relacionados con el Emisor

Nuestros ingresos dependen en gran medida de los niveles de tráfico aéreo en el Aeropuerto, que dependen de factores que escapan a nuestro control, y nuestras relaciones comerciales con otras aerolíneas pueden no producir los resultados o la rentabilidad que esperamos.

Nuestros ingresos están estrechamente relacionados con los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga y los movimientos del tráfico aéreo en el Aeropuerto. Estos factores determinan directamente nuestros ingresos por servicios aeronáuticos e indirectamente determinan nuestros ingresos por servicios no aeronáuticos. Los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga y los movimientos del tráfico aéreo dependen en parte de muchos factores fuera de nuestro control, que incluyen:

- condiciones económicas en Panamá, América y Europa;
- accidentes de aviación y otros problemas de seguridad a nivel mundial;
- aumentos en las tarifas aéreas;
- la situación económica y política en Panamá y en el resto del mundo;
- epidemias, pandemias u otros eventos similares, como la pandemia del COVID-19;
- el atractivo del Aeropuerto en relación con otros Aeropuertos competidores en Centroamérica;
- la situación económica y los resultados de los planes de crecimiento de Copa Airlines, la principal aerolínea que atiende al Aeropuerto;
- fluctuaciones en los precios del petróleo (que pueden tener un impacto negativo en el tráfico como resultado de recargos por combustible u otras medidas adoptadas por las aerolíneas en respuesta al aumento de los costos del combustible);
- fluctuaciones de moneda extranjera; y
- cambios en las políticas regulatorias aplicables a la industria de la aviación, etc.

Cualquier disminución en los volúmenes de tráfico de pasajeros y carga y en el tráfico aéreo hacia o desde el Aeropuerto como resultado de dichos factores podría afectar adversamente nuestro negocio.

Además, la posición financiera y los resultados de las operaciones de algunas aerolíneas que operan con el Aeropuerto se han visto afectados adversamente como resultado de la pandemia del COVID-19 y las aerolíneas



pueden continuar sufriendo dificultades financieras o pueden sufrir dificultades financieras en el futuro. Esto ha provocado que algunas aerolíneas soliciten la reorganización del Capítulo 11 (Código de Concursos y Quiebras de los Estados Unidos) O procedimientos de quiebra similares y puede hacer que más aerolíneas lo hagan. Por ejemplo, desde el inicio de la pandemia del COVID-19, LATAM Airlines y Grupo Aeroméxico han presentado procedimientos voluntarios para reorganizarse bajo el Capítulo 11 (Código de Concursos y Quiebras de los Estados Unidos.) Todo esto puede tener un efecto adverso en sus operaciones o resultar en la interrupción de sus operaciones. Esto podría tener un efecto adverso en el tráfico de pasajeros en el aeropuerto. Además, si alguna aerolínea que opera en el Aeropuerto que busca una reestructuración no puede hacerlo con éxito o si nuestros acuerdos contractuales con estas aerolíneas no se mantienen como resultado de cualquier procedimientos de quiebra o reorganización, nuestro negocio y los resultados de las operaciones podrían verse afectados de manera materialmente adversa

Nuestros ingresos se ven afectados por las tasas y tarifas aeronáuticas y sus revisiones. La Junta Directiva tiene el derecho de cambiar las tarifas y tarifas aeronáuticas de conformidad con la ley aplicable, sujeto a la aprobación de la AAC, pero no se puede garantizar el momento o la magnitud de dichos cambios.

De conformidad con la Ley 23, la Junta Directiva tiene el derecho de aumentar o disminuir las tarifas y tarifas aeronáuticas, incluida la PEF y la Tarifa de Desarrollo (según se define en este documento), sujeto a la aprobación de la AAC. Como resultado, no tenemos control directo sobre el establecimiento de estas tarifas. Tenemos derecho a establecer todas las tarifas no aeronáuticas en el Aeropuerto. Consulte "*Marco Regulatorio*". Además, estableceremos un convenio bajo el Contrato, en el caso de que ciertas medidas financieras caigan por debajo de ciertos umbrales, para tomar medidas razonables para aumentar los ingresos, incluso mediante la presentación a través del Director Ejecutivo a la Junta Directiva de propuestas para aumentar los ingresos aeronáuticos; sin embargo, tales medidas están sujetas a la aprobación de la AAC. La AAC es una agencia gubernamental y, si bien somos una corporación de propiedad total del Gobierno, es posible que no tengamos los mismos incentivos para aumentar o mantener las tarifas que tendría una entidad del sector privado. Además, la justificación para aumentar las tarifas y tarifas cobradas por el Aeropuerto podría verse afectada o limitada por el atractivo, la asequibilidad o la accesibilidad de otros Aeropuertos que pueden competir con nuestras operaciones. Si no podemos competir de manera efectiva en tales términos, esto podría tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Cualquier deficiencia en la seguridad del Aeropuerto podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Somos responsables de adoptar las medidas de seguridad necesarias para ayudar al Gobierno a proteger al público y mantener la seguridad de los pasajeros. Además, como parte de nuestra calificación IASA, estamos obligados a mantener ciertas medidas de seguridad adicionales. Cualquier cambio en la reglamentación o requisitos de seguridad podría reducir la capacidad de pasajeros en el Aeropuerto debido a un mayor control de pasajeros y controles de seguridad más lentos. Tal disminución en la capacidad de pasajeros afectaría significativamente de manera adversa nuestra situación financiera y nuestro negocio. Además, dado el clima de seguridad mundial actual, es posible que los socios bilaterales o los Gobiernos nacionales nos pidan que establezcamos medidas de seguridad adicionales que puedan imponernos costos y cargas operativas.

Estamos expuestos a los efectos que los eventos internacionales pueden tener en los viajes aéreos internacionales.

Históricamente, una gran mayoría de nuestros ingresos se han derivado de los servicios aeronáuticos, y nuestra principal fuente de ingresos por servicios aeronáuticos son los cargos a los pasajeros por el uso del Aeropuerto por parte de los pasajeros en tránsito / transbordo. Además, los niveles de nuestros Ingresos no Aeronáuticos dependen del nivel de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Eventos como ataques terroristas, guerras e inestabilidad general en otras regiones del mundo (incluido el Medio Oriente) y crisis de salud pública han afectado negativamente la frecuencia y los patrones de los viajes aéreos en todo el mundo. Debido a que nuestros ingresos dependen en gran medida del nivel de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto, cualquier aumento general de las hostilidades relacionadas con represalias contra organizaciones terroristas, nuevos conflictos en el Medio Oriente u otros eventos de interés internacional general (y cualquier impacto económico relacionado de tales eventos) podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros, cancelación de vuelos y mayores costos para la industria de viajes aéreos y, como resultado, podría resultar en un efecto material adverso en nuestro negocio.

Los brotes de enfermedades y epidemias de salud también podrían tener un impacto negativo en los viajes aéreos internacionales



Los brotes de enfermedades y epidemias de salud también podrían tener un impacto negativo en los viajes aéreos internacionales. Las crisis de salud pública, como el brote del síndrome respiratorio agudo severo (conocido como SARS) entre 2002 y 2003, el brote del virus A / H1N1 de 2009 y la pandemia del Ébola en 2014-2015, han alterado la frecuencia y el patrón de los viajes aéreos en todo el mundo en años recientes. Además, los viajes a países del Caribe y América Latina se vieron afectados como resultado del virus del Zika. Debido a que nuestros ingresos dependen en gran medida del nivel de tráfico de pasajeros, cualquier brote de epidemias de salud, como el virus H1N1 y el virus del Zika, podría resultar en una disminución del tráfico de pasajeros y mayores costos para la industria de los viajes aéreos y, como resultado, podría tener un efecto material adverso en nuestros ingresos comerciales y resultados de operaciones. ***La reciente pandemia de COVID-19, así como cualquier otra crisis de salud pública que pueda surgir en el futuro, está teniendo y probablemente seguirá teniendo un impacto negativo en los niveles de tráfico de pasajeros, las operaciones de tráfico aéreo y nuestros resultados de operaciones, posición financiera y flujos de caja.***

A fines de diciembre de 2019, se informó a la Organización Mundial de la Salud un aviso de neumonía de causa desconocida que se originó en Wuhan, provincia de Hubei de China. Se identificó un nuevo virus COVID-19 (nCoV) y pronto se confirmaron casos en varias provincias de China, así como en varios otros países. El Gobierno chino puso a Wuhan y a muchas otras ciudades de la provincia de Hubei en cuarentena, con aproximadamente 60 millones de personas afectadas. El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró el brote de coronavirus como una pandemia. La pandemia de COVID-19 en curso ha provocado que varias ciudades de todo el mundo estén en cuarentena y aumenten las restricciones de viaje desde y hacia varios países, lo que ha obligado a las aerolíneas a cancelar vuelos y cierres prolongados de ciertos negocios en varias regiones.

La pandemia de COVID-19 continúa impactando la actividad económica mundial y presenta el riesgo de que nosotros o nuestros empleados, contratistas, proveedores, clientes y otros socios comerciales se nos impida realizar ciertas actividades comerciales por un período de tiempo indefinido, incluso debido a cierres que pueden ser solicitados o exigidos por las autoridades gubernamentales o elegidos de otra manera por las empresas como medida preventiva. Además, las medidas de autoridad gubernamental obligatorias u otras medidas elegidas por las empresas como medidas preventivas pueden hacer que nuestros consumidores no puedan completar compras u otras actividades. Además, su impacto en la economía global y local también puede tener un impacto adverso en el gasto discrecional de los consumidores. A la fecha de este Prospecto Informativo, la pandemia de COVID-19 ha interrumpido las operaciones de la mayoría de las aerolíneas en todo el mundo, así como de muchos Aeropuertos, ha disminuido el tráfico de pasajeros y ha aumentado los costos para la industria de los viajes aéreos.

Dada la incertidumbre en torno al alcance y el momento del posible diferencial o mitigación futuros y en torno a la imposición o relajación de medidas de protección, no podemos estimar razonablemente el impacto en nuestros resultados futuros de operaciones, flujos de efectivo o situación financiera. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 está teniendo y probablemente seguirá teniendo, mientras la crisis de salud y el impacto del virus continúen, un impacto negativo en los niveles de tráfico de pasajeros, operaciones de tráfico aéreo y nuestros resultados de operaciones, posición financiera y flujos de caja.

Cualquier deficiencia en la bioseguridad del Aeropuerto podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Somos responsables de adoptar las medidas de bioseguridad necesarias para proteger la salud y seguridad de nuestros empleados y pasajeros y actualmente mantenemos ciertos protocolos de salud y seguridad como lo requiere el Ministerio de Salud de Panamá. El incumplimiento de los protocolos de salud y seguridad puede provocar el cierre temporal del Aeropuerto o la restricción de sus operaciones. Esto podría afectar de manera materialmente adversa nuestra situación financiera y nuestro negocio. Adicionalmente, cualquier cambio en las normas o requisitos de seguridad podría reducir la capacidad de pasajeros en el Aeropuerto debido a un mayor control de pasajeros y controles de seguridad más lentos. Tal disminución en la capacidad de pasajeros afectaría significativamente de manera adversa nuestra situación financiera y nuestro negocio.

La competencia de otros destinos o de otros Aeropuertos podría afectar negativamente a nuestro negocio.

El principal factor que afecta nuestros resultados de operaciones y negocios es la cantidad de pasajeros que utilizan el Aeropuerto. El número de pasajeros puede variar como resultado de factores fuera de nuestro control, incluido el nivel de actividad comercial y económica en Panamá, incluida la industria del turismo. El volumen de



tráfico de pasajeros del Aeropuerto también puede verse afectado negativamente si otros Aeropuertos aumentan sus servicios a más destinos en América Latina, o si recientes fusiones de aerolíneas dan como resultado que otras aerolíneas ofrezcan mayores servicios de norte a sur a través de sus principales centros. Otros Aeropuertos de la región pueden expandir sus operaciones centrales o construir instalaciones más atractivas que el Aeropuerto y, como resultado, el número de pasajeros en tránsito puede disminuir o la tasa de crecimiento de dichos pasajeros puede disminuir. En particular, el Aeropuerto El Dorado en Bogotá y el Aeropuerto Internacional de Miami son competidores importantes. Además, el volumen de tráfico de pasajeros del Aeropuerto puede verse afectado negativamente por el atractivo, la asequibilidad y la accesibilidad de los destinos turísticos de la competencia ubicados fuera de Panamá. Para obtener una descripción más detallada de los riesgos relacionados con Panamá, consulte “—Riesgos relacionados con Panamá”. También es probable que dicho tráfico se vea afectado por las percepciones de los viajeros en cuanto a la seguridad y la estabilidad política y social de Panamá. No se puede garantizar que la actividad comercial, las operaciones del centro y los niveles de turismo y, por lo tanto, la cantidad de pasajeros que utilicen el Aeropuerto en el futuro, alcancen o superen los niveles actuales. Cualquier variación de estos también podría tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Dependemos sustancialmente de una aerolínea, Copa Airlines, y cualquier interrupción de esta relación o acontecimientos negativos en Copa El negocio de las aerolíneas puede afectar negativamente a nuestro negocio.

En 2020, Copa Airlines y sus afiliadas representaron el 86% de todos los asientos de salida programados en el Aeropuerto, y Copa Airlines es actualmente el principal proveedor de capacidad de asientos de pasajeros para vuelos programados en el Aeropuerto. Copa Airlines es uno de los empleadores privados más grandes de Panamá. Copa Airlines tiene su sede en Panamá y utiliza el Aeropuerto como su centro de red. Las perspectivas de desarrollo futuro del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto pueden depender en parte de la estrategia de crecimiento y la estructura operativa de Copa Airlines, que a su vez dependen en parte de su acceso a capital para financiar ciertos proyectos, personal calificado, equipos e instalaciones. No existe un contrato a largo plazo entre nosotros y Copa Airlines o cualquier otra aerolínea para usar el Aeropuerto como su centro de red o garantizar montos de uso futuro.

Cualquier interrupción de la relación entre nosotros y Copa Airlines (por ejemplo, si Copa Airlines transfiriera una gran parte de sus operaciones a otro Aeropuerto o Aeropuertos en América Latina, redujera materialmente el tamaño de su flota o sufriera dificultades financieras o se declarara insolvente), podría resultar en un impacto significativo a corto plazo y potencialmente a largo plazo en los ingresos del Aeropuerto hasta que otros participantes del mercado reemplacen la capacidad previamente atendida por Copa Airlines. Por lo tanto, si bien creemos que el Aeropuerto seguirá siendo un lugar atractivo para cualquier aerolínea que preste servicios en la región de ALC, una interrupción del uso de las instalaciones del Aeropuerto por parte de Copa Airlines podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio y nuestra capacidad para pagar los Bonos.

Las interrupciones comerciales podrían dañar nuestro negocio.

Aunque contamos con seguros contra terrorismo, propiedad e interrupción de negocios, las operaciones en el Aeropuerto pueden verse interrumpidas por razones fuera de nuestro control, incluidos accidentes, terrorismo o incidentes de seguridad, inestabilidad política, huelgas, problemas de salud pública (incluidas epidemias o pandemias, como la pandemia del COVID-19 pandemia), fallas de telecomunicaciones u otras fallas de infraestructura, incendios, terremotos, inundaciones u otros desastres naturales y pueden conducir a niveles reducidos de tráfico de pasajeros en el Aeropuerto, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Las interrupciones a largo plazo en la infraestructura causadas por eventos, como desastres naturales, el estallido de una guerra, la escalada de hostilidades, actos de terrorismo y epidemias o pandemias como la pandemia del COVID-19, podrían afectar negativamente nuestro negocio. Es posible que nuestra cobertura de seguro no sea adecuada para compensarnos por todas las pérdidas que puedan ocurrir.

Somos de propiedad absoluta del Gobierno y prestamos un servicio público; nuestra capacidad para generar ingresos y nuestra flexibilidad para administrar nuestro negocio está limitada por el marco legal y regulatorio en el que operamos y puede crear conflictos de intereses relacionados con nuestro negocio.

Somos una corporación de propiedad absoluta y controlada por el Gobierno de la República de Panamá. Debido a dicha propiedad y al papel que juega el Aeropuerto en el desarrollo económico de Panamá, es posible que



no tengamos los mismos incentivos para aumentar o mantener las tarifas y cargos que tendría una entidad del sector privado. Además, nuestro marco legal establece que las tarifas aeronáuticas deben basarse en los costos de los servicios prestados. Es política de la Junta Directiva que dichos costos incluyan el mantenimiento de un perfil financiero sólido para el Aeropuerto y el cumplimiento de nuestros convenios y obligaciones financieros, incluidas nuestras obligaciones en virtud de los Bonos. No obstante, estos diferentes incentivos pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Las tarifas aeronáuticas que se cobran a las aerolíneas y a los pasajeros en el Aeropuerto son nuestra fuente de ingresos más importante y, como la mayoría de los Aeropuertos de otros países, están sujetas a reglamentaciones. Para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, el 63.3%, 60.7%, 64.1%, respectivamente, de nuestros ingresos de la operación se obtuvieron de servicios aeronáuticos que están sujetos a la reglamentación de precios por parte de la AAC. Además, la AAC debe aprobar cualquier cambio en la PEF, la Tarifa de desarrollo y cualquier otra tarifa aeronáutica. Consulte *“Nuestros ingresos se ven afectados por las tasas y tarifas aeronáuticas y sus revisiones. La Junta Directiva tiene el derecho de cambiar las tarifas y tarifas aeronáuticas de conformidad con la ley aplicable, sujeto a la aprobación de la AAC, pero no se puede garantizar el momento o la magnitud de dichos cambios.* Estas reglamentaciones de precios pueden limitar nuestra flexibilidad en la operación de nuestras actividades aeronáuticas, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Además, no hay garantía de que este sistema de regulación de precios no se modifique de una manera que provoque la reglamentación de fuentes adicionales de nuestros ingresos. En el caso de que las tarifas del Aeropuerto no aumenten en proporción a su tráfico de pasajeros o sus costos, o el sistema de reglamentación de precios impacte de otra manera nuestra condición financiera, nuestro negocio podría verse materialmente afectado adversamente.

Además, como nuestro principal accionista, el Gobierno tiene el poder de determinar el resultado de todos los asuntos que requieran el voto de los accionistas, tales como, sujeto a restricciones contractuales y legales, la distribución de dividendos. Además, el Gobierno también es propietario de los demás Aeropuertos, que consideramos complementarios a las operaciones del Aeropuerto. El Gobierno tiene el poder de determinar nuestra estrategia comercial, así como la estrategia comercial de los demás Aeropuertos. Los intereses del Gobierno con respecto al Aeropuerto pueden en algunos casos diferir de los intereses del Gobierno con respecto a los Otros Aeropuertos y diferir de los intereses de los tenedores de los bonos. En circunstancias que involucren un conflicto de intereses entre el Gobierno y los tenedores de los bonos, el Gobierno puede ejercer sus derechos de una manera que beneficie al Gobierno, los Otros Aeropuertos u otras partes en detrimento de los tenedores de los bonos.

Es posible que no generemos ingresos suficientes si la administración del Aeropuerto no implementa su estrategia comercial;

Nuestra capacidad para mantener e incrementar nuestros ingresos y rentabilidad dependerá en parte de la implementación de nuestra estrategia comercial para el Aeropuerto, que se enfoca en continuar aumentando el volumen de pasajeros y desarrollar servicios de clase mundial en el Aeropuerto, expandiendo la capacidad de pasajeros por medio de una expansión de capital enfocada, mejorando la eficiencia operativa y diversificando e incrementando los ingresos comerciales no aeronáuticos.

Nuestra capacidad para mantener y aumentar nuestros ingresos depende, entre otros factores, de manera significativa del aumento del tráfico de pasajeros y carga en el Aeropuerto. El volumen de tráfico de pasajeros y carga en el Aeropuerto depende de factores fuera de nuestro control, como el atractivo de Panamá como centro turístico y de negocios y el éxito de Copa Airlines en la implementación de su estrategia comercial. Además, el tráfico de pasajeros se ha visto afectado significativamente a lo largo de 2020 y 2021 por la pandemia de COVID-19.

No podemos asegurarle que tendremos éxito en la implementación de nuestra estrategia de aumentar el volumen de tráfico de pasajeros y carga o aumentar nuestros ingresos por actividades aeronáuticas o actividades comerciales no aeronáuticas, incluidos los ingresos esperados por la finalización de la Terminal 2 o las zonas francas de carga y logística.



Estamos ampliando el Aeropuerto, incluyendo la construcción de la nueva Terminal 2 y la adquisición de terrenos para construir una nueva tercera pista, y la ampliación y los contratos relacionados nos exponen a riesgos de construcción, operativos, financieros y de contraparte.

Nuestra decisión de expandir el Aeropuerto a través de la construcción de la Terminal 2 y la potencial expansión de la capacidad del aeródromo a través de la construcción de un tercer aeródromo de aterrizaje para el Aeropuerto, junto con las instalaciones asociadas (el “Proyecto de aeródromo”), nos expone a los riesgos que suelen estar asociados con dichos proyectos, incluidos los riesgos relacionados con la construcción y financiamiento.

El 8 de febrero de 2013 celebramos un contrato de diseño-construcción-equipamiento con Odebrecht para la construcción de la Terminal 2 (el “Contrato Odebrecht”), el cual ha sufrido varias modificaciones. Consulte “*Discusión y análisis de la gerencia sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Compromisos contractuales — Contrato Odebrecht.*” A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto terminó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, y serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y se espera con el comienzo completo de las operaciones o alrededor de septiembre de 2021.

Podemos sufrir retrasos importantes en la construcción o aumentos en los costos de construcción en cualquiera de nuestros proyectos de expansión, incluido el Contrato Odebrecht, como resultado de una variedad de factores, que incluyen:

- no recibir componentes y equipos críticos que cumplan con las especificaciones de diseño del Aeropuerto y que puedan entregarse a tiempo;
- la imposibilidad de recibir un desempeño de calidad y oportuno de los proveedores de servicios externos;
- falta de obtención de capital para desarrollar las ampliaciones del Aeropuerto;
- cualquier escasez de mano de obra calificada, incluso debido a conflictos laborales o huelgas;
- cambios en los costos de las materias primas;
- falta de suministro de energía eléctrica a la nueva terminal, lo que podría afectar la capacidad de nuestras partes contratantes para cumplir con los proyectos;
- incumplimientos por parte de las contrapartes de cumplir con sus requisitos contractuales;
- condiciones climáticas inclementes;
- condiciones ambientales y geológicas adversas; y
- *fuera mayor* u otros eventos fuera de nuestro control.

Cualquiera de estos factores podría dar lugar a demoras en la construcción y costos de construcción que excedan nuestras estimaciones y puede afectar negativamente las operaciones ordinarias del Aeropuerto. Esto podría evitar que completemos la construcción de la Terminal 2, lo que afectaría el crecimiento esperado del tráfico de pasajeros y carga en el Aeropuerto o afectaría nuestro negocio. Por ejemplo, los conflictos laborales en abril de 2018 resultaron en una huelga nacional del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria de la Construcción e Industrias Similares (“SUNTRACS”). La huelga duró aproximadamente cuatro semanas y afectó la capacidad de nuestros contratistas y otras contrapartes para entregar el trabajo contratado de manera oportuna, lo que retrasó el comienzo esperado de las operaciones comerciales en la Terminal 2. No podemos predecir los disturbios laborales o estimar la duración de o cualquier otro impacto como retrasos, paros, huelgas u otras disputas laborales pueden tener en la construcción de la Terminal 2, otros trabajos de expansión y mantenimiento o nuestra capacidad para llevar a cabo los planes de expansión del Aeropuerto.

Además, si alguna entidad de la que dependemos para la expansión del Aeropuerto no cumple o incumple sus obligaciones con nosotros en virtud de su contrato respectivo, nuestros planes de expansión podrían verse



obligados a retrasar o modificar. Si rescindimos dichos acuerdos o si no podemos encontrar un reemplazo adecuado para cualquier contraparte, nuestra capacidad para completar la expansión del Aeropuerto se vería afectada y nuestro negocio podría verse afectado de manera materialmente adversa.

Cualquier expansión también estaría sujeta a que el Aeropuerto satisfaga las condiciones del Contrato que rigen los Bonos relativas a nuestra capacidad para llevar a cabo una expansión e incurrir en un endeudamiento adicional en relación con esta. Además, no hay garantías de que el financiamiento necesario para financiar futuras expansiones esté disponible para nosotros en el momento pertinente.

No podemos garantizar que cumpliremos nuestros compromisos de inversión sin demora o dentro del presupuesto estimado para dichos proyectos ni que podremos obtener el financiamiento necesario para completar dichos proyectos. Esto podría limitar nuestra capacidad para expandir la capacidad en el Aeropuerto, aumentar nuestros gastos operativos o de capital y afectar negativamente nuestro negocio. Dichos retrasos o excesos presupuestarios podrían limitar nuestra capacidad para cumplir con los objetivos de nuestra estrategia comercial y podrían tener un efecto material adverso en nuestra situación financiera y nuestra capacidad para realizar el redención según los bonos.

Los ataques terroristas han tenido un impacto severo en la industria del transporte aéreo internacional, han afectado negativamente a nuestro negocio y pueden continuar haciéndolo en el futuro;

Como ocurre con todos los operadores de Aeropuertos, nuestro negocio está sujeto a la amenaza de un ataque terrorista. Los ataques terroristas en los Estados Unidos el 11 de septiembre de 2001 tuvieron un impacto adverso severo en la industria de los viajes aéreos, particularmente en los transportistas estadounidenses y en los que operan servicios internacionales desde y hacia los Estados Unidos. El tráfico de aerolíneas en los Estados Unidos cayó vertiginosamente después de los ataques. Los volúmenes de pasajeros de salida de la terminal del Aeropuerto (internacionales y nacionales) disminuyeron un 10.2% en 2002 en comparación con 2001, y su volumen de tráfico no se recuperó por completo a los niveles previos al ataque hasta 2003. En caso de un ataque terrorista en el Aeropuerto, las operaciones del Aeropuerto se interrumpirían o suspenderían durante el tiempo necesario para realizar operaciones de redención, investigar el incidente y reparar o reconstruir las instalaciones dañadas o destruidas. El atractivo del Aeropuerto como centro de tránsito, incluso después de reanudar las operaciones, probablemente también se vería afectado negativamente. Además, aunque nuestras pólizas de seguro incluyen cobertura de responsabilidad y daños derivados de actividades terroristas, no podemos asegurarle que cubrirían todas las pérdidas y responsabilidades derivadas de un ataque terrorista. Cualquier ataque terrorista futuro, ya sea que involucre aeronaves o no, podría afectar negativamente nuestro negocio.

Además, se nos puede exigir que cumplamos con las directivas de seguridad de la Administración de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos, además de las directivas de las autoridades de aviación panameñas, debido a que una cantidad significativa de nuestros vuelos internacionales implican viajes a los Estados Unidos. Las medidas de seguridad que se tomen para cumplir con las directivas de seguridad futuras o en respuesta a un ataque o amenaza terrorista podrían reducir la capacidad de pasajeros en el Aeropuerto debido a un mayor control de pasajeros y controles de seguridad más lentos, y pueden requerir mayores gastos de capital y operativos, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Las fallas de hardware y software, las demoras en el funcionamiento de nuestros sistemas informáticos o la falta de implementación de mejoras en el sistema pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio.

Nuestras operaciones dependen del funcionamiento eficiente e ininterrumpido de nuestros sistemas informáticos. Una falla en nuestra red o en los procedimientos de recopilación de datos podría impedir el procesamiento de datos, la entrega de bases de datos y servicios y la administración diaria de nuestro negocio y podría resultar en la corrupción o pérdida de datos. A pesar de las precauciones que tomemos o de los sistemas redundantes que tengamos, los daños causados por incendios, inundaciones, huracanes, cortes de energía, fallas de telecomunicaciones, robos, virus informáticos, piratería o cualquier otro evento de ciberseguridad en nuestras diversas instalaciones informáticas podrían provocar interrupciones la fuente de alimentación o los sistemas informáticos del Aeropuerto. Además, cualquier falla de nuestro entorno informático para proporcionar la capacidad de comunicaciones de datos que necesitamos podría resultar en interrupciones del servicio en el Aeropuerto. En caso de una demora en la entrega de datos, se nos podría solicitar que transfiramos nuestras operaciones de recopilación de datos a proveedores alternativos. Los retrasos significativos en cualquier entrega planificada de mejoras y



mejoras del sistema, o el rendimiento inadecuado de los sistemas una vez que se completan, podrían dañar nuestra reputación y perjudicar nuestro negocio.

Los terceros con los que hacemos negocios dependen de sistemas de software para la presentación de información precisa, y cualquier error o mal funcionamiento del software con respecto a dichos sistemas podría afectarnos de manera material y adversa

Estamos expuestos a muchos tipos de riesgos operativos, incluido el riesgo de errores administrativos en el mantenimiento de registros y errores transaccionales por parte de empleados y terceros, incluidas las aerolíneas. Nuestro negocio depende de que nuestros empleados y las aerolíneas codifiquen correctamente a los pasajeros como Pasajeros de Origen / Destino o como Pasajeros en Tránsito/ Transferencia. Podríamos vernos afectados material y adversamente si un error humano por parte de uno de nuestros empleados o el mal funcionamiento del software en los sistemas de informes de las aerolíneas resultan en errores de codificación, como en la categorización de pasajeros, que impactan los montos de PEF cobrados de las aerolíneas o disminuir los ingresos por servicios de operación del Aeropuerto. Por ejemplo, en el primer trimestre de 2018 redujimos los ingresos debido a un error de codificación de pasajeros que hizo que los sistemas de ciertas aerolíneas codificaran incorrectamente a los pasajeros de origen / destino como pasajeros en tránsito / transferencia. Aunque descubrimos el error y todos los ingresos finalmente se recopilaron y se reflejaron en los estados financieros, nuestra exposición a dichas fuentes de riesgo operativo, incluidas las averías o fallas de los sistemas propios de terceros, el mantenimiento de registros o los empleados, podría afectar negativamente nuestros resultados de operaciones. , lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

El Gobierno podría otorgar nuevas concesiones y autorizar la construcción de nuevos aeropuertos que compitan con el Aeropuerto.

El Gobierno y los Gobiernos provinciales podrían otorgar concesiones a otras empresas para operar Aeropuertos administrados por el Gobierno existentes, o autorizar la construcción de nuevos Aeropuertos, que podrían competir directamente con el Aeropuerto. Por ejemplo, el Aeropuerto Internacional de Albrook “Marcos A. Gelabert” y el Aeropuerto Internacional de Panamá Pacífico ofrecen actualmente un número limitado de operaciones internacionales a ciertos países de la Región ALC. Hasta donde sabemos, el Gobierno no tiene ningún plan para hacerlo en la actualidad. Si no podemos competir eficazmente con estos nuevos Aeropuertos, nuestro negocio podría verse afectado de manera material y adversa.

Nuestro presupuesto anual está sujeto a la aprobación del Consejo de Gabinete y de la Asamblea Nacional de Panamá.

Elaboramos nuestro propio presupuesto operativo y de inversión de capital anual, que no forma parte del presupuesto de Panamá. Nuestro presupuesto anual debe presentarse para su aprobación al Consejo de Gabinete y la Asamblea Nacional cada año. La Asamblea Nacional puede aprobar o rechazar nuestro presupuesto, pero no puede modificarlo. En caso de que la Asamblea Nacional no apruebe nuestro presupuesto, el presupuesto del año fiscal actual entrará en vigor para el próximo año fiscal; sin embargo, todas las partidas de nuestro presupuesto propuesto relacionadas con el pago de nuestra deuda, obligaciones laborales y contractuales, incluidas aquellas para el financiamiento de inversiones, se incorporarán automáticamente al nuevo presupuesto. El rechazo de nuestro presupuesto por parte de la Asamblea Nacional puede limitar nuestra capacidad para desarrollar nuevos proyectos y ampliaciones, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio. Para obtener más detalles, consulte “*Descripción general normativa.*”

El Gobierno puede privatizarnos o reorganizarnos.

Somos propiedad absoluta de la República de Panamá. Además de la posibilidad de una autorización de inversión privada en nuestro negocio, el Gobierno también podría transferir nuestras operaciones a otra entidad controlada por el Gobierno o podría vender nuestras acciones o nuestros activos. Ciertos cambios estratégicos para el Aeropuerto, incluida cualquier privatización parcial del Aeropuerto, requerirían enmendar la Ley 23, así como hacer ciertos cambios en nuestros estatutos. Si bien hasta la fecha no ha habido ninguna acción gubernamental formal para permitir la inversión privada en nosotros, no podemos predecir si se tomará alguna acción de este tipo en el futuro. La introducción de capital del sector privado en nuestra estructura de propiedad daría lugar a nuestra privatización parcial y podría tener consecuencias adversas o no deseadas para nuestras operaciones y, por lo tanto,



afectar negativamente nuestro negocio y potencialmente nuestra capacidad para realizar pagos en virtud de los bonos.

Los aumentos o la volatilidad de los precios internacionales del petróleo podrían reducir la demanda de viajes aéreos.

El combustible representa un costo significativo para las aerolíneas. Dichos precios pueden estar sujetos a un aumento en cualquier momento y la volatilidad de los precios como resultado de los desequilibrios entre la demanda y la producción de petróleo, voluntarios o de otro tipo, una escalada general de las hostilidades internacionales por parte de los países productores de petróleo o cualquier ataque terrorista futuro. Cualquier aumento en los costos o la volatilidad de las aerolíneas podría resultar en precios más altos de los boletos de avión y puede disminuir la demanda de viajes aéreos en general, lo que tendría un efecto adverso en nuestro negocio. Es probable que los altos precios del combustible tengan un impacto material adverso en las operaciones de los transportistas, particularmente aquellos con flotas de aerolíneas más antiguas y menos eficientes en combustible. Dicho impacto podría, a su vez, tener un efecto negativo en nuestro negocio.

Los problemas laborales podrían tener un impacto adverso en nuestro negocio.

Básicamente, todos nuestros empleados están sindicados y cubiertos por un convenio colectivo, que se renovó en julio de 2017 y expiró en abril de 2021. Actualmente estamos negociando un nuevo convenio colectivo. De acuerdo con el Código de Trabajo panameño, los empleados del Aeropuerto están sujetos a un régimen particular de huelga, que establece un procedimiento de arbitraje que puede ser formalizado por las Autoridades Laborales de Panamá pertinentes y que tiene el efecto de suspender inmediatamente una huelga. Creemos que mantenemos buenas relaciones con nuestra fuerza laboral, pero cualquier aumento en los costos o gastos laborales negociados, o demandas laborales significativas, podría tener un impacto adverso en nuestro negocio.

Las operaciones del Aeropuerto pueden verse afectadas por acciones de terceros, incluidos subcontratistas, concesionarios y otras contrapartes, que están fuera de nuestro control

Partes de las operaciones del Aeropuerto dependen de los servicios de terceros o entidades gubernamentales para la prestación de servicios a pasajeros y aerolíneas, tales como meteorología, control de tráfico aéreo, seguridad pública, electricidad y servicios de inmigración y aduanas. Además, dependemos de terceros proveedores de determinados servicios complementarios, como limpieza, aparcamiento, servicio de combustible y catering. Muchos de los servicios proporcionados por estas partes están fuera de nuestro control. Incluso en el caso de que tengamos derecho a una reclamación por daños y perjuicios basados en la prestación de servicios negligente o inadecuada, cualquier interrupción o consecuencia adversa resultante de la falla de dichas entidades en la prestación de sus servicios, incluido un paro laboral u otros eventos similares, puede tener un efecto material adverso en las operaciones del Aeropuerto y en nuestro negocio.

Por ejemplo, subcontratamos ciertos servicios necesarios para llevar a cabo nuestras operaciones, como el abastecimiento de combustible en el avión a las aerolíneas. En el caso de que nuestros subcontratistas no cumplan con sus obligaciones en virtud de sus acuerdos, podríamos incurrir en costos adicionales relacionados con la provisión de subcontratistas de reemplazo y podríamos estar expuestos a responsabilidades por operaciones que tengamos que proporcionar directamente, lo que podría afectar negativamente nuestro negocio.

La capacidad de almacenamiento de combustible del Aeropuerto de 4,620,000 galones es suficiente para siete días de operaciones del Aeropuerto a los niveles de tráfico de pasajeros de 2019. En caso de que haya alguna interrupción en el transporte de combustible al Aeropuerto, es posible que nos veamos obligados a suspender los vuelos siempre y cuando nuestro almacenamiento de combustible se agote, y hasta que los tanques de combustible puedan reabastecerse. Una interrupción significativa o una interrupción en el servicio de combustible en el Aeropuerto podría tener un impacto material adverso en nuestro negocio.



El Aeropuerto requiere gastos de mantenimiento significativos para garantizar su seguridad y eficiencia, y nuestras operaciones pueden requerir que incurramos en mayores gastos de capital de crecimiento de lo que esperamos actualmente.

Nuestras instalaciones, incluidas nuestras terminales de pasajeros y pistas de aterrizaje, requieren mantenimiento continuo, y esos requisitos aumentarán a medida que nuestras instalaciones envejecen. Si no podemos mantener nuestras instalaciones de manera oportuna y rentable, es posible que nuestras instalaciones no funcionen de manera eficiente, y podemos experimentar períodos en los que nuestras instalaciones no están disponibles, en cuyo caso podríamos estar sujetos a costos adicionales o pérdida de ingresos.

En particular, el aeródromo 03L/21R tiene una longitud de aeródromo limitado, y el pavimento y el subsuelo de dicho aeródromo están en malas condiciones. A partir de 2018, hemos limitado el uso del aeródromo 03L / 21R y actualmente solo se usa durante las horas pico de arribo de vuelos. Tendremos que trabajar para prolongar la vida útil de dicha pista y mantener la seguridad y la eficiencia de las operaciones. Además, el aeródromo 03R/21L no tiene actualmente un área de seguridad final de pista destinada a reducir el riesgo de daños a un avión que se suba o se excede en el aeródromo, y tendremos que realizar ciertos gastos de capital para mejorar las áreas de seguridad del extremo del aeródromo de nuestras pistas.

Además, llevamos a cabo proyectos de gasto de capital de crecimiento programado cada cierto tiempo. Sin embargo, si uno o más de los eventos descritos a continuación ocurrieran, es posible que debamos incurrir en gastos de capital de crecimiento superiores a los montos que esperamos:

- número de aviones o pasajeros más alto de lo esperado a través del Aeropuerto;
- cambios en el perfil de manera que lleguen más pasajeros o aviones durante un período pico;
- se nos imponen requisitos adicionales de seguridad, seguridad, operación o medio ambiente;
- presupuestos inexactos para nuevos proyectos o contingencias insuficientes con respecto a los nuevos desarrollos que podamos emprender;
- requisitos específicos de las aerolíneas que requieren cambios o mejoras en la infraestructura existente, por ejemplo, actualizaciones que pueden ser necesarias para permitir que nuestras pistas de aterrizaje se adapten a aeronaves más grandes;
- la vida útil de la infraestructura clave, como nuestras terminales y pistas, es menor de lo que esperamos;
- el mayor uso de ciertas instalaciones debido a la falta de disponibilidad de instalaciones que se están actualizando;
- la pérdida de un edificio importante del Aeropuerto, por ejemplo, por un incendio o un peligro natural; y
- proyectos complejos que involucran nuevas tecnologías que experimentan un fracaso de implementación imprevisto.

Podemos incurrir en costos adicionales si experimentamos alguno o todos los eventos descritos anteriormente, y nuestro negocio podría verse afectado materialmente negativamente.

Algunos de nuestros contratos de concesión para el arrendamiento de espacios comerciales en el Aeropuerto expirarán en un futuro próximo. A medida que estas concesiones vencen, es posible que no podamos volver a arrendar el espacio comercial en términos favorables, o en absoluto.

No tenemos patentes. Sin embargo, nuestra estrategia comercial nos exige arrendar espacios comerciales para generar ingresos a través de contratos de concesión. Para el periodo de tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, 36.7% y 35.9%, respectivamente de nuestros



ingresos de la operación, fueron generados por nuestras actividades comerciales no aeronáuticas, incluyendo ingresos por concesiones de tiendas minoristas, alimentos y bebidas y aparcamiento de automóviles en el Aeropuerto. Actualmente, disponemos de aproximadamente 6.198,5 metros cuadrados para ser asignados a concesionarios. Otros aproximadamente 17,131,11 metros cuadrados corresponden a contratos de concesión en las instalaciones aeroportuarias existentes que vencerán en los próximos 10 años. No podemos estar seguros de que en el futuro podamos encontrar, de manera oportuna o en absoluto, un arrendatario para cualquiera de este espacio comercial, o si encontramos arrendatarios, obtener tarifas de arrendamiento y condiciones comparables a las que tenemos ahora. Además, no puede haber ninguna garantía de que la solvencia de cualquier futuro arrendatario será igual o mejor que el arrendatario anterior para el espacio minorista.

Hemos realizado ciertas transacciones con partes relacionadas que pueden crear conflictos de interés.

Todas las transacciones entre nosotros y entidades gubernamentales autónomas o semiautónomas se consideran transacciones entre partes relacionadas. Para obtener una descripción de las transacciones importantes que hemos realizado con partes relacionadas, consulte "operaciones con partes relacionadas" y consulte el Bono 10 a los estados financieros auditados. Creemos que todas nuestras transacciones con partes relacionadas se han llevado a cabo de una manera consistente con nuestras prácticas comerciales normales en términos de mercado y están de acuerdo con las normas legales aplicables. No puede haber ninguna garantía de que los términos y el alcance de las transacciones de partes relacionadas sean tan favorables para nosotros como los que se pueden haber obtenido de terceros no filiales. Además, no se puede garantizar que los posibles conflictos de intereses inherentes a estas transacciones no nos perjudiquen, particularmente en circunstancias en las que nuestros intereses difieren de los intereses de nuestros filiales o acreedores, y tienen un efecto materialmente adverso en nuestro negocio.

Nuestras operaciones comerciales podrían verse afectadas materialmente negativamente por las restricciones a la venta de bienes de consumo y libres de impuestos en los Aeropuertos.

Generamos Ingresos no Aeronáuticos a través de ventas libres de impuestos y de impuestos, incluidas las ventas de alcohol, tabaco, perfumería y cosméticos. Cualquier decisión del Gobierno panameño de restringir las ventas de estos productos, o limitar o prohibir la disponibilidad de ventas libres de impuestos y de impuestos en general, podría afectar materialmente negativamente el nivel de ventas relacionadas realizadas por varios concesionarios libres de impuestos. Del mismo modo, cualquier decisión de otros países a los que tenemos vuelos en curso que limite o prohíba la entrada de productos libres de impuestos por parte de los residentes podría afectar materialmente negativamente al nivel de ventas conexas realizadas por diversos concesionarios libres de impuestos. Tal resultado podría tener un efecto adverso en nuestros Ingresos no Aeronáuticos al afectar negativamente a nuestra recepción de rentas variables que equivalen a un porcentaje de las ventas brutas de los concesionarios libres de impuestos. Además, la imposición de prescripciones en materia de seguridad que prohíben el transporte de determinados artículos en aeronaves también puede repercutir negativamente en el nivel de ventas realizadas por los concesionarios libres de derechos. La existencia de reglamentaciones como estas limita necesariamente la venta y el tamaño de ciertos productos que se pueden comprar dentro del Aeropuerto. La que restringen las categorías de artículos que pueden ser transportados a los vuelos pueden afectar materialmente las ventas de nuestros concesionarios libres de impuestos y, en consecuencia, nuestros Ingresos no Aeronáuticos. Como resultado, las restricciones adicionales en las categorías de artículos que se pueden transportar en los vuelos pueden tener un efecto materialmente adverso en nuestro negocio.

Una rebaja de la calificación de la Evaluación de seguridad de la aviación internacional de Panamá podría afectar nuestros ingresos al prohibir que las aerolíneas aumenten el servicio a los Estados Unidos desde el Aeropuerto.

La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos audita periódicamente a las autoridades reguladoras de la aviación de otros países. Como resultado de su revisión, cada Aeropuerto dentro del país recibió una calificación de IASA. Desde abril de 2004, la IASA ha calificado a Tocumen como una jurisdicción de categoría 1, lo que significa que cumple con las normas de la OACI. No podemos asegurarle que el Gobierno, o la AAC, continuarán cumpliendo con las normas internacionales de seguridad, y no tenemos control directo sobre su cumplimiento de las directrices de la IASA. Si la calificación IASA de Panamá fuera degradada en el futuro, podría afectar negativamente el servicio prestado por las aerolíneas, incluida Copa Airlines, a los Estados Unidos, y por lo tanto afectar negativamente nuestro negocio.



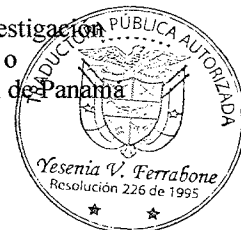
El incumplimiento de las leyes anticorrupción y contra el lavado de dinero, así como las leyes de sanciones u otras leyes comerciales internacionales podría afectar negativamente a nuestro negocio.

La delincuencia financiera está en constante evolución y se ha convertido en objeto de un mayor escrutinio y supervisión de la reglamentación por parte de los reguladores de todo el mundo. La lucha contra el blanqueo de dinero ("AML"), la financiación del terrorismo, la lucha contra la proliferación de la financiación de armas de destrucción en masa, la lucha contra la corrupción, las sanciones y las leyes y reglamentos de "conozca a su cliente" son cada vez más complejos y detallados y se han convertido en objeto de una supervisión reglamentaria mejorada, que requiere sistemas mejorados, supervisión sofisticada y personal de cumplimiento calificado. El Aeropuerto, sus concesionarios y sus clientes pueden estar sujetos a restricciones y reglamentaciones de comercio internacional, incluidas las leyes anticorrupción, las leyes contra el lavado de dinero y la reglamentación de sanciones comerciales y económicas, incluidas las administradas por la OFAC.

Creemos que estamos cumpliendo en todos los aspectos materiales con las leyes y reglamentos aplicables contra el blanqueo de dinero, la financiación del terrorismo, la lucha contra la proliferación de armas de destrucción en masa, la lucha contra la corrupción y las sanciones, y hemos adoptado políticas y procedimientos, incluidos procedimientos de control interno de "conozca a su cliente" y capacitación de los empleados, con el fin de identificar y prevenir el blanqueo de dinero, la financiación del terrorismo y delitos financieros similares. Estos requieren la implementación y la incorporación dentro de nuestro negocio de controles y monitoreo efectivos, lo que a su vez requiere cambios continuos en los sistemas y actividades operativas. Esto requiere respuestas proactivas y adaptables por nuestra parte para que podamos disuadir las amenazas y la delincuencia de manera eficaz. Incluso las amenazas conocidas nunca se pueden eliminar por completo, y puede haber casos en los que podríamos ser utilizados por otras partes para participar en el lavado de dinero y otras actividades ilegales o inapropiadas. Durante los últimos cinco años, el Aeropuerto o los concesionarios han sido objeto de investigaciones o sanciones (consulte "*Discusión y análisis de la administración de la situación financiera y los resultados de las operaciones— Principales actividades comerciales del Aeropuerto—Ingresos no Aeronáuticos —Consortio Grupo Wisa.*"), incluyendo:

- En 2016, una de las concesionarias minoristas libres de impuestos más grandes del Aeropuerto y una de las cadenas libres de impuestos más grandes de América Latina, Grupo Wisa, junto con varios de sus propietarios y otras filiales, fueron designados por la OFAC como Narcotraficantes Especialmente Designados de conformidad con la Ley Kingpin, acusados de lavar utilidad de la droga en nombre de múltiples narcotraficantes y sus organizaciones. Las concesiones de Grupo Wisa no se han extendido a medida que maduraban, y al 31 de diciembre de 2020 las concesiones restantes de Grupo Wisa representaban aproximadamente el 4.7% del espacio comercial del Aeropuerto (frente al 13.6% al 31 de diciembre de 2017) y tenían fechas de vencimiento que iban desde 2018 hasta 2024. Además, nuestros ingresos del Grupo Wisa durante 2020 representaron aproximadamente el 1% de nuestros ingresos de la operación, por debajo del 10.7% al 31 de diciembre de 2017. Véase "Actividades— Principales actividades comerciales del Aeropuerto — Ingresos no Aeronáuticos".
- En 2016, los ciudadanos privados denunciaron al entonces director ejecutivo del aeropuerto al Procurador General de la Nación y Procurador de la Administración por presuntas violaciones de la ley de adquisiciones, cuyo caso fue desestimado en 2017 después de la investigación por la Procuraduría.
- Informes noticiosos en 2017 cuestionaron la relación entre nuestro entonces Director Ejecutivo y las presuntas irregularidades en el financiamiento de campañas políticas que ocurrieron antes de su nombramiento en el Aeropuerto. En diciembre de 2017, el Procurador de la Administración de Panamá emitió una carta a nuestra Junta Directiva solicitando que evaluara si se habían cumplido todos los requisitos legales y corporativos éticos de gobernanza aplicables durante su mandato como miembro de nuestra Junta Directiva de agosto de 2014 a abril de 2017 y posteriormente mientras era Director Ejecutivo, y si era necesario tomar medidas correctivas. Tras la investigación, nuestra Junta Directiva concluyó que nuestro exdirector Ejecutivo siguió todos los requisitos aplicables y ha ordenado a nuestra gerencia que obtenga una opinión de un abogado independiente y que prepare una respuesta a la carta del Procurador de la Administración.

También consulte "*—Odebrecht, contratista de la construcción de la Terminal 2, sigue bajo investigación en Brasil y otros países por corrupción, y funcionarios y empleados de Odebrecht han sido aprehendidos o arrestados en relación con la misma. En 2017, Odebrecht llegó a un acuerdo con la Procuraduría General de*



admitiendo el soborno de funcionarios públicos para procurar contratos gubernamentales, acordando pagar una multa de 220 millones de dólares al gobierno panameño y cooperar con las investigaciones de corrupción en Panamá. El acuerdo permite a Odebrecht finalizar varias obras civiles en curso en todo el país, incluida la Terminal 2 y la segunda línea del Metro. El Procurador de la Administración de Panamá continúa investigando a exfuncionarios públicos y personas privadas en relación con las actividades de Odebrecht, incluso en relación con el contrato con el Aeropuerto, que potencialmente puede conducir a, entre otras cosas, riesgo de crédito de la contraparte, investigaciones penales u otros litigios, anulación del Contrato Odebrecht o demoras en la terminación de la construcción de la Terminal 2” para una descripción de la relación contractual entre el Aeropuerto y Odebrecht, contratista para la construcción de la Terminal 2.

Si no podemos cumplir plenamente con las normas aplicables contra el blanqueo de dinero, la financiación antiterrorista, la proliferación de armas de destrucción masiva, la lucha contra la corrupción y las normas de sanciones, o "conocer a su cliente" u otras normas, procedimientos o expectativas relacionados con las mismas, podemos estar sujetos a procedimientos legales y sanciones reglamentarias, que pueden incluir multas significativas. Las tiendas minoristas pueden cerrar permanentemente o verse gravemente afectadas por dicho incumplimiento, lo que puede tener un impacto adverso en nuestros ingresos en la medida en que no podamos remediar dicho incumplimiento y no podamos reemplazar permanentemente su negocio. Además, las personas estadounidenses pueden restringir sus tratos con el Aeropuerto, lo que podría afectar negativamente los ingresos del Aeropuerto. Como tal, cualquier incumplimiento de las leyes, reglamentaciones, normas de procedimiento o expectativas aplicables podría causar un daño considerable a la reputación de nuestro negocio y nuestra capacidad para pagar los Bonos.

Nos enfrentamos a riesgos en nuestras relaciones con contrapartes.

Nos relacionamos con una serie de contrapartes significativas en nuestra operación del Aeropuerto. Una parte sustancial de nuestros ingresos se recibe directamente de las aerolíneas en forma de la PEF y otras tarifas aeronáuticas que cobramos. Parte de nuestros Ingresos no Aeronáuticos proceden de la concesión de determinadas concesiones libres de impuestos. Adicionalmente, hemos involucrado a terceros en la construcción y ampliación del Aeropuerto, incluyendo Odebrecht. En particular, dependemos de algunas de estas relaciones para lograr nuestros objetivos estratégicos y de negocio. Por ejemplo, si Odebrecht o alguna entidad de la que dependemos para la expansión del Aeropuerto no cumple o incumple sus obligaciones con nosotros en virtud de su contrato respectivo, nuestros planes de expansión podrían verse obligados a retrasar o modificar. Si rescindimos dichos acuerdos o si no podemos encontrar un reemplazo adecuado para cualquier contraparte, nuestra capacidad para completar la expansión del Aeropuerto se vería afectada y nuestro negocio podría verse afectado de manera materialmente adversa.

Dada la naturaleza material de estas relaciones, podemos vernos afectados por eventos que afectan a la contraparte relevante pero no están relacionados con el Aeropuerto. Tenemos poco o ningún control sobre la gestión interna y las operaciones y los controles y procedimientos (incluso en relación con la salud, la seguridad y los riesgos ambientales, así como la conducta ética y los asuntos técnicos y operativos) de nuestras contrapartes significativas. Como resultado, dada la importancia que tienen nuestras operaciones de nuestras contrapartes, enfrentamos el riesgo de que las acciones u omisiones de nuestras contrapartes significativas nos expongan a riesgos reputacionales y legales, y riesgos de crédito u otros que dependan de las operaciones y condiciones financieras de nuestras contrapartes, y cualquier evento adverso que afecte a dichas contrapartes podría tener un efecto adverso similar en nosotros.

A veces podemos estar sujetos a varios litigios y otros procesos.

En el curso normal de nuestro negocio, podemos involucrarnos, ser nombrados parte de, o ser objeto de, varios procedimientos legales, incluidos procedimientos regulatorios, procedimientos fiscales y acciones legales, relacionados con lesiones personales, daños a la propiedad, el medio ambiente, la entrega de espacios comerciales y otras disputas contractuales, incluso con nuestras contrapartes y concesionarios. Los litigios en general pueden ser costosos, prolongados y perjudiciales para las operaciones comerciales normales. Además, los resultados de procedimientos judiciales complejos son difíciles de predecir. Responder a reclamos o demandas presentadas contra nosotros, o acciones legales que podamos iniciar, a menudo puede ser costoso y llevar mucho tiempo. Los resultados desfavorables de estos reclamos o demandas podrían afectar negativamente nuestro negocio, los resultados de las operaciones o la condición financiera, y podríamos incurrir en responsabilidad monetaria sustancial o ser obligados



a cambiar nuestras prácticas comerciales. El resultado de reclamaciones o procedimientos pendientes, pendientes o futuros no se puede predecir con certeza y puede determinarse negativamente para nosotros y, como resultado, podría tener un efecto adverso material en nuestro negocio, posición financiera, resultados de operaciones y flujos de efectivo.

Dependemos de nuestra gestión.

Nuestro éxito depende en gran medida de la capacidad de nuestro equipo de alta dirección y personal clave para operar y administrar nuestro negocio de manera efectiva y para ejecutar nuestros planes de negocios. Nuestros acuerdos de empleo con personal clave no contienen ninguna disposición de no competencia aplicable en el momento de la terminación. Además, la Junta Directiva se reserva el derecho de reemplazar al Director Ejecutivo por causa justificada, mientras que nuestro accionista (el Gobierno) puede destituir al Director Ejecutivo en cualquier momento. Como el nombramiento de nuestras funciones de alta dirección como una designación política, nuestros gerentes más altos cambian periódicamente. Si perdemos a cualquier Oficial Ejecutivo, Gerente Senior u otro empleado clave y no pueden obtener un reemplazo adecuado, o si no podemos atraer y retener un nuevo personal calificado, nuestro negocio podría verse afectado materialmente.

Estamos expuestos a riesgos inherentes a la operación de los Aeropuertos.

Estamos obligados a proteger al público en el Aeropuerto y a minimizar el riesgo de accidentes. Al igual que con cualquier empresa que se ocupe de los ciudadanos, debemos implementar ciertas medidas para la protección del público, como la seguridad contra incendios en los espacios públicos, el diseño y mantenimiento de las instalaciones de estacionamiento de automóviles y las vías de acceso para cumplir con las normas de seguridad vial. También estamos obligados a tomar ciertas medidas relacionadas con las actividades de aviación de acuerdo con las leyes y reglamentaciones aplicables, como el mantenimiento, la gestión y la supervisión del edificio de la terminal, el suministro de servicios de redención y lucha contra incendios para las aeronaves, la medición de los coeficientes de fricción del aeródromo y la gestión de las amenazas de seguridad de las aves y otros animales salvajes en los sitios aeroportuarios. Estas obligaciones podrían aumentar nuestra exposición a la responsabilidad de terceros por lesiones personales o daños a la propiedad resultantes de nuestras operaciones.

Estamos sujetos a leyes y normas ambientales, de salud y seguridad.

Estamos sujetos a una amplia gama de leyes y reglamentaciones ambientales, de salud y seguridad en Panamá que nos exponen al riesgo de costos y responsabilidades sustanciales. Estas leyes y reglamentos se refieren, entre otras cosas, a los límites de las emisiones, las normas de calidad del agua y del aire, los límites del ruido, los requisitos de conservación de los bosques, la minimización de los riesgos para el medio ambiente, las normas sobre la limpieza, el uso y la manipulación de materiales peligrosos y las prácticas de eliminación de residuos. Cualquier violación de tales leyes y reglamentaciones puede resultar en multas y sanciones materiales. El cumplimiento de nuevas leyes y normas, o una interpretación más estricta de las leyes o reglamentaciones existentes, podría aumentar nuestra estructura de costos, lo que resultaría en la necesidad de inversiones adicionales y afectaría negativamente a nuestro negocio. Véase "*Negocio—Problemas ambientales.*"

Es posible que nuestras pólizas de seguro no brinden una cobertura suficiente contra todas las responsabilidades.

Si bien buscamos asegurarnos contra todos los riesgos razonables, no podemos ofrecer ninguna garantía de que nuestras pólizas de seguro cubran todas nuestras responsabilidades en caso de accidente, ataque terrorista, actos de guerra u otro incidente. El mercado de seguros para Aeropuertos y seguros de construcción es limitado, y un cambio en la cobertura ofrecida por las compañías de seguros podría reducir nuestra capacidad para obtener y mantener una cobertura adecuada y rentable. Si el monto de dicha cobertura de seguro de responsabilidad civil no es adecuado, es posible que nos veamos obligados a soportar pérdidas sustanciales en caso de accidente. Además, una cierta cantidad de nuestros activos no pueden, por su naturaleza, estar cubiertos por un seguro de propiedad, incluidas las áreas de movimiento de aeronaves y ciertas obras e infraestructura de ingeniería civil. Nuestras primas de seguros pueden aumentar debido a un accidente, ataque terrorista, actos de guerra u otro incidente. Los reclamos sustanciales que resulten en un accidente que exceda nuestra cobertura de seguro relacionada o el aumento de las primas podrían afectar negativamente nuestro negocio.



Las fallas, reparaciones y mantenimiento inesperados del equipo, incluido nuestro equipo de suministro de electricidad, pueden afectar negativamente las operaciones del Aeropuerto.

Es nuestra responsabilidad asegurarnos de que el Aeropuerto realice un mantenimiento periódico, que incluye, entre otras cosas, el mantenimiento de calles de rodaje y pistas y terminales de pasajeros. Debido a los peligros operativos, pueden ocurrir fallas inesperadas en el equipo y también pueden ser necesarias reparaciones y mantenimiento. Muchos de los peligros o riesgos relacionados están fuera de nuestro control y podrían afectar negativamente las operaciones de la terminal y tener un efecto material adverso en nuestro negocio. Consulte “—*El Aeropuerto requiere gastos de mantenimiento significativos para garantizar su seguridad y eficiencia, y nuestras operaciones pueden requerir que incurramos en mayores gastos de capital de crecimiento de lo que esperamos actualmente.*”

Odebrecht, contratista para la construcción de la Terminal 2, sigue siendo investigada en Brasil y otros países por corrupción, y funcionarios y empleados de Odebrecht han sido aprehendidos o arrestados en relación con ello. En 2017, Odebrecht llegó a un acuerdo con la Procuraduría General de Panamá admitiendo el soborno de funcionarios públicos para procurar contratos gubernamentales, acordando pagar una multa de 220 millones de dólares al Gobierno panameño y cooperar con las investigaciones de corrupción en Panamá. El acuerdo permite a Odebrecht finalizar varias obras civiles en curso en todo el país, incluida la Terminal 2 y la segunda línea del Metro. La Procuraduría de la Administración continúa investigando a exfuncionarios públicos y particulares en relación con las actividades de Odebrecht, incluso en relación con el contrato con el Aeropuerto, que puede conducir potencialmente, entre otras cosas, a riesgo crediticio de contraparte, investigaciones criminales u otros litigios, anulación del Contrato Odebrecht o demoras en la terminación de la construcción de la Terminal 2.

El 19 de junio de 2015, el director general de Odebrecht fue arrestado por las autoridades brasileñas como parte de una investigación de corrupción en la adjudicación a Odebrecht de contratos de construcción y suministro por parte de la petrolera estatal brasileña, Petrobras. Standard & Poor's y otras agencias calificadoras pueden rebajar las calificaciones crediticias de Odebrecht, lo que podría tener un impacto negativo en las calificaciones crediticias aplicables a los bonos. Consulte “—*Riesgos relacionados con la garantía-Nuestras calificaciones crediticias o las calificaciones crediticias de los bonos pueden reducirse o retirarse por cualquier motivo, incluida una reducción de la calificación crediticia soberana de Panamá o como resultado de una posible contraparte riesgo.*”

Según informes de los medios, Odebrecht ha recibido aproximadamente USD 9 mil millones en contratos (incluido el Contrato Odebrecht) del Gobierno panameño en el transcurso de tres administraciones presidenciales. Como resultado, a lo largo de 2016, el Procurador General de la Administración de Panamá inició auditorías en relación con las actividades de Odebrecht en Panamá. En el caso de que estas auditorías o investigaciones relacionadas encuentren algún delito penal en Panamá, el Contrato Odebrecht podría ser declarado nulo y sin efecto por un tribunal panameño. Además, como consecuencia del escándalo de corrupción que afecta a Odebrecht en Panamá, Odebrecht enfrenta dificultades para financiar sus proyectos en curso, incluida la construcción de la Terminal 2. Ver “*Discusión y análisis de la gerencia sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Compromisos contractuales — Contrato Odebrecht.*”

Durante 2017, Odebrecht llegó a un acuerdo con la Procuraduría General de Panamá en el que admitió el soborno de funcionarios públicos para procurar contratos gubernamentales, y acordó pagar una multa de 220 millones de dólares al Gobierno panameño y cooperar con las investigaciones de corrupción en Panamá. El acuerdo conciliatorio permite a Odebrecht finalizar varias obras civiles en curso en todo el país, incluida la Terminal 2 y la segunda línea del Metro. En abril de 2021, la Procuraduría General de Panamá anunció que los procesos judiciales relacionados con el arreglo contractual de Odebrecht con el Gobierno de Panamá y varias entidades estatales, incluido el Aeropuerto, estaban en curso. Entre otros, un exdirector general y miembro de la junta directiva del aeropuerto, un expresidente de la junta directiva del aeropuerto y otras personas estaban bajo investigación. A la fecha de este Prospecto Informativo, la Procuraduría General de Panamá había celebrado más de ocho acuerdos de negociación de culpabilidad con los acusados en estos casos y había habido varias condenas. Además, a estos acusados se les había incautado más de USD 36 millones en activos y efectivo

Si como resultado de las investigaciones en curso y sus efectos relacionados, el Contrato Odebrecht se declara nulo y sin efecto, o el avance en la construcción de la Terminal 2 se verá afectado negativamente por él o por cualquier otro motivo, el inicio de las operaciones de la Terminal 2 podría retrasarse. En caso de que se produzcan retrasos de este tipo, la capacidad técnica del Aeropuerto se mantendrá en niveles inferiores a los esperados, y es



posible que el Aeropuerto no pueda atender de manera eficiente el aumento del tráfico de pasajeros hasta que la Terminal 2 esté en pleno funcionamiento. Si bien tal determinación por parte de un tribunal no sería retroactiva, podría causar daño a la reputación y desviar la atención de nuestra gerencia, lo que podría resultar en un efecto material adverso en nuestras operaciones.

En caso de que reemplacemos al contratista para la construcción de la Terminal 2 bajo el Contrato Odebrecht, podríamos sufrir importantes costos o retrasos.

Bajo los términos del Contrato Odebrecht y la ley aplicable, podemos reemplazar a Odebrecht como contraparte solo bajo ciertas circunstancias. Como tal, es posible que no podamos reemplazar a Odebrecht como contratista para la construcción de la Terminal 2. En los términos del Contrato Odebrecht, Odebrecht inicialmente entregó una fianza de cumplimiento por un monto de aproximadamente USD 170 millones, que luego se incrementó a aproximadamente USD 229.4 millones en relación con las modificaciones posteriores. Podemos ejercer la fianza de cumplimiento en caso de terminación anticipada. Adicionalmente, tenemos derecho a los planos y diseños presentados y aprobados en relación con el Contrato Odebrecht. La construcción de la Terminal 2 está sustancialmente completa, con Odebrecht completando obras menores antes de la conclusión formal del proyecto, que se espera que ocurra en septiembre de 2021. En el caso de cualquier reemplazo de este tipo, es probable que incurramos en costos asociados con el reemplazo de Odebrecht, incluso con respecto a demoras en la finalización y reducción de la eficiencia técnica y operativa, todo lo cual podría tener un efecto adverso en nuestra situación comercial y financiera. y nuestra capacidad para realizar pagos con respecto a los bonos.

Solo tenemos dos pistas comerciales, una de las cuales podría necesitar ser reemplazada en un futuro cercano a mediano.

El Aeropuerto solo tiene dos pistas, una de las cuales, el aeródromo 03L / 21R, tiene aproximadamente 50 años y es probable que deba ser remodelada o reconstruida en los próximos años. Actualmente estamos contemplando adiciones o renovaciones a nuestro sistema de pistas; sin embargo, no podemos asegurarle que el funcionamiento del Aeropuerto no se verá interrumpido debido al mantenimiento necesario en el futuro. Además, nuestras pistas pueden requerir reparaciones no programadas debido a desastres naturales, accidentes aéreos y otros factores fuera de nuestro control, o mejoras debido a la OACI u otros requisitos reglamentarios. El cierre de cualquier pista de aterrizaje durante un período de tiempo significativo podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Las fuerzas naturales y los desastres relacionados pueden dañar nuestra propiedad e interrumpir nuestro negocio.

Aunque el Aeropuerto se ha construido para resistir fuerzas naturales y hemos adoptado procedimientos a seguir en caso de desastres naturales, un desastre natural podría afectar gravemente nuestros activos físicos y provocar una interrupción en nuestra capacidad para operar el Aeropuerto. Cualquier suspensión o reducción de operaciones de este tipo tendría un efecto adverso en el tráfico de pasajeros y carga y los movimientos del tráfico aéreo en el Aeropuerto y, en consecuencia, reduciría nuestros ingresos comerciales. Aunque mantenemos una póliza de seguro de “todo riesgo” que cubre los daños físicos y la interrupción del negocio, no hay garantía de que el alcance de los daños sufridos por el Aeropuerto en caso de un desastre natural no exceda los límites de la póliza de nuestro seguro. Además, los efectos de un desastre natural en la economía de Panamá y las economías de los países vecinos podrían ser severos y prolongados, llevando a una disminución en el atractivo de Panamá como destino turístico. La ocurrencia de un desastre natural, particularmente uno que cause daños que excedan los límites de nuestra póliza de seguro, podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Estamos expuestos a ciertos riesgos relacionados con la concesión de permisos para utilizar determinados espacios del Aeropuerto.

Estamos expuestos a riesgos relacionados con los espacios subconcesionados a terceros, como la falta de pago por parte de subconcesionarios de servicios no aeronáuticos o un debilitamiento de la demanda de permisos para utilizar los espacios asignados a subconcesionarios de servicios no aeronáuticos. Nuestro negocio, situación financiera o resultados de operaciones podrían verse afectados de manera materialmente adversa por cualquiera de estos riesgos e incertidumbres.



La estacionalidad puede causar fluctuaciones en los resultados operativos.

El Aeropuerto experimenta un cierto nivel de estacionalidad durante el año en función de los patrones de viaje. En particular, los meses de noviembre y diciembre de los meses de verano, suelen experimentar mayores flujos de tráfico de pasajeros. Por lo tanto, los resultados operativos pueden variar significativamente de un período a otro dependiendo de dichos niveles de tráfico de pasajeros. Esta estacionalidad puede resultar en volatilidad de trimestre a trimestre en nuestros resultados operativos.

Si la emisión de los bonos no se completa o si experimentamos una disminución en los ingresos de operación, es posible que necesitemos capital adicional y no podemos estar seguros de que habrá financiamiento adicional disponible para nosotros.

Históricamente, hemos cumplido con los requisitos de efectivo del curso ordinario para capital de trabajo, servicio de la deuda y gastos de capital con fondos proporcionados por las operaciones. Creemos que es probable que la misma combinación general de fondos, más los ingresos de las ofertas de deuda, sea suficiente para cumplir con nuestros requisitos de capital de trabajo, servicio de la deuda y gastos de capital en el futuro previsible. Aunque actualmente anticipamos que el producto de la emisión de los bonos, junto con nuestros fondos y flujos de efectivo disponibles, será suficiente para satisfacer nuestras necesidades de efectivo en el futuro previsible, si el producto de la emisión de los bonos no se recibe o no experimentamos una disminución en los ingresos de operación o en los fondos disponibles de los flujos de efectivo, necesitaremos buscar financiamiento adicional que no podemos estar seguros de que esté disponible en términos favorables, o que lo esté en absoluto.

Tenemos, y podemos incurrir en, deuda adicional clasificada por igual a los bonos. Dicha deuda también puede estar garantizada a pari passu por la Garantía que puede debilitar la Garantía que asegura los bonos.

Los Tenedores de los Bonos Existentes y los tenedores de cualquiera de nuestras deudas adicionales que se clasifiquen en un pari passu base con los bonos, tendrá derecho a compartir proporcionalmente con los tenedores de los bonos en cualquier producto distribuido en conexión con nuestra insolvencia, liquidación, reorganización, disolución u otra disolución, sujeto a satisfacción de ciertas limitaciones de la deuda. Esto puede tener el efecto de reducir la cantidad de ingresos pagados a usted en el caso de cualquier evento de este tipo. Consulte "Descripción de los bonos: convenios negativos".

Además, el Contrato de Emisión que rige los bonos nos permitirá emitir valores de deuda adicionales si de lo contrario estamos en cumplimiento de ciertos convenios, que estarán garantizados por la Garantía, y se nos permite designar cualquier de nuestra otra deuda adicional clasificando igualmente a los bonos en las que se permite incurrir como Deuda Garantizada por la Garantía mediante la emisión de un Certificado de Deuda Garantizada Con garantía al Agente entre Acreedores. Como resultado, cualquier deuda adicional estará garantizada por la Garantía que asegura los bonos, lo que podría debilitar el valor de la Garantía que asegura nuestras obligaciones en virtud de los bonos.

Es posible que no podamos generar suficiente flujo de efectivo para pagar toda nuestra deuda.

Nuestra capacidad para realizar pagos de nuestra deuda, incluidos los bonos, dependerá de nuestra capacidad para generar ingresos y utilidad de nuestras operaciones futuras. Esto está, en cierta medida, sujeto a factores económicos, financieros, competitivos, climáticos, legislativos, regulatorios y otros que no están bajo nuestro control. Nuestro negocio puede no generar suficiente flujo de efectivo de nuestras operaciones y financiamiento o puede que, de otra manera, no pueda disponer de ellos en una cantidad suficiente para cubrir otras necesidades de liquidez.

Es posible que necesitemos refinanciar o reestructurar una parte o el total monto de nuestra deuda, incluidos los pagarés, antes o después de su vencimiento. Es posible que no podamos refinanciar incluso una parte de su deuda o, si puede hacerlo, es posible que no pueda hacerlo en términos razonables de una empresa perspectiva. Si no podemos pagar nuestra deuda, es posible que tengamos que recurrir a reducir o retrasar adquisiciones y gastos de capital, vender activos, buscar capital adicional o reducir o posponer la inversión en capital existencias. Sin embargo, es posible que no sea posible tomar esas medidas si es necesario y, si se toman, es posible que no se cumplan que sean comercialmente razonables.



Riesgos relacionados con Panamá

Nuestro desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas en Panamá, que pueden afectar nuestro negocio y nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones en virtud de los bonos.

Nuestra situación financiera y los resultados de nuestras operaciones, incluida nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones bajo los Bonos, dependen sustancialmente de las condiciones económicas y políticas que prevalecen de tiempo en tiempo en Panamá. La economía panameña es pequeña y, aunque razonablemente diversificada, depende en gran medida del sector de servicios, que incluye negocios vinculados a las operaciones del Canal, una gran zona franca y un centro bancario internacional. El crecimiento del PIB real de Panamá fue de 3.0%, 3.6% y 5.6% en 2019, 2018 y 2017 respectivamente. En 2020, como resultado de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19, se estima que el PIB de Panamá disminuyó en un 17.9%.

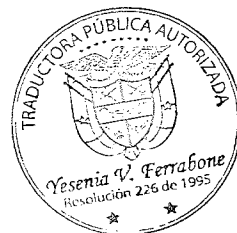
Si el crecimiento de la economía panameña continúa desacelerándose o disminuyendo debido a los efectos adversos de la pandemia del COVID-19 o si se desacelera o disminuye por otras razones, dichos desarrollos pueden afectar adversamente los flujos de tráfico aéreo esperados en el Aeropuerto. Debido al pequeño tamaño y al enfoque limitado de la economía panameña, los desarrollos adversos en Panamá, incluso los que afectan a una sola actividad, podrían tener un efecto más pronunciado que si los desarrollos ocurrieran en el contexto de una economía más grande y diversificada.

Además, una parte importante de los viajes de pasajeros del Aeropuerto se deriva de viajes discrecionales y de placer, que son especialmente sensibles a las recesiones económicas. Un entorno económico adverso, global o regional, podría resultar en una reducción en el tráfico de pasajeros, y viajes de placer en particular, así como una reducción en el negocio de carga, lo que a su vez afectaría material y negativamente nuestro negocio. Cualquier efecto adverso en la economía panameña podría afectar negativamente el uso del Aeropuerto, lo que afectaría nuestro negocio y nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones de pago en virtud de los Bonos.

Cualquier inversión en los bonos está sujeta a riesgos de mercados emergentes que pueden afectar nuestro negocio y nuestra capacidad para realizar pagos en virtud de los bonos.

Además, invertir en un país de mercado emergente como Panamá conlleva riesgos económicos. Estos riesgos incluyen muchos factores diferentes que pueden afectar los resultados económicos de Panamá, incluidos los siguientes:

- tasas de interés en los Estados Unidos y mercados financieros fuera de Panamá;
- desarrollos políticos o gubernamentales en Panamá;
- cambios en las políticas económicas o fiscales;
- cambios en los tipos de cambio, o apreciación o depreciación de la moneda, en países servidos por aerolíneas que utilizan el Aeropuerto;
- la imposición de barreras comerciales;
- condiciones económicas y comerciales generales en Panamá y la economía global;
- la capacidad del Canal de Panamá para seguir siendo una ruta competitiva para el transporte interoceánico;
- la capacidad de Panamá para efectuar reformas económicas clave;
- inflación;
- crecimiento económico en Panamá y América Latina;



- riesgos derivados de la concentración de ingresos entre los principales sectores industriales, como el transporte;
- el impacto de las hostilidades o disturbios políticos en otros países que pueden afectar el comercio internacional, los precios de las materias primas y la economía global; y
- la ocurrencia de desastres naturales, pandemias regionales o globales, como la pandemia del COVID-19, o eventos similares;
- las decisiones de las instituciones financieras internacionales con respecto a los términos de los acuerdos financieros vis à vis Panamá.

La ocurrencia de cualquiera de estos eventos puede tener un efecto adverso en nuestro negocio y nuestra capacidad para realizar pagos bajo los bonos.

La economía de Panamá, y por lo tanto nuestro negocio y uso del Aeropuerto, sigue siendo vulnerable a afectaciones externas, incluyendo la reciente crisis económica global y aquellos que podrían ser causados por futuras dificultades económicas significativas de los principales socios comerciales regionales o por efectos de "contagio" más generales. que podría tener un efecto material adverso sobre el crecimiento económico de Panamá.

La inversión en mercados emergentes generalmente presenta un mayor grado de riesgo que la inversión en economías de mercado más maduras porque las economías del mundo en desarrollo son más susceptibles a la desestabilización resultante de los acontecimientos nacionales e internacionales. Una disminución significativa en el crecimiento económico de cualquiera de los principales socios comerciales de Panamá o un desaceleramiento del crecimiento económico mundial podría afectar negativamente el crecimiento económico de Panamá.

Además, debido a que las reacciones de los inversionistas internacionales a los eventos que ocurren en un país de mercado emergente a veces resultan en un efecto de "contagio", en el cual una región entera o clase de inversión es desfavorecida por inversionistas internacionales, Panamá podría verse afectado adversamente por factores económicos o económicos negativos. desarrollos financieros en otros países de mercados emergentes. Panamá también es vulnerable a acontecimientos externos debido a su dependencia de acreedores extranjeros.

En 2020, el PIB estimado en Panamá disminuyó en un 17.9% estimado, principalmente debido a los efectos económicos negativos provocados por la pandemia del COVID-19. Si bien actualmente se espera que el crecimiento del PIB real en Panamá sea del 12.05% en 2021 y del 5.0% en 2022, no hay garantía de que crisis como las descritas anteriormente u otros eventos no afecten negativamente la confianza de los inversionistas en los mercados emergentes o las economías de los principales países de América Latina, incluido Panamá. Además, no se puede asegurar que estos eventos no afectarán negativamente la economía de Panamá. Cualquier efecto adverso en la economía panameña podría afectar negativamente el uso del Aeropuerto, lo que afectaría nuestro negocio y nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones de pago en virtud de los Bonos y el valor de mercado de los Bonos.

Los efectos económicos mundiales del brote del coronavirus podrían afectar adversamente la economía de Panamá

El brote de COVID-19 está teniendo actualmente un impacto adverso que no se puede determinar en la economía mundial. Según los informes, el COVID-19 se detectó por primera vez en Wuhan, provincia de Hubei, China, y se informó por primera vez a la oficina de país de la OMS en China el 31 de diciembre de 2019. El 30 de enero de 2020, la OMS declaró al COVID-19 una emergencia de salud pública de importancia internacional y el 11 de marzo de 2020, declaró el brote como una pandemia. COVID-19 ha comenzado a tener numerosos efectos globales en la actividad comercial general. En Panamá, tras el descubrimiento del primer caso de COVID-19 en el país, el Gobierno panameño implementó diversas medidas de protección, entre ellas declarar el Estado Nacional de Emergencia, decretar el toque de queda nacional, suspender los vuelos internacionales de pasajeros y extender la amnistía fiscal. En este momento, dada la incertidumbre del efecto duradero del COVID-19, no se puede determinar el impacto financiero en la economía de Panamá. En 2020, el PIB de Panamá disminuyó un 17.9% en comparación con 2019. De mediano a largo plazo, si la propagación de COVID-19 se prolonga, podría afectar adversamente aún



más las economías y los mercados financieros de Panamá y de muchos otros países, resultando en una recesión económica mayor que podría, entre otros efectos, reducir aún más los flujos de comercio internacional, incluidos los envíos a través del Canal y el tráfico aéreo a través del Aeropuerto. La ocurrencia de estos eventos podría seguir teniendo un efecto adverso en la economía de Panamá. Cualquier efecto adverso en la economía panameña podría afectar negativamente el uso del Aeropuerto, lo que afectaría nuestro negocio y nuestra capacidad para cumplir con nuestras obligaciones de pago en virtud de los Bonos y el valor de mercado de los Bonos.

Nuestra capacidad para realizar los pagos requeridos de los Bonos puede verse afectada negativamente por la naturaleza del sistema monetario panameño.

Desde poco después de su independencia de Colombia en 1904, Panamá ha utilizado el dólar estadounidense como moneda de curso legal y único papel moneda, utilizando el balboa solo como moneda y como unidad de cuenta con un tipo de cambio fijado en paridad con el dólar estadounidense. La inflación en Panamá, medida por el IPC promedio con el año base 2013, se estimó en 0.4% negativo en 2019 y en 0.8% y 0.9% en 2018 y 2017, respectivamente. Aunque la ausencia de una moneda nacional impresa y la ausencia general de financiamiento presupuestario interno a través del sistema bancario (excepto entre 1987 y 1989) reducen el riesgo de una inflación acelerada, imponen restricciones a la política fiscal y monetaria, particularmente para responder a las shocks que no afrontan otros países que pueden financiar sus déficits aumentando o contrayendo la oferta monetaria. Dada la dependencia del dólar estadounidense y de la economía estadounidense, no puede garantizarse que la apreciación o depreciación del dólar estadounidense frente a otras monedas o la existencia de niveles sostenidos de inflación más altos en la economía estadounidense (y el efecto resultante sobre el valor de dólar estadounidense) o aumentos o disminuciones en las tasas de interés en general en los Estados Unidos no afectarán adversamente la economía panameña o, indirectamente, actividades como el Aeropuerto. Además, actualmente no existen controles de cambio u otras restricciones impuestas por la ley panameña sobre los pagos en dólares estadounidenses por nosotros, y el capital se mueve libremente dentro y fuera del país, sin riesgo de moneda local. Sin embargo, en el caso de que el Gobierno imponga restricciones cambiarias o de pago que impidan las remesas desde Panamá con respecto a los Bonos, el recurso de los Tenedores de Bonos se limitaría a nuestros activos.

La percepción de Panamá por parte de ciertos organismos reguladores financieros internacionales como una jurisdicción con mayor susceptibilidad a deficiencias en el cumplimiento financiero puede resultar en mayores requisitos regulatorios internacionales o publicidad adversa, lo que puede afectar adversamente al sector financiero y economía panameña y, en consecuencia, nuestra situación financiera y resultados de operación

Los organismos supranacionales califican jurisdicciones por transparencia tributaria, gobernanza, actividad económica real, tasa de impuesto corporativo, prevención de lavado de activos, financiamiento del terrorismo, entre otros. Dependiendo de las preocupaciones regulatorias internacionales prevalecientes, ciertos países que se considera que cooperan menos que adecuadamente con tales organizaciones supranacionales pueden ser incluidos en una lista "gris" o "negra". De vez en cuando en el pasado reciente, Panamá ha sido incluida o amenazada con ser incluida en estas listas antes mencionadas. Por ejemplo, desde junio de 2014 hasta febrero de 2016, Panamá fue incluida en la lista "gris" del GAFI. Además, en junio de 2019, Panamá fue nuevamente incluida en la lista "gris" del GAFI.

Las Compañías no pueden asegurarle que Panamá podrá salir de la lista "gris" del GAFI en absoluto o, si puede hacerlo, si su salida ocurrirá en un período de tiempo comparable, si es que lo hará. Además, en febrero de 2021, el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de la Unión Europea adoptó una lista negra revisada de la Unión Europea de jurisdicción no cooperativa para fines fiscales, incluida Panamá. Además, en mayo de 2020, Panamá fue incluida en la lista de terceros países de alto riesgo (AML) de la Unión Europea, que entró en vigor en octubre de 2020.

El Gobierno de Panamá ha implementado varias iniciativas para fortalecer su marco regulatorio, sin embargo y dependiendo de las preocupaciones regulatorias internacionales, los esfuerzos continuos de Panamá para adoptar reformas regulatorias adicionales pueden no ser fácilmente aceptados por los organismos reguladores financieros internacionales. En el caso de que Panamá sea incluida en dicha lista "gris" o lista "negra", incluso si dicha inclusión se rescinde posteriormente, las consecuencias reglamentarias y de reputación resultantes pueden afectar adversamente la economía panameña y, en consecuencia, nuestra condición financiera y resultados de operación. Además, las medidas impuestas por organizaciones supranacionales contra jurisdicciones incluidas en la



lista "gris" o "negra" también pueden incluir la promulgación de leyes y reglamentos sustantivos que nosotros y otros participantes de la economía panameña podemos estar obligados a cumplir. Estas leyes y reglamentación adicional, así como cualquier estándar internacional adoptado con ellas, podrían aumentar los costos regulatorios o tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Cualquier impuesto adicional resultante de cambios en la reglamentación tributarias o la interpretación de estas en Panamá podría afectar adversamente nuestro negocio.

Los cambios en la legislación, la reglamentación y la jurisprudencia pueden afectar las cargas tributarias al aumentar las tasas y tasas impositivas, crear nuevos impuestos, limitar los gastos y deducciones elegibles y eliminar los incentivos y los ingresos no gravados. Se podrían implementar reglamentaciones tributarias adicionales que nos obliguen a realizar pagos de impuestos adicionales, lo que afectaría negativamente nuestros resultados de operación y flujo de efectivo. Además, las autoridades fiscales nacionales o locales pueden no interpretar la reglamentación fiscal de la misma manera que nosotros. Diferentes interpretaciones podrían resultar en litigios fiscales futuros y costos asociados.

Riesgos relacionados con la emisión

Nuestra deuda sustancial podría afectar negativamente nuestra capacidad de reunir capital adicional para financiar nuestras operaciones, limitar nuestra capacidad de reaccionar a los cambios en la economía o en la industria de la aviación e impedirnos cumplir con nuestras obligaciones de deuda, incluidas nuestras obligaciones en virtud de los Bonos Existentes y los Bonos.

Al 31 de marzo de 2021, luego de dar efecto a la venta de los bonos y a la aplicación de los ingresos netos anticipados de esta oferta, nuestros pasivos financieros totales habrían sido de USD . Nuestra deuda podría tener un impacto adverso en nuestro negocio, los resultados de las operaciones y la situación financiera, incluso por:

- requerir que una parte sustancial de nuestro flujo de efectivo de las operaciones se dedique al pago del principal y los intereses de nuestra deuda, reduciendo así nuestra capacidad de utilizar nuestro flujo de efectivo para financiar nuestras operaciones o realizar gastos de capital;
 - aumentar nuestra vulnerabilidad a las condiciones económicas e industriales generales;
 - lo que nos dificulta realizar pagos y satisfacer nuestras obligaciones de deuda, incluidos los pagos en virtud de los Bonos;
 - restringirnos de aprovechar las oportunidades comerciales futuras, incluida la realización de adquisiciones estratégicas;
 - exigiendo que vendamos activos y propiedades en un momento inoportuno;
 - limitando nuestra capacidad para obtener financiamiento adicional;
 - limitando nuestra capacidad para ajustarnos a las condiciones cambiantes del mercado; y
 - aumentando así la probabilidad de que una incapacidad real o inminente por nuestra parte para pagar nuestras deudas a medida que se vencen y son pagaderas también podría resultar en nuestra insolvencia.

Además, al 31 de marzo de 2021 y 2020, la relación entre nuestros pasivos totales y el capital pagado (definido como acciones ordinarias más capital pagado adicional) equivalía a 5.02 y 5.12. Parte del pasivo total, al 31 de marzo de 2021, incluye los Bonos 2036 en circulación y los Bonos 2048, cada uno de los cuales se encuentran actualmente en circulación y fueron debidamente autorizados por las resoluciones de la SMV No. 250-16 al 26 de abril de 2016 y No. 185-18 al 27 de abril de 2018. Nuestras obligaciones de pagar los intereses y el principal de los Bonos Existentes podrían afectar nuestra capacidad para pagar los intereses y el principal de los Bonos que se



ofrecen. El siguiente cuadro incluye una descripción de los Bonos Existentes.

| <i>Tipo de emisión</i> | <i>Títulos</i> | <i>Fecha de emisión</i> | <i>Tasa de interés: %</i> | <i>Fecha de vencimiento</i> | <i>Importe de la serie pendiente</i> |
|---|----------------|--|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|
| Bonos Senior Garantizados (<i>SMV No. 250-16</i>) | Bonos | 18 de mayo de 2016 | 5.625% | 2036 | USD 575.0 millones |
| Bonos Senior Garantizados (<i>SMV No. 185-18</i>) | Bonos | 9 de mayo de 2018 14 de noviembre de 2018 | 6.000% | 2048 | USD 875.0 millones |

Razones financieras

Apalancamiento financiero Luego de dar efecto a la emisión de los bonos, el apalancamiento financiero del Emisor (pasivos financieros totales divididos por el capital pagado (definido como acciones ordinarias más capital pagado adicional) al 31 de marzo de 2021 sería 5.87, y la relación entre el pasivo total y el capital pagado sería 6.21.

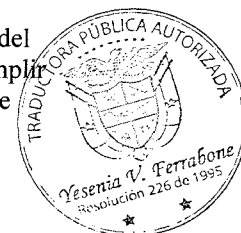
ROA El rendimiento de los activos del Emisor, definido como la utilidad neta dividida por el promedio de los activos totales (que se define como el promedio de los activos totales al final de cada uno de los dos años fiscales finalizados más recientemente), fue del 0.66% en 2020 y 3.61% en 2019. Los resultados del Emisor se ven impactados por los costos financieros de los pasivos con partes relacionadas. Un cambio negativo en los resultados, si continúa, podría afectar negativamente el redención de los Bonos.

Nuestras operaciones en el Aeropuerto están restringidas por los términos de nuestra deuda (incluidos los Bonos Existentes) y estarán restringidas por los términos del Contrato y los Bonos, todo lo cual podría limitar nuestra capacidad para planificar o reaccionar ante las condiciones del mercado. o satisfacer nuestras necesidades de capital, lo que podría aumentar el riesgo crediticio para los Tenedores de Bonos.

Los términos de cada serie de Bonos Existentes incluyen, y el Contrato de Emisión de los Bonos incluirá, una serie de convenios restrictivos que restringen nuestra capacidad para realizar determinadas transacciones y realizar determinadas operaciones en el Aeropuerto. Estos convenios restringen, entre otras cosas, nuestra capacidad para:

- incurrir o garantizar una deuda adicional;
- pagar dividendos o distribuciones;
- iniciar y continuar las actividades de construcción;
- vender o transferir activos;
- crear gravámenes sobre activos;
- hacer inversiones
- entrar en transacciones con afiliadas; e
- invertir en proyectos de mejora de capital;
- fusionarse o consolidarse con otra empresa; y
- participar en cualquier actividad comercial diferente.

Estos convenios podrían limitar nuestra capacidad para planificar o reaccionar ante las condiciones del mercado o para satisfacer las necesidades operativas o de capital del Aeropuerto. Nuestra capacidad para cumplir con estos convenios puede verse afectada por eventos fuera de nuestro control, y es posible que tengamos que



reducir algunas operaciones para mantener el cumplimiento.

Sin embargo, la mayoría sustancial de estos convenios y otras obligaciones solo limitan nuestras actividades con respecto al Aeropuerto. Según se define en el Contrato, el término “Subsidiarias restringidas” no incluye las actividades de los Otros Aeropuertos o Ciudad del Aeropuerto. Como resultado, las actividades de los Otros Aeropuertos y de la Ciudad Aeroportuaria generalmente no están limitadas por los convenios y otras obligaciones del Contrato de Emisión.

Los Bonos contendrán disposiciones que nos permitan modificar las condiciones de pago sin el consentimiento de todos los Tenedores de Bonos.

Los Bonos contendrán disposiciones relativas a la votación de enmiendas, modificaciones y exenciones que se denominan comúnmente "cláusulas de acción colectiva". Bajo estas disposiciones, ciertos términos clave de los Bonos pueden modificarse sin el consentimiento unánime de los Tenedores de los Bonos, incluido, entre otros, el monto, el momento o la prioridad de los pagos a los Tenedores de Bonos y la prima pagadera en el momento del redención de los Bonos y la transferencia de Garantía al Fideicomiso de Tocumen. Vea “la descripción de los Bonos -Enmiendas de las Documentos-Enmiendas de la transacción con el consentimiento de la mayoría de los Tenedores de Bonos.” En particular, las disposiciones pertinentes también permiten, en relación con asuntos reservados, la agregación de múltiples series de valores representativos de deuda bajo el Contrato de Emisión a efectos de votación, y las enmiendas, modificaciones o renunciaciones que afecten a dos o más series pueden permitir la enmienda, modificación o renuncia de dichos términos clave con ya sea, a opción del Emisor, el consentimiento del 75% del capital total de los títulos de deuda en circulación de todas las series bajo el Contrato de Contrato afectados por dicha enmienda propuesta, modificación de la renuncia, sin requerir una porcentaje de los tenedores de cualquier serie individual de valores de deuda afectados para votar a favor de cualquier modificación o acción propuesta o con el consentimiento de ambos (i) más del 66% (2/3)% del capital total de los valores de deuda de todas las series bajo el Contrato de Contrato afectados por dicha enmienda, modificación o renuncia propuesta y (ii) más del 50% del monto total de capital de cada serie afectada. Como resultado, una mayoría definida de los tenedores de dichos títulos de deuda (cuando se toman en conjunto) podría vincular a todos los tenedores de títulos de deuda en todas las series agregadas relevantes, incluidos los Bonos. Documentos de la Transacción de la Transacción

Cualquier bono adeudado por instituciones financieras propiedad del Gobierno de Panamá (nuestra entidad matriz) se consideraría en cualquier voto bajo el Contrato de Emisión.

Para cualquier voto bajo el Contrato de Emisión, los bonos propiedad de instituciones financieras propiedad del Gobierno de Panamá (nuestra entidad matriz) se incluirían y cualquier determinación de los “Tenedores Mayoritarios de Bonos” no ignoraría tales bonos. No podemos asegurarle que la independencia de tales instituciones financieras del Gobierno de Panamá evitará cualquier conflicto de intereses con respecto a cualquier voto bajo el Contrato de Emisión.

Los Bonos se beneficiarán de un Acuerdo de Fideicomiso, que proporciona seguridad sobre ciertas Cuentas de la Transacción establecidas por el Fiduciario de la Garantía, y los ingresos mantenidos en este. Otros deudas también se garantizan sobre una base *pari passu* de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso, y otros endeudamientos pueden garantizarse en el futuro sobre una base *pari passu* de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso.

Los Bonos estarán garantizados por la garantía de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso, en virtud del cual se garantizan los Bonos Existentes y en virtud del cual se puede asegurar la deuda futura del Emisor, sobre una base *pari passu*. Como resultado, una parte de la garantía que garantiza los Bonos también se pignora en beneficio de otras deudas del Emisor, y en el futuro puede diluirse por un endeudamiento adicional permitido por la garantía.

4

Los Bonos no son obligaciones del Gobierno ni están garantizados por él y es posible que no exista garantía



suficiente para pagar la totalidad o cualquier monto adeudado sobre los bonos en caso de ejecución hipotecaria, liquidación, quiebra o procedimiento similar. Además, si los ingresos netos de la Garantía no fueran suficientes para pagar todas las cantidades adeudadas en los Bonos y el Contrato de Emisión, los tenedores de bonos (en la medida en que no se hayan repagado con los ingresos de la Garantía) tendrían solo un reclamo no garantizado contra nuestros activos restantes.

Los Bonos no son obligaciones directas ni están garantizadas por la plena fe y crédito del Gobierno de Panamá, ni de ninguna dependencia del Gobierno. Ninguno de nuestros accionistas, funcionarios o directores o los accionistas, funcionarios o directores del Fiduciario de Contrato de Emisión, cualquiera de sus respectivas filiales o cualquier otra persona o entidad (que no seamos nosotros) estarán obligados a realizar pagos de los Bonos.

Los Bonos estarán garantizados por un gravamen de primera prioridad sobre la Garantía, que incluirá una garantía real sobre cierta transacción, cuentas y los ingresos contenidos en ella. Consulte "*Descripción de los Bonos - Garantía*". Sin embargo, los ingresos comprometidos a correr a través de la cascada que designa los ingresos transferidos a las Cuentas de la Transacción prometidas como Garantía no incluyen todos los ingresos del Aeropuerto, en particular, los ingresos de carga, los ingresos por venta de combustible y servicios relacionados a las aerolíneas y ciertos ingresos extraordinarios derivados de las actividades comerciales en el Aeropuerto, como los relacionados con los bienes raíces, los derechos de arrendamiento y servidumbre, los impuestos gubernamentales exentos y los permisos y aprobaciones gubernamentales para poseer y operar el Aeropuerto, así como otros ingresos inmateriales.

En el caso de una ejecución hipotecaria, liquidación, quiebra o procedimiento similar, no podemos asegurarle que los ingresos de cualquier venta o liquidación de la Garantía serán suficientes para pagar nuestras obligaciones en virtud de los Bonos, en su totalidad o en absoluto.

Además, si los ingresos netos de la Garantía no fueran suficientes para pagar todas las cantidades adeudadas en los Bonos y el Contrato de Emisión, los tenedores de bonos (en la medida en que no se hayan reembolsado con los ingresos de la Garantía) tendrían solo un reclamo no garantizado contra nuestros activos restantes.

No existe un mercado existente para los bonos, y no podemos asegurarle que se desarrollará un mercado activo para los Bonos.

Los Bonos son una nueva emisión de valores sin un mercado comercial establecido. Un mercado de negociación para los Bonos puede no desarrollarse, y no puede haber ninguna garantía en cuanto a la liquidez de cualquier mercado que pueda desarrollarse para los Bonos. Los precios futuros de negociación dependerán de numerosos factores, incluidos, entre otros, los tipos de interés vigentes y el mercado de valores similares. Los Compradores Iniciales nos han informado que actualmente tienen la intención de hacer un mercado en los Bonos después de la finalización de la oferta. Sin embargo, los Compradores Iniciales no están obligados a hacer un mercado en los Bonos, y pueden dejar de hacer mercado en cualquier momento sin previo aviso. Si un mercado para los Bonos no se desarrolla, los inversores pueden ser incapaces de vender sus bonos durante un período prolongado de tiempo, si es que lo hace. En consecuencia, es posible que los inversores no puedan liquidar su inversión fácilmente o en absoluto, y los prestamistas pueden no aceptar fácilmente los Bonos como garantía de préstamos. Incluso si se desarrolla un mercado para los Bonos, estos podrían operar con un descuento de su precio de oferta inicial.

Si se desarrollara un mercado de negociación, los precios de negociación futuros de los Bonos pueden ser altamente volátiles y dependerán de muchos factores, incluyendo:

- Número de tenedores y montos pendientes conforme a los bonos;
- nuestro desempeño operativo y condición financiera;
- el mercado de valores similares;



- el interés de los agentes de valores en hacer un mercado en los Bonos;
- las tasas de interés vigentes;
- tiempo restante hasta el vencimiento de los bonos;
- calificaciones actuales asignadas a los bonos; y
- acontecimientos económicos, financieros, políticos, regulatorios o judiciales que nos afecten a nosotros o a los mercados financieros en general.

La negociación o reventa de los Bonos puede verse afectada negativamente por otros factores descritos en este Prospecto Informativo que surjan de esta transacción o del mercado de valores asociados con activos operativos o financiamientos de proyectos.

Hay restricciones en su capacidad para transferir los Bonos.

Los Bonos no han sido ni se espera que sean registradas bajo la Ley de Valores o las leyes de valores de cualquier estado aplicable o de otra jurisdicción (excepto las de Panamá) o con la SEC o las autoridades reguladoras en cualquier jurisdicción que no sea Panamá. Debido a que los Bonos no han sido registrados bajo la Ley de Valores o cualquier ley de valores estatales de los Estados Unidos, no pueden ser ofrecidos o vendidos dentro de los Estados Unidos o para la cuenta o beneficio de, personas estadounidenses, excepto en virtud de una exención de, o en una transacción no sujeta a, los requisitos de registro de la Ley de Valores y las leyes de valores estatales aplicables. Dichas exenciones incluyen ofertas y ventas que se producen fuera de los Estados Unidos en cumplimiento con la Reglamentación S bajo la Ley de Valores y de acuerdo con cualquier ley de valores aplicable de cualquier otra jurisdicción y ventas a compradores institucionales calificados como se define en la Regla 144A bajo la Ley de Valores. Para una discusión de ciertas restricciones sobre la reventa y la transferencia, vea "*Plan de distribución*" y "*Restricciones de transferencia.*" En consecuencia, un Tenedor de Bonos y un propietario de derechos de usufructo en dichos Bonos debe poder asumir el riesgo económico de su inversión en los Bonos durante la vigencia de estos.

Nuestras obligaciones bajo los Bonos estarán subordinadas a ciertos pasivos legales.

Bajo las leyes de insolvencia panameñas, las obligaciones bajo los Bonos están subordinadas a ciertas preferencias estatutarias. En el caso de nuestra insolvencia o moratoria, tales preferencias legales pueden ser aplicables, y ciertas reclamaciones, incluidas las reclamaciones por sueldos, salarios, obligaciones garantizadas, seguridad social, impuestos y honorarios y gastos judiciales, tendrán preferencia sobre cualquier otra reclamación, incluidas las reclamaciones por cualquier inversor con respecto a los Bonos.

Riesgos relacionados con la garantía

Las leyes de Panamá pueden limitar la aplicación de los derechos sobre la Garantía.

La creación y perfección del interés de seguridad del Fiduciario y la aplicación de los derechos del Fiduciario con respecto a la Garantía se rigen, en la mayoría de los casos, por las leyes de Panamá. Las leyes relativas a la creación y perfeccionamiento de garantías reales en Panamá difieren de las de los Estados Unidos, y su aplicación puede estar sujeta a restricciones y limitaciones, incluido el efecto de la transmisión fraudulenta y leyes similares. La aplicación de los derechos contractuales contra nosotros dependería de una acción de cumplimiento exitosa en un arbitraje o en un tribunal en Panamá contra nosotros, como una entidad propiedad del Gobierno, cuyo resultado está sujeto a las leyes de Panamá. Estas restricciones y limitaciones pueden tener el efecto de prevenir, limitar o retrasar la aplicación de los derechos sobre la Garantía, y pueden perjudicar materialmente las reclamaciones de los tenedores de Bonos. Cualquier retraso por tener un reclamo exigible también podría disminuir el valor de la participación de los Tenedores de Bonos en dicho Interés debido, entre otras cosas, a la existencia de otros posibles acreedores y demandantes. Tal interés disminuido podría afectar materialmente la capacidad de los tenedores de bonos para recuperar su parte proporcional del valor de la Garantía en caso de una ejecución hipotecaria u otro evento de bancarrota, y podría tener un efecto adverso en nuestro negocio.



El Acuerdo de Fideicomiso se rige por las leyes de Panamá, y cualquier disputa sobre los términos del Acuerdo de Fideicomiso debe ser sometido a arbitraje en Panamá, aplicando International Chamber of Commerce Rules of Arbitration, en español.

El Acuerdo de Fideicomiso establece que cualquier disputa que surja de él con respecto a su validez, interpretación o ejecución, no resuelta de otra manera a través de la negociación, será sometida a arbitraje de acuerdo con las Reglas de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, en español, en la Ciudad de Panamá. Por lo tanto, cualquier sentencia o conclusión en el marco de este procedimiento de arbitraje puede diferir materialmente de lo que de otro modo resultaría de un procedimiento celebrado en los Estados Unidos. Por lo tanto, no podemos asegurarle que, en caso de incumplimiento, podrá recuperar una parte de valor similar a la que se esperaría si el Acuerdo de Fideicomiso Modificado y Replanteado se rigiera por las leyes y estuviera sujeto a la jurisdicción de los tribunales de los Estados Unidos.

La capacidad de los Tenedores de Bonos para buscar reparaciones con respecto a la Garantía Compartida (como se define en el presente) puede estar limitada materialmente por el Acuerdo entre Acreedores.

Los Bonos estarán garantizadas por un gravamen de primera prioridad sobre la Garantía Compartida, y tendrán un rango *pari passu* en derecho de pago con los Bonos Existentes y cualquier otra Deuda Garantizada por la Garantía futura. Sin embargo, los derechos de los tenedores con respecto a la Garantía Compartida que asegura los bonos pueden estar limitados materialmente de conformidad con los términos del Acuerdo entre acreedores, que establece que la ejecución de cualquiera o la totalidad de la Garantía Compartida y el ejercicio de cualquier otra Los remedios que puedan estar disponibles para los Tenedores de Bonos en virtud de los mismos o de la ley aplicable requerirían el consentimiento de la mayoría de los tenedores de Deuda Garantizada por la Garantía. En el momento de la emisión, los Tenedores de Bonos no representarían una mayoría en el capital de la Deuda Garantizada por la Garantía. En ausencia de instrucciones por parte de la mayoría de los tenedores de Deuda Garantizada con Garantía, los Tenedores de Bonos pueden estar sujetos a un período de suspensión de 120 días antes de la ejecución de la Garantía Compartida. Por lo tanto, no podemos asegurar a los tenedores de los bonos, en caso de incumplimiento, que podrían determinar si, y cuándo, hacer cumplir la Garantía Compartida, lo que podría generar costos o demoras que podrían tener un efecto materialmente adverso en su capacidad para obtener pagos sobre los montos adeudados según los Bonos.

Los Bonos no estarán garantizados por las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda establecidas con respecto a los Bonos Existentes u otra Deuda Garantizada.

Los Bonos estarán garantizados únicamente por la Garantía Compartida y la Cuenta de pago y las Cuentas de reserva del servicio de deuda establecidas y mantenidas con respecto a los Bonos. Cada serie de Bonos Existentes y otra Deuda Garantizada están, o estarán, según corresponda, aseguradas por Cuentas de Pago y Cuentas de Reserva del Servicio de Deuda separadas establecidas y mantenidas con respecto a dicha Deuda Garantizada y, como tal, los Tenedores de los Bonos no tendrán derecho a reclamar ellos. Si el pago de las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para la otra Deuda garantizada con garantía no está disponible, no podemos asegurarle que la garantía restante será suficiente para satisfacer nuestras obligaciones en virtud de los Bonos.

La Garantía que garantiza las Bono puede diluirse en determinadas circunstancias.

La Garantía puede garantizar un endeudamiento adicional en el que podamos incurrir en el futuro y que se clasificará *pari passu* en el derecho de pago con los Bonos Existentes y los bonos sujetos a restricciones sobre nuestra capacidad de incurrir en deudas y gravámenes según el Contrato que rige los Bonos. Sus derechos a la Garantía se verían diluidos por cualquier aumento en la deuda garantizada por dicha Garantía. Además, si cualquier otro endeudamiento se designa como Deuda Garantizada por la Garantía y está asegurado por la Garantía en una base de primera prioridad, los Ingresos Comprometidos se aplicarán para financiar la cuenta de pago separada y la cuenta de reserva del servicio de la deuda establecida con respecto a dicha nueva Deuda Garantizada en el que los bonos no tendrán garantía real. Además, dicha nueva Deuda Garantizada por la Garantía compartirá la Garantía



Compartida en cualquier ejecución. Para obtener más información sobre la garantía, consulte "*Descripción de los Bonos — Garantía*".

No todos los Ingresos Comprometidos serán transferidos periódicamente por nosotros al Fideicomiso de Tocumen que se mantendrá como Garantía. Adicionalmente, se nos requerirá obtener un refrendo de la Contraloría

Según los términos del Contrato de Emisión, solo las Cuentas de la Transacción y los ingresos contenidos en ellas servirán como Garantía. Ciertos impuestos gubernamentales que podrían estar sujetos a aumentos u otros cambios constituirán Ingresos Excluidos y no Ingresos Comprometidos y, por lo tanto, se transferirán directamente al Gobierno una vez recibidos. La prioridad de los pagos nos permite realizar transferencias desde la Cuenta General del Fiduciario de la Cuenta de O&M y la Cuenta de Pago de Impuestos, sobre las cuales los Tenedores de Bonos no tendrán interés de garantía, antes de financiar las Cuentas de Reserva de Servicio de Deuda y las Cuentas de Pago. Además, en ausencia de un incumplimiento o caso de incumplimiento según el Contrato de Emisión o cualquiera de los documentos que rigen cualquier deuda garantizada por la Garantía, se nos permitirá transferir a la Cuenta General del Fiduciario solo los Ingresos Comprometidos que sean necesarios para financiar la Deuda. Cuentas de reserva de servicio y Cuentas de Pago en cada Fecha de orden de transferencia programada. Como tal, los Tenedores de Bonos no tendrán garantía mobiliaria en ninguno de los otros Ingresos Comprometidos que no se transfieran a la Cuenta General del Fiduciario. Cualquier retraso significativo en el proceso que concluye con el *refrendo* podría tener un efecto material adverso en nuestra capacidad para cumplir con los términos de los Documentos de la Transacción.

Además, antes de la transferencia de los Ingresos Comprometidos de la Cuenta de Ingresos Comprometidos a la Cuenta General del Fiduciario en o antes de cada Fecha de Transferencia Mensual, necesitaremos obtener un *refrendo* de la *Contraloría*, que generalmente toma varias semanas.

Somos de propiedad absoluta del Gobierno y estamos sujetos a la supervisión de la Contraloría, que debe aprobar ciertas transferencias de fondos que se requieren de conformidad con los términos de los Documentos de la Transacción.

De acuerdo con la Ley No. 32 de 1984, la *Contraloría* es una institución independiente del Gobierno (no supervisada por el Poder Ejecutivo ni por la Asamblea Nacional) creada por la Constitución de Panamá, cuya misión es fiscalizar y regular la gestión y disposición de los fondos y activos de las entidades públicas y, entre otras, de las corporaciones controladas por el Gobierno, incluyéndonos a nosotros, así como examinar las cuentas correspondientes. Por lo tanto, ciertas transferencias de fondos requeridas de conformidad con los términos de los Documentos de la Transacción, tales como transferencias entre las Cuentas de Operación y las Cuentas de la Transacción (cada una según se define en "*Descripción de los Bonos*"), requieren el examen previo y aprobación de la *Contraloría*, que se da mediante un proceso que concluye con lo que se conoce como *refrendo*. No podemos asegurarle que el *refrendo* requerido para tales transferencias de fondos ocurrirá a partir de las fechas requeridas o en cualquier momento posterior. Las demoras en la ocurrencia de tal *refrendo* y, por lo tanto, en tales transferencias de fondos pueden dar lugar a una falta de financiamiento periódica de dichas cuentas, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro cumplimiento de los términos de los Documentos de la Transacción.

Los derechos de los Tenedores de Bonos sobre la Garantía pueden verse afectados negativamente por la falta de perfeccionamiento de las garantías reales en tales Garantías y otras cuestiones generalmente asociadas con la realización de garantías reales sobre dicha Garantía.

En general, una garantía mobiliaria sobre activos tangibles e intangibles solo se puede perfeccionar adecuadamente, solo se puede otorgar un gravamen válido creado sobre dichos activos y la prioridad de dicho gravamen solo se puede retener si el acreedor garantizado correspondiente toma ciertas medidas. Los gravámenes en la Garantía pueden no crearse o perfeccionarse válidamente con respecto a los bonos si no tomamos las acciones necesarias para crear o perfeccionar válidamente cualquiera de esos gravámenes sobre o antes de la emisión de los Bonos. Nuestra incapacidad o falta de tomar todas las acciones necesarias para crear y perfeccionar adecuadamente las garantías reales o crear válidamente gravámenes sobre la Garantía puede resultar en la pérdida de la prioridad de



la garantía mobiliaria para su beneficio a la que habría tenido derecho si dicha perfección o validez la creación de dichos gravámenes ha sido efectuada por nosotros.

Panamá es un estado soberano, y somos una subsidiaria de propiedad total del Gobierno, por lo tanto, puede ser difícil hacer cumplir los juicios en nuestra contra.

Panamá es un estado soberano, y somos una subsidiaria de propiedad total del Gobierno. En consecuencia, puede ser difícil hacer cumplir los laudos arbitrales o los fallos de los tribunales en los Estados Unidos o en cualquier otro lugar en nuestra contra. Aunque Panamá es parte de la Convención de Nueva York sobre el reconocimiento y ejecución de laudos arbitrales extranjeros de 1958, actualmente no existe ningún tratado entre los Estados Unidos, Estados y Panamá que prevén la ejecución recíproca de sentencias extranjeras.

Según la Ley de Inmunities Soberanas Extranjeras de Estados Unidos de 1976, es posible que no sea posible hacer cumplir en los Estados Unidos una sentencia en nuestra contra. Además, según las leyes de Panamá, el embargo u otra forma de ejecución antes o después del juicio sobre nuestra propiedad e ingresos puede resultar difícil. Consulte “*Servicio de proceso y ejecución de responsabilidad civil*”

Los tribunales panameños pueden otorgarnos los privilegios que nuestra ley procesal le otorga al Estado por los artículos 1047, 1048, 1650 (14) y 1939 del Código Judicial de Panamá. Estos beneficios serían aplicables en caso de que se tomen acciones por medio de los tribunales panameños.

El artículo 1047 del Código Judicial de Panamá establece que si la sentencia en la que se ordena a una entidad autónoma de la República de Panamá pagar una suma de dinero, el juez enviará copia autenticada de la decisión al Poder Ejecutivo de la Gobierno a través del Ministerio de Economía y Finanzas, o al representante legal de la AITSA, para hacer cumplir la sentencia en la medida de su competencia. Si el cumplimiento de la sentencia se encuentra fuera de su competencia, la entidad gubernamental a quien se comunicó la sentencia, dentro de los treinta días siguientes a la recepción de dicha comunicación, notificará al Consejo de Gabinete (*Consejo de Gabinete*), al concejo municipal correspondiente (*Consejo Municipal*) o la entidad correspondiente, de manera que el consejo o corporación correspondiente, según sea el caso, ordene la realización de las acciones necesarias para dar cumplimiento a la sentencia. Si transcurrido un año desde la fecha en que se envía la comunicación, la sentencia no ha sido ejecutada, el tribunal correspondiente solicitará, a través del Presidente de la Corte Suprema de Panamá, al Presidente de la República de Panamá, el Alcalde de la respectivo distrito, o el presidente de la entidad en cuestión, para tomar las acciones necesarias para dar cumplimiento a la sentencia.

El artículo 1048 del Código Judicial de Panamá establece que si luego de todos estos esfuerzos, transcurridos tres años desde la resolución aplicable, el deudor panameño no ha ordenado la ejecución y la obligación de pagar no ha sido satisfecha la sentencia judicial, el acreedor podrá solicitar a la Corte Suprema de Panamá instruir al Banco Nacional de Panamá a acceder a sus cuentas bancarias y al Banco Nacional de Panamá a poner a disposición para el pago la suma, de nuestras cuentas bancarias en dicho banco, las sumas adeudadas bajo la resolución correspondiente para satisfacer la sentencia judicial equivalente a la monto de ejecución dentro de un mes.

El artículo 1650 (14) del Código Judicial de Panamá establece que los bienes que pertenecen a Panamá, municipios, entidades estatales autónomas o semiautónomas no pueden ser embargados.

El artículo 1939 del Código Judicial de Panamá establece, entre otras cosas, que no se podrán tomar medidas cautelares contra Panamá y sus municipios, a excepción de los relativos a la evidencia.

Además, de conformidad con la Ley 23 de 2003, según enmendada, nuestra Junta Directiva podrá renunciar a las prerrogativas, garantías e inmunidades otorgadas por las leyes procesales a Panamá y sus entidades, incluyendo nosotros, con respecto a los activos asignados, transferidos u otorgados en garantía de cualquier manera para asegurar nuestras obligaciones y con respecto a cualquier ejecución judicial de los mismos. El 6 de julio de 2021, nuestra Junta Directiva renunció a estos privilegios procesales, sin embargo, dado que dichos privilegios son una cuestión de política pública, los tribunales panameños pueden mantener dichos privilegios independientemente de dicha renuncia.



Los privilegios procesales otorgados a Panamá parecen ser aplicables en virtud de las disposiciones establecidas en la Ley 23 de 2003, según enmendada. Dicha ley establece expresamente que nuestra Junta Directiva puede renunciar, respecto de los bienes y activos cedidos, transferidos u otorgados en cualquier modalidad de garantía de nuestras obligaciones y respecto de nuestra ejecución, a cualquiera de las prerrogativas, garantías e inmunidades procesales por leyes otorgadas al Estado y sus entidades.

Los tribunales panameños pueden considerar que, dado que somos propiedad beneficiaria de Panamá, es posible que no estemos sujetos a las leyes de insolvencia de Panamá. En cualquier caso, sus derechos bajo los bonos estarán sujetos a las leyes administrativas y de insolvencia de Panamá y las leyes administrativas de Panamá, y no podemos asegurarle que podrá hacer valer efectivamente sus derechos en tales procedimientos de insolvencia o similares. Además, si corresponde, la insolvencia, u otros procedimientos similares y otras leyes de Panamá pueden ser materialmente diferentes o estar en conflicto entre sí, incluso en las áreas de derechos de los acreedores, prioridad de las entidades gubernamentales y acreedores de partes relacionadas, y la capacidad de obtener préstamos postquiebra o de pagar intereses. La aplicación de estas leyes, o cualquier conflicto entre ellas, podría cuestionar qué y cómo deben aplicarse las leyes panameñas. Las leyes de Panamá pueden no ser tan favorables para sus intereses como las leyes de las jurisdicciones con las que está familiarizado.

La capacidad de los inversores para hacer cumplir las responsabilidades civiles bajo las leyes de valores de los Estados Unidos Puede ser limitada.

Todos nuestros directores y funcionarios son residentes de Panamá o en cualquier otro lugar fuera de los Estados Unidos. Todos o una parte sustancial de los activos de estas personas se encuentran en Panamá o fuera de los Estados Unidos. Como resultado, Es posible que los inversionistas en nuestros valores no puedan efectuar la notificación del proceso dentro de los Estados Unidos a dichas personas o hacer cumplir las sentencias de los tribunales estadounidenses en su contra basadas en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de los Estados Unidos, u obtenidas de otra manera, en los tribunales de Estados Unidos. Debido a que todos o una parte sustancial de nuestros activos se encuentran fuera de los Estados Unidos, es posible que cualquier juicio obtenido en los Estados Unidos contra nosotros no sea totalmente cobrable en los Estados Unidos. Existe duda en cuanto a la exigibilidad contra tales personas en Panamá, ya sea en acciones originales o en acciones para hacer cumplir sentencias de tribunales estadounidenses, de responsabilidades basadas únicamente en la sobre las leyes federales de valores de los Estados Unidos.

Nuestras calificaciones crediticias o las calificaciones crediticias aplicables a los bonos pueden reducirse o retirarse por cualquier motivo, incluida una reducción de la calificación crediticia soberana de Panamá o como resultado de una posible contraparte riesgo.

Esperamos que los Bonos sean calificadas, con el propósito de una calificación internacional, BBB por Standard & Poor's Rating Services y “Baa2” por Moody's Investor Services, Inc. Las calificaciones abordan la probabilidad de pago oportuno del capital y los intereses programados en cada Fecha de Pago. Las calificaciones no abordan la probabilidad de pago de intereses acumulados y vencidos, Montos Adicionales, primas de totalidad o cualquier otro monto pagadero con respecto a los Bonos o la puntualidad de cualquier pago de principal acelerado vencido como resultado de la ocurrencia de un Evento de Incumplimiento. Esperamos que los Bonos se califiquen en la fecha de emisión o antes.

Además, las calificaciones crediticias aplicables a los Bonos pueden cambiar después de la fecha de emisión. Las calificaciones tienen un alcance limitado y no abordan todos los riesgos materiales relacionados con una inversión en los Bonos, sino que reflejan solo las opiniones de las agencias de calificación en el momento en que se emiten las calificaciones. No hay garantía de que las calificaciones permanezcan vigentes durante un período de tiempo determinado o de que las agencias calificadoras no rebajen, suspendan o retiren por completo las calificaciones, si, a juicio de las agencias calificadoras, las circunstancias así lo justifican. En particular, las calificaciones aplicables a los Bonos pueden verse afectadas negativamente como resultado del riesgo potencial de contraparte, incluso en relación con una rebaja de las calificaciones crediticias de cualquiera de nuestras contrapartes clave, incluida Odebrecht. Cualquier rebaja, suspensión o retiro de las calificaciones puede tener un efecto adverso en el precio de mercado y la comerciabilidad de los Bonos. Los cambios reales o anticipados en nuestras



calificaciones crediticias o las calificaciones crediticias de los Bonos afectarán generalmente el valor de mercado de los Bonos. Por lo tanto, aunque podamos realizar pagos de capital e intereses a su vencimiento, el precio de nuestros bonos en cualquier mercado secundario puede ser considerablemente menor que el precio que pagó por sus bonos. Una calificación crediticia no es una recomendación para comprar, vender o mantener valores y puede estar sujeta a suspensión, reducción o retiro en cualquier momento por parte de la agencia calificadora que la asigna y por cualquier motivo, incluida una reducción de la calificación crediticia soberana de Panamá.

Es posible que no tengamos la capacidad de recaudar los fondos necesarios para financiar cualquier oferta de cambio de control requerida por el Contrato de Emisión.

Según el Contrato de Emisión, si ocurre un Cambio de Control (como se define en el Contrato de Emisión), debemos ofrecer comprar los bonos por un precio equivalente al 101% del capital de los bonos, más cualquier interés acumulado y no pagado a la fecha de compra. En el caso de un Cambio de Control, es posible que necesitemos refinanciar grandes cantidades de nuestra deuda, incluidos los bonos, por lo que es posible que no tengamos fondos suficientes disponibles para realizar las recompras requeridas de los bonos tras un Cambio de control. Si no recompramos los bonos en esas circunstancias, estaremos en incumplimiento de acuerdo con el Contrato de Emisión, el cual, a su vez, puede desencadenar disposiciones de incumplimiento cruzado en otros instrumentos de deuda. Cualquier deuda futura en la que incurramos también puede contener restricciones sobre la recompra de los bonos tras un Cambio de Control.

Es posible que no tengamos la capacidad de recaudar los fondos necesarios para financiar un redención obligatorio por ciertos hechos fortuitos, sucesos de expropiación, pérdida de nuestra capacidad para operar el Aeropuerto u otros sucesos de redención obligatorio.

Según el Contrato de Emisión, ciertos eventos, incluidos ciertos Eventos siniestros o Eventos de expropiación, en cada caso como se define en la "Descripción de los Bonos", y, en ciertas circunstancias, la pérdida de nuestra capacidad para operar el Aeropuerto desencadenará un evento de redención obligatorio. En el caso de un evento de redención obligatorio, es posible que necesitemos refinanciar grandes cantidades de nuestra deuda, incluidos los bonos, ya que es posible que no tengamos fondos suficientes disponibles para realizar las recompras de los bonos. Si no recompramos los bonos en esas circunstancias, estaremos en incumplimiento de acuerdo con el Contrato de Emisión, el cual, a su vez, puede desencadenar disposiciones de incumplimiento cruzado en otros instrumentos de deuda.

Podemos optar por redimir los bonos y es posible que no pueda reinvertir las utilidades a la misma tasa de rendimiento o a una mayor.

Podemos, a nuestra discreción, redimir los bonos, en su totalidad o en parte, según aplique, en cualquier momento, a un precio de redención De los Bonos. No se pagará ninguna Prima de Totalidad por redención después de tal fecha.

Podemos optar por redimir los bonos en momentos en que las tasas de interés vigentes pueden ser relativamente bajas. En consecuencia, es posible que no pueda reinvertir el producto de la redención en un valor comparable con una tasa de interés efectiva tan alta como cada serie de bonos, conforme aplique.

Los cambios en las leyes fiscales podrían dar lugar a una redención de los bonos por nuestra parte.

En el caso de que los pagos de intereses con respecto a los bonos hechos por nosotros a tenedores extranjeros estén sujetos a retención de impuestos impuesta por una Jurisdicción Tributaria Relevante, pagaremos montos adicionales para que el monto recibido por el tenedor después de dicha retención sea igual al monto que se habría recibido si no se hubieran aplicado tales impuestos. Según el Contrato de Emisión, los bonos son reembolsables a nuestra discreción, en su totalidad (pero no en parte) en cualquier momento a un precio igual al 100% del capital pendiente de los bonos, más los intereses devengados y no pagados, si los hubiere, adeudados, hasta e incluyendo la fecha de redención aplicable, más montos adicionales, si los hubiera, si (i) en la próxima Fecha de Pago subsiguiente estamos obligados a pagar cualquier Monto adicional (como se define en el Contrato de Emisión) como resultado de cualquier cambio en, o enmienda a las leyes o reglamentaciones de una Jurisdicción Tributaria Relevante (según se define en el Contrato de Emisión), o cualquier subdivisión política o autoridad gubernamental de la misma o en la misma que tenga poder para gravar, o cualquier cambio en la aplicación



interpretación oficial de dichas leyes o reglamentaciones, qué cambio o enmienda ocurrió después de la fecha de emisión de los bonos y (ii) dicha obligación no puede ser evitada si tomamos las medidas razonables a nuestra disposición. En cualquier caso, no podemos asegurarle que una propuesta para aplicar cualquier retención de impuestos no será presentada ante, o promulgada por, la legislatura panameña y que dicha promulgación no tendrá un efecto material adverso en nuestra capacidad para realizar pagos bajo los bonos. Consulte “*Descripción de los Bonos — Redención de los Bonos — Redención opcional por cambios en los fiscales*”. En consecuencia, de redimir los bonos, es posible que no pueda reinvertir el producto del redención en un valor comparable con una tasa de interés efectiva tan alta como la de los bonos.

Los diferentes principios de divulgación en Panamá y los Estados Unidos pueden brindarle diferente información sobre nosotros o menos de la que espera.

Los requisitos de divulgación de valores en Panamá difieren de los aplicables en los Estados Unidos. La información disponible públicamente sobre los emisores de valores panameños está menos disponible y es menos detallada en ciertos aspectos que la información que se publica regularmente por o sobre las empresas que cotizan en bolsa en los principales mercados globales. En consecuencia, la información sobre nosotros que está disponible para usted puede no ser la misma que la información disponible para los titulares de valores de una empresa estadounidense. Es posible que haya menos información disponible públicamente sobre nosotros de la que se publica regularmente sobre empresas en los Estados Unidos y otras jurisdicciones determinadas. No estamos sujetos a los requisitos de informes periódicos de la ley del Mercado de Valores y, por lo tanto, no estamos obligados a cumplir con los requisitos de divulgación de información que impone. Como resultado, es posible que no divulguemos información de acuerdo con los requisitos de la Ley de Intercambio, lo que puede tener un efecto limitante en el acceso de los inversores a la información relativa a nuestros resultados de operaciones y situación financiera.



USO DE LOS INGRESOS

Recibiremos aproximadamente USD 1,840,862,000 en ingresos netos después de los gastos de la venta de los bonos (tales gastos incluyen, (a) los montos pagaderas a los Compradores Iniciales; (b) los honorarios y gastos del Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente entre Acreedores y el Agente de Garantía; y (c) y otros gastos relacionados con la oferta de los Bonos, incluidos, entre otros, diversos honorarios y gastos de agencias de calificación, legales, contables y de otros expertos relacionados con SMV, LATINEX y LatinClear) .

Tenemos la intención de utilizar los ingresos remanentes de la oferta para los siguiente propósitos: (i) primero, financiar la compra de los Bonos Existentes conforme a la Oferta Pública de Compra y pagar los costos de esta Oferta Pública; (ii) segundo, financiar la Cuenta de Pago de los bonos; (iii) tercero, financiar la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda, (iv) cuarto, repagar la deuda bancaria pendiente; (v) quinto, el remanente será transferido a la Cuenta de Recuperación del COVID. Asignaremos los montos actualmente depositados en las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos Existentes (teniendo en cuenta la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la Oferta Pública) para financiar las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos y utilizaremos nuestros saldos de efectivo existentes para cubrir cualquier déficit en dichas cuentas y para asegurar que al menos USD 100 millones se transfieran a la Cuenta de Recuperación de COVID.

Si ofrecemos bonos adicionales según lo autorizado por la Resolución de la SMV, podemos usar los ingresos netos para los fines establecidos en este Prospecto Informativo (o como se especifique lo contrario en el Prospecto Informativo correspondiente para la emisión de bonos adicionales).



CAPITALIZACIÓN

El siguiente cuadro muestra nuestra capitalización al 31 de marzo de 2021 (i) sobre una base histórica; y (ii) ajustado para dar efecto a la Oferta y el uso de los ingresos brutos de la Oferta como si hubiera ocurrido el 31 de marzo de 2021. Este cuadro debe leerse junto con, y está calificada en su totalidad por referencia a, "Uso de los ingresos", "Discusión y análisis de la administración de la situación financiera y los resultados de las operaciones", "Resumen de información financiera y de otro tipo" y nuestros Estados Financieros incluidos en otras partes de estos detalles de ese Contrato de Emisión.

| | Al 31 de marzo de 2021 ⁽⁵⁾ | |
|---|---------------------------------------|----------------------|
| | Real (USD) | Ajustado |
| Efectivo y depósitos bancarios⁽¹⁾ | 99,383,652 | 220,573,336 |
| Cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar..... | 48,293,511 | 48,293,511 |
| Cuentas por pagar - Partes relacionadas | 20,301,687 | 20,301,687 |
| Préstamos por pagar | 25,000,000 | |
| Bonos por pagar ⁽²⁾ | 1,406,513,953 | |
| Interés por pagar | 32,462,721 | |
| Bonos ofrecidas por la presente..... | - | 1,855,000,000 |
| Pasivos financieros totales⁽³⁾ | 1,532,571,872 | 1,923,595,198 |
| Acciones comunes; 1,000,000 autorizados con valor nominal de B/20.00 cada uno; todos emitidos y pendientes..... | 20,000,000 | 20,000,000 |
| Capital adicional desembolsado..... | 307,661,033 | 307,661,033 |
| Ingresos acumulados | 224,601,488 | 224,601,488 |
| Cuentas por cobrar, accionista..... | (15,170,000) | (15,170,000) |
| Impuestos sobre dividendo | (14,867,563) | (14,867,563) |
| Patrimonio total | 522,224,958 | 522,224,958 |
| Capitalización total⁽⁴⁾ | 2,054,796,830 | 2,445,820,156 |

- (1) El monto ajustado refleja la transferencia de los ingresos netos de los Bonos ofrecidos por el presente a las cuentas enumeradas en el "Uso de los ingresos" y sujeto a las limitaciones descritas en "Descripción de los Bonos".
- (2) Los montos se muestran netos de los costos directamente relacionados con la emisión de deuda
- (3) El total de pasivos financieros en la columna "Real" incluye cuentas por pagar a partes relacionadas, cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar, préstamos por pagar, bonos por pagar, e interés por pagar. El total de pasivos financieros en la columna "Según ajustado" incluye cuentas por pagar a partes relacionadas, cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar, préstamos por pagar, bonos por pagar y bonos ofrecidos por el presente para dar efecto a la oferta y el uso de los ingresos netos de la oferta como si hubiera ocurrido el 31 de marzo de 2021.
- (4) La capitalización total incluye el total de pasivos financieros más el patrimonio total y no incluye efectivo ni depósitos bancarios.
- (5) No ha habido cambios materiales en la capitalización total desde el 31 de marzo de 2021.

Al 31 de marzo de 2021 y 2020, la relación entre nuestros pasivos totales y el capital pagado (definido como acciones ordinarias más capital pagado adicional) equivalía a 5.02.



INFORMACIÓN FINANCIERA Y DE OTRO TIPO SELECCIONADA

Los siguientes cuadros presentan nuestra información financiera y de otro tipo seleccionada para los períodos indicados. La información financiera seleccionada en las tablas se deriva de nuestros estados financieros. La siguiente información financiera y de otro tipo seleccionada debe leerse junto con los estados financieros, bonos relacionadas y otra información financiera incluida en otra parte de este Prospecto Informativo.

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | Para el año terminado el 31 de diciembre, | | |
|---|---|-------------------|---|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Ingresos por operación | | USD | USD | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias | 14,468,559 | 36,992,899 | 53, 758,355 | 165,998,778 | 155,524,989 |
| Renta | 8,084,248 | 19,426,961 | 30, 912,607 | 87,709,909 | 76,637,394 |
| Otros ingresos | 290,034 | 669,192 | 3,8 31,064 | 5,181,587 | 4,669,045 |
| Ingresos por operación | 22,842,841 | 57,089,052 | 88,502,026 | 258,890,274 | 236,831,428 |
| Otros | | | 85,077,264 | | |
| Depreciación | (4,548,554) | (4,463,480) | (17 ,997,902) | (18,213,758) | (16,597,769) |
| Costos de personal | (6,540,904) | (9,245,919) | (28 ,260,308) | (39,787,741) | (38,544,327) |
| Mantenimiento y reparación | (916,337) | (1,276,903) | (9,6 27,125) | (8,358,534) | (5,184,383) |
| Electricidad, agua y teléfono; | (924,904) | (1,495,021) | (6,0 92,929) | (8,320,645) | (6,610,651) |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional | (3,750,000) | (3,750,000) | (4,500,000) | (15,000,000) | (15,000,000) |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados | (640,301) | (606,933) | (4,187,659) | (7,389,613) | (8,454,378) |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico | (625,000) | (625,000) | (2,500,000) | (2,500,000) | (2,500,000) |
| Otros gastos | (22,778,315) | (2,482,433) | (18 ,291,452) | (17,873,387) | (32,289,196) |
| Costos financieros, neto | (7,627,584) | (6,979,114) | (62 ,048,204) | (29,012,196) | (43,717,691) |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos.. | (5,509,058) | 26,164,249 | 15, 364,268 | 112,434,400 | 67,933,033 |
| Impuesto sobre la renta: | | | (1,348, 160) | | |
| Actual | (310,728) | (7,849,275) | 296,812 | (34,301,750) | (18,648,023) |
| Diferido | 92,072 | (51,737) | (114,001) | 2,089,190 | |
| Total impuesto sobre la renta | (218,656) | (7,901,012) | (1,051,348) | (34,415,751) | (16,558,833) |
| Utilidad (pérdidas) netas | (5,727,714) | 18,263,237 | 14,312,920 | 78,018,649 | 51,374,200 |

(1) Incluye ingresos por recargos, multas, estacionamientos e ingresos distintos a alquiler y servicios de operación aeroportuaria.
 (2) Incluye la aplicación de un crédito contributivo predial a favor del Aeropuerto y la reversión del impuesto de inmueble.

| | Al 31 de marzo de | Al 31 de diciembre de | | |
|---|-------------------|-----------------------|-------------|-------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Activos no corrientes | | | | |
| Propiedades, equipo y mejoras de locales arrendados, neto | | | | |
| depreciación | 682,113,828 | 686,657,073 | 686,018,520 | 636,252,493 |



| | Al 31 de marzo de | | Al 31 de diciembre de | |
|--|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | |
| Obras de construcción en ejecución..... | 1,297,523,261 | 80,099,440 | 1,254,385,557 | 1,170,791,831 |
| Activos de impuestos diferidos..... | 13,409,231 | 13,317 | 13,020,347 | 13,134,348 |
| Anticipos a contratistas..... | 140,844 | 140,844 | 233,527 | 641,509 |
| Adelantos para compras en el extranjero . | 24,839,659 | 28,450,089 | 39,613,680 | 66,376,960 |
| Existencias, neto..... | 2,206,245 | 2,411,339 | 2,415,063 | 2,688,147 |
| Fondo para jubilación..... | 4,227,372 | 4,174,548 | 3,995,851 | 3,847,218 |
| Depósitos a plazo fijo..... | - | - | - | 29,689 |
| Total de activos no corrientes..... | 2,024,460,440 | 2,015,250,492 | 1,999,682,545 | 1,893,762,025 |
| Activo corriente..... | | | | |
| Efectivo y depósitos bancarios..... | 99,383,652 | 90,721,896 | 157,255,819 | 236,089,452 |
| Cuentas por cobrar..... | 23,345 | | | |
| Cientes..... | 518 | 19,281,408 | 18,207,618 | 19,132,627 |
| Partes vinculantes..... | 143,846 | 129,771 | 213,967 | 82,634 |
| Otros..... | 11,362 | 11,719 | 72,328 | 21,865 |
| Subtotal..... | 23,500,726 | 19,422,898 | 18,493,913 | 19,237,126 |
| Menos provisión para el deterioro de cuentas de dudoso cobro..... | (11,83 5,362) | (10,972,902) | (7,065,238) | (4,988,991) |
| | 11,665 | | | |
| Total de cuentas por cobrar..... | 364 | 8,449,996 | 11,428,675 | 14,248,135 |
| Gastos pagados por anticipado..... | 698,831 | 314,379 | 411,461 | 629,678 |
| | 31,071 | 31,382 | | |
| Impuestos pagados por adelantado..... | 851 | 578 | - | 4,058,288 |
| | 142,8 | 130,8 | | |
| Total activos corrientes..... | 19,698 | 68,849 | 169,095,955 | 255,025,553 |
| | 2,1 | 2,1 | | |
| Total de activos..... | 67,280,138 | 46,119,341 | 2,168,778,500 | 2,148,787,578 |

| | Al 31 de marzo de | | Al 31 de diciembre de | |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | USD | |
| Patrimonio | | | | |
| Acciones comunes; 1,000,000 autorizados con valor nominal de B / .20.00 cada uno; todos emitidos y pendientes..... | 20,000,000 | 20,000,000 | 20,000,000 | 20,000,000 |
| Capital adicional desembolsado..... | 307,661,033 | 307,661,033 | 307,661,033 | 307,661,033 |
| Ingresos acumulados..... | 224,601,488 | 230,329,202 | 216,016,282 | 162,997,633 |
| Cuentas por cobrar, accionista | (15,170,000) | (15,170,000) | (15,170,000) | (12,670,000) |
| | | | (14,148, 106) | |
| Impuesto complementario..... | (14,867,563) | (14,867,563) | 106 | (12,960,106) |
| Patrimonio total..... | 522,224,958 | 527,952,672 | 514,359,209 | 465,028,560 |
| Pasivo no corriente..... | | | | |
| Ingresos diferidos..... | 61,804,789 | 64,117,345 | 72,991,684 | 86,890,692 |
| Bonos por pagar..... | 1,397,872,664 | 1,397,511,596 | 1,404,745,440 | 1,411,281,443 |
| Cuentas por pagar a concesionarios..... | 142,564 | 142,564 | 131,486 | 158,414 |
| Depósitos en garantía de los concesionarios..... | 7,138,850 | 7,087,792 | 7,112,818 | 6,202,977 |
| Provisión para prestaciones a jubilados..... | 4,205,943 | 4,286,468 | 4,833,185 | 4,304,928 |
| Primas de antigüedad..... | 3,528,380 | 3,525,875 | 3,665,316 | 3,361,076 |
| Total del pasivo corriente..... | 1,474,693,190 | 41,476,671,640 | 1,493,479,929 | 1,512,199,530 |
| Pasivo corriente..... | | | | |
| Bonos por pagar..... | 8,641,289 | 8,641,289 | 7,853,690 | |
| Préstamos por pagar..... | 25,000,000 | 25,000,000 | - | |
| Interés por pagar..... | 32,462,721 | 11,438,217 | 9,988,235 | |
| Retenciones a contratistas..... | 12,299,950 | 12,197,355 | 17,543,060 | |
| | | | | 10,044,273 |
| | | | | 32,522,263 |



| | Al 31 de marzo de | | Al 31 de diciembre de | |
|---|--------------------|--------------------|-----------------------|----------------------|
| | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | USD | |
| Cuentas por pagar - partes relacionadas | 20,301,687 | 16,367,431 | 15,318,887 | 15,114,919 |
| Cuentas por pagar y otros gastos acumulados por pagar | 48,293,511 | 44,339,945 | 34,916,332 | 49,930,906 |
| Cuentas por pagar a concesionarios..... | 15,100 | 15,100 | 26,928 | 30,838 |
| Impuesto sobre la renta por pagar | - | - | 11,472,430 | - |
| Otro impuesto a pagar | - | - | 39,375,088 | 37,587,216 |
| Ingresos diferidos | 23,347,732 | 23,679,029 | 24,444,712 | 26,329,075 |
| Total pasivos corrientes..... | 170,361,990 | 141,495,029 | 160,939,362 | 171,559,488 |
| | 1,645 | 1,618 | | |
| Total de pasivos | ,055,180 | ,166,669 | 1,654,419,291 | 1,683,759,018 |
| | 2,167 | 2,146 | | |
| Total patrimonio y pasivos... | ,280,138 | ,119,341 | 2,168,778,500 | 2,148,787,578 |

La siguiente tabla proporciona una conciliación de nuestro EBITDA ajustado a nuestra ganancia neta (pérdida) para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 y 2020 y los años 2020, 2019 y 2018.

EBITDA Ajustado Reconciliación

| | Por el período de tres meses terminados el 31 de marzo de | | Para el año terminado el 31 de diciembre de | | |
|---|---|-------------------|---|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Ganancia (pérdida) neta..... | (5,727,714) | 18,263,237 | 14,312,920 | 78,018,649 | 51,374,200 |
| Ajuste para otros ingresos ⁽¹⁾ | - | - | (85,077,264) | - | - |
| Más costos financieros, netos | 7,627,584 | 6,979,114 | 62,048,204 | 29,012,196 | 43,717,691 |
| más depreciación | 4,548,554 | 4,463,480 | 17,997,902 | 18,213,758 | 16,597,769 |
| Más impuesto sobre la renta | 218,656 | 7,901,012 | 1,051,348 | 34,415,751 | 16,558,833 |
| EBITDA⁽²⁾ ajustado | 6,667,080 | 37,606,843 | 10,333,110 | 159,660,354 | 128,248,493 |

(1) Ajuste para excluir "Otros ingresos" resultantes de la aplicación de un crédito fiscal de la propiedad a favor del aeropuerto y la reversión de una disposición de impuestos a la propiedad.

(2) Definimos el EBITDA ajustado como ganancias netas, como se ajusta para excluir "otros ingresos", antes de los costos financieros, la red, los impuestos sobre la renta y la depreciación.



Las tablas a continuación proporcionan una conciliación de nuestros ingresos que excluyen la amortización de los derechos llave en mano y los ingresos mínimos garantizados para nuestros ingresos y alquiler excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado para alquilar los períodos de seis meses finalizados el 31 de marzo de 2021 y 2020 y los años 2020, 2019 y 2018.

Conciliación de los ingresos que excluyen la amortización de los derechos llave en mano y los ingresos mínimos garantizados para los ingresos

| | Para el periodo de tres meses terminado en | | Para el año terminado el 31 de diciembre | | |
|--|--|-------------------|--|--------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Ingresos | 22,842,841 | 57,089,052 | 88,502,026 | 258,890,274 | 236,831,428 |
| Menos la amortización de derechos llave en mano e ingresos mínimos garantizados | 2,460,516 | 6,038,106 | 10,062,104 | 31,305,781 | 23,063,239 |
| Ingresos excluyendo la amortización de derechos llave en mano e ingresos mínimos garantizados | 20,382,325 | 51,050,946 | 78,439,922 | 227,584,493 | 213,768,189 |

Conciliación del alquiler excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado a los ingresos

| | Para los tres meses terminados el 31 de marzo de | | Para el año terminado 31 de diciembre de | | |
|---|--|-------------------|--|-------------------|-------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| | (USD) | | (USD) | | |
| Renta | 8,084,248 | 19,426,961 | 30,912,607 | 87,709,909 | 76,637,394 |
| menos amortización de los derechos llave en mano y los ingresos mínimos garantizados... | 2,460,516 | 6,038,106 | 10,062,104 | 31,305,781 | 23,063,239 |
| Alquiler excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y los ingresos mínimos garantizados..... | 5,623,732 | 13,388,855 | 20,850,503 | 56,404,128 | 53,574,155 |



DISCUSIÓN Y ANÁLISIS DE LA DIRECCIÓN DE LA CONDICIÓN FINANCIERA Y RESULTADOS DE LAS OPERACIONES

La siguiente discusión se deriva de nuestros estados financieros incluidos en otras partes de este Prospecto Informativo. Esta discusión no incluye toda la información incluida en nuestros estados financieros. Debe leer nuestros estados financieros para comprender mejor nuestro negocio y nuestros resultados históricos de operaciones.

Descripción general:

Somos una empresa estatal de propiedad absoluta que posee, opera, mantiene y desarrolla el Aeropuerto, que es el principal Aeropuerto internacional de Panamá, el tercer Aeropuerto más transitado de América Latina y el Caribe (la “ Región ALC ”) con base en tráfico de pasajeros y el noveno Aeropuerto más transitado de la región de ALC según el tráfico total de pasajeros en 2019. El Aeropuerto es una puerta de entrada crítica que une los viajes a través de América del Norte, América Central, América del Sur, el Caribe y Europa, debido a su posición estratégica en el centro de América y su papel como centro de red para Copa Airlines.

Generamos ingresos tanto por servicios aeronáuticos como por servicios comerciales no aeronáuticos. Los servicios aeronáuticos se refieren a los servicios de pasajeros de las aerolíneas y los servicios de carga aérea, y las tarifas asociadas incluyen la PEF, la tarifa de desarrollo, las tarifas de tránsito y cualquier otra tarifa de pasajeros, tarifas de seguridad, tarifas de aterrizaje y despegue de aeronaves, tarifas de estacionamiento de aeronaves, pasarela de embarque de pasajeros cargos, cargos por servicios públicos, arrendamientos de habitaciones de clubes de aerolíneas y cargos por carga. Los ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos incluyen alquileres fijos y variables de arrendamientos comerciales, ventas de derechos llave en mano para asegurar arrendamientos comerciales, acuerdos IMG con concesionarios, tarifas de instalación, diversas tarifas administrativas y de aprobación y otros ingresos como tarifas de estacionamiento de automóviles y tarifas de publicidad. Para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y los años terminados el 31 de diciembre de 2020, y 2019, generamos USD 14,468,559, USD 53,758,355 y USD 165,998,778 de ingresos por servicios aeronáuticos, respectivamente, y USD 8,374,282, USD 34,743,671 y USD 92,891,496 y de ingresos de actividades comerciales no aeronáuticas, respectivamente. Durante 2020 y en lo que va de 2021, nuestros ingresos se han visto afectados significativamente como resultado de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Las reglas y reglamentaciones que rigen el establecimiento de tarifas y tasas para servicios aeronáuticos y no aeronáuticos están contenidas en la Ley 23 y nuestros estatutos. La AAC, a solicitud de nuestra Junta Directiva, es la autoridad final que establece las tarifas y los cargos por los servicios aeronáuticos, incluidos, entre otros, la PEF, la Tarifa de desarrollo y otros servicios que se proporcionarán a las aeronaves en tierra, como la carga y descarga de pasajeros y carga, mostradores de facturación de pasajeros y manejo de equipaje. Como tal, no tenemos control unilateral sobre la fijación de estas tarifas, nuestra Junta Directiva es la autoridad final facultada para fijar las tarifas de los servicios comerciales no aeronáuticos y los alquileres mínimas por el uso de las instalaciones del Aeropuerto. Estas tarifas y tarifas se basan en los costos de los servicios prestados, y es política de la Junta Directiva que dichos costos incluyan el mantenimiento de un perfil financiero sólido para el Aeropuerto y el cumplimiento de nuestros convenios y obligaciones financieros. Consulte "*Marco Regulatorio*".

Componentes principales de nuestros resultados de operaciones

Ingresos Aeronáuticos

Volumen de tráfico aéreo y de pasajeros

Nuestros ingresos por servicios aeronáuticos se ven afectados principalmente por los volúmenes de tráfico aéreo y de pasajeros, como se describe a continuación.

Todas las tarifas por servicios aeronáuticos son aprobadas por la junta directiva de la AAC de conformidad con los procedimientos legales establecidos. El proceso comienza con la presentación por parte del Director Ejecutivo de cualquier cambio propuesto en las tarifas y tarifas de los servicios aeronáuticos a nuestra Junta Directiva. Si nuestra Junta Directiva aprueba los cambios propuestos, presenta la nueva tabla de tarifas a la AAC para su aprobación.



El número de pasajeros generalmente se ve influenciado por una variedad de factores macroeconómicos, incluidas las condiciones económicas y políticas internacionales, el panorama económico panameño, las condiciones de la industria de las aerolíneas, la disponibilidad y el precio del combustible de aviación, las preocupaciones por la seguridad y la protección de la aviación, los Aeropuertos competidores y los modos de transporte competidores. Con la globalización de los negocios y la creciente importancia del comercio internacional y el turismo, el crecimiento de la economía panameña se ha relacionado más estrechamente con las condiciones económicas, políticas y sociales mundiales. Como resultado, la economía internacional, las balanzas comerciales, los tipos de cambio de divisas, las relaciones políticas y las hostilidades también son influencias importantes en el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto.

Tasa de salida de pasajeros

La PEF se aplica a los Pasajeros de origen / destino internacionales que salen por su uso de las instalaciones del Aeropuerto y actualmente se fija en USD 40.00 por Pasajero de origen / destino internacional. Los ingresos de la PEF constituyen nuestra fuente de ingresos más importante y están directamente relacionados con el número de pasajeros internacionales de origen / destino que parten del Aeropuerto. Los Pasajeros que permanezcan en Panamá por al menos 24 horas se consideran Pasajeros de Origen / Destino, mientras que todos los demás se consideran Pasajeros en Tránsito/ Transferencia. Los pasajeros en tránsito / transbordo y los pasajeros en vuelos nacionales no están obligados a pagar la PEF. Actualmente, la inmensa mayoría de los vuelos en el Aeropuerto llegan o salen de lugares internacionales. Las delegaciones oficiales panameñas (con la debida autorización) en las áreas de deporte, académico y cultura y personas con pasaporte diplomático están exentas de pagar la PEF. Los niños menores de dos años pagan USD 10,00 con respecto al PEF. Los pasajeros jubilados (definidos como pasajeros mujeres mayores de 55 años y pasajeros hombres mayores de 60 años) que también sean residentes reciben un descuento del 50% del PEF. Nuestros ingresos de operación de la PEF fueron de USD 3,388,890, que representan el 14.8% de los ingresos de operación, y de USD 15,149,378, que representan el 21.5 % de los ingresos de operación para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020 respectivamente, y USD 19,016,564, que representan el 21.5% de los ingresos de la operación y USD 68,951,410, que representan 26.6% de los ingresos de operación para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente, excluyendo en cada caso cualquier monto de la PEF remitido a agencias gubernamentales según lo requiera la ley como se describe a continuación.

Si bien la PEF lo paga el pasajero, está incluido en el precio del boleto aéreo recibido por las aerolíneas y luego pagado por las aerolíneas a nosotros, mensualmente después de recibir de las aerolíneas una lista de todos los pasajeros que viajan en dicha aerolínea. durante ese período. El plazo medio requerido por las aerolíneas para pagar la PEF es de siete días naturales desde el día en que enviamos la factura correspondiente a las aerolíneas. Dicha factura es emitida por nosotros semanalmente, luego de recibir y revisar un informe que nos envían las aerolíneas. Una vez que recibimos el informe, validamos la información mediante un proceso de auditoría interna (emitiendo informes al Consejo de Administración de forma periódica). Si una aerolínea no paga la PEF de manera oportuna (dentro de los siete días a partir de la fecha en que se envió la factura), el Aeropuerto impondrá una multa a dicha aerolínea, que puede ascender hasta un 10% sobre los montos adeudados. Como resultado, deberíamos recibir el pago de la PEF a más tardar dos meses en promedio después de que el pasajero use nuestras instalaciones. Históricamente, no hemos tenido problemas de recolección de material o retrasos en el pago por parte de las aerolíneas y nunca hemos impuesto la penalidad aplicable por pago atrasado.

La PEF se incrementó por última vez en octubre de 2009 de USD 20.00 a USD 40.00. De acuerdo con la ley aplicable, el 25% de cada PEF, actualmente USD 10.00, debe ser enviado por el Aeropuerto a la Autoridad de Turismo de Panamá y luego USD 1.00 de la PEF restante (USD 30.00) lo paga el Aeropuerto a la Comisión Nacional de Prevención de Delitos de Explotación Sexual (“CONAPREDES”). Las porciones enviadas a la Autoridad de Turismo de Panamá y CONAPREDES no están incluidas en nuestros ingresos, y no forman parte de los Ingresos Comprometidos.

No tenemos conocimiento de ningún plan actual para cambiar el monto de la PEF o para cambiar la aplicabilidad de la PEF entre las diversas categorías de viajeros. Para modificar la PEF, nuestra Junta Directiva debe aprobar la propuesta de modificación, la cual luego debe ser sometida a la AAC para su aprobación de conformidad con el artículo 17 de la Ley 23. Consulte “Marco Regulatorio — Reglamentación de tasas y tarifas”.

Tarifa de desarrollo



En diciembre de 2015, la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica Civil emitió la Resolución No. 022, mediante la cual se autorizó una tarifa especial de desarrollo aeroportuario (la “Tarifa de desarrollo”) junto con ciertas modificaciones a varias otras tarifas por servicios aeroportuarios. La Tarifa de Desarrollo, junto con los cambios a las tarifas existentes, se hizo aplicable a partir del 1 de enero de 2016. La tarifa de desarrollo está actualmente fijada en USD 12.00 por pasajero internacional de origen / destino en el Aeropuerto.

La Tarifa de Desarrollo se aplica a los Pasajeros de Origen / Destino internacionales que salen por el uso de las instalaciones del Aeropuerto. Los ingresos del Tarifa de Desarrollo constituyen nuestra fuente de ingresos más importante y están directamente relacionados con el número de pasajeros internacionales de origen / destino que parten del Aeropuerto. Los niños menores de dos años están exentos del pago de la Tarifa de Desarrollo. Los pasajeros jubilados (definidos como pasajeros mujeres mayores de 55 años y pasajeros hombres mayores de 60 años) que también sean residentes reciben un descuento del 50% con respecto Tarifa de Desarrollo.

Similar al PEF, la Tarifa de Desarrollo está incluida en el precio del boleto aéreo recibido por las aerolíneas y luego pagada por las aerolíneas junto con la PEF, con los mismos procedimientos de cobro y penalización descritos anteriormente para la PEF. No se requiere pagar ninguna porción de la Tarifa de Desarrollo a la Autoridad de Turismo de Panamá o CONAPREDES, y todos los ingresos obtenidos de dicha tarifa se incluyen en nuestros Ingresos Aeronáuticos una vez recibidos.

Nuestros ingresos por la Tarifa de Desarrollo fueron de USD 1,352,832, lo que representa el 5.9% de los ingresos de operación y USD 6,049.896, lo que representa 10.6 % de los ingresos de operación para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 y 2020, respectivamente, y USD 7,591,127, representando 8.6% de los ingresos de operación y USD 27,535,116, representando 10.6% de los ingresos de operación. para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente.

No tenemos conocimiento de ningún plan actual para cambiar el monto de la Tarifa de Desarrollo o para cambiar la aplicabilidad de la Tarifa de Desarrollo entre las diversas categorías de viajeros. Para modificar la Tarifa de Desarrollo, nuestra Junta Directiva debe aprobar la propuesta de modificación, la cual luego debe ser sometida a la AAC para su aprobación de conformidad con el artículo 17 de la Ley 23. Consulte “*Marco Regulatorio — Reglamentación de tasas y tarifas*”.

Tarifas por aterrizaje y puentes de embarque

El volumen de tráfico aéreo y los niveles operativos en el Aeropuerto afectan las tasas por aterrizaje y las de los puentes de embarque. Las aerolíneas pagan las tasas de aterrizaje por el uso de las instalaciones del aeródromo en el Aeropuerto, incluido el sistema de pistas y pistas de rodaje, según un informe de uso diario preparado y emitido por el Aeropuerto. Las tasas de aterrizaje se evalúan por tonelada de peso máximo de salida según una escala graduada, con un cargo mínimo para operaciones de aeronaves internacionales de USD 30.00 por tonelada para aeronaves de hasta 12.500 kilogramos, y un cargo de entre USD 2.40 y USD 2.60 por tonelada para aeronaves de peso superior a 12,500 kilogramos. Además, en 2016, las aerolíneas comenzaron a pagar un recargo del 10% por los aterrizajes entre las 6:00 pm y las 6:00 am. Las tarifas de los puentes de embarque las pagan las aerolíneas por el uso de las pasarelas de embarque de pasajeros en el Aeropuerto según un informe de uso diario preparado y emitido por el Aeropuerto. Nuestras tarifas actuales de pasarela de embarque son de USD 62.00 durante la primera hora. La tarifa para cada intervalo subsiguiente de 15 minutos después de la primera hora es de USD 15,50, y los aviones de fuselaje ancho pagan un recargo del 100%. Durante los tres meses terminados en el 31 de marzo de 2021 tuvimos ingresos por USD 1,856,372 en tarifas de aterrizaje y USD 830,738 en tarifas de puentes de embarque. Tuvimos ingresos por USD 5,702,525 , USD 15,191,454 y USD 14,971,476 en tarifas de aterrizaje y USD 2,278,344, USD 7,224,860 y USD 7,335,947 al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, respectivamente.

Cargo por seguridad

El 1 de marzo de 2012, introdujimos un cargo por seguridad de USD 1.25 por cada pasajero internacional que llegue, salga y transite en el Aeropuerto (el “cargo por seguridad”). Los ingresos del cargo por seguridad se basan en el número total de pasajeros que viajan por el Aeropuerto. Para los tres meses terminados en 31 de marzo de 2021 y los años terminados en 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, recaudamos USD 999,129, USD 3,748,463, USD 13,806,849 y 13,364,479, respectivamente, en cargos por seguridad.



Ingresos no Aeronáuticos

Los Ingresos no Aeronáuticos incluyen los ingresos generados por los acuerdos de concesión, incluidas las concesiones minoristas, alimentos y bebidas, estacionamiento de automóviles y otros servicios, incluidos los acuerdos de concesión de área terminal para publicidad, banca, cambio de moneda extranjera y máquinas expendedoras. Nuestras principales fuentes de Ingresos no Aeronáuticos son los pagos de comisiones de alquiler y venta de los operadores de concesiones para operaciones libres de impuestos y de alimentos y bebidas (también conocidas como “concesionarios”). Los Ingresos no Aeronáuticos no están regulados por la AAC. Pueden ajustarse a nuestro exclusivo criterio con la aprobación de nuestra Junta Directiva. Los derechos para desarrollar y operar espacios comerciales en el Aeropuerto se venden en un proceso de licitación que está abierto al público y se rige por las leyes de contratación pública.

Importantes operaciones libres de impuestos en el Aeropuerto son atractivas para muchos viajeros, tanto pasajeros de origen / destino como pasajeros en tránsito / transferencia. Muchos países de América Latina imponen aranceles, aranceles e impuestos sobre las ventas o el consumo relativamente altos sobre los artículos de lujo, la electrónica y otras categorías de productos que normalmente se venden en las tiendas libres de impuestos de los Aeropuertos. Esto hace que la compra de productos en el Aeropuerto sea una propuesta atractiva para muchos de nuestros pasajeros. Actualmente, se han asignado aproximadamente 8,554.42 metros cuadrados a diferentes concesionarias en la Terminal 1.

El número de pasajeros que pasan por el Aeropuerto afecta directamente a los Ingresos no Aeronáuticos del Aeropuerto, en particular a los ingresos por alquileres comerciales. Celebramos un contrato de concesión con cada uno de los concesionarios que operan en el Aeropuerto que rige el alquiler y otros términos de la concesión.

Históricamente, recaudamos ingresos de los concesionarios de tres formas, todas las cuales se incluyen como alquiler:

- Pagos por adelantado por el derecho a operar un espacio comercial a partir de la venta de derechos llave en mano (como se define a continuación) o arreglos de IMG (como se define a continuación);
- Un pago mensual fijo de alquiler de espacio para espacio comercial, que oscila entre 50.00 y 400.00 dólares estadounidenses por metro cuadrado por mes; y
- Pagos de comisiones de alquiler variables basados en ventas brutas de actividades comerciales.

Los criterios para decidir si recaudar ingresos a través de pagos iniciales de las ventas de derechos llave en mano o concesiones IMG, pagos mensuales fijos de alquiler de espacio o pagos de comisiones de alquiler variables basados en un porcentaje de las ventas brutas de las actividades comerciales, generalmente dependen de la naturaleza de la mercadería a ser ofrecida por el minorista en el espacio correspondiente y condiciones comerciales imperantes.

En 2014, comenzamos a alejarnos de una estrategia de venta de derechos llave en mano hacia un enfoque en contratos de concesión con un IMG. Debido a los mayores pagos iniciales bajo el mecanismo de derechos llave en mano, los acuerdos de concesión basados en la venta de derechos llave en mano nos permitieron aumentar rápidamente los fondos disponibles para gastos de capital y minimizar nuestro riesgo de cobranza. A los concesionarios que compraron derechos llave en mano se les redujeron los pagos de alquiler y comisiones en consecuencia, de modo que el monto total de ingresos que se esperaba pagar durante la vigencia de la concesión era aproximadamente el mismo que habría sido si no hubieran comprado derechos llave en mano. En consecuencia, a cambio del alto pago inicial, se cobraron comisiones por ventas brutas más bajas durante la vigencia de la concesión. Por el contrario, si bien el mecanismo de concesión de IMG también prevé un pago por adelantado, este pago es mucho menor que con los derechos llave en mano. A cambio de este pago inicial más bajo, podemos cobrar comisiones por ventas brutas más altas, lo que nos permite participar en cualquier mejora futura a medida que nos expandimos y aumenta el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Los pagos mensuales están sujetos a un pago mínimo garantizado, el monto del IMG, que brinda protección al Aeropuerto contra las recesiones económicas o menores niveles de ventas. Además, como algunos minoristas no tenían acceso a las grandes cantidades de capital requeridas bajo el mecanismo de derechos llave en mano, creemos que el mecanismo IMG nos permitió atraer a un grupo más diverso de minoristas para participar en nuestro proceso de licitación para espacios comerciales nuevos o disponibles en el Aeropuerto. Alquiler y tarifas mínimas de comisión por ventas brutas, ya sea bajo el derecho de llave en mano,



IMG u otro mecanismo, se establecen en un programa de tarifas aprobado por la Junta Directiva en 2020 y varían según el negocio del minorista y la ubicación del espacio dentro del Aeropuerto. El Aeropuerto evalúa periódicamente su estrategia de ingresos en relación con los derechos llave en mano e IMG y sopesará el impacto de la pandemia de COVID-19 en los concesionarios potenciales actuales y futuros y sus objetivos de ingresos a largo plazo.

Asignamos concesiones minoristas de acuerdo con los procedimientos establecidos por nuestra Junta Directiva. La mayoría de las concesiones minoristas, incluidas aquellas que involucran una venta de derechos llave en mano o bajo los mecanismos de concesión del IMG, se asignan a través de un proceso de licitación competitiva a aquellos participantes que estén dispuestos a ofrecer las condiciones de concesión más favorables. Las propuestas de espacios de concesión comercial deben presentarse en sobres cerrados en el lugar, fecha y horas que se establezcan al mismo y son evaluadas por un comité especial, en función de sus aspectos económicos y técnicos. El comité especial deberá presentar un informe de valoración y análisis a nuestro Director General, quien a su vez deberá presentarlo, junto con su propia opinión, a nuestra Junta Directiva. Nuestra Junta Directiva luego selecciona al concesionario en base a los registros presentados. En los casos en que la gerencia crea que es fundamental que un determinado espacio comercial sea ocupado por un determinado proveedor o marca líder, nuestra Junta Directiva tiene la opción de autorizar el otorgamiento del espacio de concesión siguiendo un proceso competitivo abreviado, en el que al menos dos participantes son invitado por nuestra Junta Directiva a licitar. Además, los concesionarios podrán ser seleccionados directamente, sin ningún proceso competitivo, si así lo aprueba nuestra Junta Directiva, en el caso de un interés nacional urgente, seguridad nacional o de conformidad con convenio internacional.

Como parte de la estrategia comercial del Aeropuerto, hemos aumentado el número de espacios comerciales en el Aeropuerto que se licitaron. Nuestra huella minorista se está incrementando significativamente con la construcción de la Terminal 2. Consulte “—Mejoras en el área de la terminal—Ampliación de la Terminal 2”. Desde 2005 hasta 2009, el Aeropuerto licitó 27 espacios; de 2009 a 2013 se licitaron 11 espacios; y desde 2013 hasta 2016 se licitaron 32 espacios. En 2017 comenzaron a licitarse los espacios de la Terminal 2, resultando en la licitación 22 espacios, que representan 2,504 metros cuadrados en la Terminal 1 y 93,7 metros cuadrados en la Terminal 2. Además, en 2018, se licitaron 9 espacios que comprenden 1,896,96 metros cuadrados de espacio comercial y 45 espacios que comprenden 6.772,24 metros cuadrados de espacio comercial para la Terminal 1 y la Terminal 2, respectivamente, lo que representa un total de 54 espacios que comprenden 8.669,20 metros cuadrados de espacio comercial para aceptar ofertas. Además, en 2018, se licitaron 9 espacios que comprenden 1.896,96 metros cuadrados de espacio comercial y 45 espacios que comprenden 6.772,24 metros cuadrados de espacio comercial para la Terminal 1 y la Terminal 2, respectivamente, lo que representa un total de 54 espacios que comprenden 8,669,20 metros cuadrados de espacio comercial para aceptar ofertas. Los nuevos minoristas que recientemente han alquilado espacio comercial en la Terminal 2 incluyen Maison Kayser, Nación Sushi, Al Capone's, Olive Garden y Flying Dogs.

Derechos llave en mano

Inicialmente, estructuramos algunos de los contratos de concesión del Aeropuerto como derechos llave en mano, que incluían una tarifa inicial significativa y, a partir de entonces, rentas y comisiones relativamente menores sobre las ventas brutas. A la fecha del presente, el 9% del espacio libre de impuestos asignado permanece bajo la estructura de derechos llave en mano. Estos pagos iniciales por derechos llave en mano para concesionarios se reconocieron como ingresos de manera uniforme durante el transcurso del contrato de arrendamiento. Los depósitos de derechos llave en mano representan una forma de inversión de capital por parte de los concesionarios y garantizan el potencial de tráfico futuro del Aeropuerto. Esta estrategia nos permitió aumentar rápidamente los fondos disponibles para gastos de capital y minimizar nuestro riesgo de cobranza. Aunque creemos que esta estrategia no es común entre los Aeropuertos, muchos minoristas estaban dispuestos a pagar por los derechos llave en mano porque sus pagos futuros recurrentes eran más bajos. Los concesionarios también estaban dispuestos a pagar cantidades significativas de depósitos iniciales porque los negocios minoristas en el Aeropuerto (en común con los grandes Aeropuertos comerciales en general) generalmente tienen márgenes relativamente altos y un potencial significativo de crecimiento y expansión. Como consecuencia, hemos podido utilizar las ventas de derechos llave en mano para recolectar el beneficio económico de la diferencia entre (A) el total de los pagos de alquiler fijo y variable recaudados en el Aeropuerto y (B) el alquiler total pagado por los operadores minoristas. en otros grandes Aeropuertos de servicios comerciales.



Vendimos con éxito derechos llave en mano a ciertos concesionarios como parte de varios proyectos de mejora del área de la terminal. El plazo de concesión de estos contratos era de 10 años sin renovación automática. Las ofertas ganadoras por metro cuadrado variaron según el segmento minorista, la ubicación dentro de la terminal y el tamaño de la oferta de lote.

El siguiente cuadro presenta detalles relacionados con nuestros acuerdos restantes de derechos llave en mano:

| Concesionario | Segmento minorista | Año Derechos vencidos | Año de vencimiento del contrato de arrendamiento | Área (m ²) | Precio de derechos llave en mano (USD) |
|---|--------------------|-----------------------|--|------------------------|--|
| Travel Wear, S.A. (Calvin Klein) | Prendas de vestir | 2016 | 2026 | 52 | 3,218,000 |
| MS OSAS Duty Free, S.A. | Lujo | 2015 | 2025 | 73 | 3,027,011 |
| DLM Tocumen, S.A. | Artículos de marca | 2013 | 2023 | 53 | 3,218,000 |
| Consorcio Flying Apparel (Tommy Hilfiger) | Artículos de marca | 2012 | 2022 | 56 | 3,218,000 |
| Consorcio Grupo Wisa | Juguetes | 2013 | 2023 | 41 | 1,521,000 |
| Consorcio Grupo Wisa | Accesorios de lujo | 2013 | 2023 | 42 | 2,621,000 |
| Consorcio el Viajero (Grupo Wisa) | Equipaje | 2013 | 2023 | 60 | 2,066,777 |
| Consorcio el Viajero (Grupo Wisa) | Equipaje | 2013 | 2023 | 37 | 2,066,777 |
| Consorcio Duty Free Panamá (Attenza) | Equipaje | 2013 | 2023 | 38 | 2,066,777 |
| Consorcio Grupo Wisa | Artículos de marca | 2014 | 2024 | 42 | 1,998,654 |
| MBL Trading S.A. (Boutique Mont Blanc) | Artículos de marca | 2014 | 2024 | 51 | 3,015,844 |
| Flying Apparel S.A. (Tommy Hilfiger) | Artículos de marca | 2015 | 2025 | 71 | 3,027,011 |
| Total | | | | 616 | 31,064,851 (*) |

(*) El monto pendiente de ser reconocido como ingreso a 31 de diciembre de 2020 fue de USD11,905,745.

IMG

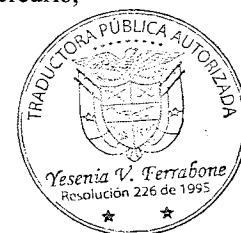
En los últimos años, nos hemos alejado cada vez más de la estructuración de acuerdos de concesión con derechos llave en mano hacia el mecanismo de concesión IMG. Bajo dicha estructura, al celebrar cualquier acuerdo con un concesionario, se acuerda un IMG entre nosotros y el concesionario, que deberá ser pagado por el concesionario en cualquier caso. El proceso por medio del cual determinamos el IMG aplicable para un área específica del espacio comercial requiere un análisis interno detallado de los datos históricos y de mercado comerciales que nos permitan optimizar el valor IMG que buscamos para un espacio determinado de un concesionario. El IMG se determina una vez, al firmar el contrato, y sirve como el pago mensual mínimo que tenemos derecho a recibir de dicho concesionario. Sobre una base mensual, debemos recibir el más alto de IMG un porcentaje de las ventas brutas mensuales, que variará dependiendo del acuerdo, pero puede ser hasta el 30% de las ventas brutas mensuales.

El mecanismo de concesión de IMG también prevé un pago inicial no reembolsable al Aeropuerto desde el cual, mensualmente, el 50 por ciento del IMG mensual del concesionario se acredita al concesionario hasta que ese monto de pago inicial se haya asignado completamente a las obligaciones de pago de IMG del concesionario. Durante dicho período, el concesionario paga al Aeropuerto el 50% restante del IMG mensual o, si el porcentaje acordado de las ventas brutas mensuales es superior a la IMG, la diferencia entre el 50% del IMG mensual y el porcentaje acordado de las ventas brutas mensuales, según corresponda.

Para el período comprendido entre enero de 2017 y junio de 2018, el promedio mensual de IMG para concesionarios con operaciones activas bajo acuerdos basados en el IMG fue de aproximadamente USD59,851; sin embargo, los pagos medios efectivos de esos minoristas ascendieron a aproximadamente 60.967 dólares los Estados Unidos

Desde 2015, hemos celebrado nuevos acuerdos de concesión IMG con tiendas minoristas como Boutique Ferragamo, Chicken Rosti Restaurant, Fitlab, Ferretti y Kate Spade, MontBlanc, Nike, Diesel, Nathan's Famous, The Coffee Bean & Tea Leaf, Pandora, Under Armour, Samsung, Polo Ralph Lauren, Krispy Cream, Panafoto, Mercurio, Dogilicious, Café Juan Valdez y Café Ily.

El siguiente cuadro establece detalles relacionados con nuestros acuerdos restantes de IMG:



| Concesionario | Segmento minorista | Año de venta de derechos | Año de vencimiento del arrendamiento | Área (m ²) | IMG Pago inicial (USD) | Mensual IMG (USD) |
|--|--------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|
| Airport Foods Inc..... | Restaurante | 2016 | 2026 | 156.66 | 66,000 | 5,500 |
| Airport Foods, Inc..... | Artículos de marca | 2016 | 2026 | 98.65 | 48,000 | 4,000 |
| Mohinani Group S.A. | Artículos de marca | 2015 | 2025 | 56.75 | 624,000 | 26,000 |
| Premun Café de Latinoamérica, S.A. (Coffee Bean)..... | Cafetería | 2016 | 2026 | 16.34 | 523,467 | 21,811,11 |
| Duty Free Punta Cana, INC. | Tienda de conveniencia | 2016 | 2026 | 118.29 | 3,024,000 | 126,000 |
| Premun Café de Latinoamérica, S.A. (Coffee Bean)..... | Cafetería | 2017 | 2027 | 55.41 | 494,832 | 41,236 |
| Asociación Accidental "Panama Specialty (Maritano's), S.A. | Cafetería | 2016 | 2026 | 32.19 | 812,688 | 33,862 |
| Supreme Services (Panama) No. 3, S.A. Consorcio New Sport Duty Free Panama | Artículos de marca | 2016 | 2026 | 65.09 | 867,000 | 36,125 |
| Fissa Safori Corp (Ferretti) Consorcio VIKI Group..... | Heladería | 2017 | 2027 | 27.51 | 180,885 | 30,147,50 |
| Empresa Augustas, S.A. (Boutique de marca)..... | Artículos de marca | 2017 | 2026 | 66.3 | 1,100,256 | 45,844 |
| Duty Free Electronic, S.A. (Samsung) .. | Electrónica | 2017 | 2027 | 100.3 | 418,128 | 34,844 |
| Empresas Augusta, S.A. (Adidas)..... | Artículos deportivos | 2015 | 2025 | 63.27 | 1,124,26 | 46,844 |
| Artes Visuales, S.A. | Country Store | 2016 | 2026 | 96.88 | 678,660 | 56,555 |
| Consorcio Fitlab..... | Vitaminas | 2017 | 2027 | 27.50 | 436,364 | 18,182 |
| Supreme Services (Panamá) No. 3, S.A. | Restaurante | 2017 | 2027 | 46.07 | 511,836 | 42,653 |
| Duty Free de Panama, S.A. - Bloque 3... Coffee and Vending Panamá, S.A..... | Libre de impuestos | 2018 | 2028 | 53.39 | 28,000,000 | 675,844 |
| Duty Free Punta Cana Inc. - Boutique Kate Spade..... | Café y aperitivos | 2016 | 2021 | N/D* | 312,624 | 26,052 |
| Consorcio Duty Free Américas Bar..... | Artículos de lujo | 2017 | 2027 | 45.04 | 130,620 | 21,770 |
| Consorcio Grupo Esmo..... | Bar | 2017 | 2027 | 41.99 | 309,240 | 25,770 |
| Grupo Mohinani S.A. | Moda de caballeros | 2017 | 2027 | 65.64 | 200,000 | 33,333 |
| Consorcio Air Popcorn | Joyerías | 2017 | 2027 | 75.00 | 210,000 | 35,000 |
| Lopo Tocumen, Inc..... | Alimentos/refrigerios | 2017 | 2027 | 6.00 | 85,009 | 14,168 |
| Artes Visuales, S.A. – Studio Nature | Artículos de lujo | 2018 | 2028 | 103.03 | 765,240 | 63,770 |
| Consorcio Global Lounge Network..... | Productos de fabricación local | 2019 | 2029 | 13.55 / 3.84 | 308,400 | 25,700 |
| Consorcio Vitel Mobile | Salón VIP | 2019 | 2029 | 521.26 | 600,000 | 25,000 |
| Consorcio Attenza Duty Free Ropa Casual | Electrónica | 2017 | 2027 | 35.66 | 574,560 | 47,880 |
| Consorcio Retail Deluxe | Artículos de marca | 2017 | 2027 | 103.03 | 765,240 | 63,770 |
| Consorcio Duty Free Américas | Artículos de marca | 2017 | 2027 | 66.30 | 373,320 | 31,110 |
| Consorcio IMEBEN..... | Libre de impuestos | 2018 | 2028 | 1,470.92 | 56,000,000 | 2,415,540 |
| Consorcio Bentis..... | Artículos de lujo | 2018 | 2028 | 81.31 | 293,328 | 48,888 |
| Consorcio Grupo Panafoto..... | Artículos de lujo | 2018 | 2028 | 77.86 / 46.69 | 191,328 | 31,888 |
| Motta Internacional, S.A. | Artículos de lujo | 2018 | 2028 | 46.69 | 191,328 | 31,888 |
| Consorcio Premium Pretzel..... | Electrónica | 2019 | 2029 | 61.34 | 123,300 | 20,550 |
| | Electrónica | 2019 | 2029 | 74 | 122,946 | 20,491 |
| | Alimentos/refrigerios | 2019 | 2030 | 34.16 | 85,681.08 | 14,280.18 |
| Total | | | | 4,722 | 99,236,952.08 | 4,158,449.18 |

* Las áreas concesionadas no corresponden a bloques específicos dentro del Aeropuerto, sino a varios espacios para la colocación de máquinas expendedoras.

A la fecha de este Prospecto Informativo, hemos vendido aproximadamente 12,139 metros cuadrados de nuevo espacio comercial en la Terminal 2 bajo el mecanismo de concesión IMG. Iniciamos el proceso de licitación en diciembre de 2017 y esperamos cobrar tarifas de alquiler consistentes con las establecidas en el cronograma de tarifas aprobado por el Junta Directiva. Sin embargo, el proceso de licitación está en curso, y si bien se han otorgado ciertas concesiones, aún no se han otorgado contratos de concesión *refrendados*. Las obligaciones vinculantes de las partes



con respecto a cualquier concesión dada son efectivas en el momento de la ejecución y *refrendo* del contrato de concesión. Esperamos finalizar los contratos de concesión con algunas concesionarias durante el primer trimestre de 2022.

Entorno económico panameño

Uno de los principales impulsores del volumen de pasajeros de origen / destino en el Aeropuerto ha sido históricamente el sólido desempeño de la economía panameña. Si bien la pandemia de COVID-19 ha afectado significativamente dicho desempeño, con una disminución estimada del PIB del 17.9% en 2020, el crecimiento del PIB real ha sido robusto en los últimos años, del 3.0%, 3.6% y 5.6% en 2019, 2018 y 2017 respectivamente. Ver “*Negocios — Presentación del mercado — Economía panameña.*” Además, el entorno político en Panamá se ha mantenido estable, con un entorno empresarial y un sistema regulatorio atractivos. El dólar estadounidense es la moneda de curso legal en Panamá, lo que contribuye al atractivo de Panamá como centro de negocios. Además, Panamá mantiene calificaciones soberanas de grado de inversión para su deuda, actualmente calificadas BBB y BBB- con una perspectiva negativa por Standard & Poor's y Fitch, respectivamente y Baa2 con una perspectiva positiva por Moody's. El país también se beneficia de una clase media históricamente de rápido crecimiento y un ingreso per cápita relativamente alto, lo que contribuye a niveles más altos de gasto discrecional y un mayor uso de los viajes aéreos, pero que se vio sustancialmente afectado en 2020 por la pandemia de COVID-19. El PIB per cápita estimado para 2020 fue de USD 12,373,00, por debajo de los USD 15,831,00 para 2019, y sigue siendo el más alto de Centroamérica. Panamá también se beneficia de una población educada relativamente grande con un poder adquisitivo considerable.

Planes de expansión de capital

Como se discutió a lo largo de este Prospecto Informativo, tenemos amplios planes de expansión de capital. Debido a la naturaleza de nuestro negocio, la cantidad y el tipo de nuestros gastos de capital varían de un año a otro dependiendo de los proyectos que emprendemos y su etapa de desarrollo. Durante los últimos cinco años, gastamos aproximadamente USD 837.2 millones para mejorar las instalaciones del Aeropuerto. Consulte “*Resumen del negocio, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la oferta.*”

Otros Aeropuertos

Además del Aeropuerto, también operamos otros cuatro Aeropuertos en Panamá: Aeropuerto Scarlett Raquel Martínez en Río Hato, Aeropuerto Internacional Enrique Malek en David, Aeropuerto Enrique Adolfo Jiménez en Colón y Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico (colectivamente, el “**Otros Aeropuertos**”). Para los tres meses terminados 31 de marzo, 2021, los Otros Aeropuertos en conjunto constituyeron el 0.63% de nuestros ingresos, y son irrelevantes para nuestro negocio.

Políticas contables críticas

La preparación de estados financieros de conformidad con las IPSAS exige que la administración del UNICEF emita juicios, haga estimaciones y formule hipótesis que afectan a la aplicación de las políticas contables y a los importes declarados en concepto de activo, pasivo, ingresos y gastos. Los resultados reales podrían diferir de los estimados en ese momento. Las estimaciones y supuestos asociados están basados en la experiencia de costo histórico y otros factores que sean considerados relevantes. Los resultados reales pueden diferir de dichos estimados.

Las estimaciones y las hipótesis en que estas se basan se examinan de manera continua. Las revisiones de las estimaciones contables se reconocen en el período en el que se revisa la estimación si la revisión afecta únicamente a ese período o en el período de la revisión y los períodos futuros si la revisión afecta tanto a los períodos actuales como a los futuros.

Estas son las suposiciones clave sobre el futuro y otras fuentes clave de incertidumbre de la estimación al final del período de presentación del informe que contienen un riesgo significativo de causar un ajuste sustancial de los valores en libros de los activos y pasivos en el ejercicio contable siguiente:

- Provisión por deterioro de activos financieros.



- Provisión para prestaciones a los empleados.

Para obtener más detalles, consulte la nota 3 de nuestros estados financieros auditados adjuntos a este Prospecto informativo para obtener un resumen de nuestras políticas contables fundamentales.

Principales componentes de los ingresos

Nuestros ingresos se derivan de tres fuentes principales: (i) ingresos por servicios de operación aeroportuaria relacionados con PEF y otras tarifas por el uso del Aeropuerto (también conocido como ingresos “servicios de operación aeroportuaria”), (ii) pagos de alquiler por espacio comercial en el Aeropuerto, incluyendo cualquier monto pagado por derechos llave en mano, un alquiler fijo por metro cuadrado y un alquiler variable basado en un porcentaje de las ventas brutas (también conocido como ingresos “alquiler”) y (iii) otros ingresos. Las siguientes tablas establecen detalles relacionados con nuestros ingresos y tráfico de pasajeros para los períodos que se muestran.

| | Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 | % de los ingresos de operación | Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 | % de los ingresos de operación |
|---|--|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| <i>(USD excepto porcentajes y pasajeros)</i> | | | | |
| Ingresos de operación | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias | 14,468,559 | 63.3% | 36,992,899 | 64.8% |
| Renta | 8,084,248 | 35.4% | 19,426,961 | 34.0% |
| Otros | 290,034 | 1.3% | 669,192 | 1.2% |
| Ingresos de operación | 22,842,841 | 100% | 57,089,052 | 100% |
| Otra Información | | | | |
| Total de pasajeros que salen | 149,335 | | 527,325 | |
| Total de pasajeros que llegan | 150,613 | | 537,333 | |
| Pasajeros totales de tránsito / transferencia | 990,974 | | 2,401,919 | |
| Total de pasajeros | 1,290,922 | | 3,466,577 | |
| Ventas brutas | 26,601,129 | | 58,111,670 | |
| Gasto minorista por pasajero * | 41.36 | | 33.39 | |

- (*) Calculado sobre la base de pasajeros embarcados únicamente. Definimos pasajeros embarcados como aquellos pasajeros, tanto de Origen / Destino como de Tránsito / Transferencia, cuyo viaje aéreo comienza en el Aeropuerto, incluidos los pasajeros que habiendo llegado por vía aérea continúan su viaje aéreo en un vuelo con otra aerolínea o número de vuelo. Para el período finalizado el 31 de marzo, 2021, informamos 643,214 pasajeros embarcados, de los cuales 149,335 eran pasajeros de origen / destino y 493,879 eran pasajeros en tránsito / transferencia en comparación con 1,740,419 pasajeros embarcados, de los cuales 527,325 fueron pasajeros de origen / destino y 1,213,094 fueron pasajeros en tránsito / transferencia para el mismo período en 2020.

| | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 | % de los totales | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 | % de los totales | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 | % de los totales |
|---|--|---------------------|--|---------------------|--|---------------------|
| <i>(USD excepto porcentajes y pasajeros)</i> | | | | | | |
| Ingresos de operación | | | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias | 53,758,355 | 60.7 % | 165,998,778 | 64.1% | 155,524,989 | 65.7% |
| Alquiler | 30,912,607 | 34.9 % | 87,709,909 | 33.9% | 76,637,394 | 32.4% |
| Otros ingresos | 3,831,064 ² | 4.3 % | 5,181,587 | 2.0% | 4,669,045 | 2.0% |
| Ingresos de operación | 8,502,026 | 100% | 258,890,274 | 100% | 236,831,428 | 100% |
| Total de pasajeros que salen | 675,087 | | 2,339,645 | | 2,101,456 | |
| Total de pasajeros que llegan | 663,177 | | 2,457,022 | | 2,197,533 | |
| Pasajeros totales de tránsito / transferencia | 3,188,399 | | 11,785,934 | | 11,943,690 | |
| Total de pasajeros | 4,526,663 | | 16,582,601 | | 16,242,679 | |
| Ventas brutas | 76,585,401 | | 293,007,945 | | 246,525,752 | |
| Gasto minorista por pasajero * | 33.58 | | 35.38 | | 30.40 | |

- (*) Calculado sobre la base de pasajeros embarcados únicamente. Definimos pasajeros embarcados como aquellos pasajeros, tanto de Origen / Destino como de Tránsito / Transferencia, cuyo viaje aéreo comienza en el Aeropuerto, incluidos los pasajeros que habiendo llegado por vía aérea continúan su viaje aéreo en un vuelo con otra aerolínea o número de vuelo.



aérea continúan su viaje aéreo en un vuelo con otra aerolínea o número de vuelo. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, reportamos 2,280,684 pasajeros embarcados, de los cuales 675,087 fueron pasajeros de origen / destino y 1,605,597 fueron pasajeros en tránsito / transferencia en comparación con 8,281,929 pasajeros embarcados, de los cuales 2,339,645 fueron pasajeros de origen / destino y 5,942,284 fueron pasajeros en tránsito / transbordo y 8,110,440 pasajeros embarcados, de los cuales 2,101,456 fueron pasajeros de origen / destino y 6,008,984 fueron pasajeros en tránsito / transbordo para los mismos períodos en 2019 y 2018, respectivamente. Pasajeros de tránsito / transferencia y 8,110,440 pasajeros enlaces, de los cuales 2,101,456 eran pasajeros de origen / destino y 6,008,984 fueron pasajeros en tránsito / transferencia por los mismos períodos en 2019 y 2018, respectivamente.

(1) Incluye ingresos por recargos, multas, estacionamientos e ingresos distintos a alquiler y servicios de operación aeroportuaria.

Principales componentes de los gastos

Nuestros gastos consisten principalmente en costos de personal, incluidos los gastos por beneficios a los empleados y la depreciación. Para los propósitos de este Prospecto Informativo, también incluimos los costos financieros, netos, como un gasto. Consulte las notas 18 y 19 de nuestros estados financieros auditados y notas 15 y 16 de nuestros estados financieros intermedios no auditados para obtener información adicional sobre nuestros costos de personal y costos financieros, netos, respectivamente. Las siguientes tablas detallan nuestros gastos para los períodos que se muestran.

| | Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 | % de los gastos totales | Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 | % de los gastos totales |
|--|--|----------------------------|--|----------------------------|
| | <i>(USD excepto porcentajes)</i> | | | |
| Depreciación..... | 4,548,554 | 16.0% | 4,463,480 | 14.4% |
| Costos de personal..... | 6,540,904 | 23.1% | 9,245,919 | 29.9% |
| Mantenimiento y reparación..... | 916,337 | 3.2% | 1,276,903 | 4.1% |
| Electricidad, agua y teléfono;..... | 924,904 | 3.3% | 1,495,021 | 4.8% |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración | | | | |
| Aeronáutica Nacional..... | 3,750,000 | 13.2% | 3,750,000 | 12.1% |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados..... | 640,301 | 2.3% | 606,933 | 2.0% |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico..... | 625,000 | 2.2% | 625,000 | 2.0% |
| | 2,778,315 | 9.8% | 2,482, | 8.0% |
| Otros gastos..... | | | 433 | |
| Costos financieros, netos..... | 7,627,584 | 26.9% | 6,979,114 | 22.6% |
| Gastos totales..... | 28,351,899 | 100% | 30,924,803 | 100% |

| | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 | % de los gastos totales | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 | % de los gastos totales | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 | % de los gastos totales |
|--|--|-------------------------------|--|-------------------------------|--|-------------------------------|
| | <i>(USD excepto porcentajes)</i> | | | | | |
| Depreciación..... | 17,997,902 | 11.4% | 18,213,758 | 12.4% | 16,597,769 | 9.8% |
| Costos de personal..... | 28,260,308 | 17.9% | 39,787,741 | 27.2% | 38,544,327 | 22.8% |
| Mantenimiento y reparación..... | 9,627,125 | 6.1% | 8,358,534 | 5.7% | 5,184,383 | 3.1% |
| Electricidad, agua y teléfono;..... | 6,092,929 | 3.9% | 8,320,645 | 5.7% | 6,610,651 | 3.9% |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional | 4,500,000 | 2.8% | 15,000,000 | 10.2% | 15,000,000 | 8.9% |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados..... | 8,897,102 | 5.6% | 7,389,613 | 5.0% | 8,454,378 | 5.0% |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico ... | 2,500,000 | 1.6% | 2,500,000 | 1.7% | 2,500,000 | 1.5% |
| | 18, | | | | | |
| Otros gastos..... | 291,452 | 11.6% | 17,873,387 | 12.2% | 32,289,196 | 19.1% |
| Costos financieros, netos..... | 62,048,204 | 39.2% | 29,012,196 | 19.8% | 43,717,691 | 25.9% |
| Gastos totales..... | 158,215,022 | 100% | 146,455,874 | 100% | 168,898,395 | 100% |



Resultados de operaciones

Periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en comparación con el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020.

El siguiente cuadro resume nuestro desempeño para los periodos de tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y 2020:

| | Periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de | | | |
|--|---|-------------------|---------------------|-----------------|
| | 2021 | 2020 | 2021 frente a 2020 | |
| | USD | | USD | % |
| Ingresos de operación | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias | 14,468,559 | 36,992,899 | (22,524,340) | (60.0)% |
| Alquiler | 8,084,248 | 19,426,961 | (11,342,713) | (58.4)% |
| Otros ingresos | 290,034 | 669,192 | (379,158) | (56.7)% |
| Ingresos de operación | 22,842,841 | 57,089,052 | (34,246,211) | (60.0)% |
| Gastos totales | 28,351,899 | 30,924,803 | (2,572,904) | (8.3)% |
| Depreciación | (4,548,554) | (4,463,480) | 85,074 | 1.9% |
| Costos de personal | (6,540,904) | (9,245,919) | (2,705,015) | (29.3)% |
| Mantenimiento y reparación | (916,337) | (1,276,903) | (360,566) | (28.2)% |
| Electricidad, agua y teléfono; | (924,904) | (1,495,021) | (570,117) | (38.1)% |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional | (3,750,000) | (3,750,000) | - | - |
| Ministerio de Seguridad Pública | - | - | - | - |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados | (640,301) | (606,933) | 33,368 | 5.5% |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico | (625,000) | (625,000) | - | - |
| Otros gastos | (2,778,315) | (2,482,433) | (295,882) | (11.9)% |
| Costos financieros, neto | (7,627,584) | (6,979,114) | 648,470 | 9.3% |
| Beneficio (pérdida) antes de impuestos | (5,509,058) | 26,164,249 | (31,673,307) | (121.1)% |
| Como % de ingresos | (24.1)% | 45.8% | - | - |
| Impuesto sobre la renta | (218,656) | (7,901,012) | (7,682,356) | (97.2)% |
| Utilidad (pérdida) neta | (5,727,714) | 18,263,237 | (23,990,951) | (131.4)% |

(1) Incluye ingresos de cargos adicionales, multas, estacionamiento e ingresos adicionales al alquiler y servicios aeroportuarios.

Durante el período de tres meses terminado el 31 de marzo, 2021, nuestros resultados de operación se caracterizaron por menores ingresos de operación y menores gastos totales en comparación con el período de tres meses terminado marzo 31, 2020. La disminución en los ingresos de operación en 60% para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en comparación con el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 fue principalmente el resultado de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

Ingresos operativos

Los ingresos de operación disminuyeron en USD 34,246,211, o 60.0%, de USD 57,089,052 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 22,842,841 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020.

Servicios de operaciones de aeroportuarias

Los ingresos por servicios de operación aeroportuaria disminuyeron en USD 22,524,340, o 60.9%, de USD 36,992,899 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 14,468,559 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021. La disminución en los ingresos de operación se debió principalmente una disminución en el número de pasajeros y de operaciones de aeronaves como resultado de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

Alquiler

Los ingresos por alquileres disminuyeron en USD 11,342,713, o 58.4%, de USD 19,426,961 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 8,084,248 para el período de tres meses terminado el 31 de



marzo de 2021, principalmente como resultado de los efectos adversos de la Pandemia de COVID-19, que provocó que bajáramos temporalmente facturación y tarifas y la aplicación de descuentos a concesionarios.

Otros ingresos

Otros ingresos disminuyeron en USD 379,158, o 56.7%, de USD 669,192 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 290,034 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021.

Gastos totales

Los gastos disminuyeron en USD 2,572,904, o un 8.3%, de USD 30,924,803 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a USD 28,351,899 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021. Dicha disminución fue principalmente el resultado de personal suspendido y otros ahorros y costos reducidos como resultado de la operación limitada del Aeropuerto debido a los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

Depreciación

La depreciación aumentó en USD 85,074, o 1.9%, de USD 4,463,480 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 4,548,554 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021.

Costos de personal

Los costos de personal disminuyeron en USD 2,705,015 , o 29.3%, de USD 9,245,919 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 6,540,904 para el período de tres meses terminado en marzo 31 de diciembre de 2021. Dicha disminución se debió a la reducción de la jornada laboral de nuestro personal y a la continuación de la suspensión de contratos iniciada en 2020 como consecuencia de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Mantenimiento y reparación

La reparación y el mantenimiento disminuyeron en USD 360,566, o 28.2%, de USD 1,276,903 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a USD 916,337 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021. Dicha disminución se debió principalmente a la suspensión o reducción de ciertos gastos de reparación y mantenimiento debido a los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 así como a la renegociación de ciertos contratos de mantenimiento a tarifas reducidas.

Electricidad, agua y teléfono

Los gastos de electricidad, agua y teléfono disminuyeron en USD 570,117 , o 38.1 %, de USD 1,495,021 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 924,904 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo de, 2021. Esta disminución se debió principalmente al renovado enfoque en la implementación de medidas de control de costos internos y el cierre de partes no utilizadas del Aeropuerto como resultado de la pandemia de COVID-19.

Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional

El Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Nacional de Aeronáutica fue de USD 3,750,000 para el período de tres meses terminado marzo 31, 2020, y permaneció sin cambios para período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021 .

Tasas de la OACI y otros gastos relacionados

Las tarifas de la OACI y otros gastos aumentaron en USD 33,368 , o un 5.5%, de USD 606,933 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a USD 640,301 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021.

Pago de la concesión Panamá Pacífico



De acuerdo con sus términos, el pago de la concesión Panamá Pacífico ascendió a USD 625,000 por el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020, el cual se mantuvo sin cambios para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021.

Otros gastos

Otros gastos aumentaron USD 295,882 o 11.9%, de USD 2,482,433 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 2,778,315 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021. Dicha disminución se debió principalmente a la limitación de compras de suministros como resultado de las limitadas operaciones del Aeropuerto por los efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Costos financieros, Neto

Los costos financieros, netos aumentaron en USD 648,470 o 9.3%, de USD 6,979,114 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 7,627,584 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021, principalmente como resultado de intereses adicionales pagados en conexión con una de las líneas de crédito existentes de la Compañía.

Beneficio (pérdida) antes de impuestos

Por las razones descritas anteriormente, la utilidad (pérdida) antes de impuestos disminuyó en USD 31,673,307, o 121.1%, a partir de una utilidad de USD 26,164,249 para el período de tres meses terminado 31, 2020 a una pérdida de USD 5,509,058 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo, 2021.

Impuesto sobre la renta total

El impuesto sobre la renta disminuyó en USD 7,682,356, o 97.2%, de USD 7,901,012 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a USD 218,656 para el período de tres meses terminó el 31 de marzo de 2021.

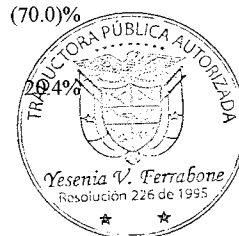
Utilidad (pérdida) neta

Como resultado de los factores anteriores, utilidad neta (pérdida) disminuyó en USD 23,990,951, o 131.4%, de una utilidad (pérdida) neta de USD 18,263,237 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo de 2020 a una pérdida neta de USD 5,727,714 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo de, 2021.

Año terminado el 31 de diciembre de 2020 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

el siguiente cuadro resume nuestro desempeño para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019:

| | Para el año terminado el 31 de diciembre de, | | | |
|---|--|--------------------|-------------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 vs. 2019 | |
| | USD | | Cambio USD | % |
| Ingresos operativos | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias..... | 53,758,355 | 165,998,778 | (112,240,423) | (67.6)% |
| | | | (56, | |
| Alquiler..... | 30,912,607 | 87,709,909 | 797,302) | (64.8)% |
| | 3,83 | | | |
| Otros ingresos..... | 1,064 | 5,181,587 | (1,350,523) | (26.1)% |
| Ingresos operativos | 88,502,026 | | 85,077,264 | (65.8)% |
| Gastos totales | 158,215,022 | 146,455,874 | 11,759,148 | 8.0% |
| Depreciación..... | (17,997,902) | (18,213,758) | (215,856) | 1.2% |
| Costos de personal..... | (28,260,308) | (39,787,741) | (11,527,433) | (29.0)% |
| Mantenimiento y reparación..... | (9,627,125) | (8,358,534) | (1,268,591) | 15.2% |
| Electricidad, agua y teléfono;..... | (6,092,929) | (8,320,645) | (2,227,716) | 26.8% |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional..... | (4,500,000) | (15,000,000) | (10,500,000) | (70.0)% |
| Ministerio de Seguridad | | | | |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados..... | (8,897,102) | | | |



| Para el año terminado el 31 de diciembre de, | | | | |
|---|--------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 vs. 2019 | |
| | USD | | Cambio USD | % |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico | (2,500,000) | (7,389,613) | (1,507,489) | - |
| Otros gastos..... | (18,291,452) | (17,873,387) | (418,065) | 2.3% |
| Costos financieros, netos..... | (62,048,204) | (29,012,196) | (33,036,008) | 113.9% |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos..... | 15,364,268 | 112,434,400 | (97,070,132) | (86.3)% |
| Como % de ingresos..... | (17.4)% | 43.43% | - | - |
| Total impuesto sobre la renta | (1,051,348) | (34,415,751) | (33,364,403) | (96.9)% |
| Impuesto sobre la renta total | (1,051,348) | (34,415,751) | (33,364,403) | (96.9)% |
| Utilidad (pérdidas) netas | 14,312,920 | 78,018,649 | (63,705,729) | (81.7)% |

(1) Incluye ingresos por recargos, multas, estacionamiento e ingresos distintos al alquiler y operación aeroportuaria servicios.

(2) Incluye la aplicación de un crédito de impuesto de inmuebles a favor del Aeropuerto y la reversión de la provisión para reversa de impuesto de inmueble.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, nuestros resultados de operaciones se caracterizaron por una disminución de en los ingresos de operación y una disminución de en los gastos de operación en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Esto se debió principalmente a la limitada operación del Aeropuerto debido a los efectos adversos de la pandemia de COVID-19. No obstante, el Aeropuerto ha experimentado un crecimiento exponencial en el tráfico de pasajeros desde que comenzó la fase de reapertura gradual en Panamá en octubre de 2020, con un crecimiento mensual promedio de 83.16%, finalizando 2020 con un total de 4.5 millones de pasajeros en tránsito por Tocumen. Si bien esto representa una disminución del 72,7% en el tráfico de pasajeros en comparación con 2019, es un aumento significativo en los niveles de tráfico de pasajeros en comparación con los meses posteriores al inicio de la pandemia de COVID-19.

Ingresos de operación

Los ingresos de operación disminuyeron en USD 34,246,211 o 60.9%, de USD 258,890,274 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 88,502,026 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Servicios de operaciones de aeroportuarias

Los ingresos por servicios de operación aeroportuaria disminuyeron en USD 112,240,423, o 67.6%, de USD 165,998,778 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 53,758,355 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. La disminución en los ingresos de operación se debió principalmente a una disminución en el número de pasajeros y de operaciones de aeronaves como resultado de los efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Alquiler

Los ingresos por alquileres disminuyeron en USD 56,797,302, o 64.84%, de USD 87,709,909 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 30,912,607 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, principalmente como resultado de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, que nos llevó a reducir temporalmente la facturación y las tarifas y la aplicación de descuentos a los concesionarios.

Otros ingresos

Otros ingresos descendieron en USD 1,350,523, o 26.1 %, de USD 5,181,587 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 3,831,064 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. La disminución se debió a la



aplicación de un crédito fiscal resultante de impuestos prepagados durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Otros ingresos

Otros ingresos ascendieron a USD 85,077,264 por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, resultado de la aplicación de un crédito de impuesto de inmueble a favor del Aeropuerto por USD 45,702,176 y (iii) una reversión del impuesto de inmueble por USD 39,375,088.

Gastos totales

Los gastos aumentaron en USD 11,759,148 u 8.0%, de USD 146,455,874 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 158,215,022 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, por las razones descritas a continuación.

Depreciación

La depreciación disminuyó en USD 215,856, o 1.2%, de USD 18,213,758 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 17,997,902 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Costos de personal

Los costos de personal disminuyeron en USD 11,527,473, o 29.0 %, de USD39,787,741 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 28,260,308 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Dicha disminución se debió a la reducción de la jornada laboral de nuestro personal y a la continuación de la suspensión de contratos iniciada en 2020 como consecuencia de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

Mantenimiento y reparación

La reparación y el mantenimiento aumentaron en USD 1,268,591, o 15.2%, de USD 8,358,534 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 9,627,125 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Dicho aumento se debió principalmente a los costos adicionales incurridos para adaptar el Aeropuerto a las nuevas reglamentaciones de bioseguridad requeridas por el Gobierno panameño como resultado de la pandemia de COVID-19.

Electricidad, agua y teléfono

Los gastos de electricidad, agua y teléfono disminuyeron en USD 2,227,716, o 26.8%, de USD8,320,645 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 6,092,929 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Esta disminución se debió principalmente al renovado enfoque en la implementación de medidas de control de costos internos y el cierre de partes no utilizadas del Aeropuerto como resultado de la pandemia de COVID-19 .

Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional

El Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional fue de USD4,500,000 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, en comparación con USD 15,000,000 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Esta disminución fue el resultado de la reducción de la contribución requerida del Aeropuerto determinada por el Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional como resultado de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19.

Tasas de la OACI y otros gastos relacionados

Los honorarios y otros gastos de la OACI aumentaron en USD 1,507,489, o 20.4%, de USD7,389,613 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 48,897,102 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Este aumento se debió principalmente al aumento de los proyectos con la OACI.

Pago de la concesión Panamá Pacífico



De conformidad con sus términos, el pago de la concesión Panamá Pacífico ascendió a USD2,500,000 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y se mantuvo igual para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Otros gastos

Otros gastos aumentaron USD 418,065 o 2.3%, de USD 17,873,387 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 18,291,452 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Costos financieros, Netos

Costos financieros, netos aumentados en USD 33,036,008 o 113.9%, de USD 29,012,196 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 62,048,204 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, principalmente como resultado una reducción en el interés capitalizado para el año finalizado el 31 de diciembre de 2020 debido a los criterios de capitalización que no se cumplen durante los meses que la construcción de la Terminal 2 se suspendió debido a la pandemia COVID-19.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos

Por las razones descritas anteriormente, la utilidad (pérdida) antes de impuestos disminuyó en USD 97,070,132, o 86.3%, de USD 112,434,400 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 15,364,268 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Impuesto sobre la renta total

El impuesto sobre la renta disminuyó en USD 33,364,403, o 96.9%, de USD34,415,751 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 1,051,348 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

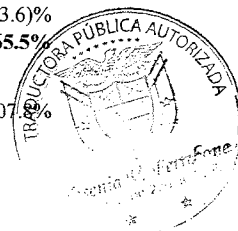
Utilidad (pérdidas) netas

Como resultado de los factores anteriores, utilidad (pérdida) neta disminuyó en USD 63,705,729, o 981.7%, de USD 78,018,649 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a USD 514,312,920 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Año terminado el 31 de diciembre de 2019 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2018.

El siguiente cuadro resume nuestro desempeño para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 y 2018 :

| | Año terminado el 31 de diciembre de , | | 2019 vs. 2018 | |
|---|---------------------------------------|--------------------|---------------------|----------------|
| | 2019 | 2018 | Cambio | |
| | USD | | USD | % |
| Ingresos operativos | | | | |
| Servicios de operaciones de aeroportuarias..... | 165,998,778 | 155,524,989 | 10,473,789 | 6.7% |
| Alquiler..... | 87,709,909 | 76,637,394 | 11,072,515 | 14.4% |
| Otros..... | 5,181,587 | 4,669,045 | 512,512 | 11.0% |
| Ingresos de operación | 258,890,274 | 236,831,428 | 22,058,846 | 9.3% |
| Gastos totales | 146,455,874 | 168,898,395 | (22,442,521) | (13.3)% |
| Depreciación..... | (18,213,758) | (16,597,769) | 1,615,989 | 9.7% |
| Costos de personal..... | (39,787,741) | (38,544,327) | 1,243,414 | 3.2% |
| Mantenimiento y reparación..... | (8,358,534) | (5,184,383) | 3,174,151 | 61.2% |
| Electricidad, agua y teléfono;..... | (8,320,645) | (6,610,651) | 1,709,994 | 25.9% |
| Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional..... | (15,000,000) | (15,000,000) | - | - |
| Ministerio de Seguridad Pública..... | - | - | - | - |
| Tasas de la OACI y otros gastos relacionados..... | (7,389,613) | (8,454,378) | (1,064,765) | (12.6)% |
| Pago de la concesión Panamá Pacífico..... | (2,500,00) | (2,500,00) | - | - |
| Otros gastos..... | (17,873,387) | (32,289,196) | (14,415,809) | (44.6)% |
| Costos financieros, netos..... | (29,012,196) | (43,717,691) | (14,705,495) | (33.6)% |
| Utilidad (pérdida) antes de impuestos | 112,434,400 | 67,933,033 | 44,501,367 | 65.5% |
| Como % de ingresos..... | 43.43% | 28.68% | | |
| Impuesto sobre la renta..... | 34,415,751 | 16,558,833 | 17,856,918 | 107.8% |



| | Año terminado el 31 de diciembre de , | | 2019 vs. 2018 | |
|------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------|-------|
| | 2019 | 2018 | | |
| | USD | | Cambio | |
| | | | USD | % |
| Utilidad (pérdida) neta..... | 78,018,649 | 51,374,200 | 26,644,449 | 51.9% |

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2019, nuestros resultados de operación se caracterizaron por mayores ingresos de operación y mayores gastos totales en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2018. El aumento de los ingresos de operación se debió principalmente a un aumento de los ingresos por servicios de explotación de Aeropuertos como resultado del aumento del tráfico aeroportuario y el aumento de los gastos se debió principalmente a los aumentos de los gastos de personal y una carga para los gastos.

Ingresos de operación

Los ingresos de operación aumentaron en USD 22,058,846, o 9.3%, de USD 236,831,428 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 258,890,274 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Servicios de operaciones de aeroportuarias

Los ingresos por servicios de operación aeroportuaria aumentaron en USD 10,473,789, o 6.7%, de USD 155,524,989 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 165,998,778 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Este aumento se debió principalmente al aumento del tráfico de pasajeros en comparación con el año anterior.

Alquiler

Los ingresos por alquiler aumentaron en USD 11,072,515, o 14.4%, de USD 76,637,394 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 87,709,909 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, principalmente como resultado de la adjudicación de nuevo espacio comercial a los concesionarios.

Otros ingresos

Otros ingresos aumentaron en USD 512,512 o 11%, de USD 4,669,045 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 5,181,587 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Gastos totales

Los gastos disminuyeron en USD 22,442,521, o 13.3%, de USD 168,898,395 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 146,455,874 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Depreciación

La depreciación aumentó en USD 1,615,989 o 9.7%, de USD 16,597,769 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 18,213,758 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. El aumento de la depreciación refleja principalmente la compra de nuevo equipo y otros activos.

Costos de personal

Los costos de personal aumentaron en USD 1,243,414 o 3.2%, de USD 38,544,327 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 39,787,741 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Dicho aumento fue principalmente el resultado de aumentos salariales de conformidad con nuestro convenio colectivo de trabajo.

Mantenimiento y reparación

Los costos de reparación y mantenimiento aumentaron en USD 3,174,151 o 61.2%, de USD 5,184,383 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 8,358,534 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Dicho aumento se debió principalmente a la apertura parcial de la Terminal 2 .

Electricidad, agua y teléfono



Los gastos de electricidad, agua y teléfono aumentaron en USD 1,709,994, o 25.9%, de USD 6,610,651 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 8,320,645 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Dicho aumento se debió principalmente a la apertura parcial de la Terminal 2.

Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional

Los gastos relacionados con el Fondo Especial para el Desarrollo de la Administración Aeronáutica Nacional fueron de USD 15,000,000 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, que se mantuvo sin cambios para el año terminado el 31 de diciembre de 2018.

Tasas de la OACI y otros gastos relacionados

Los honorarios y otros gastos de la OACI disminuyeron en USD 1,064,765, o 12.6%, de USD 8,454,378 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 7,389,613 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Dicha disminución se debió principalmente a la disminución de las necesidades de gastos para ciertos proyectos.

Pago de la concesión Panamá Pacífico

El pago por la concesión de Panamá Pacífico fue de USD 2,500,000 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, que se mantuvo sin cambios para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Otros gastos

Otros gastos disminuyeron en USD 14,415,809, o 44.6%, de USD 32,289,196 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 17,873,387 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Dicha disminución se debió principalmente a compromisos contingentes extraordinarios que se habían registrado en 2018 y no se registraron en 2019.

Costos financieros, Netos

Los costos financieros, netos disminuyeron en USD 14,705,495, o 33.6% de USD 43,717,691 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 29,012,196, 2019, principalmente como resultado del pago en diciembre de 2018 de la prima por redención temprana de los bonos emitidos en 2013.

Utilidad (pérdida) antes de impuestos

Por las razones descritas anteriormente, la utilidad antes de impuestos aumentó en USD 44,501,367, o 65.5%, de USD 67,933,033 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 112,434,400 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Impuesto sobre la renta

El impuesto sobre la renta aumentó en USD 17,856,918 o 107.8%, de USD 16,558,833 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 34,415,751 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Utilidad (pérdida) neta

Como resultado de los factores anteriores, utilidad (pérdida) neta disminuyó en USD 26,644,449, o 51.9%, de USD 51,374,200 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 24,729,751 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

Liquidez y recursos de capital

Históricamente, por lo general hemos cumplido con los requisitos de efectivo del curso ordinario para capital de trabajo, servicio de la deuda y gastos de capital con fondos proporcionados por las operaciones. Creemos que es probable que la misma combinación general de fondos, más los ingresos de las ofertas de deuda, sea suficiente para cumplir con nuestros requisitos de capital de trabajo, servicio de la deuda y gastos de capital en el futuro previsible.



Dada nuestra necesidad de aprobación del presupuesto anual por parte del Gobierno, no esperamos realizar cambios a corto plazo en nuestras políticas de liquidez o capital de trabajo.

Política de dividendos

Cualquier dividendo que paguemos debe ser propuesto y aprobado por nuestra Junta Directiva. Las distribuciones de dividendos dependen de varios factores, que incluyen: (1) nuestra utilidad neta; (2) gastos de capital planificados; (3) requisitos de capital y reservas legales; (4) cumplimiento de los convenios aplicables en nuestros acuerdos de deuda; y (5) condiciones comerciales imperantes. Históricamente, nuestra política ha sido distribuir el 40% de nuestra utilidad neta como dividendos cada año, según lo declarado por nuestra Junta Directiva en su última reunión del año. Sujeto a los factores discutidos anteriormente y las restricciones bajo el Contrato de Emisión, a partir de 2018, esperamos que nuestra política de dividendos requiera que nuestros impuestos y dividendos distribuidos sean iguales al menos al 50% de nuestras utilidad antes de impuestos.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2018, declaramos dividendos USD 20 millones, y USD 3.0 millones fue acreditado a una cuenta por cobrar en poder del Tesoro Nacional y distribuida como dividendos USD 20 millones. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, declaramos dividendos USD 25 millones, y USD 2.5 millones fue acreditado a una cuenta por cobrar en poder del Tesoro Nacional y distribuida como dividendos USD 25,000,000 millones. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, no declaramos dividendos. Consulte la nota 21 de nuestros estados financieros auditados para obtener información adicional sobre dividendos.

Información de flujo de efectivo

el siguiente cuadro presenta información relacionada con nuestros flujos de efectivo para los períodos que se muestran.

| | Para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de | | para el año terminado el 31 de diciembre, | | |
|---|--|---------------------|--|---------------------|--------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2019 | 2018 |
| Efectivo neto proporcionado por (utilizado en) | | | | | |
| Actividades de funcionamiento | 9,073,389 | 31,136,643 | (76,483,723) | 56,753,61 | 129,222,974 |
| Actividades de inversión | (411,633) | (1,820,496) | (6,477,052) | (106,899,304) | (160,837,553) |
| Actividades de financiamiento | (7,898,217) | (13,675,280) | 16,202,020 | (30,175,544) | 171,452,699 |
| Variación neta de efectivo..... | 763,539 | (13,640,867) | (66,758,755) | (80,321,177) | 139,838,120 |
| Efectivo y equivalente de efectivo al inicio del periodo | 20,976,225 | 87,734,980 | 87,734,980 | 168,056,157 | 28,218,037 |
| Efectivo y equivalente de efectivo al inicio del periodo | 21,739,764 | 401,375,847 | 20,976,225 | 87,734,980 | 168,056,157 |

Flujo de efectivo de actividades operativas

Periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en comparación con el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 .

El flujo de efectivo de las actividades operativas disminuyó en USD 22,063,254 de USD 31,136,643 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a USD 9,073,389 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2021. Esta disminución se debió principalmente a la menor recaudación de ingresos producto de la reducción en el tráfico de pasajeros y otros efectos adversos de la pandemia del COVID-19.

Año terminado el 31 de diciembre de 2020 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2019

El flujo de efectivo de las actividades operativas disminuyó en USD 133,237,394 de USD 56,753,671 para el Año terminado el 31 de diciembre de 2019 a una salida de USD 76,483,723 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Esta disminución se debió principalmente a la menor recaudación de ingresos producto de la reducción en el tráfico de pasajeros y otros efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y la reversión parcial de una provisión para impuestos prediales por un monto de USD 39,375,088.

Año terminado el 31 de diciembre de 2019 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2018



El flujo de efectivo de las actividades operativas disminuyó en USD 72,469,303 de USD 129,222,974 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a USD 56,753,671 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Esta disminución se debió principalmente a un aumento en el pago de intereses e impuestos.

Flujo de efectivo de actividades de inversión

Periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en comparación con el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 .

El flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión disminuyó en USD 1,408,863 de una salida de USD 1,820,496 para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 a una salida de USD 411,633 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo, 2021. Este aumento refleja principalmente una reducción en el desembolso de gastos pagaderos a los contratistas.

Año terminado el 31 de diciembre de 2020 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de ,2019

El flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión disminuyó en USD 100,422,252 de una salida de USD 106,899,304 para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 a una salida de USD 6,477,052 para el año finalizó el 31 de diciembre de 2020. Este aumento refleja principalmente la suspensión de inversiones no esenciales como resultado de la pandemia de COVID-19.

Año terminado el 31 de diciembre de 2019 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2018

El flujo de efectivo utilizado en actividades de inversión disminuyó en USD 53,938,249 de una salida de USD 160,837,553 para el Año terminado el 31 de diciembre de 2018 a una salida de USD 106,899,304 para el año 31 de diciembre de 2019. Este aumento fue principalmente resultado de una reducción en el desembolso de gastos pagaderos a los contratistas.

Flujos de efectivo de actividades de financiación

Periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 en comparación con el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2020 .

El flujo de efectivo utilizado en actividades de financiamiento se redujo en USD 7,777,063 de una salida de USD 15,675,280 para el período de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 a una salida de USD 7,898,217 para el período de tres meses finalizado 31 de marzo, 2021. Este aumento se debió principalmente a que los pagos de la deuda se aplazaron hasta abril de 2021.

Año terminado el 31 de diciembre de 2020 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2019

El flujo de efectivo de las actividades de financiamiento aumentó en USD 46,377,564 de una salida de USD 30,175,544 para el Año terminado el 31 de diciembre de 2019 a una entrada de USD 16,202,020 para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Este incremento se debe principalmente al retiro de USD 25,000,000 de una línea de crédito.

Año terminado el 31 de diciembre de 2019 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2018

El flujo de efectivo usado en las actividades de financiamiento disminuyó en USD 201,628,243 de una entrada de USD 171,452,699 para el año terminado el 31 de diciembre de 2018 a una salida de USD 30,175,544 31, 2018. Esta reducción aumento se debió principalmente a la emisión en noviembre de 2018 de los Bonos 2048.

Compromisos contractuales

Contrato Odebrecht



El 8 de febrero de 2013 celebramos un contrato de diseño-construcción-equipamiento con Odebrecht para la construcción de la Terminal 2 por un monto total estimado aproximado de USD 680 millones (el “Contrato Odebrecht”). El Contrato Odebrecht nos otorgó el derecho a exigir a Odebrecht la realización de ciertas obras auxiliares relacionadas con la construcción de la Terminal 2, por hasta USD 100 millones adicionales, sin necesidad de realizar modificaciones al Contrato Odebrecht. Posteriormente realizamos estas obras auxiliares y como resultado el precio del contrato se incrementó en USD 100 millones, según lo contemplado en los términos iniciales del Contrato Odebrecht. Adicionalmente, el Contrato Odebrecht incluyó los siguientes cuatro proyectos presupuestados que podríamos decidir realizar a nuestra discreción: (i) el Proyecto de Pista por un monto aproximado de USD 66.7 millones, (ii) una calle de rodaje por un monto aproximado de USD 82.1 millones, (iii) obras de paisajismo para la Terminal 2 por aproximadamente USD 5.6 millones, y (iv) obras de jardinería para el bulevar de acceso por aproximadamente USD 2.7 millones. También adjudicamos por separado algunas obras a otros contratistas bajo nuestros procedimientos de licitación regulares, incluidos algunos de los proyectos opcionales que se habían identificado inicialmente en el Contrato Odebrecht.

Hemos formalizado las siguientes modificaciones al Contrato Odebrecht: Las enmiendas No 1 y No 2 fueron refrendadas (*refrendado*) en julio de 2016, la enmienda No 3 fue refrendada en julio de 2018, la enmienda No 4 fue refrendada en enero de 2019, la enmienda No 5 fue refrendada en julio de 2019, la Enmienda No 6 fue refrendada en noviembre de 2019 y la enmienda No 7 fue refrendada en de enero de 2021 y la Enmienda No. 8 fue refrendada el 14 de junio de 2021. Las enmiendas fueron necesarias para alinear mejor el contrato con nuestros planes de infraestructura en evolución, necesidades de tiempo, para formalizar las órdenes de cambio para las obras que estaban en curso y tener en cuenta los ajustes de precios y las demoras laborales. Actualmente estamos evaluando la ejecución de una octava reforma al Contrato Odebrecht, cuyo propósito sería extender la vigencia del contrato e incluir algunos ajustes finales, los cuales permitirían culminar las obras, las cuales sufrieron ciertos retrasos como resultado de la pandemia del COVID-19.

A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto completó las pruebas operativas de la Terminal 2, y seguirán operaciones graduales y por fases, con comienzo completo de las operaciones en o cerca septiembre de 2021. Para obtener más información, consulte “—Mejoras en el área de la terminal—Expansión de la Terminal 2”.

La negociación y ejecución de cualquier modificación al Contrato Odebrecht sigue nuestro proceso de contratación regular y son aprobadas por nuestra Junta Directiva, el Consejo de Ministros y la Contraloría. Consorcio PM Terminal Sur, compuesto por Ayesa, Aeroports de Paris, CSA Group y Cemosa (nuestro “Project Manager”) también brinda orientación en la negociación y evaluación de tales modificaciones, como asesorarnos sobre el alcance de las obras, costos y cronograma de construcción, entre otros.

Bajo el Contrato Odebrecht, inicialmente se esperaba que todos los trabajos de diseño, construcción y equipamiento relacionados con la construcción de la Terminal 2 se completaran en dos fases dentro de los 48 meses siguientes al décimo día hábil desde la recepción del aviso para proceder (*orden de proceder*). De conformidad con las Enmiendas N° 2 y N° 3, este plazo se extendió por 18 meses a 66 meses y 19 días después del décimo día hábil desde la recepción de la notificación para proceder (*orden de proceder*). Los trabajos relacionados con toda la infraestructura básica, como los cimientos y la estructura de la Terminal 2, se completaron en marzo de 2016. El Contrato Odebrecht fue ampliado recientemente hasta el 31 de marzo de 2021 mediante la Enmienda No. 7 y recientemente extendido hasta el 30 de septiembre de 2021 por la enmienda No. 8. Al 31 de marzo de 2021, la mayor parte de los trabajos bajo el Contrato Odebrecht habían sido terminados y los trabajos pendientes corresponden principalmente a ajustes.

El Contrato Odebrecht establece que antes de realizar los pagos del contrato (1) Odebrecht debe primero someterse a una inspección mensual para determinar si el avance de la obra se ha ajustado al plan aprobado, asegurando así que no hay riesgo de contraparte en efectivo para nosotros. que surjan de este contrato y (2) los subcontratistas de Odebrecht deben certificar que Odebrecht está al día con sus pagos a cada subcontratista. El pago del Contrato Odebrecht debe ser aprobado y certificado por el Gerente de Proyectos y la Vicepresidencia de Ingeniería y Proyectos (“VPIP”) en base a un formulario de medición acordado y aprobado por el Gerente General al momento de formalizar el Contrato Odebrecht. formalizado. Como resultado del mecanismo de pago acordado al inicio, los pagos inicialmente realizados a Odebrecht resultaron en un diferencial entre la terminación física de



proyecto y el pago total, lo que facilitó el inicio de las obras y el pedido de partidas de largo plazo. Durante la vida del proyecto se ha modificado el porcentaje que Odebrecht puede facturar con el fin de reducir este diferencial y al mismo tiempo brindar suficiente liquidez al contratista para asegurar la terminación del proyecto. La retención en virtud del contrato, las fianzas de cumplimiento y otros derechos contractuales nos protegen contra cualquier riesgo de incumplimiento.

De acuerdo con los términos del Contrato Odebrecht, Odebrecht emitió inicialmente una fianza de cumplimiento por un monto aproximado de USD 170 millones. Como resultado de las diversas enmiendas al contrato, la fianza de cumplimiento se incrementó a aproximadamente USD 229.4 millones, que corresponde a aproximadamente el 25% de los costos totales de la construcción de la Terminal 2 (excluyendo cualquier trabajo adicional relacionado con la construcción de la Terminal 2 que podamos exigir a Odebrecht u otro contratista). Podemos ejercer la fianza de cumplimiento en caso de terminación anticipada. Además, Odebrecht está obligada a mantener todas las pólizas de seguro relacionadas con su obra de construcción, incluido el seguro contra la negligencia de Odebrecht o sus subcontratistas. Además, hasta que se complete el 100% de la obra de construcción, tenemos derecho a retener el 4% de los pagos adeudados a Odebrecht. Los montos retenidos se entregan al contratista dentro de los 90 días posteriores a la entrega sustancial o parcial del proyecto. La responsabilidad de Odebrecht bajo el Contrato Odebrecht se limita al 15% del costo total del contrato, excluyendo de este límite las compensaciones relacionadas con reclamos de propiedad intelectual contra Odebrecht o cualquier reclamo causado por dolo o negligencia grave de Odebrecht.

En virtud del Contrato Odebrecht, Odebrecht está sujeta a una sanción del 4% del valor de la obra no entregada a tiempo, por cada día de retraso, con un límite del 5% del valor total del Contrato Odebrecht. Cualquier retraso causado por causas no imputables a Odebrecht permitirá la extensión del contrato sin penalización por un período igual al retraso. Cualquier prórroga modificará el acuerdo, proporcionalmente, y se evidenciará mediante enmiendas. En tales casos, Odebrecht tendrá derecho a una retribución por la prórroga adicional del contrato. Debido a las demoras en la terminación de la Terminal 2 (que fueron en parte imputables y en parte no imputables al contratista) y de conformidad con la Enmienda N ° 6 al Contrato Odebrecht, al finalizar y entregar la Terminal 2, Odebrecht pagará una multa, cuyo monto final se determinará en dicha fecha, pero que a la fecha de este Prospecto Informativo se estima en aproximadamente USD 430,000.

Contrato Consorcio PM

El 15 de febrero de 2013, celebramos un contrato de servicios con *Consorcio PM Terminal Sur Tocumen, S.A.* para el monitoreo, inspección y administración integral de la construcción de la Terminal 2 por un monto de aproximadamente USD 20 millones (el "Contrato Consorcio PM"). El Contrato Consorcio PM se modificó en octubre de 2015 para incluir servicios técnicos y de gestión adicionales a un costo de aproximadamente USD 4.6 millones. El contrato se modificó nuevamente en enero de 2021 para ajustar el plazo y los costos del contrato, el último de los cuales se encuentra actualmente en un monto total agregado de aproximadamente USD 36.0 millones.

OACI

Tenemos un acuerdo con la OACI desde junio de 2003. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que fue creado en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. De conformidad con este acuerdo, la OACI acordó suministrar al Aeropuerto el equipo y otros materiales necesarios para mantener los estándares internacionales para la sección de aviación civil panameña. Además, la OACI apoya las actividades de cooperación técnica entre el Gobierno y otros países en desarrollo. Esperamos que todos los compromisos con la OACI en virtud de este acuerdo se financien con cargo a nuestro presupuesto ordinario de operaciones y gestión.



Concesiones minoristas

Los concesionarios minoristas deben pagar un alquiler fijo mensual basado en la cantidad de espacio arrendado y un alquiler variable basada en un porcentaje de las ventas brutas. Además, ciertos operadores minoristas compraron derechos llave en mano por adelantado en el momento en que se finalizaron los contratos respectivos para el derecho a operar concesiones, y algunos otros han acordado la construcción de concesiones de IMG. Al arrendar espacios comerciales libres de impuestos en el Aeropuerto, hemos adoptado ciertas pautas en nuestros procedimientos de licitación, incluido el requisito de que todos los concesionarios tengan y mantengan la capacidad de realizar transacciones con tarjeta de crédito y un marco de cumplimiento sólido que incluya procedimientos para conocer el cliente. Para obtener más información sobre nuestra política de cumplimiento, consulte “*Negocios — Políticas de cumplimiento*”.

La siguiente es una descripción de los contratos de concesión minorista actuales más importantes de los que somos parte.

Consortio Duty Free Americas Panamá

Celebramos dos acuerdos de concesión con Consortio Duty Free Americas Panamá el 6 de julio de 2018, que cubren el espacio en la Terminal 1 y otorgamos a Consortio Duty Free Americas Panamá el derecho a vender ciertas categorías de mercadería libre de aranceles, incluidos perfumes, cosméticos, licores y tabaco, productos y complementos de lujo. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión de IMG mediante el cual Consortio Duty Free Americas Panamá realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 56,000,000 por ambas concesiones. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual del IMG de USD 1,207,770, que incluye el alquiler mensual de USD 100 por metro cuadrado, más el 30% de las ventas brutas libres de impuestos. Cada acuerdo tiene un plazo de diez años.

Consortio Attenza Duty Free

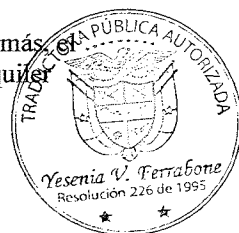
Celebramos dos acuerdos de concesión con Consortio Attenza Duty Free el 6 de julio de 2018, que cubren el espacio en la Terminal 1 y otorgamos a Consortio Attenza Duty Free Panamá el derecho a vender ciertas categorías de mercadería libre de aranceles, incluidos perfumes, cosméticos, licores y productos de tabaco y complementos de lujo. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión IMG mediante el cual Consortio Attenza Duty Free realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 28,000,000 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 795,844, que incluye el alquiler mensual de USD 100 por metro cuadrado, más el 30% de las ventas brutas libres de impuestos. Este acuerdo tiene un plazo de diez años.

Concesión del patio de comidas - International Meal Company

celebramos un contrato de concesión con International Meal Company el 13 de mayo de 2019 que cubre el espacio en la nueva Terminal 2 y le otorga a International Meal Company el derecho de operar ocho tiendas en el área del patio de comidas y dos tiendas en el área de la zona franca comercial. El acuerdo se encuentra bajo el mecanismo de concesión de IMG mediante el cual International Meal Company realizó un pago inicial no reembolsable de USD 960,600 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 160,100, que incluye el alquiler mensual de USD 50 por metro cuadrado, más el 12% de sus ventas brutas. Este acuerdo tiene una vigencia de diez años y su vigencia comenzará una vez que la Terminal 2 esté abierta y en pleno funcionamiento.

Motta Internacional, S.A.

Celebramos un contrato de concesión con Motta Internacional, S.A. en el 2018 que cubre el espacio en la Terminal 1 y la nueva Terminal 2 y otorga a Motta Internacional, SA el derecho a operar un negocio de electrónica en dichos espacios. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión IMG mediante el cual Motta Internacional, S.A. realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 845,064 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 140,844, que incluye el alquiler



mensual de USD 100 por metro cuadrado, más el 10% de las ventas brutas. Este acuerdo tiene una vigencia de diez años y su vigencia comenzará una vez que la Terminal 2 esté abierta y en pleno funcionamiento.

Panafoto Duty Free, S.A.

Celebramos un contrato de concesión con Panafoto Duty Free, S.A., una tienda electrónica multimarca, cubriendo espacio en la Terminal 1 y la nueva Terminal 2 y otorgando a Panafoto Duty Free, S.A. el derecho a operar un negocio de electrónica en dichos espacios. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión IMG mediante el cual Panafoto Duty Free, S.A. realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 513,300 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 85,550, que incluye el alquiler mensual de USD 100 por metro cuadrado, más el 10% de las ventas brutas. Este acuerdo tiene una vigencia de diez años y su vigencia comenzará una vez que la Terminal 2 esté abierta y en pleno funcionamiento.

Consortio MCA PTY

Celebramos un contrato de concesión con Consortio MCA PTY, una empresa que trabaja con Starbucks, Pie five, Smashburger, Solitismo y otras marcas, cubriendo el espacio en la Terminal 2 y otorgando a Consortio MCA PTY el derecho de operar un negocio internacional de alimentos y bebidas en tal espacio. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión IMG mediante el cual Consortio MCA PTY realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 900,000 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 150,000, que incluye el alquiler mensual de USD 50 por metro cuadrado, más el 12% de las ventas brutas. Este acuerdo tiene una vigencia de diez años y su vigencia comenzará una vez que la Terminal 2 esté abierta y en pleno funcionamiento.

Consortio Mera Corporation

Celebramos un contrato de concesión con Consortio Mera Corporation, empresa que trabaja con Dogilicious, Chili's, Illy café y otras marcas, cubriendo espacios en la Terminal 2 y otorgando a Consortio Mera Corporation el derecho a operar un negocio internacional de restaurantes en dichos espacios. Los acuerdos se encuentran bajo el mecanismo de concesión IMG mediante el cual Consortio Mera Corporation realizó un pago agregado inicial no reembolsable de USD 850,896 por la concesión. Además, el concesionario se compromete a pagarnos una cantidad mensual de IMG de USD 96,000, que incluye el alquiler mensual de USD 50 por metro cuadrado, más el 12% de las ventas brutas. Este acuerdo tiene una vigencia de diez años y su vigencia comenzará una vez que la Terminal 2 esté abierta y en pleno funcionamiento.

Adquisición de terreno contiguo al Aeropuerto - Universidad de Panamá

En febrero de 2014 ejecutamos nuestra discreción de compra de 285 hectáreas de terreno adyacente al Aeropuerto por USD 109,9 millones de conformidad con un contrato de opción entre nosotros y la *Universidad de Panamá* de fecha 15 de diciembre de 2012. Consulte "*Transacciones con partes relacionadas*".

Venta de terrenos colindantes al Aeropuerto - Ministerio de Educación

En noviembre de 2015, celebramos un contrato de venta de bienes raíces con el Ministerio de Educación, mediante el cual vendimos aproximadamente 10,6 hectáreas de terreno adyacente al Aeropuerto por un precio total de compra de USD 20.2 millones. El terreno fue adquirido por el Ministerio de Educación para el proyecto de construcción y desarrollo del *Instituto Técnico Superior del Este*, un instituto de educación técnica. El proceso de aprobación siguió y cumplió con todos los pasos y trámites requeridos en Panamá para este tipo de transacciones, incluyendo la *Resolución de Gabinete* No. 125 emitida el 17 de noviembre de 2015. Consulte "*Transacciones con partes relacionadas*".

Endeudamiento pendiente

Al 31 de marzo de 2021, teníamos bonos por pagar por USD 1,406.5 millones. A continuación, se incluye una descripción de nuestro endeudamiento sustancial pendiente al 31 de marzo de 2021.



Bonos Existentes

El 18 de mayo de 2016, emitimos Bonos Senior Garantizados al 5.625% con vencimiento en 2036 por un monto total de capital de USD 575.0 millones a inversionistas en Panamá y otros lugares (los “Bonos 2036”). Los ingresos de los Bonos de 2036 se utilizaron para financiar una cuenta de pago de los bonos, financiar una cuenta de reserva de servicio de la deuda para los bonos y financiar una cuenta de operaciones y mantenimiento, y el resto se transfirió a una cuenta utilizada para nuestras actividades expansivas.

El 9 de mayo de 2018, emitimos Bonos Senior Garantizados al 6.000% con vencimiento en 2048 por un monto total de capital de USD 225.0 millones y, el 14 de noviembre de 2018, emitimos Bonos 2048 adicionales para un capital total adicional de USD 650 millones a inversionistas en Panamá y otros lugares (los “Bonos 2048”). Los ingresos de los Bonos de 2036 se utilizaron para financiar una cuenta de pago de los bonos, financiar una cuenta de reserva de servicio de la deuda para los bonos y financiar una cuenta de operaciones y mantenimiento, y el resto se transfirió a una cuenta utilizada para nuestras actividades expansivas.

Los Bonos Existentes están sujetos a convenios, disposiciones de redención y eventos de incumplimiento que son habituales en dichos mercados de bonos, incluidas las limitaciones sobre el endeudamiento, las restricciones de pago que afectan a las subsidiarias restringidas, los dividendos y otros pagos restringidos, las emisiones de garantías por parte de las subsidiarias restringidas, las transacciones con las afiliadas, gravámenes, ventas de activos y fusiones y consolidaciones, y tales limitaciones restringen nuestras actividades.

Línea de crédito no comprometida de USD 50.0 millones

En septiembre de 2020 y abril 2021, el Aeropuerto obtuvo un total USD 50 millones de dos líneas de crédito no comprometida y no garantizada que tenía con Citibank, Scotiabank y Banistmo. El monto de capital retirado de cada línea de crédito es de USD 25.0 millones y la tasa de interés es LIBOR a 12 meses más 1.95% anual. Podemos utilizar una parte de los ingresos netos de esta oferta para reembolsar en su totalidad o en parte todas las obligaciones pendientes en virtud de esta en la Fecha de emisión. Se está negociando con Scotiabank un total adicional de USD 25 millones en líneas de crédito.

Cumplimos sustancialmente con todos los convenios y otros términos de nuestro endeudamiento pendiente. Para obtener más información sobre nuestro endeudamiento pendiente, consulte el Bonos 12 y 13 de nuestros estados financieros auditados.

Divulgaciones cualitativas y cuantitativas sobre el riesgo de mercado

El riesgo de mercado es el riesgo de que los valores razonables de los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en los precios de mercado. En nuestro caso, nuestros instrumentos financieros afectados por riesgos de mercado incluyen nuestras líneas de crédito existentes. No celebramos contratos de derivados para cubrir el riesgo de mercado.

Las estimaciones de valor razonable se realizan en una fecha específica con base en estimaciones de mercado e información sobre instrumentos financieros. Estas estimaciones no reflejan ninguna prima o descuento que pudiera resultar de ofrecer un instrumento financiero en particular a la venta en una fecha determinada. Estas estimaciones son subjetivas por naturaleza, implican incertidumbres y asuntos de juicio significativo y por lo tanto, pueden no ser determinadas con precisión. Cualquier cambio en los supuestos podría afectar significativamente las estimaciones.

Excepto como se detalla en la tabla a continuación, nuestra administración cree que los valores en libros de los activos y pasivos financieros reconocidos al costo amortizado en nuestros estados financieros se aproximan a su valor razonable debido a su vencimiento a corto plazo.



| | | Al 31 de marzo de 2021(5) | |
|---------------------|--|----------------------------------|---|
| | | <u>Importe en libros</u> | Medición del valor razonable Nivel 2 |
| Bonos por pagar | | 1,406,543,953 | 1,563,815,046 |
| Préstamos por pagar | | | |
| | | 25,000,000 | 23,551,578 |

| Jerarquía del valor razonable | | | | | |
|--------------------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|---|
| 2020 | | 2019 | | 2018 | |
| Importe en libros | Medición del valor razonable Nivel 2 | Importe en libros | Medición del valor razonable Nivel 2 | Importe en libros | Medición del valor razonable Nivel 2 |
| 31 de diciembre | | | | | |
| Bonos por pagar | 1,406,152,885 | 1,644,153,562 | 1,412,599,130 | 1,789,400,000 | 1,411,281,443 |
| Préstamos por pagar | 25,000,000 | 24,452,171 | | | 1,464,145,750 |

Para obtener más información sobre nuestro riesgo de mercado, consulte la nota 22 de nuestros estados financieros auditados.



NEGOCIO

Somos una empresa estatal de propiedad absoluta que posee, opera, mantiene y desarrolla el Aeropuerto, que es el principal aeropuerto internacional de Panamá, el tercer aeropuerto más transitado de América Latina y el Caribe (la “Región ALC”) con base en tráfico de pasajeros y el noveno aeropuerto más transitado de la región de ALC según el tráfico total de pasajeros en 2019, los datos disponibles más recientemente. El Aeropuerto es el principal aeropuerto internacional que sirve directamente a la ciudad de Panamá, la ciudad más grande de Panamá. En consecuencia, el aeropuerto es una puerta de entrada crítica que une los viajes a través de América del Norte, América Central, América del Sur, el Caribe y Europa, debido a su posición estratégica en el centro de América y su papel como centro de red para *Compañía Panameña de Aviación, S.A.* (“Copa Airlines”). A la fecha de este Prospecto Informativo, Copa Airlines es una aerolínea líder en América Latina, que presta servicios a lo largo de 2020 a más de 49 destinos en 25 países de las Américas y el Caribe con una de las flotas más nuevas y modernas de la industria. En 2020, el Aeropuerto fue el punto de origen o destino de aproximadamente el 30% de sus pasajeros (“Pasajeros de origen / destino”), mientras que aproximadamente el 70% de sus pasajeros eran pasajeros en conexión, también conocidos como tránsito / pasajeros en transbordo (“Pasajeros en tránsito / transbordo”).

Durante el primer trimestre de 2021, el Aeropuerto sirvió a 66 destinos en 34 países con aproximadamente 12,000 vuelos en 19 aerolíneas. Durante el primer trimestre de 2020, servimos a 89 destinos en 39 países con aproximadamente 38,800 vuelos comerciales por año en 32 aerolíneas. A partir del 31 de diciembre de 2020, el aeropuerto sirvió a 92 destinos en 41 países con aproximadamente 38,800 vuelos comerciales por año en 32 aerolíneas, con 40 rutas con por lo menos una o más salidas diarias y al 31 de diciembre de 2019, el Aeropuerto brindaba servicios a 91 destinos en 40 países con aproximadamente 136,000 vuelos comerciales por año en 25 aerolíneas, con 64 rutas que tienen al menos una o más salidas diarias. A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y la implementación de restricciones de viaje en todo el mundo, nuestra posición geográfica privilegiada y el hecho de que seguimos siendo un importante centro de red de viajes al servicio de la región de América Latina nos ha mantenido competitivos a lo largo de 2020 y en lo que va de 2021.

El Aeropuerto es uno de dos aeropuertos en Centroamérica con dos pistas activas capaces de albergar tráfico comercial. Las instalaciones del Aeropuerto también incluyen un complejo de terminales de pasajeros internacionales con 54 puertas de contacto, incluidas 34 puertas de contacto en la Terminal 1 y 20 en la nueva Terminal 2 del Aeropuerto (nueve de las cuales ya están operativas), además de una pequeña terminal doméstica, car estacionamientos, una instalación de carga aérea, una instalación de mantenimiento, una torre de control de tráfico aéreo, almacenamiento de combustible y otros activos. El Aeropuerto ha sido reconocido por Skytrax como el “*Mejor aeropuerto de Centroamérica*” y como el “*Mejor personal aeroportuario de Centroamérica*” para cada año desde 2011 hasta 2020. En enero de 2020, el Aeropuerto también se ubicó en el puesto 14 a nivel mundial y ¹ entre los aeropuertos de América Latina y el Caribe en el ranking de la “Liga de desempeño puntual” publicado por OAG Aviation Group (“OAG”).

Creemos que la ubicación geográfica del aeropuerto brinda ventajas competitivas, incluida una ubicación central en las Américas, condiciones climáticas uniformes e instalaciones a nivel del mar que brindan ventajas operativas y de costo relativo en comparación con los aeropuertos ubicados en elevaciones más altas. La ubicación del aeropuerto permite a las aerolíneas prestar servicio a ciudades tan al norte como Toronto y tan al sur como Buenos Aires, mediante el uso de aviones de fuselaje estrecho modernos y eficientes, mientras que sus instalaciones permanecen equipadas para manejar aviones de fuselaje ancho como el Boeing 777. El aeropuerto tiene una capacidad equilibrada entre los destinos atendidos: en 2019, el 40.82% de los asientos programados que parten del aeropuerto se dirigieron a América del Sur, el 30.75% a América del Norte, el 12.35% al Caribe, el 10.68% a Centroamérica, el 5.26% fue a Europa y el 0.13% fue a Asia. Además, en 2020, a pesar de los efectos adversos de la pandemia COVID-19, el Aeropuerto mantuvo su capacidad equilibrada entre los destinos atendidos, con un 41.51% de los asientos de salida programados con destino a Sudamérica, 32.13% a Norteamérica, 10.91% al Caribe, 10.17% a Centroamérica, 5.21% a Europa y 0.06% a Asia.

Adicionalmente, el Aeropuerto está ubicado en la provincia de Panamá, un centro de comercio que alberga a grandes corporaciones, una importante presencia bancaria, una amplia variedad de negocios turísticos y los residentes más pudientes del país. Al 1 de julio de 2019, aproximadamente el 52.7% de los panameños residían en la Provincia de Panamá, que incluye el área metropolitana de la ciudad de Panamá. Como resultado, el aeropuerto está



posicionado para servir a la región y a una gran población que probablemente viajará internacionalmente tanto por negocios como por placer.

En 2019, el Aeropuerto alcanzó un máximo histórico de pasajeros atendidos de 16.6 millones y abrimos parcialmente cinco puertas de la Terminal 2 para dar cabida al aumento. Sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19, en 2020 el tráfico de pasajeros disminuyó y el Aeropuerto atendió a 4.5 millones de pasajeros durante todo el año.

La siguiente tabla incluye algunas de nuestras métricas operativas y financieras recientes.

| | Período de tres meses finalizado el 31 de marzo de | | para el año terminado el 31 de diciembre de | | |
|---|--|---------------------|--|-------|---------------------|
| | 2021 | 2020 ⁽³⁾ | 2020 | 2019 | 2018 ⁽³⁾ |
| | <i>(USD excepto porcentajes, destinos y pasajeros)</i> | | | | |
| Destinos servidos ⁽¹⁾ | 66 | 89 | 92 | 91 | 90 |
| Total de pasajeros (millones) | 1.3 | 3.4 | 4.5 | 16.6 | 16.2 |
| Crecimiento anual total de pasajeros..... | (62.8)% | (16.4)% | (72.7)% | 2.1% | 4.0% |
| Ingresos aeronáuticos totales (millones) ... | 14.4 | 36.9 | 53.8 | 165.9 | 155.5 |
| Ingresos no aeronáuticos totales (millones)..... | 8.4 | 20.1 | 34.7 | 92.9 | 81.3 |
| Ingresos de operación (millones) | 22.8 | 57.0 | 88.5 | 258.8 | 236.8 |
| Crecimiento interanual de los ingresos de operación | (60.0)% | (14.4)% | (65.8)% | 9.3% | 1.4% |
| Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado (millones) ⁽²⁾ | 20.4 | 51.1 | 78.4 | 227.6 | 213.8 |
| Crecimiento interanual de ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e ingreso mínimo garantizado..... | (60.1)% | - | (65.6)% | 6.5% | - |

- (1) Los cambios en los destinos servidos reflejan el impacto de la pandemia de COVID-19, las variaciones estacionales de vuelos y otros eventos no recurrentes, como los vuelos chárter privados.
- (2) Definimos Ingresos excluyendo amortización de derechos llave en mano e Ingreso mínimo garantizado como Ingresos de operación, neto de amortización de derecho de llave e ingreso mínimo garantizado. Creemos que tal medida es útil para los inversionistas para ilustrar el vencimiento de ciertos arrendamientos de espacios minoristas y libres de impuestos de alto valor que originalmente fueron concesionados bajo el modelo de derechos llave en mano, ya que ya no tenemos depósitos de derechos llave en mano para reconocer en relación con dichas concesiones. Consulte "Resumen del negocio, términos, condiciones y factores de riesgo relacionados con la oferta — Resumen de información financiera y de otro tipo" para una discusión y conciliación de nuestro uso de los ingresos excluyendo la amortización de los derechos llave en mano y el ingreso mínimo garantizado en este Prospecto Informativo.
- (3) Los porcentajes para los períodos de tres meses terminado el 31 de marzo de 2020 y 2021 el año terminado el 31 de diciembre de 2018 muestran variación con relación a los mismos períodos en 2019 y 2017, respectivamente.

La siguiente tabla muestra nuestro tráfico de pasajeros y vuelos por mes desde marzo de 2020 hasta marzo de 2021:



| | Total de pasajeros | Total de vuelos |
|-----------------|--------------------|-----------------|
| 2020 | | |
| Enero | 1,434,568 | 12,729 |
| Febrero..... | 1,279,261 | 11,679 |
| Marzo..... | 752,748 | 8,243 |
| Abril..... | 2,380 | 813 |
| Mayo..... | 4,496 | 913 |
| Junio | 5,835 | 975 |
| Julio | 8,988 | 1,055 |
| Agosto | 13,091 | 1,080 |
| Septiembre..... | 29,844 | 1,413 |
| Octubre | 154,671 | 2,473 |
| Noviembre | 357,930 | 4,070 |
| Diciembre | 482,851 | 5,533 |
| 2021 | | |
| Enero | 458,628 | 5,829 |
| Febrero..... | 376,182 | 4,700 |
| Marzo..... | 456,112 | 5,067 |
| Abril..... | 456,264 | 5,184 |
| Mayo..... | 601,278 | 6,207 |
| Junio | 751,219 | 7,315 |

El aumento en los ingresos de operación durante 2018 y 2019 se relacionó principalmente con el vencimiento programado de ciertos arrendamientos de espacios comerciales y libres de impuestos que originalmente fueron concesionados bajo el modelo de derechos llave en mano, y su reemplazo por arrendamientos utilizando nuestro modelo de derechos de arrendamiento IMG. Bajo el modelo llave en mano, al comienzo de un contrato de arrendamiento, recibimos una tarifa inicial significativa y, a partir de entonces, rentas y comisiones relativamente menores sobre las ventas brutas (“derechos llave en mano”). Estos pagos iniciales por derechos llave en mano se reconocieron como ingresos de manera uniforme durante el transcurso del contrato de arrendamiento. Nuestro modelo actual de arrendamiento de IMG implica pagos iniciales más bajos a cambio de comisiones por ventas brutas más altas que están sujetas a un mínimo mensual. Consulte “Negocios — Ingresos no aeronáuticos” para ver una discusión sobre el cambio del enfoque llave en mano a un nuevo modelo. Durante 2020 y el primer trimestre de 2021, experimentamos disminuciones en los ingresos de operación de 65.8% y 60.0%, en comparación con los mismos períodos del año anterior, principalmente como resultado de los efectos adversos de la pandemia COVID-19.

Generamos ingresos tanto por servicios aeronáuticos como por servicios comerciales no aeronáuticos. Los servicios aeronáuticos se refieren a los servicios de pasajeros de las aerolíneas y los servicios de carga aérea, y las tarifas asociadas incluyen tarifas de salida de pasajeros, tarifa de desarrollo, tarifas de tránsito y cualquier otra tarifa de pasajeros, tarifas de seguridad, tarifas de aterrizaje y despegue de aeronaves, tarifas de estacionamiento de aeronaves, embarque de pasajeros cargos de puente, cargos de servicios públicos, arrendamientos de habitaciones de clubes de aerolíneas y cargos de carga. Los ingresos por servicios comerciales no aeronáuticos incluyen alquileres fijos y variables de arrendamientos comerciales, ventas de derechos llave en mano para asegurar arrendamientos comerciales, acuerdos IMG con concesionarios, tarifas de instalación, diversas tarifas administrativas y de aprobación y otros ingresos como tarifas de estacionamiento de automóviles y tarifas de publicidad.

Impacto de COVID-19

La pandemia del COVID-19 en curso ha causado graves trastornos en la economía mundial y en Panamá. Con el fin de contener la propagación del COVID-19, el gobierno panameño anunció e implementó varias medidas como la declaración del estado de emergencia a fines de la primera quincena de marzo de 2020, que implicó restricciones que afectaron significativamente la actividad económica en el país. Principalmente por los efectos económicos negativos provocados por la pandemia del COVID-19 y las medidas emprendidas por el Gobierno panameño para combatirla, el PIB de Panamá disminuyó un 17.9% en 2020. Además, el déficit fiscal de Panamá en 2020 fue de USD 5,350,4 millones, o el 9.95% del PIB de Panamá, en comparación con 2019, donde Panamá tuvo un déficit fiscal de USD 2,505 millones, o el 3.75% del PIB de Panamá. El 24 de marzo de 2020, el gobierno panameño aprobó e inició la implementación de un paquete de estímulo fiscal, que incluyó gastos relacionados con la salud, transferencias de ingresos para sectores vulnerables de la población y extensiones a los plazos impositivos.



Para combatir la pandemia de COVID-19, el 14 de marzo de 2020 el gobierno de Panamá suspendió temporalmente todos los vuelos desde Europa y Asia y prohibió la entrada a Panamá a todos los extranjeros. Los ciudadanos y residentes permanentes estarían sujetos a cuarentena obligatoria durante catorce días. El 19 de marzo de 2020, el gobierno de Panamá suspendió temporalmente todos los vuelos internacionales. Como resultado, las aerolíneas que pasaban por el aeropuerto se vieron obligadas a cancelar vuelos y modificar itinerarios, ya que aumentó el número de casos confirmados en todo el mundo, incluida Copa Airlines. En octubre de 2020 se reanudaron los vuelos comerciales, y durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020 se operaron 12,076 vuelos a través del Aeropuerto.

La suspensión de vuelos comerciales nacionales e internacionales como resultado de la pandemia COVID-19 afectó directamente a los negocios comerciales establecidos en el Aeropuerto. Debido al cierre de las actividades comerciales en el Aeropuerto, el Aeropuerto tuvo que adoptar medidas temporales de alivio financiero para los concesionarios comerciales, incluida la reducción de facturación y tarifas y la aplicación de descuentos. Estos se aplicaron durante la suspensión de siete meses de los vuelos comerciales en el aeropuerto y se eliminaron gradualmente una vez que se reanudaron las operaciones. El impacto de la pandemia COVID-19 afectó nuestros resultados de operación. Por ejemplo, los ingresos de operación disminuyeron en USD 34.2 millones, o 60.0%, de USD 57.0 millones para el período de tres meses finalizado en marzo 31 de 2020 a USD 22.8 millones para el período de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021 y en USD 170.3 millones o 65.8% de USD 258.8 millones para el año finalizado 31 de diciembre de 2019 a USD 88.5 millones para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Realizamos acciones para atender la reducción temporal de ingresos, entre ellas: (i) comunicación constante con el Gobierno Nacional de Panamá, nuestro único accionista, quien reiteró su apoyo a las medidas adoptadas; (ii) comunicación constante con los clientes, especialmente aerolíneas y concesionarias que operan en el Aeropuerto, así como comunicación constante con el mercado, por medio de actualizaciones periódicas; (iii) medidas para limitar los costos operativos, incluido el trabajo a tiempo parcial y otras medidas relacionadas con el personal, para el personal del aeropuerto; y (iv) suspensión de todas las inversiones no esenciales.

No podemos predecir el alcance del impacto de la pandemia de COVID-19, ni las tendencias que involucran los efectos de la pandemia en la actividad económica y el aeropuerto. Consulte “*Factores de riesgo — Riesgos relacionados con el Emisor — La reciente pandemia de COVID-19, así como cualquier otra crisis de salud pública que pueda surgir en el futuro, está teniendo y probablemente seguirá teniendo un impacto negativo en los niveles de tráfico de pasajeros, operaciones de tráfico aéreo y nuestros resultados de operaciones, posición financiera y flujos de efectivo*” y “*Factores de riesgo — Riesgos relacionados con Panamá — Los efectos económicos mundiales del brote del Coronavirus podrían afectar adversamente la economía de Panamá*”.

Se desconoce hasta qué punto la pandemia de COVID-19 afectará nuestro negocio, los resultados de las operaciones, la posición financiera y la liquidez. Dada la incertidumbre sin precedentes de esta situación, incluida la duración y gravedad desconocidas de la pandemia y el impacto general desconocido en la demanda de viajes aéreos, no podemos pronosticar el impacto total de la pandemia de COVID-19 en nuestro negocio. Continuaremos monitoreando de cerca la situación y tomaremos todas las medidas necesarias para preservar el negocio del Aeropuerto y tomaremos medidas para fortalecer aún más nuestra posición financiera.

Fortalezas competitivas

A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19 y la implementación de restricciones de viaje en todo el mundo, nuestras principales fortalezas competitivas incluyen habernos mantenido competitivos durante 2020 y lo que va de 2021. Estos incluyen:

- El Aeropuerto es un activo de infraestructura fundamental de propiedad del Gobierno que se beneficia de las actividades de promoción del gobierno y de la ayuda del Gobierno;
- Somos un aeropuerto líder en el mercado;
- Nos beneficiamos de la ubicación estratégica de Panamá en la Región de ALC;



- Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con nuestros transportistas, incluido nuestro principal cliente, Copa Airlines;
- Nos beneficiamos de una sólida economía panameña;
- El aeropuerto disfruta de una distribución diversificada de pasajeros, propósitos y capacidad;
- Despacho de pasajeros en tránsito / transbordo internacional simplificado; y
- Contamos con un equipo directivo experimentado y una plantilla motivada.

Somos un aeropuerto líder en el mercado

Somos el Aeropuerto líder en Centroamérica por volumen de pasajeros, atendiendo aproximadamente 1,290,922 pasajeros en el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, 4,526,663 pasajeros en 2020, 16,582,601 pasajeros en 2019 y 16,242,679 pasajeros en 2018, así como por ingresos de operación, con ingresos de operación anuales de USD 22,8 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2021, USD 88,5 millones para 2020, USD 258,8 millones para 2019 y USD 236,8 millones para 2018. Además, en 2019 fuimos el tercer aeropuerto más transitado de América Latina en base al tráfico internacional de pasajeros. Además, según OAG, tuvimos el mejor porcentaje de puntualidad en 2019 entre los aeropuertos de tamaño medio global, definidos como aquellos con cinco a diez millones de asientos de salida por año, con un 92.21% de los vuelos que salen dentro de los 15 minutos de su horario programado con Copa Airlines es la mejor entre todas las aerolíneas y la primera entre las aerolíneas latinoamericanas para 2019, con un 92.01%. En marzo de 2020, la OAG suspendió la publicación de los rankings debido a los efectos adversos a la industria provocados por la pandemia del COVID-19. No obstante, en los dos primeros meses de 2020, el Aeropuerto ocupó el primer lugar en la categoría de desempeño de aeropuertos medianos para América Latina y el Caribe.

La calidad de los servicios del Aeropuerto fue reconocida por Skytrax cuando fue seleccionado como el "Mejor Aeropuerto en Centroamérica" en cada año desde 2011 hasta 2020. En 2020, el Aeropuerto atendió aproximadamente al 76.2% de los pasajeros de aviación, y aproximadamente al 100% de la carga aérea, desde y hacia Panamá y generó USD 88.5 millones tanto de los servicios de pasajeros como de carga, incluidos los ingresos de los segmentos aeronáutico y no aeronáutico. Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo periodo para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de facturación rápido e independiente para los pasajeros. A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El aeropuerto completó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y con comienzo completo de las operaciones o alrededor de septiembre de 2021.

Creemos que el tamaño del Aeropuerto, la escala de su destino y red de aerolíneas y su personal operativo le dan al Aeropuerto sólidas ventajas competitivas sobre sus competidores. El Aeropuerto sirve a una mezcla de tráfico diversificada y una gran base de clientes de aerolíneas, lo que proporciona un mercado expansivo para una variedad de servicios. Además, creemos que nuestro plan de expansión a largo plazo proporcionará la capacidad suficiente para nuestro futuro éxito operativo y financiero.

Nos beneficiamos de la ubicación estratégica de Panamá en la Región de ALC;

Panamá es un importante centro comercial regional y un centro geográfico natural entre América del Norte, Central y del Sur y el Caribe. La ubicación estratégica de Panamá apoyó el desarrollo del Canal de Panamá (el "Canal") y la Zona de Libre Comercio de Colón. Debido a su ubicación central, el Aeropuerto tiene ventajas geográficas significativas sobre los aeropuertos regionales competidores, y el Aeropuerto obtiene una cantidad significativa de sus intereses de aerolíneas e ingresos aeronáuticos de su importancia como centro regional para la Región de ALC. Panamá disfruta de un clima favorable, lo que conduce a bajos niveles de interrupciones en el servicio. En consecuencia, el aeropuerto ha estado cerrado (durante el horario comercial) durante un promedio de



menos de tres horas al año durante los últimos cinco años debido a las condiciones meteorológicas. Además, la ubicación del Aeropuerto al nivel del mar brinda ventajas operativas y de costo relativo en comparación con los aeropuertos ubicados en elevaciones más altas (como Bogotá y Ciudad de México), ya que el Aeropuerto disfruta de mejores condiciones de visibilidad durante las inclemencias del tiempo y los aviones pueden despegar con pesos más altos, lo que resulta en mayores rendimientos para las aerolíneas. Finalmente, debido a la ubicación geográfica central del aeropuerto en las Américas, las aerolíneas pueden dar servicio a casi toda América del Norte y del Sur (ciudades tan al norte como Toronto y tan al sur como Buenos Aires) con aviones de fuselaje estrecho más nuevos, evitando la necesidad de depender tanto en aviones de fuselaje ancho más costosos para cubrir distancias mayores. Como resultado, creemos que el aeropuerto es atractivo para las aerolíneas que buscan brindar un mejor servicio a toda la región de ALC. Consulte “*Empresas — Servicio de aerolíneas — Crecimiento del tráfico.*”

Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con nuestros transportistas, incluido nuestro principal cliente, Copa Airlines;

Tenemos relaciones sólidas y de colaboración con todas las principales aerolíneas que operan en Panamá y nos comunicamos regularmente con ellas con respecto a los desarrollos en nuestra industria y otros temas. Estas aerolíneas tienen un miembro con derecho a voto en nuestra Junta Directiva, quien es elegido por la Asociación de Aerolíneas de Panamá (“ALAP”).

El Aeropuerto tiene una relación histórica especialmente fuerte con Copa Airlines, un proveedor líder de servicios de pasajeros en América Latina. Copa Airlines ha sido históricamente uno de los empleadores privados más grandes de Panamá y contribuyente a la industria de la aviación de Panamá. El Aeropuerto es el centro de la red y la principal base de operaciones de Copa Airlines. Durante 2019, Copa Airlines y sus afiliadas operaron aproximadamente el 88% del total de operaciones del Aeropuerto, alcanzando 326 vuelos diarios. A pesar de la pandemia de COVID-19, Copa Airlines continúa siendo nuestra principal aerolínea, actualmente ofrece aproximadamente 130 vuelos diarios desde el aeropuerto y brinda servicio a 49 destinos en 25 países de las Américas y el Caribe. Copa Airlines también brinda actualmente a los pasajeros acceso a vuelos a más de 146 destinos por medio de acuerdos de código compartido con United Airlines y otras aerolíneas de conformidad con los cuales cada aerolínea coloca su nombre y código de designación de vuelo en el vuelo de la otra. Además, en 2019, Copa Airlines y sus afiliadas representaron el 86,2% de todos los asientos de salida programados y transportaron aproximadamente 3,0 millones de pasajeros de origen / destino y aproximadamente 11,2 millones de pasajeros en tránsito / transferencia hacia y desde el aeropuerto. A pesar de los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, Copa Airlines y sus afiliadas se mantuvieron competitivas en 2020 y aún representaron el 86,7% de todos los asientos de salida programados en el aeropuerto y transportaron aproximadamente 0.9 millones de pasajeros de origen / destino y aproximadamente 3.0 millones de tránsito / transferencia. Pasajeros desde y hacia el aeropuerto. Consulte “*Negocio — Servicio de aerolínea — Copa Airlines; y — Otras aerolíneas.*”

La concentración de dicho volumen de tráfico en una sola aerolínea ha facilitado un uso altamente favorable y más eficiente de la capacidad del Aeropuerto. Copa Airlines ha obtenido una ventaja competitiva sobre otras aerolíneas importantes que operan en la región al ofrecer servicio no solo a los principales destinos, sino también a destinos regionales secundarios que no son atendidos por otras aerolíneas principales o solo por la aerolínea nacional de ese país. Entre las principales fortalezas competitivas de Copa Airlines se encuentra la ubicación estratégica del aeropuerto como el “*Hub de las Américas*” de la aerolínea. Debido a la ubicación central del Aeropuerto, son posibles conexiones convenientes con los principales mercados de Copa Airlines, las Américas y el Caribe, lo que le permite consolidar el tráfico para atender destinos que no generan suficiente demanda para justificar vuelos directos. El enfoque de Copa Airlines en mantener bajos costos operativos y un desempeño operativo eficiente ha contribuido significativamente a su rentabilidad. Cuando se combina con su flota moderna, este enfoque en los bajos costos operativos y el desempeño eficiente le ha permitido a Copa Airlines crear una marca sólida y una reputación de servicio de calidad que ha contribuido a una fuerte lealtad de los pasajeros.

Hemos disfrutado de una relación de beneficio mutuo con Copa Airlines durante muchos años. La exitosa estrategia comercial de Copa Airlines, la expansión de rutas y el crecimiento en el volumen de pasajeros han contribuido sustancialmente a nuestros ingresos, y nuestras mejoras en la infraestructura del aeropuerto han cumplido una condición necesaria para el crecimiento de Copa Airlines.



Nos beneficiamos de una economía panameña ;Nos beneficiamos de una sólida economía panameña;

Uno de los principales impulsores del volumen de pasajeros de origen / destino en el aeropuerto ha sido históricamente el sólido desempeño de la economía panameña. Si bien la pandemia COVID-19 ha afectado significativamente dicho desempeño, con una disminución estimada del PIB del 17.9% en 2020, el crecimiento del PIB real ha sido robusto en los últimos años, del 3.0%, 3.6% y 5.6% en 2019, 2018 y 2017 respectivamente. Consulte “*Negocios — Presentación del mercado — Economía panameña.*” Además, el entorno político en Panamá se ha mantenido estable, con un entorno empresarial y un sistema regulatorio atractivos. El dólar estadounidense es la moneda de curso legal en Panamá, lo que contribuye al atractivo de Panamá como centro de negocios. Además, Panamá mantiene calificaciones soberanas de grado de inversión para su deuda como estable, actualmente calificadas Baa2, BBB y BBB- por Moody's, Standard & Poor's y Fitch, respectivamente. El país también se beneficia de una clase media históricamente de rápido crecimiento y un ingreso per cápita relativamente alto, lo que contribuye a niveles más altos de gasto discrecional y un mayor uso de los viajes aéreos, pero que se vio sustancialmente afectado en 2020 por la pandemia de COVID-19. El PIB per cápita estimado para 2020 fue de USD 12,373.00, por debajo de los USD 15,831.00 para 2019, y sigue siendo el más alto de Centroamérica. Panamá también se beneficia de una población educada relativamente grande con un poder adquisitivo considerable.

La economía panameña no solo ha sido resistente durante la pandemia de COVID-19, sino que también está posicionada para ser una de las economías de más rápido crecimiento en la región. A pesar de la contracción del PIB en 2020 por la pandemia de COVID-19 y las estrictas medidas de cuarentena ordenadas por el Gobierno panameño, el Banco Mundial estima que se espera que el PIB real de Panamá crezca un 9,9% en 2021. El crecimiento del PIB de Panamá en la estimación de 2021 es superior al de Costa Rica (2.7%), Chile (6.1%), Colombia (5.9%), México (5.0%), Brasil (4.5%) y República Dominicana (5.5%). Las expectativas de crecimiento de Panamá se deben principalmente a la apertura de la economía a medida que las restricciones de movilidad de COVID-19 eventualmente se alivian y a medida que aumentan las operaciones mineras de cobre, avanzan los proyectos de infraestructura y se recupera el comercio mundial. Además, el uso del dólar estadounidense como moneda de curso legal aumenta aún más el atractivo de Panamá como centro de negocios, respaldado por el Canal de Panamá, la Zona del Proyecto Panamá Pacífico, la Zona Libre de Colón (que incluye servicios relacionados con el comercio internacional de electrónica, farmacéutica, licores, textil, joyería, juguetes, entre otros), servicios de bunkering, puertos marítimos e inmobiliarios. Creemos que las favorables condiciones económicas del país proporcionan una base sólida con atractivas perspectivas de crecimiento y una perspectiva positiva para el sector en el que operamos.

El Aeropuerto es un activo de infraestructura fundamental de propiedad del gobierno que se beneficia de las actividades de promoción del gobierno y de la ayuda del Gobierno;

En los últimos años, el Gobierno de Panamá (el “Gobierno”) ha promovido al país como una plataforma global de transporte, logística y negocios, con proyectos que incluyen la ampliación del Canal y el desarrollo de infraestructura vial y subterránea. El Proyecto de Ampliación del Canal, completado en junio de 2016, fue diseñado para duplicar su capacidad al permitir un mayor tráfico y barcos más grandes. Asimismo, el Gobierno también ha promovido la expansión de la Zona Libre de Colón, una zona de comercio de importación y exportación con impuestos favorecidos ubicada cerca de la entrada atlántica del Canal, como un medio para aprovechar la presencia del Canal y mejorar la competitividad del economía panameña más amplia. El Gobierno también ha impulsado el desarrollo de la industria turística de Panamá, que creció significativamente hasta 2020, cuando se contrajo debido a los efectos adversos de la pandemia de COVID-19, así como el uso de Panamá como sede corporativa regional para varias corporaciones globales. El éxito de estas políticas se refleja en la presencia de una variedad de sedes regionales de corporaciones internacionales en Panamá, incluidas, entre otras, Nestlé, HILTI, P&G, Caterpillar, Dell, Maersk, 3M y General Electric. Además, en 2019, los esfuerzos del Gobierno han sido clave para la selección de Panamá como sede de la Jornada Mundial de la Juventud 2019, encuentro que reunió a miles de personas de todo el mundo a la Ciudad de Panamá en enero de 2019. Creemos que la infraestructura y el desarrollo económico continuo y simultáneo de Panamá es importante para el crecimiento del aeropuerto, ya que contribuye a un aumento de los viajes, incluido el transporte aéreo, tanto hacia Panamá como a través de Panamá.

El Aeropuerto disfruta de una distribución diversificada de pasajeros, propósitos y capacidad;

En 2020, los pasajeros de origen / destino representaron el 29.56% de los pasajeros del aeropuerto y los pasajeros en tránsito / transferencia el 70.44%. Cobramos una tarifa de salida de pasajeros (“PEF”) a los pasajeros internacionales que salen, que es nuestra principal fuente de ingresos. Los pasajeros en tránsito / transferencia



contribuyen significativamente a los ingresos no aeronáuticos del aeropuerto y reflejan su importancia como centro regional. El Aeropuerto también se beneficia de una gran cantidad de pasajeros que vuelan para una variedad de propósitos, incluidos viajes de negocios, viajes de placer y viajes personales. Adicionalmente, el Aeropuerto está ubicado en la Provincia de Panamá, un centro de comercio que alberga a grandes corporaciones, una importante presencia bancaria, una amplia variedad de negocios turísticos y los residentes más pudientes del país. Como resultado, el aeropuerto está posicionado para servir a la región y a una gran población que probablemente viajará internacionalmente tanto por negocios como por placer.

La distribución geográfica de los asientos de salida programados del aeropuerto refleja su enfoque en proporcionar una capacidad equilibrada en toda la región de ALC. En 2020, el 41.5% de los asientos programados que parten del aeropuerto se dirigieron a América del Sur, el 32.13% a América del Norte, el 10.91% al Caribe, el 10.17% a Centroamérica, el 5.21% fue a Europa y 0.06% fue a Asia.

Además, en 2017, el Gobierno promulgó una legislación para fomentar la inversión y el turismo en Panamá. De manera similar, con el fin de aumentar el número de pasajeros de placer que utilizan el Aeropuerto, la Autoridad de Turismo de Panamá desarrolla y promueve el turismo en el país por medio de diversas campañas publicitarias nacionales y alianzas para atraer eventos internacionales a Panamá, lo que resulta en la selección de Panamá como sede de Jornada Mundial de la Juventud 2019, un encuentro que llevó a miles de personas de todo el mundo a la ciudad de Panamá en enero de 2019. En mayo de 2021, el Consejo de Gabinete aprobó el *Plan Maestro de Turismo Sostenible 2020-2025* para promover el turismo en Panamá durante los próximos años, destinando aproximadamente USD 10.0 millones adicionales para marketing turístico y aproximadamente USD 46 millones para mejoras en las carreteras e infraestructura vial del país.

Despacho de pasajeros en tránsito / transferencia internacional simplificado

Una de las principales ventajas del aeropuerto como centro de la región de LAC es la conveniencia que disfrutan los pasajeros en tránsito / transferencia, ya que no se requiere su equipaje para pasar por la aduana y la inmigración durante el proceso de transferencia. Por el contrario, en los aeropuertos de Estados Unidos, Incluido Miami International, históricamente un centro dominante de la Región de LAC, y el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en Puerto Rico, se requiere dicha autorización antes de embarcarse en un vuelo internacional de conexión, y ciertas nacionalidades requieren una visa incluso en el caso de pasajeros en tránsito. En consecuencia, los tiempos de transferencia de internacional a internacional en el aeropuerto pueden ser significativamente más cortos que en los aeropuertos estadounidenses de la competencia, junto con requisitos de documentación menos onerosos. Las puertas del Aeropuerto constan de una única zona de seguridad que facilita la transferencia entre vuelos. Como resultado de la gran comodidad que se ofrece a los pasajeros en tránsito / transbordo, el aeropuerto ha mantenido su participación en el mercado de la región de ALC en los últimos años. El Aeropuerto permanece listo y en condiciones de adoptar nuevos controles de seguridad a medida que lo requieran las normas de certificación internacionales o de otros países.

Contamos con un equipo de gestión experimentado, con enfoque internacional, y una fuerza laboral motivada.

Nos beneficiamos de un equipo gerencial experimentado y talentoso, muchos de los cuales anteriormente ocuparon cargos ejecutivos en varias industrias privadas en Panamá y en otros lugares. Nuestra administración utiliza un proceso de planificación y desarrollo de nuestro capital humano para respaldar las capacidades actuales y futuras de la organización y asegurar su sostenibilidad en el tiempo. Por ejemplo, hemos desarrollado planes integrales de capacitación para mejorar la gestión de proyectos, el servicio y la asistencia al cliente, las operaciones aeroportuarias, la gestión administrativa, el liderazgo y otras habilidades que se requieren en puestos clave, además de invertir en visitas de personal a centros líderes en el mercado como El centro de carga global de FedEx en Memphis, Tennessee y algunos sistemas avanzados de manejo de equipaje en aeropuertos de todo el mundo, como Toronto, Dubai, Amsterdam, Helsinki, Bangkok, Singapur, como parte de un recorrido de gestión de aeropuertos modelo en todo el mundo. Además, nuestro lugar de trabajo está orientado a la carrera profesional y enfatiza el trabajo en equipo, el excelente servicio al cliente y la meritocracia para atraer y retener personal altamente calificado y mantener una fuerza laboral motivada. La calidad de los servicios de los empleados del Aeropuerto fue reconocida por Skytrax cuando fue seleccionado como el "Mejor Personal de Aeropuerto en Centroamérica" en cada año desde 2011 hasta 2020.



Nuestro marco regulatorio, la composición de la junta y el proceso de toma de decisiones brindan controles y equilibrios mejorados y transparencia

Varias partes, incluidas entidades independientes del aeropuerto, están involucradas en el proceso de toma de decisiones en el Aeropuerto. Cualquier acuerdo que exceda los USD 300,000 debe ser aprobado por nuestra Junta Directiva y el Consejo de Gabinete debe aprobar los acuerdos que superen los USD 3,000,000. Además, cuatro miembros de nuestra Junta Directiva son nombrados por el Ministerio de Economía y Finanzas (“MEF”), un miembro es elegido por la ALAP, un miembro es elegido por nuestros empleados y un miembro con derecho a voto es elegido por los concesionarios del Aeropuerto, lo que permite una mayor independencia y transparencia en las decisiones clave que afectan al Aeropuerto. Además, nuestro presupuesto anual es aprobado por la Asamblea Nacional y los desembolsos materiales son aprobados por la Contraloría General (la “*Contraloría*”), una institución independiente del Gobierno. Un sistema de pesos y contrapesos asegura que la administración y disposición de fondos y activos del Aeropuerto tenga una supervisión adecuada.

Ampliaciones significativas

Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo período para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de registro de entrada rápido e independiente para los pasajeros. Además, planeamos construir una nueva tercera pista paralela a la pista 03R-21L, que nos permitirá atender flujos de pasajeros adicionales. El plan de desarrollo muestra que se requiere la adquisición de terrenos adicionales en relación con la construcción de la tercera pista.

Nuestros planes de expansión se han retrasado como resultado de la pandemia COVID-19. Sin embargo, esperamos reanudar dichos planes tan pronto como disminuyan los efectos adversos de la pandemia de COVID-19. El cronograma de nuestras expansiones esperadas estará determinado por los niveles de demanda en el Aeropuerto.

Estrategias

Buscaremos mejorar nuestro desempeño operativo y aumentar nuestras ganancias mediante la implementación de las siguientes estrategias:

- Desarrollar servicios de clase mundial en el aeropuerto
- Ampliar la capacidad de pasajeros por medio de una expansión de capital enfocada;
- Mejorar la eficiencia operativa; y
- Diversificar y aumentar los ingresos comerciales no aeronáuticos.

Desarrollar servicios de clase mundial en el aeropuerto

Tenemos la intención de maximizar nuestra participación en el tráfico anual de pasajeros en América Latina (incluida América Central) por medio de las siguientes estrategias específicas:

- ***Continuar con la promoción del reconocimiento*** por Skytrax como el “*Mejor aeropuerto en Centroamérica*” y como el “*Mejor personal aeroportuario de Centroamérica*” para cada año desde 2011 hasta 2020. El reconocimiento de estos premios mejora nuestra posición estratégica y nuestro atractivo como hub.
- ***Seguir estrictos protocolos de salud y seguridad y medidas de bioseguridad***, en estrecha coordinación con las autoridades de salud de Panamá, y continuar operando un hub atractivo y seguro para los pasajeros por medio de la pandemia COVID-19.



- ***Abrir nuevas rutas estratégicas intercontinentales*** en el Aeropuerto mediante la promoción del Aeropuerto en ciudades clave de América Latina y el desarrollo de conectividad adicional con Europa, Asia y Oriente Medio (por medio de ubicaciones como Reino Unido, China, Polonia y Dubai) con el fin de posicionar nuestro hub de Panamá como una de las principales puertas de entrada en las Américas.
- ***Continuar desarrollando la creciente industria turística de Panamá*** con agencias de turismo panameñas, Copa Airlines y otras aerolíneas. Hemos capitalizado la membresía de Copa Airlines en Star Alliance, lo que ha impulsado el crecimiento de pasajeros y ha ayudado a promover aún más el aeropuerto como un centro regional. Además, el Aeropuerto se ha beneficiado cada vez más de la estrategia de Copa Airlines de fortalecer sus vínculos con las principales aerolíneas europeas, como KLM e Iberia, las cuales han aumentado significativamente el servicio desde y hacia el Aeropuerto en los últimos años. Estas y otras aerolíneas ofrecen vuelos de código compartido con Copa Airlines, por medio de los cuales los pasajeros con origen en Europa y con destino a destinos de la Región LAC vuelan al aeropuerto en una aerolínea europea, y luego se transfieren a un vuelo de Copa Airlines a su destino final, todo en uno. ticket integrado. El aeropuerto también ha incrementado sus esfuerzos para atraer nuevas aerolíneas y fomentar la apertura de nuevas rutas ofreciendo apoyo de marketing a las aerolíneas para promover el crecimiento.
- ***Ejecutar nuestro plan maestro de expansión de capital*** para el Aeropuerto, que incluye completar la construcción de la Terminal 2 y otras mejoras y expansiones. Consulte “*Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Componentes principales de nuestros resultados de operaciones — Planes de expansión de capital*”. Nuestro plan maestro de expansión de capital creará una mayor capacidad en el aeropuerto para aumentar sus ingresos y mejorar la calidad de su servicio. A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El aeropuerto completó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y con comienzo completo de las operaciones o alrededor de septiembre de 2021.
- ***Consolidar vuelos*** desde / hacia los mercados tradicionales del aeropuerto (como Norteamérica) y expandir vuelos desde / hacia otros mercados (como Asia y Europa del Este). También apuntamos a reducir la estacionalidad y disminuir la volatilidad intrasemana en algunas ubicaciones mientras consolidamos los mercados existentes.

Ampliar la capacidad de pasajeros por medio de una expansión de capital enfocada

Durante los últimos cinco años, hemos invertido aproximadamente USD 837.2 millones para ampliar y mejorar las operaciones del Aeropuerto, además de otras ampliaciones y mejoras que hemos realizado durante el mismo período para modernizar y mantener competitivas nuestras instalaciones. Por ejemplo, actualmente estamos desarrollando la Terminal 2 para aumentar la calidad de nuestro servicio, además de actualizar el sistema de manejo de equipaje en la terminal principal e implementar tecnología de autoservicio que garantice un proceso de registro de entrada rápido e independiente para los pasajeros.

Nuestros planes de expansión de capital incluyen lo siguiente:

- El nuevo edificio de la Terminal 2 completado recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y con comienzo completo de las operaciones o alrededor de septiembre de 2021.
- la construcción de un nuevo sistema de pista independiente;
- la ampliación de la infraestructura de manejo de carga y una nueva zona franca logística, que se espera esté terminada durante el último trimestre de 2021;
- la adquisición de terrenos adicionales para la ampliación del Aeropuerto; y



- la ampliación de las instalaciones relacionadas, como la construcción adicional de edificios satélites diseñados para adaptarse a los aumentos proyectados en el volumen de pasajeros, aumentar la eficiencia operativa y ampliar los espacios comerciales.

Nuestros planes de expansión son lo suficientemente flexibles como para ser modificados en función de los patrones y expectativas de la demanda subyacente. Como resultado de la pandemia de COVID-19, en 2020 y durante el primer trimestre de 2021, el desarrollo de estos planes tuvo que ajustarse para adaptarse a la disminución de la demanda. No obstante, a medida que disminuyan los efectos negativos de la pandemia COVID-19, se reanudará la implementación de nuestros planes de expansión. Esto se hará gradualmente, a medida que la demanda de tráfico se recupere a lo largo de 2021 y 2022. Nuestros planes nos permitirán ampliar nuestra capacidad tanto para pasajeros como para carga, incluidas instalaciones más eficientes para las necesidades de aduanas e inmigración y manejo de equipaje. Estas inversiones y mejoras de capital ayudarán a garantizar que el aeropuerto siga siendo un proveedor latinoamericano líder de servicios de pasajeros y carga.

Mejorar la eficiencia operativa

Continuamos enfocándonos en aumentar la eficiencia operativa en el aeropuerto. Recientemente mejoramos el sistema de manejo de equipaje de la Terminal 1, construimos y estamos construyendo puertas de contacto y áreas de plataforma adicionales para proporcionar posiciones de estacionamiento remotas para aviones comerciales y de carga y estamos llevando a cabo mejoras en las calles de rodaje en la Terminal 1. También continuamos evaluando varios proyectos adicionales para mejorar aún más la eficiencia en nuestro plan maestro de expansión de capital, incluida la construcción de una nueva tercera pista. La Terminal 2 ha sido diseñada específicamente para ubicarse entre dos pistas independientes para expandir la capacidad de pasajeros de la terminal central al facilitar el movimiento de pasajeros entre puertas de conexión, mejorar la seguridad de los pasajeros y el manejo eficiente del equipaje, aumentar el gasto libre de impuestos y aumentar la eficiencia con la que los pasajeros según su origen / destino son procesados por medio de inmigración y aduanas. Hemos implementado nuestro Sistema de Anuncios Públicos, Sistema Operativo Multi-Aeropuerto (“AOS”) y sistema de autoregistro de pasajeros (Quiosco de Autoservicio de Uso Común o “CUSS”) para permitir un paso más rápido por el Aeropuerto y continuar trabajando en estrecha colaboración con ACI e IATA para crear un proceso de toma de decisiones colaborativo estandarizado. También continuamos implementando un nuevo sistema operativo de última generación utilizado por algunos de los aeropuertos más grandes del mundo, así como un manual de procedimientos operativos, los cuales se espera que se adapten a la expansión del aeropuerto. El sistema operativo y el manual de procedimientos operativos integrarán, automatizarán y agilizarán aún más varias funciones de apoyo del aeropuerto, incluida (i) la facturación para permitir que el aeropuerto capture mejor el uso de recursos de las aerolíneas y las ventas de los concesionarios y (ii) la difusión de información en tiempo real para Permitir el despliegue eficiente de recursos en todo el aeropuerto.

Además, de acuerdo con nuestro objetivo de eficiencia operativa, subcontratamos ciertos servicios a terceros porque consideramos que es la forma más eficiente de responder rápidamente a la creciente demanda. Desde 2018 celebramos nuevos contratos de servicio para el mantenimiento y soporte de algunos de nuestros equipos tecnológicos, incluidas las máquinas de escaneo de seguridad. También continuamos actualizando y mejorando el mantenimiento de varios sistemas operativos clave, incluidos nuestros sistemas de TI, en todo el aeropuerto. Continuaremos evaluando diferentes métodos para mejorar nuestras operaciones y esperamos que este enfoque aumente nuestra eficiencia operativa general y reduzca nuestros costos a largo plazo.

Actualmente estamos amparados por el artículo 353 de la Ley 176 de 2020 de Panamá, lo que da como resultado que el Aeropuerto quede exento del requisito de licitación pública establecido en la Ley 22 de 2006 de Panamá para compras inferiores a USD 1,000,000 para la adquisición de suministros, mantenimiento y repuestos mantener el servicio público. Creemos que estas medidas, junto con nuestra revisión continua de nuestras tarifas y tarifas aeronáuticas y la introducción de otras fuentes de ingresos no aeronáuticos y tarifas operativas, contribuirán a continuar mejorando la eficiencia al reducir nuestros costos y ayudarán a aumentar nuestros ingresos el largo plazo y, por tanto, nuestra competitividad.

Diversificar y aumentar los ingresos comerciales no aeronáuticos.

Para el periodo de tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019 36.7%, 39.3% y 35.9%, respectivamente de nuestros ingresos de operación, fueron generados por nuestras actividades comerciales no aeronáuticas, incluyendo ingresos por concesiones de tiendas minoristas.



alimentos y bebidas y aparcamiento de automóviles en el Aeropuerto. La CAA no regula los ingresos comerciales no aeronáuticos ni establece de otro modo qué tarifas y tarifas no aeronáuticas podemos cobrar. Hemos trabajado con Pragma Consulting, una consultora especializada en servicios minoristas de aeropuertos británicos, para optimizar nuestros espacios comerciales, mejorar los diseños y aumentar el espacio alquilable para aumentar nuestros ingresos minoristas. Tenemos la intención de mejorar y diversificar la oferta de productos minoristas en esta área trabajando con varios minoristas de lujo para presentar nuevas ofertas de productos complementarios.

Además de nuestra oferta minorista, estamos analizando otras oportunidades para diversificar nuestros ingresos no aeronáuticos, como el desarrollo de la zona franca logística, cuya construcción comenzó durante el último trimestre de 2018 (Consulte "*Negocios — Mejoras y Expansión— Mejoras al área de la terminal — Zona franca logística* ").

Optimizar el perfil de nuestra deuda para reducir los costos del servicio de la deuda a corto y mediano plazo y crear una estructura de deuda que replica la larga duración de los activos aeroportuarios

Tenemos la intención de utilizar los ingresos netos de la oferta de los pagarés para, entre otras cosas, financiar la compra de los pagarés existentes de conformidad con la oferta pública, pagar la deuda bancaria pendiente y financiar la cuenta de recuperación de COVID. Consulte "*Uso de los ingresos*". Uno de nuestros principales objetivos con la oferta de pagarés es aumentar la vida media de nuestra deuda distribuyendo la amortización año a año a lo largo del plazo de los pagarés, con miras a reducir sustancialmente nuestro servicio de deuda anual durante los próximos 10 a 15 años. Además, lograr una vida media más larga de la deuda nos permitirá ajustar mejor nuestros pasivos financieros a la larga duración de nuestros activos, especialmente porque somos propietarios y operamos el Aeropuerto sin la duración u otras restricciones típicamente aplicables a los regímenes de concesión.

Además, el pago de nuestra deuda bancaria pendiente aumentará nuestra capacidad para financiar nuevos proyectos, capital de trabajo y abordar otras necesidades de liquidez. Finalmente, los fondos depositados en la Cuenta de Recuperación de COVID pueden (sujeto a ciertas condiciones, ver "*Descripción de los Bonos — Garantía — Cuentas y Prioridad de Pagos — Cuenta de Recuperación de COVID*") ser utilizados para el pago de Costos de O&M y de los montos de intereses y capital adeudados bajo nuestra deuda, fortaleciendo aún más nuestra condición financiera.

Historia y organización

El Aeropuerto fue inaugurado el 1 de junio de 1947. El edificio administrativo / terminal de pasajeros fue inaugurado siete años después. En 1971, debido al papel en desarrollo de Panamá como centro de tránsito y la creciente demanda de operaciones aéreas en el país y la región, las autoridades aeronáuticas de Panamá comenzaron la construcción de nuevas instalaciones. La actual terminal de pasajeros fue inaugurada el 15 de agosto de 1978 e inició operaciones el 5 de septiembre del mismo año.

Desde su inauguración hasta el 31 de mayo de 2003, el Aeropuerto fue administrado por la Dirección de Aeronáutica Civil de Panamá (actualmente conocida como Autoridad de Aeronáutica Civil o "AAC"). De conformidad con la Ley panameña No. 23 de 29 de enero de 2003 (según enmendada, "*Ley 23*"), que regula la administración de aeropuertos y aeródromos en Panamá, los activos, pasivos y administración del Aeropuerto nos pasaron el 1 de junio, 2003. Las responsabilidades de la ACC incluyen regular los servicios de transporte aéreo, seguridad operacional y aeroportuaria y tarifas y tarifas para los servicios aeronáuticos en Panamá conforme a los procedimientos establecidos por la Ley 23. Consulte "*Marco regulatorio*".

Somos 100% propiedad de Panamá y estamos gobernados por nuestra junta de siete directores con derecho a voto (la "*Junta Directiva*") y tres directores sin derecho a voto. Cuatro de nuestros directores con derecho a voto son designados por el ejecutivo del Gobierno, por medio del Ministerio de Economía y Finanzas, y los otros tres directores son elegidos por ALAP, nuestros empleados y los concesionarios del Aeropuerto, respectivamente. Consulte "*Gerencia y empleados—Junta Directiva*" y "*Equipo de Gestión*."



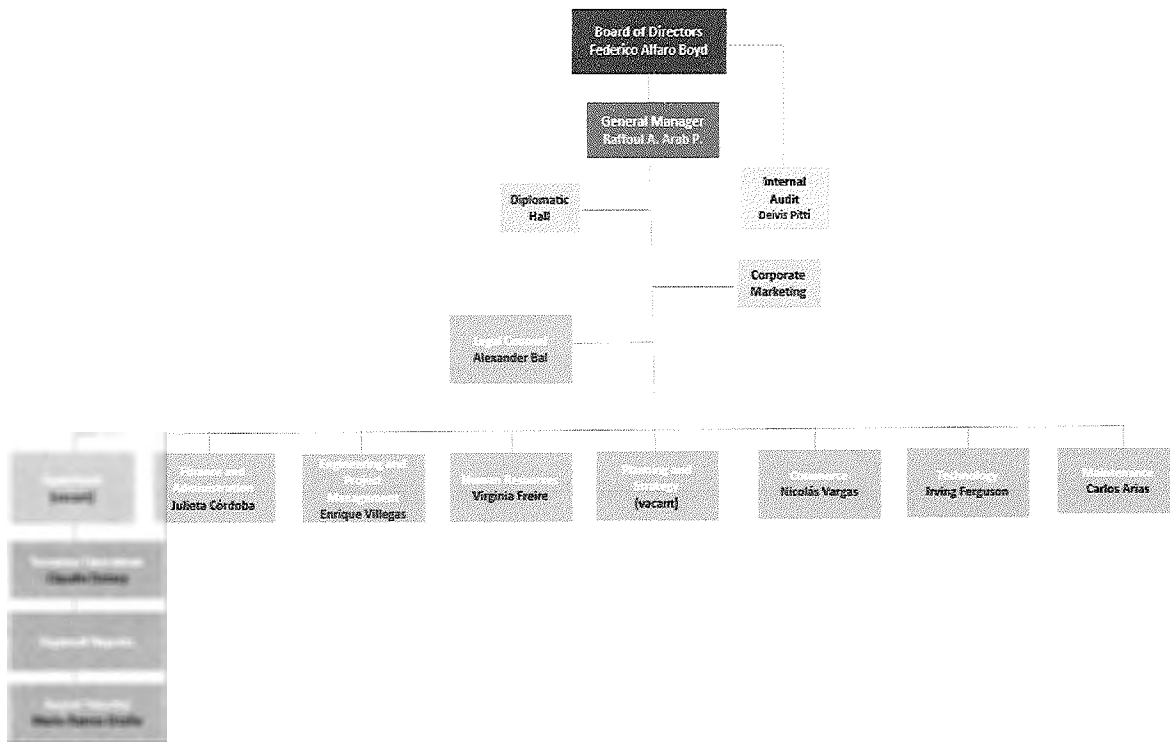
El siguiente cuadro ilustra ciertos aspectos de nuestra propiedad y estructura regulatoria.



Al 31 de marzo de 2021, teníamos 1,514 empleados distribuidos en nueve vicepresidencias operativas diferentes, que abarcan una amplia gama de actividades típicas de un gran aeropuerto de servicios comerciales. Aproximadamente un tercio de nuestros empleados realizan funciones de seguridad aeroportuaria. El número de nuestros empleados en general ha aumentado con el tiempo para dar cabida a un mayor número de pasajeros que utilizan el aeropuerto en relación con nuestras diversas expansiones.

El siguiente cuadro proporciona una descripción general de nuestra estructura de gestión actual.





Presentación del mercado

Economía panameña

Panamá es una república ubicada en el punto más estrecho del istmo centroamericano, que conecta los continentes de América del Norte y América del Sur. Tiene una costa de aproximadamente 1,868 millas en el Mar Caribe y el Océano Pacífico y limita al este con Colombia y al oeste con Costa Rica. Panamá tiene un territorio nacional de aproximadamente 29,157 millas cuadradas situado dentro de su costa y 345 millas de fronteras terrestres e incluye numerosas islas costeras. El Canal, una de las vías fluviales comerciales más importantes del mundo, que conecta los océanos Atlántico y Pacífico, divide el país de noroeste a sureste. El clima de Panamá es principalmente tropical.

Panamá tiene una ubicación geográfica conveniente y clave, que impacta positivamente la economía panameña y su desarrollo. Como resultado, nos beneficiamos de importantes ventajas en comparación con nuestros competidores directos:

- el Aeropuerto está en el centro de las principales rutas internacionales que conectan América del Norte, Central y del Sur (con una flexibilidad óptima para operar una variedad de aeronaves sin carga útil ni limitaciones operativas).
- Asimismo, la ubicación del Aeropuerto es óptima, permitiendo que todos los destinos europeos sean atendidos con una flota comercial de largo alcance, con una carga útil máxima y sin limitaciones operativas.
- el Aeropuerto se beneficia de su ubicación óptima al nivel del mar sin limitaciones de altitud operativa.
- el Aeropuerto se beneficia de las buenas condiciones meteorológicas en general.
- el Aeropuerto se beneficia del atractivo posicionamiento de Panamá como uno de los principales centros comerciales y logísticos del mundo.



- compromiso del Gobierno de Panamá para hacer del país un importante destino turístico.

Además, el entorno regulatorio en Panamá es muy propicio para los negocios. Durante el período de 2017 a 2020, la población de Panamá creció en un promedio de 1.5% por año. Al 31 de diciembre de 2020, Panamá tenía una población estimada de 4,279,000 y una densidad de población aproximada de 57 personas por kilómetro cuadrado. Se estima que la provincia de Panamá, la provincia más grande del país y la provincia en la que se encuentra el Aeropuerto, comprende aproximadamente dos tercios de la población total de Panamá.

Panamá también se beneficia de una población educada relativamente grande con un poder adquisitivo considerable. El PIB estimado para 2020 fue de aproximadamente USD 52.9 mil millones y USD 12,600.00 per cápita, por debajo de los USD 15,700.00 para 2019, siendo, no obstante, el más alto de Centroamérica.

En 2019, el PIB de Panamá creció 3.0%, en comparación con 3.6% y 5.6% en 2018 y 2017, respectivamente. La inflación en Panamá, medida por el IPC promedio con el año base 2013, se estimó en 0.4% negativo en 2019 y en 0.8% y 0.9% en 2018 y 2017, respectivamente. El déficit general del Gobierno aumentó de USD 1,346 millones en 2017 (2.2% del PIB nominal) a un déficit de USD 2,071 millones en 2018 (3.2% del PIB nominal) y a un déficit de USD 2,505 millones en 2019 (3.75% del PIB nominal) y un déficit de USD 5,402 millones en 2020.

En 2020, el PIB de Panamá disminuyó un 17.9% estimado, principalmente por los efectos económicos negativos provocados por la pandemia del COVID-19, que llevó a la declaración del estado de emergencia a fines de la primera quincena de marzo de 2020. Esto implicó restricciones que afectaron significativamente la actividad económica del país. Como resultado, el déficit fiscal de Panamá en 2020 fue de USD 5,350.4 millones, o el 9.9% del PIB de Panamá. A lo largo de 2020, el Gobierno panameño emitió deuda para financiar el déficit. Así, el saldo de la deuda del sector público no financiero creció 19.2% en 2020 con respecto a 2019, pasando de USD 31,019 a USD 36,960 millones. En 2020, Panamá tenía una relación deuda / PIB de 69.8%, en comparación con 46.4%, 39.4% y 37.6%, en 2019, 2018 y 2017, respectivamente.

La pandemia de COVID-19 afectó negativamente la actividad económica de Panamá a lo largo de 2020. En comparación con 2019, en 2020 la manufactura disminuyó 22.2%, la construcción disminuyó 51.9%, el comercio mayorista y minorista disminuyó 19.4%, las actividades de hotelería y restauración disminuyeron 55.8%, las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones disminuyeron 6.2% y las actividades inmobiliarias, comerciales y de alquiler disminuyen un 30.8%. Sin embargo, ciertos sectores sí tuvieron mayores niveles de actividad y por lo tanto contribuyeron a la economía de Panamá durante todo el año. En 2020, en comparación con 2019, los servicios gubernamentales aumentaron un 9.9%, los servicios privados de salud experimentaron un crecimiento del 4.7%, la actividad agrícola aumentó un 3.0%, las actividades pesqueras aumentaron un 12.2% y la explotación minera creció un 34.1%. En el sector transporte, los ingresos por peajes de canales aumentaron un 1.7%, el movimiento de contenedores TEU aumentó un 5.3%, las exportaciones de banano aumentaron un 10.0%, las exportaciones de pescado aumentaron un 23.0% y las exportaciones de cobre y concentrados relacionados crecieron un 34.4%.

Actualmente, se espera que el crecimiento del PIB real en Panamá sea del 9.2% en 2021 y del 7.3% en 2022. Se espera que la recuperación económica sea impulsada por un “efecto base” relacionado con la contracción del PIB de 2020 (aunque se espera que algunas medidas relacionadas con COVID-19 aún estén vigentes durante 2021), la recuperación del consumo después de la flexibilización de las restricciones de movilidad impuestas por el Gobierno panameño abordará la pandemia de COVID-19, los proyectos de infraestructura liderados por el Gobierno (incluida la línea 3 del Metro de Panamá) y la producción en la mina de cobre Minera Panamá. Estas expectativas están condicionadas a la exitosa y amplia distribución de vacunas para inocular a la población panameña contra el COVID-19, lo que reduciría o mitigaría la necesidad de imponer más restricciones relacionadas con el COVID-19, así como la recuperación de la demanda global del servicio de exportaciones de Panamá.

Desarrollo de América Latina

El Aeropuerto se ha beneficiado de un sólido desempeño económico en América Latina en los últimos años, así como de un desempeño regional positivo que se espera que aumente el crecimiento del tráfico aéreo durante los próximos 20 años.



Panamá tiene una clase media en crecimiento que ha mostrado mayores niveles de gasto discrecional y un mayor uso de los viajes aéreos en los últimos años. A pesar del crecimiento en la clase media y el uso de viajes aéreos, los embarques per cápita siguen siendo bajos en comparación con otras economías desarrolladas, lo que representa importantes oportunidades de crecimiento para las aerolíneas regionales y el Aeropuerto.

Los viajes aéreos se consideran la forma de viaje más confiable y utilizada con mayor frecuencia en América Central y del Sur. América Latina se caracteriza por accidentes geográficos montañosos, barreras selváticas y vías fluviales complejas, que provocan una mala conectividad terrestre y aumentan las ventajas de los viajes aéreos. Las carreteras existentes entre ciudades y transfronterizas son de una calidad muy inconsistente y, en ocasiones, están expuestas a áreas con alto riesgo de delincuencia, lo que hace que los viajes aéreos sean más seguros y, a veces, la única opción para viajar. Por ejemplo, a pesar de que la ciudad de Panamá y Bogotá están a solo 480 millas de distancia, las condiciones geográficas hacen que sea físicamente imposible viajar en automóvil. Esto crea una demanda adicional para que el Aeropuerto facilite el transporte regional. Un gran número de ciudades de América Latina requieren algún tipo de transporte aéreo debido a las dificultades de otras formas de transporte.

Información histórica

Panamá adoptó su primera constitución en 1904 y, entre 1904 y 1968, Panamá experimentó en general estabilidad social y política y crecimiento económico bajo una democracia constitucional. El Gobierno constitucional continuó hasta octubre de 1968, cuando la Guardia Nacional organizó un golpe militar y reemplazó al Gobierno civil. Aunque los militares hicieron esfuerzos nominales a fines de la década de 1970 para volver al Gobierno civil, en general, los militares mantuvieron el control del Gobierno hasta 1989. Desde fines de 1989, Panamá ha gozado de estabilidad política y económica bajo Gobiernos elegidos democráticamente.

Panamá mantiene relaciones diplomáticas con 97 países. Panamá es suscriptor de las Naciones Unidas y miembro de varias otras organizaciones internacionales, incluidos el Fondo Monetario Internacional y el BID. Panamá es suscriptor de la Organización de Estados Americanos y también es miembro del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (el "Banco Mundial") y de las filiales del Banco Mundial, la Corporación Financiera Internacional y la Agencia de Garantía de Inversiones Multilaterales (juntas "Grupo del Banco Mundial"), así como miembro del Pacto de San José, en virtud del cual Venezuela y México acordaron proveer a los países centroamericanos y cuatro países del Caribe de petróleo crudo y productos derivados del petróleo en condiciones preferenciales. El 6 de septiembre de 1997, Panamá se convirtió en miembro de la Organización Mundial del Comercio.

Si bien gran parte de la actividad económica del sector servicios está representada por actividades asociadas con la administración pública, el comercio y los bienes raíces, las otras actividades significativas y orientadas internacionalmente de este sector distinguen a la economía panameña. El Canal ha jugado un papel creciente y actualmente significativo en la economía desde su transferencia a Panamá el 31 de diciembre de 1999. La retirada del ejército estadounidense y la reversión de las instalaciones en la antigua Zona del Canal, que culminó con la reversión del propio Canal a finales de 1999, tuvo importantes repercusiones fiscales y macroeconómicas en Panamá y su economía. Estas afectaciones han sido absorbidas en gran medida por Panamá en los años transcurridos desde la retirada. El proyecto de expansión del Canal, completado en junio de 2016, con un costo de más de USD 5,250 millones, proporciona 1,250 millones de toneladas adicionales de capacidad de carga y aumenta los ingresos anuales. En el año fiscal 2020 del Canal (que finalizó el 30 de septiembre de 2020), el tráfico marítimo comercial registró 13,369 tránsitos y los ingresos por peajes del Canal fueron de USD 2,663,2 millones. Creemos que la expansión del Canal ha seguido teniendo un impacto positivo en el tráfico aéreo de carga y carga en el Aeropuerto, al aumentar en general la actividad comercial.

Otro factor significativo y distintivo de la economía panameña es la Zona Libre de Colón, una zona comercial de exportación e importación favorecida por los impuestos ubicada cerca de la entrada atlántica al Canal, que aportó un promedio de 4.5% del PIB entre 2017 y 2020. La Zona Libre de Colón es la zona franca más grande del hemisferio occidental, atendiendo a aproximadamente 19,794 visitantes e inversionistas en 2020 y 87,441 visitantes en 2019 y representando más de USD 14,419.7 millones de importaciones y reexportaciones en 2020. La Zona Libre de Colón es un centro internacional clave de tránsito y distribución de mercancías en América Latina. Más de 2,157 empresas internacionales y locales operan en él.



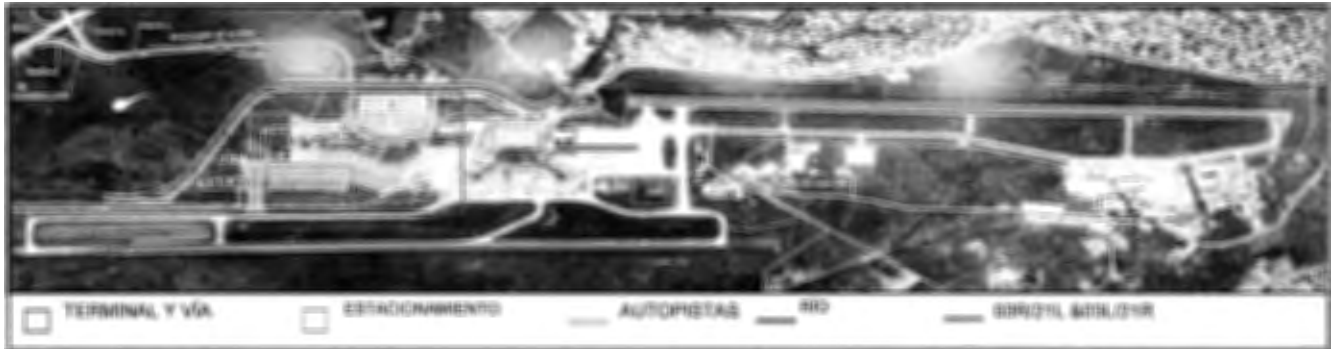
A lo largo de los años, Panamá ha celebrado acuerdos de libre comercio, incluyendo acuerdos con los siguientes países: Israel, Chile, Singapur, Perú, Canadá y algunos países centroamericanos, entre otros. El 1 de marzo de 2021 entró en vigor el acuerdo de libre comercio suscrito en 2018 por y entre la República de Corea y algunos países centroamericanos. Además, el 1 de enero de 2021 entró en vigor el Acuerdo por el que se establece una Asociación entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Centroamérica suscrito por Panamá y el Reino Unido. Panamá también tiene un Tratado de Promoción Comercial con los Estados Unidos desde 2007 y forma parte de un Acuerdo de Asociación entre ciertos países centroamericanos y la Unión Europea desde 2013.

Además, al 31 de marzo de 2021, Panamá ha firmado tratados y concluido negociaciones con el fin de evitar la doble imposición con los siguientes países: Barbados, República Checa, Francia, Irlanda, Israel, Italia, Países Bajos, México, Reino Unido, Emiratos Árabes Unidos, Luxemburgo, Portugal, Singapur, Corea del Sur, España, Qatar y Vietnam. La mayoría de los países miembros de la OCDE han sido invitados a negociar, así como importantes interlocutores comerciales como la India y el Japón. Sin embargo, en febrero de 2020, el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de la Unión Europea adoptó una lista negra revisada de la Unión Europea de jurisdicción no cooperativa para fines fiscales, incluida Panamá.

La posición geográfica única de Panamá, la economía de servicios (incluyendo el Canal) y el régimen monetario anclado por el uso del dólar estadounidense como moneda de curso legal son factores importantes en el desempeño económico de Panamá. Panamá ha utilizado el dólar estadounidense como su moneda de curso legal desde poco después de obtener su independencia. La moneda nacional, el Balboa, se utiliza principalmente como una unidad de cuenta vinculada al dólar estadounidense en una proporción de un dólar estadounidense por un Balboa.

Aeropuerto e instalaciones

El Aeropuerto (IATA: PTY, OACI: MPTO) se encuentra aproximadamente a 24 kilómetros al noreste del centro de la ciudad de Panamá y ocupa un área de aproximadamente 1,003 hectáreas. La propiedad de Aeropuerto tiene aproximadamente seis kilómetros de largo, que va del suroeste al noreste, con un ancho promedio de 1.49 kilómetros. El Aeropuerto está rodeado de un denso desarrollo urbano al norte, oeste y noreste, con marismas y campos agrícolas ubicados al sur y sureste. A continuación se presenta un mapa que ilustra las instalaciones actuales del Aeropuerto.



Descripción general de las instalaciones

el siguiente cuadro presenta cierta información resumida sobre el Aeropuerto y sus instalaciones.

Resumen de instalaciones

| | <u>Aproximado</u> <u>Metros. cuadrados</u> | |
|---|---|-----------|
| Superficie del Aeropuerto | | 1,002,764 |
| Área de pista (de 2 pistas) | | 257,940 |
| Área de la plataforma (T1, T2, T Cargo).. | | 601,369 |



| | |
|--|----------------|
| Área de terminales (T1, T2, T Cargo) | |
| Área de apertura/circulación..... | 46,730 |
| Reclamo de equipaje y maquillaje..... | 2,394 |
| Salas de embarque..... | 16,156 |
| Minoristas y concesiones..... | 145,002 |
| Espacio de operaciones aeroportuarias..... | 17,933 |
| Espacio de aerolíneas | |
| Espacio de Copa Airlines..... | 39,922 |
| Espacio de otras aerolíneas..... | 22,725 |
| Espacio total de las líneas aéreas..... | 62,647 |
| Seguridad (incluida la inmigración)..... | 12,447 |
| Administración del Aeropuerto..... | 5,357 |
| Espacio de oficina..... | 2,058 |
| Transporte terrestre..... | 501 |
| Espacio total..... | 311,225 |

Instalaciones del aeródromo

El Aeropuerto está clasificado como un aeródromo de categoría 4E, lo que permite operaciones de aeronaves hasta la categoría E de la OACI (A340, B777, B747).

El Aeropuerto tiene dos pistas paralelas escalonadas separadas por aproximadamente 860 metros. El aeródromo 3R-21L tiene 3,050 metros de largo por 45 metros de ancho y se encuentra en el cuadrante sureste del Aeropuerto, y el aeródromo 3L-21R tiene 2,682 metros de largo por 45 metros de ancho y se encuentra en el cuadrante noroeste del Aeropuerto. Cada pista está rodeada de desarrollo urbano.

El aeródromo 03R/21L tiene aproximaciones de instrumentos de precisión y el aeródromo 03L/21R tiene aproximaciones visuales básicas sin precisión. El aeródromo 03R/21L está equipada con un sistema de aterrizaje por instrumentos de categoría I ("ILS"), que permite aproximaciones de aeronaves a una altura de decisión de 200 pies en mínimos de visibilidad de media milla. Ambas pistas tienen asociadas calles de rodaje paralelas de media longitud, la calle de rodaje L y la calle de rodaje E. La calle de rodaje E proporciona acceso al cuadrante noreste del Aeropuerto (áreas de carga y aviación general). Las calles de rodaje adicionales conectan las pistas y calles de rodaje con otras instalaciones del Aeropuerto.

En coordinación con la construcción de la Explanada Norte, se construyó una calle de rodaje que conecta la nueva plataforma terminal, el umbral del aeródromo de 21L y el umbral del aeródromo de 3L.

Instalaciones terminales

El complejo terminal del Aeropuerto ocupa actualmente aproximadamente 45 hectáreas ubicadas al sur del aeródromo, y consiste principalmente en un edificio de terminal de pasajeros, estacionamiento de aeronaves comerciales, oficinas administrativas del Aeropuerto y el sistema de transporte terrestre. Esto incluye tanto la terminal original ("Terminal 1" o "T1") como la nueva terminal, que está parcialmente operativa ("Terminal 2" o "T2").

La Terminal 1 incluye un edificio de procesadores de tres pisos con dos distribuidores diagonales que terminan con salones satelitales radiales. Fue inaugurado en 1978 y renovado y ampliado entre 2006 y 2009. El proyecto lineal Explanada Norte, que entró en funcionamiento en marzo de 2012, amplió la Terminal 1 añadiendo 12 puertas adicionales. La Terminal 1 tiene aproximadamente 75,000 metros cuadrados con tres niveles, dos de los cuales están dedicados a servicios de pasajeros y el tercero es un entrepiso con concesiones y oficinas del Aeropuerto. Clasificación de equipaje, reclamo de equipaje, inmigración, aduanas, mostradores de alquiler de coches y una sala de reuniones y saludos se encuentran en el nivel inferior. Los mostradores de boletos de avión y las oficinas, los controles de seguridad, las concesiones y las áreas de retención de pasajeros se encuentran en el segundo nivel. El tercer nivel incluye espacio de oficina y servicios de comida.

En la actualidad, el Aeropuerto está desarrollando la nueva Terminal 2, que ocupará aproximadamente 116.000 metros cuadrados con tres niveles, dos de los cuales estarán dedicados a servicios de pasajeros y el tercero será un entrepiso con concesiones y oficinas del Aeropuerto. A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto



ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto completó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y se espera el comienzo completo de las operaciones en o cerca de septiembre de 2021. Para obtener más información, consulte “—Mejoras en el área de la terminal—Expansión de la Terminal 2”.

La Terminal 1 proporciona 34 posiciones de estacionamiento de contacto de aeronaves estándar para aeronaves equipadas con puentes de carga de pasajeros y cuatro posiciones de estacionamiento remoto. La Terminal 1 proporciona 34 posiciones de estacionamiento de contacto de aeronaves estándar para aeronaves equipadas con puentes de carga de pasajeros y cuatro posiciones de estacionamiento remoto. A pesar de que la Terminal 2 todavía está en desarrollo, nueve de sus posiciones de estacionamiento de contacto y las ocho posiciones de estacionamiento remoto ya se han completado y actualmente se están utilizando para el embarque y desembarque de pasajeros. Consulte “—Mejoras en el área de la terminal—Ampliación de la Terminal 2”. Todas las posiciones de estacionamiento remoto son atendidas por autobuses de enlace que recogen a los pasajeros que se mueven hacia y desde las puertas remotas y el edificio central. Los pasajeros que desembarcan de posiciones remotas son transportados a una puerta de la Terminal 1. Todas las puertas son de uso común y operadas por el Aeropuerto. Además, hay 10 puestos de estacionamiento en terminales de carga para el período pico y el estacionamiento nocturno.

Aproximadamente 45 hectáreas de plataforma están disponibles para maniobrar aeronaves y estacionarse en las terminales de pasajeros. La plataforma está configurado actualmente para acomodar aeronaves que van desde aviones regionales hasta aviones Boeing 747.

Una terminal doméstica se encuentra en el lado norte del edificio principal de la Terminal 1. Esta terminal doméstica es utilizada para vuelos domésticos operados por Copa Airlines, cuyo principal destino nacional es la ciudad de David, provincia de Chiriquí.

Acceso al Aeropuerto y estacionamiento

Una carretera de bucle de 1.3 kilómetros de un solo sentido que consta de dos carriles proporciona acceso al complejo de la terminal. El bucle diverge y se ensancha frente a la terminal para proporcionar una acera superior e inferior con dos carriles de viaje y dos carriles de recogida / entrega de pasajeros en cada acera.

Un estacionamiento público parcialmente cubierto se encuentra al oeste del edificio de la terminal. Este es el principal aparcamiento para pasajeros de aerolíneas y ofrece 995 plazas de aparcamiento público. Actualmente el Aeropuerto gestiona y opera el alquiler de estas plazas de aparcamiento. Un estacionamiento de empleados de 360 plazas se encuentra junto a los edificios de administración del Aeropuerto. Además, el Aeropuerto cuenta con un área para estacionamiento a corto plazo de 45 minutos que ofrece 118 plazas de aparcamiento público gratuitas.

Las instalaciones de alquiler de automóviles se encuentran al suroeste del edificio de la terminal, junto a la aproximación a la acera de salidas.

Otras instalaciones relacionadas con la aeronáutica

Una instalación de carga aérea se encuentra en el cuadrante noreste del aeródromo, a la que se accede por vehículos de carga a través de una carretera de carga. Aproximadamente 105,200 metros cuadrados de espacio de la plataforma se proporcionan adyacentes a la instalación de carga. Un complejo de aviación general se encuentra al norte del complejo terminal entre las dos pistas con 10,000 metros cuadrados. Copa Airlines opera una instalación de mantenimiento al norte de la instalación de carga. La instalación incluye un hangar de mantenimiento y una oficina de 12.820 metros cuadrados. Una instalación adicional de mantenimiento de aviación comercial se encuentra en el lado sur del complejo de la terminal de pasajeros.

Una Torre de Control de Tráfico aeroportuario ("ATCT") se encuentra en la parte superior del edificio de la terminal de pasajeros y proporciona espacio de oficinas para el personal de control de tráfico aéreo y el almacenamiento de equipos asociados. La AAC administra y opera la ATCT. La granja de combustible del Aeropuerto se encuentra al sur del complejo de aviación privada, y el suministro de combustible de los puestos de contacto se garantiza mediante pozos de hidrantes, mientras que los puestos remotos se alimentan con camiones de



combustible. Una instalación de redención y extinción de incendios de aeronaves de 4,115 metros cuadrados ("ARFF") se encuentra al norte de la terminal cerca del centro del aeródromo, e incluye áreas de personal y bahías de vehículos cubiertas.

Principales actividades comerciales del Aeropuerto

La organización y gestión estratégica del Aeropuerto se traduce en importantes ventajas competitivas para nosotros:

- La estructura de propiedad del Aeropuerto garantiza su estabilidad financiera a largo plazo. El Aeropuerto no está vinculado a la maximización de utilidad a corto plazo o el retorno de la inversión por tiempo de concesión limitado.
- El Aeropuerto trabaja en estrecha colaboración con el Ministerio de Turismo de Panamá (*Autoridad de Turismo de Panamá* o "ATP"), implementando políticas específicas de comercialización y precios para atraer nuevo tráfico.

el siguiente cuadro muestra las principales actividades del Aeropuerto por ingresos para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021 y el 31 de marzo de 2020:

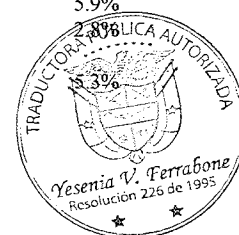
| | Tres meses terminados 31 de marzo de 2021 | | Tres meses terminados 31 de marzo de 2020 | |
|---|--|-----------------------------------|--|--------------------------------------|
| | Monto (USD excepto porcentajes) | % de los ingresos de operación | Monto | % de los ingresos de operación |
| Ingresos Aeronáuticos ⁽¹⁾ | 14,468,559 | 63.3% | 36,992,899 | 64.8% |
| PEF | 3,388,890 | 14.8% | 15,149,378 | 26.5% |
| Tarifa de desarrollo..... | 1,352,832 | 5.9% | 6,049,896 | 10.6% |
| Tarifa por aterrizaje..... | 1,856,372 | 8.1% | 3,321,670 | 5.8% |
| Cargos por puente de embarque..... | 830,738 | 3.6% | 1,552,708 | 2.7% |
| Cargo por seguridad | 999,129 | 4.4% | 2,905,939 | 5.1% |
| Servicio de combustible..... | 1,801,317 | 7.9% | 4,112,640 | 7.2% |
| Otros servicios..... | 4,239,281 | 18.6% | 3,900,669 | 6.8% |
| Ingresos no Aeronáuticos | 8,374,282 | 36.7% | 20,096,153 | 35.2% |
| Alquiler fijo | 5,958,786 | 26.09% | 10,626,059 | 18.6% |
| Comisiones de alquiler variable..... | 1,195,752 | 5.2% | 7,871,096 | 13.8% |
| Venta de derechos llave en mano..... | 929,710 | 4.1% | 929,805 | 1.6% |
| Ingresos varios..... | 290,034 | 1.3% | 669,193 | 1.2% |
| Ingresos totales | 22,842,841 | 100% | 57,089,052 | 100% |

(1) Incluye los ingresos de carga.

(2) Incluye ingresos por recargos, multas, estacionamientos e ingresos distintos a alquiler y servicios de operación aeroportuaria.

el siguiente cuadro muestra las principales actividades del Aeropuerto por ingresos para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2019:

| | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 | | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 | |
|--|---|--------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | Monto (USD excepto porcentajes) | % de los ingresos de operación | Monto | % de los ingresos de operación |
| Ingresos Aeronáuticos (1) | 53,758,355 | 60.7 | 165,998,778 | 64.1% |
| PEF | 19,016,564 | 21.5% | 68,951,410 | 26.6% |
| Tarifa de desarrollo..... | 7,591,127 | 8.6% | 27,535,116 | 10.6% |
| Derechos de aterrizaje..... | 5,701,952 | 6.4% | 15,191,454 | 5.9% |
| Cargos por puente de embarque | 2,278,344 | 1.31% | 7,224,860 | 2.8% |
| Cargo por seguridad | 3,748,463 | 2.16% | 13,806,849 | 5.3% |



| | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 | | Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019 | |
|--|---|--------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | Monto | % de los ingresos de operación | Monto | % de los ingresos de operación |
| | (USD excepto porcentajes) | | | |
| Servicio de combustible | 6,463,545 | 7.3% | 17,857,359 | 6.9% |
| Otros servicios | 8,957,787 | 10.1% | 15,431,730 | 6.00% |
| Ingresos no Aeronáuticos | 34,743,671 | 39.3% | 92,281,496 | 35.9% |
| Alquiler fijo..... | 16,48 | | 47,479,380 | 18.3% |
| | 5,531 | 18.6% | | |
| Comisiones de alquiler variable..... | 10,70 | | 36,511,307 | 14.1% |
| | 7,854 | 12.1% | | |
| Venta de derechos llave en mano..... | 3,719,222 | 4.2% | 3,719,222 | 1.4% |
| Ingresos varios ³ | 3,831,064 | 4.3% | 5,181,587 | 2.0% |
| Ingresos de operación totales..... | 88,502,026 | 100% | 258,890,274 | 100% |
| (1) Incluye ingresos por carga | | | | |
| (2) Incluye ingresos por recargos, multas, estacionamiento e ingresos distintos al alquiler y los servicios de operación del aeropuerto. | | | | |

Ingresos Aeronáuticos (1)

Los Ingresos Aeronáuticos se derivan del PEF, la Tarifa de Desarrollo, los cargos de seguridad, los cargos de estacionamiento de carga aérea, los cargos de aterrizaje, el abastecimiento de combustible en el avión, los cargos por el puente de embarque de pasajeros y los ingresos de las operaciones de carga, que nos pagan las aerolíneas de conformidad con el arancel del Aeropuerto aprobado periódicamente por la AAC. Además, el Aeropuerto instituyó una Tarifa de Desarrollo el 1 de enero de 2016. Para obtener más detalles sobre nuestros ingresos aeronáuticos, consulte "*Discusión y análisis de la gerencia sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Componentes principales de nuestros resultados de operaciones — Ingresos aeronáuticos.*" No hay acuerdos de "uso y arrendamiento" entre nosotros y las aerolíneas (ya sea individual o colectivamente) que utilizan el Aeropuerto en relación con las operaciones de la aerolínea en el aeródromo o en las terminales.

Se requiere la aprobación de la AAC para cualquier cambio propuesto en las diversas categorías de cargos aeronáuticos (incluidos los ajustes para tener en cuenta la inflación). Aunque los costos se tienen en cuenta en la determinación de las tarifas, estas tarifas no se basan directamente en los costos, ya que no existe una fórmula específica para calcular las tasas y cargos individuales basados en los costos asignados asociados. Es política de nuestra Junta Directiva incluir los costos de mantener un perfil financiero sólido para el Aeropuerto y cumplir con sus convenios y obligaciones financieras en dichos costos. Con el fin de ajustar las tarifas y cargos, tenemos que preparar una presentación a la AAC justificando la necesidad de los cambios de tarifas propuestos. Si bien no hay un calendario prescrito para la revisión de la AAC, los ajustes de tarifas generalmente son revisados y aprobados por la junta directiva de la AAC en la misma reunión en la que se proponen.

Históricamente hemos podido obtener la aprobación de la AAC para los aumentos de tarifas y cargos cuando sea necesario. No es necesaria ninguna consulta formal con las compañías aéreas u otras partes, aunque generalmente mantenemos una reunión con las compañías aéreas para discutir cualquier propuesta de ajuste de tarifas y cargos y solicitar comentarios y opiniones de las aerolíneas. Si bien no se requiere un período de aviso antes de que las nuevas tarifas entren en vigor, generalmente proporcionamos un período de aviso de 60 días a las aerolíneas antes de cualquier ajuste de tarifas. Consulte "*Marco Regulatorio*".

Ingresos no Aeronáuticos

Los Ingresos no Aeronáuticos incluyen los ingresos generados por los acuerdos de concesión, incluidas las concesiones minoristas, alimentos y bebidas, estacionamiento de automóviles y otros servicios, incluidos los acuerdos de concesión de área terminal para publicidad, banca, cambio de moneda extranjera y máquinas expendedoras. El



Aeropuerto recauda ingresos de todos los concesionarios sobre la base de un pago mensual fijo de alquiler por el espacio ocupado por los concesionarios y un alquiler variable basado en un porcentaje de sus ventas brutas en el Aeropuerto. Además, se exigió a ciertos concesionarios minoristas que pagaran pagos iniciales para comprar derechos llave en mano, lo que reflejamos en los Ingresos no Aeronáuticos. Las ventas minoristas también son un factor en la cantidad de Ingresos no Aeronáuticos que generamos.

Como parte de la estrategia comercial del Aeropuerto, hemos aumentado el número de espacios comerciales en el Aeropuerto que se licitaron. Nuestra huella minorista se está incrementando significativamente con la construcción de la Terminal 2. Consulte “—Mejoras en el área de la terminal—Ampliación de la Terminal 2”.

Desde 2005 hasta 2009, el Aeropuerto licitó 27 espacios; de 2009 a 2013 se licitaron 11 espacios; y desde 2013 hasta 2016 se licitaron 32 espacios. En 2017 comenzaron a licitarse los espacios de la Terminal 2, resultando en la licitación 22 espacios, que representan 2,504 metros cuadrados en la Terminal 1 y 93,7 metros cuadrados en la Terminal 2. Además, en 2018, se licitaron 9 espacios que comprenden 1.896,96 metros cuadrados de espacio comercial y 45 espacios que comprenden 6.772,24 metros cuadrados de espacio comercial para la Terminal 1 y la Terminal 2, respectivamente, lo que representa un total de 54 espacios que comprenden 8.669,20 metros cuadrados de espacio comercial para aceptar ofertas. Además, en 2018, se licitaron 9 espacios que comprenden 1.896,96 metros cuadrados de espacio comercial y 45 espacios que comprenden 6,772.24 metros cuadrados de espacio comercial para la Terminal 1 y la Terminal 2, respectivamente, lo que representa un total de 54 espacios que comprenden 8,669.20 metros cuadrados de espacio comercial para aceptar ofertas.

Hasta marzo de 2020, habíamos logrado tasas récord de arrendamiento a largo plazo con nuestras concesiones en los espacios comerciales disponibles en la Terminal 1 y nuevas concesiones en los espacios a entregar desde la Terminal 2, lo que refleja nuestra base de tráfico sustancialmente mayor y el cambio del enfoque llave en mano al modelo IMG. Sin embargo, el impacto de la pandemia de COVID-19 provocó una disminución en el número de locales comerciales en el Aeropuerto licitados, por lo que no se pusieron a licitación espacios a lo largo de 2020. No obstante, confiamos en que el arrendamiento del espacio aún disponible en las Terminales 1 y 2 tendrá un fuerte impacto positivo en nuestros ingresos no aeronáutico en el futuro.

A la fecha en 2021, 19 espacios fueron sacados a licitación por el Aeropuerto, lo que representa 483.2 metros cuadrados Terminal 1 y 1,066.24 metros cuadrados de espacio comercial en la Terminal 2. Las tarifas de alquiler se mantienen iguales y no se vieron afectadas, ni cambiaron como resultado de la pandemia del COVID-19, todas las ofertas con excepción de una incluyeron varios oferentes. Además, durante el primer semestre de 2021, se deben cinco arrendamientos de locales comerciales, y esperamos que nuevas presentaciones se poste para estos durante la segunda mitad de 2021. Además, durante el primer semestre de 2021, se deben cinco arrendamientos de locales comerciales, y esperamos que nuevas presentaciones se poste para estos durante la segunda mitad de 2021.

Las tasas de arrendamiento han sido generalmente más altas debido al crecimiento sustancial del tráfico, que ha tenido un efecto positivo en el valor de los espacios comerciales, y el cambio del enfoque llave en mano al modelo IMG. Si bien hay variaciones de un año a otro y las afectaciones de eventos episódicos como la pandemia de COVID-19, nuestras tendencias de negocios no aeronáuticos han sido positivas, impulsadas por el crecimiento del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Consulte “*Discusión y análisis de la administración sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Componentes principales de nuestros resultados de operaciones — Planes de expansión de capital—*” —Ingresos no Aeronáuticos

Además, las ventas minoristas de los concesionarios en el Aeropuerto han aumentado de aproximadamente USD150 millones en 2009 a aproximadamente USD293 millones en 2019. En 2020, principalmente como consecuencia de la pandemia de COVID-19, las ventas minoristas de los concesionarios en el Aeropuerto disminuyeron un 73.86% a USD76.60 millones, en comparación con 2019. Para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021, las ventas minoristas fueron de USD26.6 millones, en comparación con USD58.1 millones en el mismo período de 2020, principalmente debido al impacto negativo de la pandemia de COVID-19 y las medidas impuestas por el Gobierno panameño para enfrentarla.

El cuadro que figura a continuación muestra un desglose de las ventas brutas al por menor de arrendadores libres de impuestos y otros arrendadores comerciales en el Aeropuerto de 2013 a 2020.



| | <u>2013</u> | <u>2014</u> | <u>2015</u> | <u>2016</u> | <u>2017</u> | <u>2018</u> | <u>2019</u> | <u>2020</u> |
|--|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | (millones de USD) | | | | | | | |
| Ventas brutas al por menor de arrendadores libres de impuestos y otros arrendadores comerciales en el Aeropuerto | 293.3 | 316.7 | 286.6 | 259.2 | 258.6 | 246.6 | 293.0 | 76.0 |

En el cuadro que figura a continuación se muestra un desglose del espacio comercial en la Terminal 1 y la nueva Terminal 2, incluido el espacio que ya se ha arrendado y el espacio disponible restante para arrendamiento.

Metros cuadrados comerciales arrendar (T1) o arrendar (T2)

| | 2018 | 2019 | 2020 | | Para ser arrendado | Para ser arrendado 2022-2023 | Total |
|-------|-----------|-----------|-----------|----------|--------------------|------------------------------|-----------|
| | Arrendado | Arrendado | Arrendado | | | | |
| | | | Otorgado | En curso | | | |
| T1 | 1,896.96 | 51.55 | 190.45 | 0 | 672.91 | 424.23 | 2,760.32 |
| T2 | 6,772.24 | 907.39 | 10 | 0 | 2,910.67 | 2,190.77 | 12,791.07 |
| Total | 8,669.20 | 958.94 | 200.45 | 0 | 3,583.58 | 2,615.00 | 15,551.39 |

Las tasas y cargos no aeronáuticos no están regulados por la AAC. Pueden ajustarse a nuestro exclusivo criterio con la aprobación de nuestra Junta Directiva. Varias categorías de Ingresos no Aeronáuticos se rigen por los términos de arrendamientos y acuerdos entre nosotros y los proveedores de servicios.

Consortio Grupo Wisa

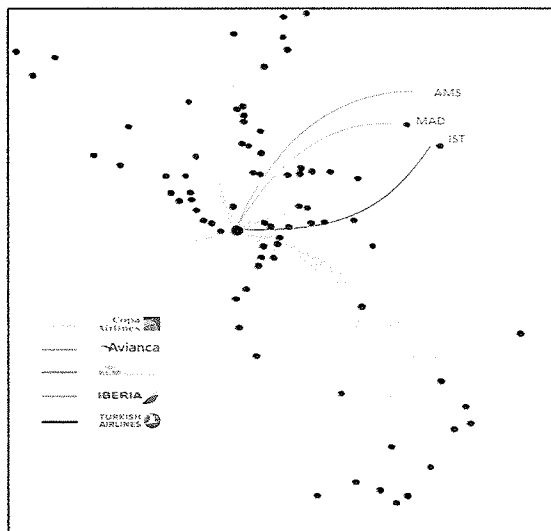
El 5 de mayo de 2016, uno de los concesionarios minoristas libres de impuestos más grandes de Tocumen y una de las cadenas libres de impuestos más grandes de América Latina, Grupo Wisa, opera una serie de tiendas tradicionales libres de impuestos (como *La Riviera*) y tiendas de mercancías generales (como Burberry, Brooks Brothers y Columbia) en el Aeropuerto, junto con varios de sus propietarios y otras filiales, fueron designados por la OFAC como narcotraficantes especialmente designados de conformidad con la Ley Kingpin, acusados de lavado de ganancias por tráfico de drogas en nombre de múltiples narcotraficantes y sus organizaciones. Las concesiones para muchas de sus tiendas en el Aeropuerto, incluyendo *La Riviera*, vencieron el 14 de diciembre de 2017 y no se extendieron. Al 31 de diciembre de 2020, las concesiones restantes de Grupo Wisa representaban aproximadamente el 4.7% del espacio comercial del Aeropuerto y tenían fechas de vencimiento que iban desde 2018 hasta 2024. Además, nuestros ingresos del Grupo Wisa durante 2020 representaron aproximadamente el 0.005 % de nuestros ingresos de operación.

Servicio de aerolíneas

Destinos Internacionales

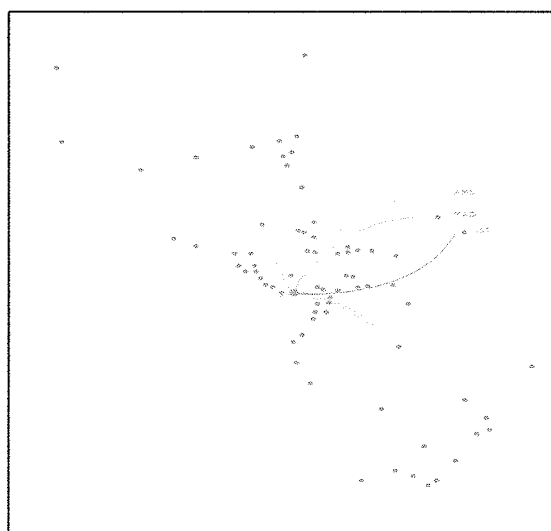
Al del 31 de diciembre de 2019, aproximadamente 186 vuelos de salida diarios programados proporcionados en el Aeropuerto tenían como destino destinos internacionales. Aproximadamente el 86.06% de estos fueron operados por Copa Airlines y sus filiales, representando el 82.70% de todos los asientos de salida programados en el Aeropuerto. El número total de pasajeros que utilizaron el Aeropuerto de enero a diciembre de 2019 fue de 16,582,601, de los cuales el 29% eran Pasajeros de Origen/Destino, mientras que aproximadamente el 71% eran Pasajeros de Tránsito/Traslado. A continuación se muestra un mapa que muestra estos destinos.





El Aeropuerto suspendió los vuelos comerciales desde el 22 de marzo de 2020 hasta el 12 de octubre de 2020 debido a la pandemia de COVID-19, solo operando vuelos coordinados con el Gobierno con fines humanitarios. A través de estos vuelos, un total de 102,200 pasajeros pudieron regresar a sus países de origen. En octubre de 2020 se reanudaron los vuelos comerciales, y durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2020, hubo 12.076 vuelos operados a través del Aeropuerto. El número total de pasajeros que utilizaron el Aeropuerto de enero a diciembre de 2020 fue de 4,526,663, lo que representa una disminución del 72.7% en comparación con el mismo período de 2019.

A la fecha de este Prospecto Informativo, aproximadamente 57 destinos son servidos por vuelos que llegan y salen del Aeropuerto. A continuación se muestra un mapa que muestra estos destinos.



Destinos nacionales

Casi todo el servicio aéreo nacional para el área de la Ciudad de Panamá se proporciona actualmente en el Aeropuerto Internacional Marcos A. Gelabert, ubicado al suroeste de la Ciudad de Panamá. Sin embargo, desde enero



de 2015, existe un servicio aéreo nacional entre el Aeropuerto e Internacional Enrique Malek en David, Panamá y el Aeropuerto de Bocas del Toro.

Crecimiento del tráfico

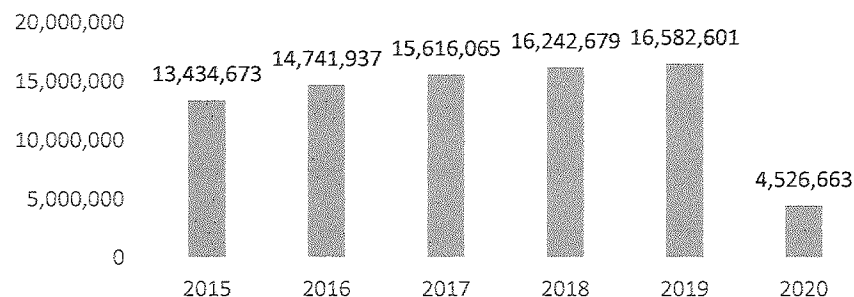
Como se muestra a continuación, Pasajeros de origen/destino y Pasajeros de tránsito/transferencia crecieron a un promedio de 9% y 8% por año, respectivamente, entre 2013 y 2019, y en 2020 disminuyeron en 72.1% y 73%, respectivamente, principalmente debido a la pandemia de COVID-19.

| Para el año terminado el 31 de diciembre, | Origen/Destino | | Tránsito/Transferencia | | Total | |
|--|-----------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------|------------------------------|
| | Pasajeros | Porcentaje cambio (%) | Pasajeros | Porcentaje cambio (%) | Pasajeros | Porcentaje cambio (%) |
| 2013..... | 3,890,061 | 6.2% | 7,696,620 | 18.2% | 11,586,681 | 13.9% |
| 2014..... | 4,167,140 | 7.1% | 8,615,927 | 11.9% | 12,782,167 | 10.3% |
| 2015..... | 4,345,776 | 4.3% | 9,088,897 | 5.5% | 13,434,673 | 5.1% |
| 2016..... | 4,569,630 | 5.2% | 10,172,307 | 11.9% | 14,741,937 | 9.7% |
| 2017..... | 4,457,433 | (2.5)% | 11,158,632 | 9.7% | 15,616,065 | 5.9% |
| 2018..... | 4,298,989 | (3.5)% | 11,943,690 | 7.0% | 16,242,679 | 4.0% |
| 2019..... | 4,796,667 | 11.6% | 11,785,934 | (1.3)% | 16,582,601 | 2.0% |
| 2020..... | 1,338,264 | (72.1)% | 3,188,399 | (73)% | 4,526,663 | (72)% |

Tasa de crecimiento anual compuesta para el total de pasajeros

2013-2019 6.16%

Total de pasajeros por año



El número de pasajeros internacionales de origen/destino en el Aeropuerto aumentó de 4,5 millones en 2017 a 4.8 millones en 2019. Las variaciones de tráfico en este período incluyeron un aumento de 11.5% en la actividad de Pasajeros de Origen /Destino en 2019, reflejando, entre otras cosas, la afluencia de turismo relacionada con la "Jornada Mundial de la Juventud 2019" celebrada en Panamá, donde el Papa Francisco visitó el país. Durante 2020, el número de pasajeros internacionales de origen/destino en el Aeropuerto disminuyó a 1,3 millones, principalmente debido al cierre del Aeropuerto durante varios meses de 2020 y como resultado del impacto económico adverso de la pandemia de COVID-19.

El número de pasajeros en tránsito/transferencia en el Aeropuerto aumentó de 11.16 millones en 2017 a 11.79 millones en 2019. Las variaciones de tráfico durante este período incluyeron un aumento en el número de pasajeros en tránsito / transferencia de 7.0% en 2017, principalmente debido a los nuevos destinos servidos por Copa Airlines y las nuevas aerolíneas que sirven al Aeropuerto. En 2020, el número de pasajeros internacionales de tránsito/transbordo en el Aeropuerto disminuyó a 3.2 millones en 2020.

A lo largo de 2020 y a pesar de los efectos negativos de la pandemia de COVID-19, hemos conectado 92 destinos en 41 países con aproximadamente 38,800 vuelos comerciales al año en 32 aerolíneas. Estos vuelos han incluido 4,526,663 pasajeros y 145,929 toneladas métricas de carga.



La Asociación Internacional de Transporte Aéreo ("IATA") ha informado de que, aunque los ingresos de las aerolíneas comerciales se mantuvieron débiles (una reducción interanual aproximada del 73%) en el segundo trimestre de 2020 a medida que la recuperación de la demanda de viajes aéreos se estancó, después de más de un año a partir del brote de COVID-19, los viajeros tienen una mayor confianza en el regreso al transporte aéreo. , han expresado cierta frustración con las restricciones de viaje actuales, y hay una amplia aceptación de una solicitud de viaje para administrar las credenciales de salud para viajar. Las respuestas de la encuesta indican que las personas están recuperando su confianza en viajar. Según el estudio, aquellos que esperan viajar dentro de los meses de contención del COVID-19 ahora representan aproximadamente el 57% de los encuestados, frente al 49% en septiembre de 2020. Esto está respaldado por indicadores que parecen mostrar que aproximadamente el 81% de las personas tienen más probabilidades de viajar una vez que han sido vacunadas.

Copa Airlines

El Aeropuerto tiene una fuerte relación histórica con Copa Airlines, desarrollando instalaciones para apoyar no solo el mercado de Origen/Destino, sino también instalaciones de transferencia efectivas basadas en bancos de aeronaves coordinados que llegan y salen. Además, el Aeropuerto mantiene un programa activo de desarrollo de instalaciones para permitir el desarrollo de horarios por parte de Copa Airlines. El desarrollo del Aeropuerto no solo está estrechamente vinculado al desarrollo de Copa Airlines, sino que también está vinculado con esas aerolíneas, ya sea en alianzas o código compartido con Copa Airlines, que incluyen a United Airlines, KLM e Iberia.

Fundada en 1944, Copa Airlines tiene su sede en la ciudad de Panamá, Panamá. Copa Airlines es un proveedor líder latinoamericano de servicios de pasajeros y carga de aerolíneas por medio de sus tres principales subsidiarias operativas, Copa Airlines, Copa Colombia y a partir de 2016 la aerolínea de bajo costo Wingo. Copa Airlines opera desde su posición estratégicamente ubicada en Panamá, y Copa Colombia y Wingo vuelan desde Colombia al Hub de las Américas de Copa Airlines en Panamá, incluyendo la operación de rutas modelo de bajo costo dentro de Colombia y varias ciudades de la región. Copa Airlines es líder en servicios de pasajeros y carga. A través de sus subsidiarias operativas, en 2019 atendió 80 destinos en 33 países de América del Norte, Central y del Sur y el Caribe. A través de su Panama City Hub of the Americas, Copa Airlines puede servir de manera eficiente a varios destinos y consolidar el tráfico de pasajeros desde múltiples puntos para servir a cada destino de manera efectiva.

Copa Airlines ha crecido sustancialmente en los últimos diez años, y en 2005, una parte de sus acciones listaron en la Bolsa de Valores de Nueva York. Copa Airlines ha sido históricamente uno de los empleadores privados más grandes de Panamá y contribuyente a la industria de la aviación de Panamá. En 2019, Copa Airlines reportó USD10.5 mil millones en ingresos de operación y USD346.2 millones en ingresos netos. Además, Copa Airlines reportó márgenes operativos de entre 13% y 16.1% en cada uno de 2018 y 2019. El éxito financiero de Copa Airlines se ha atribuido en parte a los bajos costos laborales que, a su vez, respaldan los bajos costos unitarios. Para el año completo 2020, Copa Holdings reportó una pérdida neta de USD598.6 millones.

Del total de asientos vendidos por Copa Airlines, en 2019 como en 2020 aproximadamente el 73% y 76% del total de asientos fueron hacia o desde el Aeropuerto, respectivamente. Copa Airlines Colombia (subsidiaria colombiana de Copa Airlines) tiene una operación significativa en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá ("El Dorado") con el fin de servir al importante mercado colombiano, y hay otros pares de Aeropuertos dentro del sistema de Copa Airlines que están separados tanto del Aeropuerto como de Bogotá. Si bien San José, Costa Rica, no es un centro de operaciones de Copa Airlines, tiene el nivel más alto de asientos de salida o llegada que no van hacia o desde el Aeropuerto o Bogotá. Desde 2013, Copa Airlines Colombia ha brindado servicio entre Colombia y destinos internacionales distintos a Panamá.

Copa Airlines tiene acuerdos de código compartido con aerolíneas europeas para proporcionar conectividad entre los centros europeos y la región de ALC. Copa Airlines también brinda actualmente a los pasajeros acceso a vuelos a más de 146 destinos por medio de acuerdos de código compartido con United Airlines y otras aerolíneas de conformidad con los cuales cada aerolínea coloca su nombre y código de designación de vuelo en el vuelo de la otra. La capacidad de proporcionar una capacidad de conexión significativa ha apoyado el desarrollo del mercado origen-destino que a su vez ha apoyado el crecimiento de Panamá como un centro regional de negocios y población. Copa Airlines también ha utilizado alianzas para apoyar su crecimiento, originalmente con una alianza comercial y marketing con Continental Airlines formada en 1998. Copa Airlines es miembro de Star Alliance y tiene acuerdos de



código compartido de con AeroMéxico, Condor Flugdienst, Cubana, GOL Linhas Aéreas Inteligentes, Iberia, KLM, LATAM y TAME.

Con el tiempo, el Aeropuerto ha fortalecido aún más su asociación con Copa Airlines para incluir una mayor expansión de las operaciones de Copa Airlines en el Aeropuerto y rutas adicionales, incluyendo seis nuevos destinos entre 2018 y 2019. En 2020, Copa Airlines no tuvo nuevos destinos.

En diciembre de 2016, Copa Airlines lanzó un nuevo modelo de bajo costo, Wingo, para diversificar su oferta de valor y destino y competir mejor con otras aerolíneas de bajo costo en los mercados. Wingo sirve vuelos domésticos en Colombia y algunas ciudades internacionales hacia y desde Colombia.

Al 31 de diciembre de 2020, Copa Airlines operaba una flota de 75 aviones compuesta por 68 Boeing 737-800 y 7 Boeing 737 MAX 9.

Otras aerolíneas

Copa Airlines y sus filiales representaron el 86,2% de todos los asientos totales programados en el Aeropuerto en 2019 y el 86.7% en 2020. La siguiente aerolínea, United Airlines, representó el 2.3% de los asientos totales en 2019 y el 2.5% en 2020, respectivamente. United Airlines y American Airlines sirven a sus centros de operaciones en los Estados Unidos y también compiten con Copa Airlines por pasajeros en tránsito/transferencia al ofrecer un servicio directo entre sus centros de operaciones y los destinos de la región de ALC. Del mismo modo, si bien Avianca compite con Copa Airlines en las rutas a Colombia, también compite por pasajeros en tránsito / transferencia al ofrecer servicio directo entre sus múltiples centros de operaciones en Bogotá, Lima y San Salvador a destinos de la región de ALC.

Air Panama es la principal aerolínea nacional de Panamá, con base en el Aeropuerto Internacional Marcos A. Gelabert. Si bien actualmente Air Panama solo ofrece un servicio internacional limitado en la actualidad, podría aumentar potencialmente sus niveles de servicio internacional en otros Aeropuertos, lo que resultaría en una competencia adicional para el Aeropuerto.

Servicio de aerolíneas de carga

Estamos enfocados en desarrollar aún más nuestro negocio de carga con una variedad de aerolíneas, utilizando tanto aviones de pasajeros como aviones dedicados a toda la carga.

En 2019, se movilizaron 164,700 toneladas de carga. Los transportistas de carga movilizaron 43% de la carga total transportada, mientras que las compañías aéreas de carga movilizaron 57% de la carga. Copa Airlines es el operador de carga en bodega más importante en el Aeropuerto por niveles de tonelaje. Del total de carga movilizada en 2019, Copa fue responsable de casi 27,6%. Después de Copa Airlines, KLM es la siguiente aerolínea de carga más alta de las aerolíneas comerciales, y en 2019 transportó el 4,7% de todo el tonelaje de carga movilizado. De los transportistas solo de carga, las empresas de aerolíneas de carga de DHL Group ("DHL") son las aerolíneas de carga más importantes, y en 2019 representan aproximadamente el 41,1% de todo el tráfico de carga. Aero Sucre, la segunda aerolínea de carga más grande durante 2019, representó aproximadamente el 4.3% de todo el tráfico de carga en 2019. DHL abrió su hub express en el Aeropuerto a mediados de 2008, que tiene una capacidad de procesamiento de entre 10,000 y 15,000 paquetes diariamente, lo que representa un aumento de capacidad del 233% con respecto al hub anterior, lo que lo convierte en el hub integrador más grande de Centroamérica. Los integradores como DHL prosperan con economías de escala, reduciendo los costos unitarios a medida que aumenta el rendimiento.

En 2020 se movilizaron 149,929 toneladas de carga. Los transportistas de carga movilizaron 18% de la carga total transportada, mientras que las compañías aéreas de carga movilizaron 82% de la carga. Del total de carga movilizada en 2020, Copa fue responsable de casi 10.1%. Además, en 2020, KLM transportó el 4.74% de todo el tonelaje de carga movilizado. De las aerolíneas de carga, DHL representó más del 59.84% de todo el tráfico de carga a lo largo de 2020 y United Parcel representó aproximadamente el 5.26% de todo el tráfico de carga en el mismo año.



De conformidad con la Resolución 007-JD-07 de 22 de noviembre de 2007, la tarifa estándar de carga es de USD 0.005 por kilogramo de carga. el siguiente cuadro muestra un desglose de todos nuestros transportistas de carga por porcentaje del tonelaje total al 31 de diciembre de 2020 y 2019.

| Aerolínea | 2020 | 2019 | % Cambio | Variación absoluta |
|-------------------------------|----------------|----------------|-----------------|---------------------------|
| Total | 145,929 | 164,700 | (11.40)% | (18,771) |
| Aerolíneas de carga | 109,363 | 86,606 | 26.30% | 22,757 |
| DHL Holding | 87,321.05 | 67,671 | 29.00% | 19,650 |
| United Parcel | 7,576.00 | 6,448 | 17.50% | 1,129 |
| Aerosucre | 4,351 | 7,087 | (38.60)% | (2,736) |
| South American | 5,291 | 3,567 | 48.30% | 1,724 |
| Amerijet | 4,824.00 | 1,833 | 163.10% | 2,990 |
| Otras aerolíneas | 10,194 | 7,873 | 29.50% | 2,321 |
| Tampa | 3,953 | 4,257 | (7.10)% | (303) |
| FedEx | 1,441 | 974 | 47.90% | 467 |
| LatAm charge | 1,757 | 0 | - | 1,757 |
| Cubana | 1,514 | 1,688 | (10.30)% | (174) |
| AerCaribe | 719 | 836 | (14.00)% | (117) |
| Uniworl | 580 | 65 | 790.40% | 515 |
| Otros | 230 | 52 | 344.00% | 178 |
| Aerolíneas de Carga en Bodega | 24,765 | 65,985 | (62.50)% | (41,221) |
| Copa Airlines | 14,735 | 45,503 | (67.60)% | (30,768) |
| Lufthansa | 679 | 4,482 | (84.90)% | (3,804) |
| KLM | 6,915 | 7,688 | (10.10)% | (773) |
| Air France | 1,730 | 5,313 | (67.40)% | (3,583) |
| Iberia | 706 | 3,000 | (76.50)% | (2,294) |
| Aerolíneas de Carga en Bodega | 1,607 | 4,236 | (62.10)% | (2,629) |
| Aeroméxico | 284 | 914 | (69.00)% | (631) |
| American Airlines | 126 | 249 | (49.50)% | (123) |
| Delta | 106 | 343 | (69.00)% | (236) |
| Turkish | 149 | 354 | (57.90)% | (205) |
| United | 374 | 890 | (57.90)% | (515) |
| Air Europa | 368 | 824 | (55.40)% | (456) |
| Otros | 200 | 663 | (69.80)% | (462) |
| Total | 145,929 | 164,700 | (11.40)% | (18,771) |
| Aerolíneas | 119,557 | 94,479 | 26.50% | 25,078 |
| Aerolíneas de Carga en Bodega | 26,372 | 70,221 | (62.40)% | (43,850) |

Mejoras y ampliación

Durante los últimos cinco años, gastamos aproximadamente USD 837.2 millones para mejorar las instalaciones del Aeropuerto. Estas mejoras incluyen la expansión del núcleo principal de la terminal hacia el sur con la construcción del nuevo procesador y puertas de la Terminal 2. Además, como en cualquier Aeropuerto, el deterioro rutinario de la infraestructura y las instalaciones debido al uso de aviones y clientes requiere mejoras y rehabilitación continuas para cumplir con los estándares internacionales.

Actualmente estamos implementando nuestro plan de expansión de capital, que ha sido diseñado para ser lo suficientemente flexible como para ser modificado en función de los patrones de demanda subyacentes y las expectativas. Como resultado de la pandemia de COVID-19, en 2020 y durante el primer trimestre de 2021, el desarrollo de estos planes tuvo que ajustarse para adaptarse a la disminución de la demanda. No obstante, a medida que disminuyan los efectos negativos de la pandemia del COVID-19, se reanudará la implementación de nuestros planes de expansión.



Las mejoras y ampliaciones del Aeropuerto se pueden dividir en tres categorías: mejoras en el área de la terminal, mejoras en el aeródromo y mejoras en el área terrestre, de carga y logística.

Mejoras al área de la terminal

Ampliación de la Terminal 2

Actualmente nos encontramos en las etapas finales de la construcción de la Terminal 2 con Odebrecht, el contratista que se adjudicó el contrato en 2012 como resultado de un proceso de contratación pública de conformidad con la Ley N° 22 de 2006. Este proyecto incluye la expansión del núcleo de la terminal principal existente y la construcción de una nueva Terminal 2. Según lo planeado, la construcción de la Terminal 2 creó una adición neta de 20 posiciones de estacionamiento de contacto de aeronaves y ocho posiciones de estacionamiento de soporte rígido remoto. Nueve de estas posiciones de estacionamiento de contacto y las ocho posiciones de estacionamiento de soporte rígido remoto están actualmente en funcionamiento. Consulte para más información “*Discusión y análisis de la gerencia sobre la situación financiera y los resultados de las operaciones — Compromisos contractuales.*” Asumimos la construcción de este proyecto ya que nuestra Terminal 1 actual operó durante años por encima de su capacidad nominal de 12.0 millones de pasajeros por año y disfrutamos de un fuerte crecimiento de pasajeros, y creemos que nuestra nueva capacidad nominal combinada alcanzará 21.0 millones de pasajeros por año una vez que la Terminal 2 está terminado y en pleno funcionamiento.

La construcción de la Terminal 2 incluye una expansión del área de la terminal principal existente hacia el sur y la construcción de una nueva instalación de procesamiento de la Terminal 2 y nuevas puertas, junto con la plataforma correspondiente y el estacionamiento de aeronaves, posiciones de estacionamiento de aeronaves remotas, caminos de transporte terrestre y otros estacionamientos. La Terminal 2 tiene un área de aproximadamente 116,000 metros cuadrados y consta de tres niveles, los cuales aún se encuentran en desarrollo: (1) manejo y equipo de equipaje, (2) áreas públicas, incluyendo check-in, procesamiento de seguridad de pasajeros, algunas áreas comerciales y albergar salas y (3) un nivel parcial para salones VIP, algunas tiendas minoristas y restaurantes. En el extremo norte, la Terminal 2 se conecta con la Terminal 1 y áreas comerciales. Una vez que se complete el proyecto, el primer piso de la Terminal 2 aumentará la capacidad de manejo de equipaje de cuatro carruseles a ocho carruseles y agregará un carrusel para bolsas de gran tamaño y "especiales". Además, el primer piso creará 32 nuevas estaciones de inmigración (además de los 30 espacios actuales) y diez nuevas estaciones de inspección de aduanas (además de las ocho estaciones actuales).

La construcción de la Terminal 2 incluye varias mejoras asociadas, como la construcción de una planta de procesamiento, áreas de estacionamiento de plataforma y aeronaves, estacionamiento adicional para automóviles y caminos de acceso. Para la Terminal 2, también hemos estado ampliando el universo de operadores minoristas invitados a participar en el proceso de licitación y ya incluimos varios grandes operadores internacionales libres de impuestos, lo que ha generado competencia adicional por los espacios. A la fecha de este Prospecto Informativo, se ha adjudicado el 60% del nuevo espacio disponible para la Terminal 2. Consulte *Ingresos no Aeronáuticos*

A la fecha de este Prospecto Informativo, el Aeropuerto ha aceptado provisionalmente la Terminal 2 del contratista, ya que la construcción está completa en un 99.7%. El Aeropuerto completó recientemente las pruebas operativas de la Terminal 2, serán seguidas de operaciones graduales y por fases, y se espera el comienzo completo de las operaciones en o cerca de septiembre de 2021.

Mejoras de aeródromos a corto plazo

Los proyectos de mejora a corto plazo se pueden dividir en dos categorías: nuevas instalaciones de pistas de aterrizaje, que permitirán ampliar la capacidad del Aeropuerto, y rehabilitación y mejora de las instalaciones existentes.

A lo largo de 2020 y 2021, hemos desarrollado o estamos en proceso de desarrollar los siguientes proyectos:

- Remodelación de pista de rodaje H y umbral 03L: mejoras a la circulación de aeronaves y acceso a aeródromo 03L. Este proyecto se completó en marzo de 2021.



- Reparación de plataforma en terminal de carga. Este proyecto se completó en marzo de 2021.
- Ampliación del aeródromo de rodaje Lima y nuevo acceso a la plataforma norte. Se espera que este proyecto se complete en julio de 2021.
- Mejora de la capacidad de bombeo del sistema de incendio húmedo en los tanques de combustible de la Terminal 1. Se espera que este proyecto se complete en julio de 2021.
- Ampliación de la plataforma en el área de redención y extinción de incendios (ARFF). Se espera que este proyecto se complete en julio de 2021.

Zona Franca Logística

Actualmente estamos desarrollando la primera zona franca logística dentro de las instalaciones del Aeropuerto. El área se denomina “Zona Logística del Aeropuerto de Tocumen” y será administrada por nosotros como operador. Este proyecto tiene como objetivo atraer empresas que realicen actividades de valor agregado como etiquetado, empaque, manejo de carga, consolidación y desconsolidación, transporte de carga, manufactura liviana y cadena de frío beneficiándose de la ubicación estratégica del Aeropuerto.

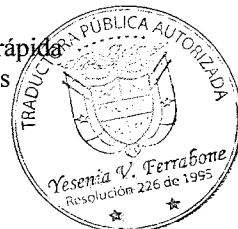
Originalmente, el proyecto estaba programado para completarse en el primer trimestre de 2020, pero se agregaron trabajos adicionales relacionados con el desarrollo y la mejora de los sistemas eléctricos y de comunicaciones de fibra óptica. La finalización prevista del proyecto es durante el último trimestre de 2021. A diciembre de 2020, el proyecto alcanzó un 75%.

Nuevas instalaciones de pistas de aterrizaje

Tan pronto como alcancemos una capacidad de 24 millones de pasajeros por año, planeamos expandir la capacidad del aeródromo mediante la ejecución del Proyecto de Pista, es decir, la construcción de un tercer aeródromo para el Aeropuerto, junto con las instalaciones asociadas. El nuevo aeródromo proporciona 54,000 metros cuadrados de posiciones de estacionamiento de aeronaves remotas capaces de acomodar simultáneamente cuatro aeronaves Tipo C, y se espera que tenga los siguientes componentes:

- dos rampas de salida rápida asociadas para las aeronaves que se aproximan;
- una nueva calle de rodaje paralela a el aeródromo, que tendrá 25 metros de ancho con márgenes de 17.5 metros;
- un sistema de iluminación de aproximación (“ALS”) para ambos extremos de la nueva tercera pista, hecho para cumplir con la Categoría I de aproximación de precisión;
- Estacionamiento de “espera” y la calle de rodaje asociada, que creará posiciones de estacionamiento de aeronaves remotas con un área total de 13,230 metros cuadrados;
- circunvalar las calles de rodaje de las pistas, que medirán aproximadamente 97,5 metros por 25 metros cada una, con márgenes de 17.5 metros;
- una extensión de la calle de rodaje J hacia la calle de rodaje L;
- un área de estacionamiento para equipos de manejo de rampas, con un área de 40.000 metros cuadrados, ubicada al oeste de la explanada norte; y
- una nueva torre de control.

Al concluir esta construcción, el aeródromo contará con: 1,185 metros lineales de rampas de salida rápida (aumento del 207.8%); 15,822 metros lineales de calle de rodaje (un incremento del 67.02%); 140,820 metros



cuadrados de estacionamiento para equipos de manejo de rampas (sin aumento); y 78,787 metros cuadrados de plazas de estacionamiento de aeronaves remotas (un aumento del 89.85%).

Rehabilitación y mejoras de pistas de aterrizaje

En relación con la rehabilitación y mejora del aeródromo de aterrizaje, recientemente finalizamos la rehabilitación del pavimento del aeródromo 03R / 21L y la ampliación de nuestra instalación de almacenamiento de combustible. Además, actualmente estamos en proceso de reparación de la cerca de seguridad perimetral, que está deteriorada y, en algunos lugares, completamente rota. Se espera que este proyecto se complete en julio de 2021.

Mejoras de pistas a largo plazo

Entre 2021 y 2030, estamos considerando los siguientes proyectos y mejoras a largo plazo, dependiendo de la necesidad de estas instalaciones a la luz de los niveles de actividad de la aviación y el estado de las instalaciones en ese momento:

- rehabilitación del pavimento del aeródromo 03R / 21L, que requiere reparaciones estructurales profundas;
- mantenimiento de los márgenes de las pistas, que implicará la nivelación y compactación del terreno alrededor de las dos pistas existentes y la restauración de los canales de drenaje. Este mantenimiento evitará la recolección de agua, disuadirá a las aves y asegurará la calidad de los sistemas estructurales del aeródromo. La restauración y reubicación de los canales de drenaje incluye la pavimentación de los canales en hormigón, a una distancia paralela de 75 metros de las pistas;
- mejora de las áreas de seguridad del extremo del aeródromo en ambas pistas, para cumplir con los requisitos mínimos prescritos por la OACI;
- extensión de la calle de rodaje L para acceder a el aeródromo 03R;
- reconstrucción de la calle de rodaje E, cuyo pavimento se ha deteriorado, y que se encuentra más cerca del aeródromo 03L / 21R de lo recomendado por las directrices de la OACI. Este proyecto de reconstrucción implica la sustitución de la calle de rodaje E por una nueva calle de rodaje que se espera tenga 2.518 metros de largo y 23 metros de ancho, con márgenes de 10,5 metros, y ubicada a 190 metros (eje a eje) del aeródromo 03L / 2 .
- finalización de la carretera perimetral, que garantizará la movilidad de los vehículos de emergencia al perímetro del Aeropuerto en todas las condiciones climáticas;
- una nueva tercera pista que será paralela a el aeródromo existente 03R / 21L ya 1.525 metros del aeródromo 03R / 21L. La nueva tercera pista tendrá 45 metros de ancho y 3,100 metros de largo;
- la construcción de una calle de rodaje de salida rápida, que se ubicaría aproximadamente a 1,921 metros del aeródromo 21R y conectaría con el aeródromo de rodaje G;
- extensión de la calle de rodaje E, que completaría la calle de rodaje paralela extendiéndola hasta la calle de rodaje A;
- diseño y construcción de una segunda calle de rodaje paralela a la nueva tercera pista 03R / 2
- extensión de las instalaciones de almacenaje de combustible, que sería aumentada agregando cuatro tanques de 210,000 galones, probable en dos fases; y
- una estación de gasolina basada en los satélites del redención y de la lucha contra el fuego, sirviendo la pista meridional. Se espera que la estación resuelva estándares de la categoría 9 de



ICAO, con todos los tiempos de reacción requeridos reunión del equipo de ARFF. Se espera que la estación basada en los satélites sea por lo menos 700 metros cuadrados.

Paralelamente al plan de la inversión de Tocumen, la autoridad de la aviación civil tomará la responsabilidad del equipo campo de aviación-relacionado, debajo de su propio presupuesto de la inversión, incluyendo el siguiente:

- mejora del CAT existente del ILS I en el umbral a el aeródromo 03R/2
- adquisición de un CAT nuevo de ILS/DME I en la pista 03L/2
- adquisición de un CAT nuevo de ILS/DME I en la tercer pista;
- mejora de los sistemas del radar;
- adquisición de un radar secundario nuevo; y
- adquisición del equipo de la navegación de aire en la torre de control.

Mejoras en el área terrestre, de carga y logística

Los proyectos previstos al 2023 son como sigue:

- construcción de carreteras y estacionamiento para el complejo terminal existente que agregará una calzada para vehículos comerciales de cuatro carriles en el nivel inferior y ampliará el estacionamiento público existente;
- construcción de carreteras y estacionamiento para la Terminal 2, que circulará en el área terminal existente y agregará estacionamiento para 1,200 vehículos en una nueva estructura de estacionamiento público y estacionamiento cubierto para 400 vehículos para empleados;
- construcción de una nueva vía de acceso, desde el Corredor Sur, a través del área de propiedad del Aeropuerto conocida como Tierras Universitarias, incluyendo estructuras de puentes sobre el río Tocumen. La nueva vía de acceso requerirá el desarrollo de un intercambio de autopista con el Corredor Sur;
- realineamiento del río Tocumen. La Terminal 2 se construirá donde fluye actualmente el río Tocumen, lo que requiere una nueva alineación del río. Además, llevaremos a cabo varios proyectos de mitigación ambiental en relación con el realineamiento del río;
- redireccionamiento del camino de acceso de carga, que es necesario para mejorar el área de seguridad del extremo del aeródromo para el aeródromo 21R. Además, en este proyecto también se incluye una nueva plaza de seguridad y control para el complejo de carga;
- reemplazo de la planta de tratamiento de aguas pluviales y aguas residuales existente en el Aeropuerto ubicada en la terminal de pasajeros existente y construcción de una nueva planta de tratamiento de aguas pluviales y aguas residuales para la Terminal 2;
- ampliación del depósito de agua potable del Aeropuerto a 800,000 galones;
- ampliación de las instalaciones de procesamiento de carga en tres áreas: se ampliará la terminal de carga existente, separándose las secciones para carga de importación y carga de exportación; se construirán almacenes de uso general; y se desarrollarán almacenes integradores (DHL y FedEx). También se requiere una unidad de almacenamiento refrigerada adecuada. Este proyecto también incluirá mejoras al camino interior de carga y áreas de estacionamiento; y
- construcción de un área de libre comercio logístico, compuesta por diversas instalaciones de procesamiento que permitan a las empresas ensamblar, empaquetar y embarcar sus productos y aumentar su eficiencia



operativa, al mismo tiempo que reciben los incentivos laborales y tributarios asociados con operar en una zona franca.

Proyecto Ciudad Aeropuerto

Estamos considerando el desarrollo potencial de la Ciudad Aeropuerto. La Ciudad Aeropuerto sería un desarrollo comercial que consistiría en centros de conferencias y exposiciones, centros comerciales, edificios de oficinas y otros bienes inmuebles para mejorar los ingresos del Aeropuerto y estimular los viajes de negocios y de placer. El desarrollo de la Ciudad Aeropuerto se beneficiará del apoyo del Gobierno como parte del plan de desarrollo económico e infraestructura de Panamá. Si se desarrolla el proyecto, se espera que haya fondos adicionales disponibles por medio de concesiones, arrendamientos u otros acuerdos con desarrolladores inmobiliarios del sector privado.

Cualquier ingreso del proyecto propuesto de la Ciudad Aeropuerto no se entregará como garantía como parte de los Ingresos Comprometidos. Además, cualquier obligación la Ciudad Aeropuerto también será de no recurrir al Aeropuerto.

A la fecha de este Prospecto Informativo, no hay garantía de que este desarrollo se lleve a cabo.

Competencia

Clasificación de Aeropuertos de tráfico internacional

El Aeropuerto ha sido reconocido por Skytrax como el "Mejor Aeropuerto en Centroamérica" y como el "Mejor personal aeroportuario de Centroamérica" para cada año desde 2011 hasta 2020. En enero de 2020, el Aeropuerto también ocupó el puesto 14° a nivel mundial y el 1° entre los Aeropuertos de América Latina y el Caribe en el ranking de la "Liga de puntualidad de rendimiento a tiempo" publicado por OAG Aviation Group ("OAG").

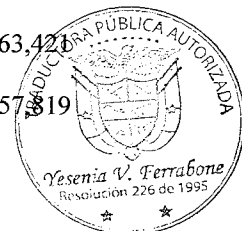
El Aeropuerto también ha sido reconocido constantemente por el Consejo Internacional de Aeropuertos ("ACI") como uno de los Aeropuertos más transitados de América Latina. A continuación se muestran las clasificaciones oficiales publicadas por ACI para 2019. A pesar de que ACI aún no ha publicado los datos de 2020, esperamos que nuestra posición en la clasificación disminuya, ya que nuestros ingresos dependen más del tráfico internacional de pasajeros y Pasajeros de tránsito / transferencia que otros Aeropuertos, que tienen una mayor parte de sus ingresos derivados de vuelos nacionales, tráfico de pasajeros y pasajeros de origen / destino.

Tráfico internacional en América Latina

En términos de pasajeros internacionales totales, el Aeropuerto se ubicó como el tercer Aeropuerto más transitado de América Latina en 2019.

2019

| Puesto | Aeropuerto | Ciudad | País: | Tráfico |
|---------------|---|----------------------|----------------------|-------------------|
| 1. | Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Lic. Benito Juárez | México | México | 17,647,791 |
| 2. | Aeropuerto Internacional de Cancún | Cancún | México | 16,563,344 |
| 3. | Aeropuerto Internacional de Tocumen | Panamá | Panamá | 16,486,099 |
| 4. | Desde el Aeropuerto internacional de Guarulhos: | São Paulo | Brasil | 14,944,707 |
| 5. | Aeropuerto Internacional El Dorado | Bogotá | Colombia | 11,422,907 |
| 6. | Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez | Santiago | Chile | 11,000,491 |
| 7. | Aeropuerto Internacional de Ezeiza | Buenos Aires | Argentina | 10,909,969 |
| 8. | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Lima | Perú | 10,400,146 |
| 9. | Aeropuerto Internacional Punta Cana | Punta Cana | República Dominicana | 7,163,421 |
| 10. | Aeropuerto Internacional "José Martí" | Ciudad de La Habana. | Cuba | 5,857,819 |



2019

| Puesto | Aeropuerto | Ciudad | País: | Tráfico |
|---------------|--|---------------------|----------------------|----------------|
| 11. | Aeropuerto internacional Juan Santamaría | San José | Costa Rica | 5,377,753 |
| 12. | Aeropuerto Internacional Sangster | Montego Bay | Jamaica | 4,739,792 |
| 13. | Aeropuerto Internacional Las Américas | Santo Domingo | República Dominicana | 4,392,994 |
| 14. | Aeropuerto Internacional de Guadalajara | Guadalajara | México | 4,364,146 |
| 15. | Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro-Galeão Antonio Carlos Jobim | Rio de Janeiro | Brasil | 4,316,088 |
| 16. | Aeropuerto Internacional de los Cabos | San José del Cabo | México | 3,697,276 |
| 17. | Aeropuerto internacional Lynden Pindling | Nassau | Bahamas | 3,262,232 |
| 18. | Aeropuerto Internacional Lic Gustavo Díaz Ordaz | Puerto Vallarta | México | 3,218,223 |
| 19. | Aeropuerto La Aurora | Ciudad de Guatemala | Guatemala | 3,034,546 |
| 20. | Reina Beatriz | Oranjestad | Aruba | 2,622,750 |

Fuente: Base de datos de tráfico aeroportuario ACI-ALC en América Latina

Tráfico internacional en América del Norte y del Sur

En términos de pasajeros internacionales totales, el Aeropuerto fue el séptimo Aeropuerto más transitado en América del Norte y del Sur en 2019.

| Puesto | Aeropuerto | Ciudad | País: | Tráfico |
|---------------|---|---------------------|----------------|-------------------|
| 1. | Aeropuerto Internacional John F. Kennedy | Nueva York | Estados Unidos | 34,317,281 |
| 2. | Aeropuerto Internacional Toronto Pearson | Toronto | Canadá | 32,388,649 |
| 3. | Aeropuerto Internacional de Los Ángeles (LAX) | Los Ángeles | Estados Unidos | 27,472,320 |
| 4. | Aeropuerto Internacional de Miami | Miami | Estados Unidos | 22,383,751 |
| 5. | Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Lic Benito Juárez" | Ciudad de México | México | 17,647,791 |
| 6. | Aeropuerto Internacional de Cancún | Cancún | México | 16,563,344 |
| 7. | Aeropuerto Internacional de Tocumen | Panamá | Panamá | 16,486,099 |
| 8. | San Francisco International Airport | San Francisco | Estados Unidos | 15,309,584 |
| 9. | Desde el Aeropuerto internacional de Guarulhos: | São Paulo | Brasil | 14,944,707 |
| 10. | Aeropuerto Internacional Libertad de Newark | Newark | Estados Unidos | 14,332,312 |
| 11. | Aeropuerto Internacional O'Hare | Chicago | Estados Unidos | 14,198,789 |
| 12. | Aeropuerto internacional de Vancouver | Vancouver | Canadá | 13,720,131 |
| 13. | Aeropuerto internacional de Montreal-Pierre Elliot Trudeau | Montreal | Canadá | 13,112,990 |
| 14. | Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson | Atlanta | Estados Unidos | 12,655,294 |
| 15. | Aeropuerto Internacional El Dorado | Bogotá | Colombia | 11,422,907 |
| 16. | Aeropuerto Intercontinental George Bush | Houston | Estados Unidos | 11,122,035 |
| 17. | Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez | Santiago | Chile | 11,000,491 |
| 18. | Aeropuerto Internacional de Ezeiza | Buenos Aires | Argentina | 10,909,969 |
| 19. | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Lima | Perú | 10,400,146 |
| 20. | Dallas/Ft. Worth Aeropuerto Internacional | Dallas - Fort Worth | Estados Unidos | 9,578,478 |

Fuente: Base de datos de tráfico aeroportuario mundial ACI

Tráfico en América Latina por tráfico total de pasajeros



En términos de tráfico total de pasajeros, el Aeropuerto fue el noveno Aeropuerto más transitado de América Latina y el Caribe en 2019.

| <u>Puesto</u> | <u>Aeropuerto</u> | <u>Ciudad</u> | <u>País:</u> | <u>Tráfico</u> |
|---------------|--|-------------------------|---------------|-------------------|
| 1. | Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Lic Benito Juárez | Ciudad de México | México | 50,308,049 |
| 2. | Desde el Aeropuerto internacional de Guarulhos: | São Paulo | Brasil | 43,181,023 |
| 3. | Aeropuerto Internacional El Dorado | Bogotá | Colombia | 34,975,000 |
| 4. | Aeropuerto Internacional de Cancún | Cancún | México | 25,552,670 |
| 5. | Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez | Santiago | Chile | 24,630,472 |
| 6. | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Lima | Perú | 23,622,146 |
| 7. | Aeropuerto Internacional de Congonhas | São Paulo | Brasil | 22,628,171 |
| 8. | Aeropuerto Internacional de Brasilia | Brasilia | Brasil | 16,728,209 |
| 9. | Aeropuerto Internacional de Tocumen | Ciudad de Panamá | Panamá | 16,528,601 |
| 10. | Aeropuerto Internacional de Guadalajara | Guadalajara | México | 14,849,722 |
| 11. | Aeropuerto Internacional de Río de Janeiro-Galeão Antonio Carlos Jobim | Rio de Janeiro | Brasil | 13,507,881 |
| 12. | Aeropuerto Jorge Newberry | Buenos Aires | Argentina | 12,311,326 |
| 13. | Aeropuerto Internacional de Ezeiza | Buenos Aires | Argentina | 11,818,307 |
| 14. | Aeropuerto de Monterrey | Monterrey | México | 11,201,352 |
| 15. | Aeropuerto Internacional Tancredo Neves-Confins | Belo Horizonte | Brasil | 11,173,774 |
| 16. | Aeropuerto Internacional de Campinas | Campinas | Brasil | 10,585,018 |
| 17. | Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín | San Juan | Puerto Rico | 9,448,253 |
| 18. | Aeropuerto Internacional José María Córdoba | Medellín | Colombia | 9,205,009 |
| 19. | Aeropuerto Santos Dumont | Rio de Janeiro | Brasil | 9,078,623 |
| 20. | Aeropuerto Internacional de Gral. Abelardo L. Rodríguez | Tijuana | México | 8,968,497 |

Fuente:: Base de datos de tráfico aeroportuario mundial ACI, 2019

Concurso internacional

Como se mencionó anteriormente, el Aeropuerto depende significativamente de la actividad de tránsito / transferencia de pasajeros y enfrenta competencia por ese tráfico de dos fuentes, a saber:

- (i) de otros Aeropuertos regionales ubicados en el centro que también ofrecen servicios de conexión dentro de la región de ALC, como los Aeropuertos que sirven a Bogotá (Colombia), Cancún (México), Lima (Perú), Ciudad de México (México), San José (Costa Rica), San Juan (Puerto Rico) y San Salvador (El Salvador).
- (ii) desde los principales hubs en América del Norte o del Sur que ofrecen servicio aéreo directo entre los principales pares de ciudades de norte a sur, como los Aeropuertos de Miami (Estados Unidos), Houston (Estados Unidos), Sao Paulo (Brasil) y Santiago (Chile) .

En comparación con otros Aeropuertos regionales ubicados en el centro, la infraestructura del Aeropuerto ofrece ventajas significativas para acomodar las operaciones de cualquier aerolínea con la profundidad regional de Copa Airlines.



| | | |
|-------------------------|----|----|
| Panamá - PTY | | 91 |
| México - MEX | | 64 |
| Santiago de Chile - SCL | | 50 |
| Lima - Lim | | 50 |
| Buenos Aires - EZE | | 49 |
| Sao Paulo - GRU | | 49 |
| Bogota - BOG | | 45 |
| San José - SJO | | 38 |
| Rio de Janeiro - GIG | 23 | |
| Quito - UIO | 16 | |
| Montevideo - MVD | 15 | |
| Cali - CLO | 12 | |
| Cartagena - CTG | 11 | |

Gran parte de la competencia del Aeropuerto está impulsada por la presencia de aerolíneas que compiten con Copa Airlines en la región. Las fusiones de aerolíneas regionales, específicamente LAN-TAM (con hubs en los Aeropuertos de São Paulo Guarulhos y Santiago) y Avianca (con hubs en los Aeropuertos de Bogotá, Lima y San Salvador), podrían resultar en que las aerolíneas fusionadas tengan una mayor capacidad para desarrollar un servicio directo norte-sur a través de sus centros principales, además de servir a la región alrededor de sus respectivos centros. Para obtener más información sobre las posibles fuentes de competencia, consulte “Factores de riesgo — Riesgos relacionados con el emisor — La competencia de otros destinos o de otros Aeropuertos podría afectar adversamente nuestro negocio.”

Competencia nacional

De los demás Aeropuertos de Panamá, solo (i) Marcos A. Gelabert (ubicado en la ciudad de Panamá), (ii) Isla Colón (ubicado en Bocas del Toro) y (iii) Enrique Malek (ubicado en David) proporcionan importantes servicio de línea aérea programada. Además, la antigua Base de la Fuerza Aérea Howard (ahora llamada Panamá Pacífico), ubicada en el oeste de la Ciudad de Panamá, tiene una pista de aproximadamente 8.500 pies y ofrece servicios de vuelos chárter, mantenimiento y aviación general, pero no se utiliza para fines de aviación programada en este momento. El Aeropuerto que sirve a Rio Hato está planificado para expandirse con la capacidad de servir aviones de tamaño estrecho. Algunos de estos otros Aeropuertos también ofrecen servicio internacional y se espera que continúen desarrollando dicho servicio, que incluye servicios chárter destinados al mercado turístico. Si bien estos otros Aeropuertos son competidores potenciales para el servicio internacional de Panamá, se espera que el Aeropuerto continúe siendo la principal puerta de entrada internacional del país debido a la importancia de la Ciudad de Panamá como centro poblacional y de negocios del país, el compromiso declarado de Copa Airlines de continuar utilizando el Aeropuerto como su centro de red y el tamaño y la infraestructura del Aeropuerto.

Principales competidores

El hub de Avianca en Bogotá ha sido históricamente, entre otros, uno de los competidores más importantes del Aeropuerto. Sin embargo, el Aeropuerto tiene ciertas ventajas estructurales sobre el hub de Bogotá, que incluyen: (i) una ubicación más central, (ii) una menor altitud, al nivel del mar, lo que permite un peso máximo de despegue más pesado para las aeronaves (por ejemplo, más combustible y mayores factores de carga, lo que significa más eficiencia para las aerolíneas y más destinos en el rango y un despegue / aterrizaje más fácil), (iii) patrones climáticos más favorables que respaldan un servicio más consistente y un mejor desempeño a tiempo Avianca Holding S.A. se declaró en bancarota bajo el Capítulo 11 en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos y redujo sus ingresos en



más del 80% en 2020, en comparación con 2019. En enero de 2021, Avianca tenía 36 rutas nacionales en Colombia y 34 rutas internacionales. La aerolínea canceló vuelos a la ciudad de Panamá durante marzo, abril y mayo de 2021. La declaración de quiebra de Avianca y las cancelaciones de vuelos debido a las restricciones relacionadas con COVID-19 en Colombia y los mercados en los que opera Avianca han afectado significativamente el hub de Avianca en Bogotá.

Mientras Miami tiene los niveles de actividad más altos en muchas categorías, creemos que el Aeropuerto y algunos otros hubs han ganado con éxito participación de mercado de Miami como un hub de la región de ALC, particularmente dados los requisitos de aduanas, inmigración y seguridad actualmente vigentes para el tránsito / Transferir pasajeros en los Aeropuertos de los Estados Unidos. Es posible que otros Aeropuertos además de los que prestan servicios a Bogotá y Miami puedan surgir como competidores más importantes.

Políticas de cumplimiento

En 2017, aprobamos una política de cumplimiento actualizada y la divulgamos a todos nuestros empleados. En consecuencia, adoptamos un marco sólido de políticas y procedimientos para gestionar el cumplimiento de las leyes locales e internacionales aplicables, incluidos los controles internos, los procedimientos de “conozca a su cliente” y la capacitación de los empleados con el objetivo de identificar y prevenir el lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo.

Nuestra política de cumplimiento se centra en lo siguiente:

- permitir la detección de transacciones inusuales y la prevención o detección oportuna de transacciones sospechosas o cualquier intento de transacción;
- desarrollar programas de capacitación para educar a los empleados sobre los estándares vigentes para la prevención del lavado de activos y el financiamiento del terrorismo;
- compromiso de todos los directores, ejecutivos, empleados y cualquier representante autorizado de adherirse a las políticas de cumplimiento;
- exigir información relevante de personas o empresas y verificación exhaustiva de cualquier información por medio de diversos mecanismos de investigación;
- identificar y registrar clientes que en el curso de la relación comercial muestran un patrón transaccional que no coincide con el perfil comercial de dicho cliente; y
- informar de cualquier transacción que haya ocurrido o que se haya intentado, y que, a nuestro juicio, sea sospechosa, independientemente de los montos involucrados.

También estamos en proceso de evaluar una política corporativa de compras para aumentar la transparencia del proceso de licitación por medio del cual recibimos propuestas de precios para diversos servicios y para asegurar que los precios que obtenemos de dichos procesos reflejen los precios de mercado.

Asuntos ambientales

Estamos sujetos a una amplia gama de leyes y reglamentaciones ambientales, de salud y seguridad en Panamá que nos exponen al riesgo de costos y responsabilidades sustanciales. Estas leyes y reglamentos se refieren, entre otras cosas, a los límites de las emisiones, las normas de calidad del agua y del aire, los límites del ruido, los requisitos de conservación de los bosques, la minimización de los riesgos para el medio ambiente, las normas sobre la limpieza, el uso y la manipulación de materiales peligrosos y las prácticas de eliminación de residuos.

Estamos comprometidos a asegurar que todas las actividades realizadas en el Aeropuerto se lleven a cabo de conformidad con las leyes y reglamentaciones ambientales aplicables y con las prácticas adecuadas de gestión ambiental.



Nuestras principales preocupaciones ambientales son mitigar el impacto ambiental de nuestros proyectos de construcción y mejora y el impacto ambiental del futuro crecimiento del tráfico en el Aeropuerto.

Antes del inicio de cualquier proyecto de construcción y mejora, se prepara un plan de gestión ambiental para los proyectos. Las principales características de estos planes son:

- Identificación de cualquier problema ambiental que pueda requerir un análisis ambiental adicional antes de la implementación. Las categorías de impacto ambiental son: Ruido, Uso compatible de la tierra, Afectaciones sociales, afectaciones socioeconómicas inducidas, Calidad del aire, Calidad del agua, Recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales, Comunidades bióticas, Especies de flora y fauna en peligro y amenazadas, humedales, llanuras aluviales, programa de gestión de zonas costeras, barreras costeras, ríos salvajes y escénicos, tierras agrícolas únicas y de primera, suministro de energía y recursos naturales, emisiones de luz, inconvenios de desechos sólidos, inconvenios de construcción, desechos peligrosos y asbesto.
- Identificación de proyectos clave en el plan y la fase de desarrollo, que dicta cuándo debería realizarse el análisis ambiental. Por ejemplo: Nueva pista 03R / 21L (Fase 2025), nuevo satélite (Fase 2025), nueva calle de rodaje paralela para el aeródromo 03R / 21L (Fase 2025), nueva granja de combustible ubicada al norte del nuevo satélite (Fase 2025), desarrollo del área de carga en el aeródromo anterior 03L / 21R (Fase 2025).
- Una breve indicación preliminar de las limitaciones ambientales y los problemas ambientales afectados por la implementación del plan. Esto incluye la coordinación inicial con las agencias locales y nacionales relevantes como parte de la identificación de problemas ambientales y la posible necesidad de estudios adicionales. En el momento de la implementación del proyecto, se debe completar la documentación ambiental apropiada. Esta documentación puede requerir la coordinación con agencias ambientales nacionales y locales para asegurar las aprobaciones y permisos necesarios para implementar elementos de desarrollo específicos.

Se espera que un aumento en el ruido de las aeronaves sea un impacto ambiental primario del crecimiento del tráfico en el Aeropuerto, y este aumento puede ser sustancial si una nueva tercera pista transporta una proporción significativa de tráfico. Si el ruido excede ciertos niveles, se podrían imponer restricciones al uso de la nueva tercera pista. Por ejemplo, el uso de la nueva pista podría restringirse durante la noche y podrían ser necesarios procedimientos de atenuación del ruido para las aeronaves que utilicen la nueva pista.

También estamos comprometidos a tomar todas las medidas de mitigación, según sea necesario, para evitar perturbaciones excesivas a la vida silvestre que vive en las instalaciones y el área del Aeropuerto. Para ello, utilizamos algunas de las técnicas más avanzadas destinadas a minimizar la presencia de aves en las áreas de maniobra del avión. Las técnicas que usamos incluyen:

- equipo acústico especializado, que combina los sonidos producidos por un canon y otros ruidos de una gran variedad de especies de aves, para asegurar que las aves nunca se acostumbren a un sonido específico;
- Armas “Capa”, utilizadas principalmente durante los períodos de migración;
- pistolas láser, utilizadas principalmente por la noche;
- pirotecnia para la dispersión de aves;
- limpieza y mantenimiento regulares de la vegetación del Aeropuerto;
- uso de cámaras trampa para monitorear la vida de las aves; y
- control de la plaga de ratones.



La implementación de las técnicas anteriores tiene como objetivo reducir el número de choques con aves y aumentar los estándares de cumplimiento ambiental del Aeropuerto.

El 25 de septiembre de 2020, la Junta Directiva aprobó la creación e implementación de un Sistema Integral de Gestión Ambiental (SIGA), para brindar orientación al Aeropuerto sobre buenas prácticas ambientales, de acuerdo con los estándares recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (“ICAO”) relacionados con este asunto.

No existen procesos o investigaciones ambientales materiales pendientes contra el Aeropuerto por el *Ministerio de Ambiente de Panamá*, ni por el Ministerio de Medio Ambiente de Panamá. Para obtener más información sobre los riesgos asociados sin obligaciones ambientales, consulte “*Factores de riesgo-Riesgos relacionados con el emisor-Estamos sujetos a leyes y reglamentaciones ambientales, de salud y seguridad.*”

Litigio

En el curso normal de nuestro negocio, a veces estamos sujetos a litigios, demandas y otros procedimientos legales. La gerencia cree que no hay procedimientos legales, de arbitraje, judiciales o gubernamentales importantes pendientes o amenazados contra nosotros que, si se determina adversamente, tendrían un impacto significativo en nuestro negocio o situación financiera. A la fecha de este Prospecto Informativo, estamos sujetos a ciertos litigios, demandas y otros procedimientos legales presentados en el curso ordinario del negocio, todos los cuales creemos que, si se determina adversamente, no tendrían un impacto significativo en nuestro negocio o situación financiera. Además de dichos procedimientos legales de curso ordinario, estamos sujetos a tres reclamos y juicios presentados en nuestra contra ante la Corte Suprema de Panamá (Sala Tercera) reclamando el monto total en daños de aproximadamente USD 62.0 millones, en relación con disputas que surjan con respecto a ciertos acuerdos de concesión. Según lo contemplado en la Constitución de Panamá y las leyes aplicables, tales reclamos y juicios relevantes presentados contra nosotros están siendo defendidos por el Procurador General de la Administración con la asistencia de nuestros abogados internos. Con base en nuestro propio análisis y evaluación, creemos que es probable que el tribunal competente en cada uno de esos procedimientos legales no esté de acuerdo con las alegaciones de los demandantes en virtud de este, e incluso si dicho tribunal está de acuerdo con los reclamos de los demandantes, creemos que los fallos en nuestra contra serían sustancialmente menores que el monto de los daños reclamados por el demandante. Hemos establecido una reserva prudente y razonable por un monto de USD 10,715,098 para cubrir cualquier posible juicio adverso resultante de procedimientos legales actualmente pendientes, incluidos los mencionados anteriormente.



DIRECCIÓN Y EMPLEADOS⁴

Junta Directiva

Somos 100% propiedad del Gobierno y estamos gobernados por nuestra junta de siete directores con derecho a voto. Nuestros directores con derecho a voto son designados por el poder ejecutivo del Gobierno, por medio del Ministerio de Economía y Finanzas, o elegidos, de la siguiente manera:

- cuatro miembros con derecho a voto son designados por el Ministerio de Economía y Finanzas cada uno por un período de cinco años;
- un miembro con derecho a voto es elegido por la ALAP por un período de cinco años;
- un miembro con derecho a voto es elegido por la ALAP por un período de cinco años;
- un miembro con derecho a voto es elegido por los concesionarios del Aeropuerto por un período de cinco años; y
- De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 23, el director de la AAC, la Contraloría General de la República y el Director General del Aeropuerto asistirán a las reuniones de la Junta Directiva como miembros sin derecho a voto. Cada miembro sin derecho a voto tiene un mandato de siete años. Todas las decisiones que tome el Consejo de Administración deberán ser adoptadas por al menos la mayoría simple de los consejeros votantes presentes en una reunión debidamente convocada, salvo cualquier cese del Consejero Delegado con causa, que deberá ser adoptado por al menos cuatro consejeros votantes. .

De conformidad con la Ley 23 y nuestros estatutos sociales, la Junta Directiva tiene autoridad para aprobar cualquier operación inherente a nuestro objeto social. Las facultades y responsabilidades de nuestra Junta Directiva son, entre otras, las siguientes: (1) definir nuestras políticas financieras, de inversión, de adquisiciones y de personal, y aprobar la estrategia comercial propuesta por el CEO; (2) nombrar a nuestros oficiales ejecutivos y de segundo nivel; (3) aprobar nuestra estructura organizativa y política de compensación; (4) aprobar nuestros estados financieros anuales y presentarlos para su aprobación al Consejo de Gabinete; (5) aprobar la creación de reservas y la cesión de utilidades; (6) aprobar nuestras estimaciones de ingresos anuales, así como nuestros presupuestos de gastos e inversiones; (7) aprobar nuestros programas operativos y de marketing; (8) aprobar nuestros límites de endeudamiento; (9) contratar a nuestro auditor externo; (10) rendir cuentas del ejercicio de sus funciones ante el Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Economía y Finanzas; (11) aprobar aumentos o disminuciones en nuestro capital social; y (12) aprobar la ejecución de convenios superiores a USD 300.000, pero inferiores a USD 3.000.000, convenios que requieren autorización del Consejo de Gabinete.

Las actividades de nuestra Junta Directiva están guiadas por nuestro Código de Ética, que establece los principios éticos que se aplican a nuestro negocio y que esperamos aplicar a aquellos con quienes hacemos negocios.

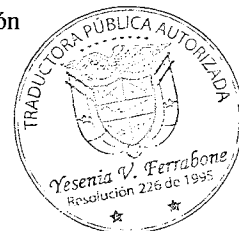
Auditor interno

Nuestro auditor interno es Deivis Pitty, quien reporta a la Junta Directiva y puede ser removido por la Junta Directiva. Nuestro auditor interno coordina la revisión interna de nuestra información financiera y nuestros auditores externos.

Comité de Auditoría del Consejo de Administración

Nuestro comité de auditoría del Consejo de Administración se compone normalmente de tres directores. Actualmente, como resultado de ciertos cambios recientes de personal, estamos en el proceso de evaluar la composición de nuestro comité de auditoría. Nuestro comité de auditoría está autorizado por la Ley 23. El comité de auditoría ayuda a nuestro Consejo de Administración en su revisión de los principios y políticas de información

4



financiera, controles y procedimientos, control y gestión de riesgos y auditoría interna. El comité de auditoría también ayuda a nuestra Junta Directiva en su revisión de la integridad y confiabilidad de nuestros estados financieros, la auditoría externa y nuestro cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios. El comité de auditoría se reúne cuatro veces al año.

A continuación se detallan los nombres, el cargo, las fechas de nombramiento y las descripciones biográficas breves de los miembros con derecho a voto de nuestra Junta Directiva a la fecha de este Prospecto Informativo.

| <u>Nombre</u> | <u>Puesto</u> | <u>Fecha de nacimiento</u> | <u>Año de nombramiento</u> |
|-----------------------------|---|----------------------------|----------------------------|
| Federico Alfaro Boyd | Presidente | 25 de septiembre de 1982 | 2021 |
| Jorge Almengor | Director/Vicepresidente | 15 de agosto de 1983 | 2019 |
| Iván Eskildsen Alfaro | Director/Secretario | 25 de junio de 1981 | 2019 |
| Rafael Sabonge | Director / Tesorero | 9 de octubre de 1978 | 2019 |
| Vidalía de Casado | Directora | 18 de abril de 1957 | 2014 |
| Maruquel Ruiz | Directora | 29 de octubre de 1972 | 2020 |
| Elida Vargas | Directora (Representante de nuestros empleados) | 18 de enero de 1971 | 2020 |
| Gustavo Pérez Morales | Miembro sin derecho a voto (Director de AAC) | 24 de enero de 1971 | 2019 |
| Xenia Vásquez | Miembro sin derecho a voto (Contralor General de Panamá) | 24 de marzo de 1979 | 2020 |
| Raffoul Arab | Miembro sin derecho a voto (Consejero Delegado del Aeropuerto) | 5 de octubre de 1965 | 2019 |

Federico Alfaro Boyd. El señor Alfaro, nuestro Presidente desde 2021, se desempeñó como Vicecanciller de la República de Panamá entre 2019 y 2020 y ha sido miembro del despacho de abogados Arias, Fábrega & Fábrega desde 2007. El señor Alfaro también es miembro de las siguientes juntas directivas desde 2019: (i) Petroterminal de Panamá S.A., (ii) Elektra Noreste SA (ENSA), y (iii) ENEL Fortuna SA. Se graduó de la Universidad George Washington en 2004 y en 2007 obtuvo un Doctorado en Jurisprudencia de la Facultad de Derecho de la Universidad Loyola de Nueva Orleans. Ha sido premiado como abogado “Up and Coming” especializado en servicios corporativos en Chambers Global en Panamá (2018-2019) y abogado destacado en servicios corporativos en Chambers Latin America en Panamá (2018-2019).

Jorge Almengor. señor Almengor, nuestro vicepresidente y director, es el actual viceministro de Finanzas de Panamá. El señor Almengor es egresado de la Universidad Católica Santa María La Antigua (*Cum Laude*), donde obtuvo la Licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas. El señor Almengor también tiene un LL.M. Licenciado en Derecho Comercial y de Negocios Internacionales de la Facultad de Derecho de la Universidad de Fordham en Nueva York. El señor Almengor realizó un posgrado en Administración - Programa de Desarrollo Gerencial (PDG) de la Universidad Aden Business School (Campus de Panamá) y tiene un diploma en Riesgos Financieros del Instituto Tecnológico de Monterrey (Campus de Panamá). Además, bajo la dirección del señor Almengor inició su carrera profesional como asistente legal y abogado de procesos judiciales y administrativos en el estudio jurídico Almengor, Caballero & Asociados. En septiembre de 2007 fue designado asesor legal del Negociado de Crédito Público en aspectos relacionados con el financiamiento público para las necesidades del Presupuesto General del Estado. En junio de 2010, fue asociado internacional de la práctica corporativa y de valores y la práctica de arbitraje internacional en Arnold & Porter Kaye Scholer LLP, formando parte del equipo de asesoría para transacciones financieras internacionales de instituciones semipúblicas, con enfoque en América Latina. Además, el señor Almengor fue Gerente de Agencia y Fideicomiso (A&T) y Especialista de Negocios de Custodia y Compensación Directa (DDC) en Centroamérica y el Caribe (2011) en Citibank, desarrollando nuevas oportunidades de negocios en otros países de la región (AAC), incluyendo la implementación de conectividad de subcustodia por medio de LatinClear y LATINEX. En marzo de 2017, el señor Almengor se incorporó a Fiduciaria Lafise, SA, como miembro independiente del Comité de Fideicomisos y asesor de Ventas y Estructuración de Fideicomisos.



Ivan Eskildsen Alfaro. El señor Eskildsen, nuestro secretario, director y actual ministro de Turismo, tiene una licenciatura en Finanzas (*Summa Cum Laude*) de Bentley College en Boston. El señor Eskildsen es un emprendedor panameño con experiencia en el desarrollo de proyectos que se enfocan en las tradiciones, costumbres y sustentabilidad panameñas. El señor Eskildsen ha creado y administrado emprendimientos que buscan interesar a los jóvenes de hoy en las tradiciones panameñas, especialmente aquellas que fortalecen el apoyo comunitario, el trabajo en equipo y generan cambios de conciencia. Antes de los 30 años fundó y dirigió el Proyecto Cubitá, un complejo hotelero residencial y comercial, inspirado en la arquitectura y tradiciones de la región de Azuero que tiene elementos culturales, es el más importante de la zona y cuenta con un museo privado. Ha sido miembro y líder en diferentes organizaciones, cámaras y asociaciones del sector privado. El señor Eskildsen es un ávido voluntario que participa en organizaciones regionales centradas en el desarrollo sostenible, proyectos comunitarios y ha dedicado muchos años al estudio de la filosofía y la historia prácticas.

Rafael Sabonge Vilar. El señor Sabonge, nuestro tesorero, obtuvo un título de Ingeniería Civil en la Universidad de Texas en 2001. Tiene un posgrado en estructuras metálicas por la Universidad Politécnica de Madrid (2002) y un Máster en Análisis Económico y Economía Financiera por la Universidad Complutense de Madrid (2003). Entre 2001 y 2003, el señor Sabonge trabajó como ingeniero en la empresa española CPV CEP Ibérica. Entre 2004 y 2005, trabajó en la empresa panameña Ingeniero Geotécnicos, la cual estuvo a cargo de supervisar la construcción de la Fase II de la Terminal de Contenedores de Colón. Entre 2005 y 2008, se desempeñó como gerente general de MDM Inmobiliaria, un desarrollador inmobiliario, y entre 2010 y 2013, se desempeñó como gerente de proyectos para las nuevas oficinas del Tribunal Electoral de Panamá. Desde 2008 es socio-fundador y gerente general de Grupo Urbe, empresa que gestiona proyectos inmobiliarios, y socio de Porta Norte.

Vidalía de Casado. La señora De Casado es directora en representación de la Asociación de Aerolíneas de Panamá. La señora De Casado es licenciada en Gestión de Recursos Humanos y Administración de Empresas de la Universidad Latina de Panamá y tiene una maestría en Administración de Empresas de la Universidad de Louisville. La señora De Casado tiene más de 30 años en la industria de la aviación y experiencia en las áreas operativa y de recursos humanos. La señora De Casado es actualmente asesora de Copa Airlines y representante de ALAP (Asociación de Aerolíneas de Panamá en la Junta Directiva del Aeropuerto Internacional de Panamá (AITSA)). La señora De Casado inició su carrera en la industria de la aviación en 1981 con Air Panama International, SA, como Directora de Recursos Humanos y Servicios. En 1988, la señora De Casado se incorporó a Copa Airlines, ocupando el cargo de Gerente de Servicio, donde su rol principal fue crear la estrategia, estructura y organización de las áreas de servicio, creando el Departamento de Atención al Cliente. La señora De Casado continuó contribuyendo al crecimiento de COPA y en 1995 se convirtió en Vicepresidenta de Servicios (Aeropuertos y Servicios a Bordo), donde su función principal fue supervisar el crecimiento de los Aeropuertos y las tripulaciones. En 2016, la señora De Casado se convirtió en Vicepresidenta de Recursos Humanos Corporativos, con el objetivo de seguir posicionando a Copa Airlines como una de las mejores empresas para trabajar en América Latina.

Maruquel Ruíz. Ruíz es consejera en representación de la *Asociación de Comerciantes*. La señora Ruíz es Ingeniero Industrial de la Universidad Santa María La Antigua. Desde 2008, la señora Ruíz se ha desempeñado como vicepresidente de Operaciones y Finanzas en UETA/Duty Free Americas Group. La señora Ruíz es responsable de las operaciones de más de 90 tiendas libres de impuestos en toda América Latina, incluyendo Brasil, Uruguay, República Dominicana, Panamá, Haití, El Salvador y Colombia.

Elida F. Vargas Lee. La señora Vargas es directora en representación de *Unión de Trabajadores Aeroportuarios*. La señora Vargas es licenciado en Mercadotecnia por la Universidad Interamericana. Se ha desempeñado en diferentes cargos en el Aeropuerto, el último como asistente ejecutiva de la Vicepresidencia de Mantenimiento.

⁵Cada uno de nuestros administradores, funcionarios y ejecutivos puede ser contactado por medio del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., en vía José Domingo Díaz, Corregimiento de Tocumen ciudad of Panama, Panamá. Teléfono: + 507-238-2975.



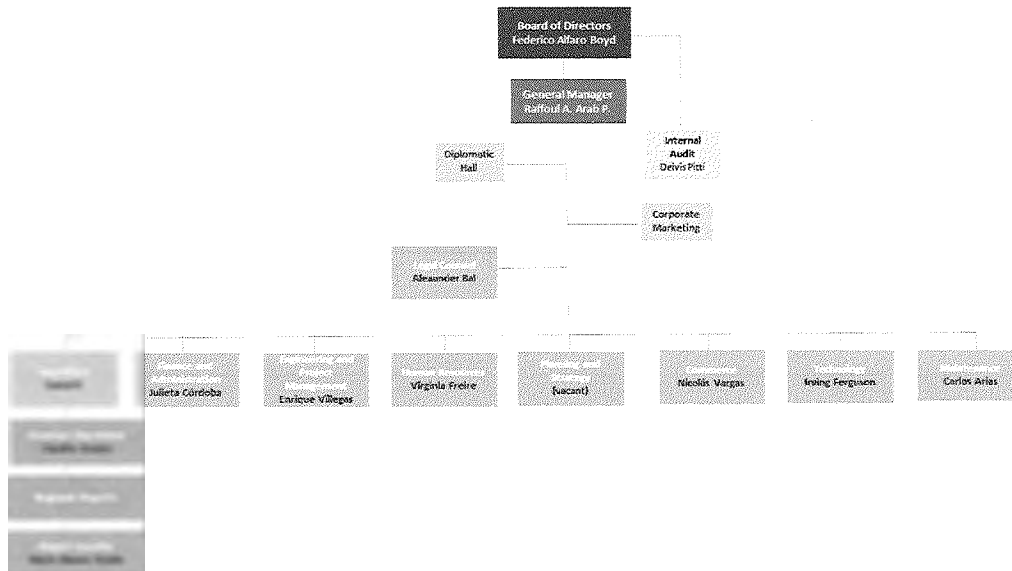
Equipo de gestión

Nuestro equipo directivo está formado actualmente por siete vicepresidentes. Nuestros gerentes son nombrados por nuestro Consejo de Administración y están a cargo de la gestión y representación legal del Aeropuerto. Nuestros gerentes tienen, entre otros, los siguientes poderes y responsabilidades: (1) ejecutar todo tipo de documentos y acciones en relación con nuestro propósito corporativo; (2) ejecutar las resoluciones del Consejo de Administración; (3) decidir el nombramiento y contratación de algunos de nuestros funcionarios; (4) autorizar la publicación mensual de nuestro balance; (5) participar en las sesiones de la Junta Directiva; (6) todas las demás responsabilidades establecidas en nuestros estatutos; (7) con sujeción a ciertas excepciones, celebrar acuerdos por montos de hasta USD 300,000; (8) celebrar acuerdos de concesión por un valor de hasta 10.000 dólares los Estados Unidos; y (9) ejecutar cualquier acción delegada por la Junta Directiva. Todos los vicepresidentes reportan al Director Ejecutivo, quien a su vez reporta al Consejo de Administración.

Nuestro Director Ejecutivo tiene derecho a celebrar acuerdos de adquisición por montos de hasta USD300,000, pero requiere la autorización de la Junta Directiva para celebrar cualquier acuerdo que exceda ese monto.

Las actividades de nuestra Junta Directiva están guiadas por nuestro Código de Ética, que establece los principios éticos que se aplican a nuestro negocio y que esperamos aplicar a aquellos con quienes hacemos negocios.

El siguiente cuadro proporciona una descripción general de nuestra estructura de gestión actual. A continuación se detallan los nombres, el cargo, las fechas de nombramiento y las descripciones biográficas breves de los miembros con derecho a voto de nuestra equipo de alta dirección a la fecha de este Prospecto Informativo.



Raffoul A. Arab P. El señor. Arab es nuestro Gerente General. El señor Arab se graduó de la Universidad Cristiana de Ciencias y Artes, en Oklahoma, Estados Unidos de América, con una Licenciatura en Ciencias. El señor



Arab cuenta con un diplomado en Gestión de Aeropuertos y Administración de la Escuela de Negocios Aeronáuticos de ITAerea. Además, bajo la dirección del señor Arab tomó un curso en Gestión empresarial /familiar en INCAE, y un curso en técnicas de ventas eficientes y desarrollo organizacional, servicio y servicio al cliente en Dale Carnegie y un curso de asesoramiento y corretaje de seguros de riesgo, bonos y ruptura con la Comisión Nacional de Valores y Reaseguros de Panamá. El señor Arab cuenta con más de 30 años de experiencia profesional como empresario y comerciante en el sector AgroProductor y Ganadero, así como asesor de diversos riesgos en el área aseguradora, desempeñándose en importantes cargos en empresas como Sonic Bird, S.A., Inversiones LAR, S.A., Serviseguros, S.A Ingeniería y Desarrollo Generales, S.A. y Hacienda San Charbel , S.A. En 2006, el señor Arab trabajó como Asesor y Secretario de Objetivos del Ministerio de Salud de Panamá. El señor Arab fue miembro del Club Activo 20-30 de Santiago, y de 2015 a 2016 presidió el Club Rotario de Santiago. El señor Arab es miembro de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Veraguas, de la Fundación Pro-Veraguas y de la Asociación de Ganadería-Capítulo de Veraguas. En 2019, el señor Arab fue nombrado Gerente General del Aeropuerto Internacional de Tocumen para el período 2019-2024.

Alexander A. Bal C. El señor Bal es nuestro vicepresidente de Asesoría Legal. El señor Almengor es egresado de la Universidad Católica Santa María La Antigua (Cum Laude), donde obtuvo la Licenciatura en Derecho y Ciencias Políticas. El señor Bal tiene una maestría en Liderazgo y Gobierno de INCAE, una maestría en Gestión Pública de IESA, una maestría en Derecho empresarial de la Universidad de ADEN, una maestría en Administración de Empresas y una maestría en Gestión Estratégica de ULACIT. El señor Bal es un abogado en ejercicio con amplia experiencia institucional y práctica privada, consultor, consultor, mediador, litigante. El señor Bal comenzó su experiencia laboral en el bufete de abogados Icaza González – Ruiz y Alemán, López Morales y Chiari y en Bladex Bank. Dentro del sector público ha trabajado en AMPYME, ANAM y FUNDES.

Julieta M. Córdoba D La señora Córdoba es nuestro Vicepresidente de Administración y Finanzas. La señora Córdoba es Ingeniero Industrial y Administrativo por la Universidad Católica Santa María La Antigua. Con más de 20 años de experiencia en la industria bancaria y financiera, la señora Córdoba ha ocupado diversos cargos ejecutivos en diferentes empresas como Grupo Grada como Gerente de Tesorería, en el que fue responsable del manejo, custodia y uso de efectivo y valores, interviniendo en las operaciones de cobro y pago, así como en la implementación de las políticas financieras. La señora Córdoba trabajó durante 10 años en BBVA Panamá en diferentes cargos donde desempeñó funciones como implementación de campañas comerciales, desarrollo de nuevos productos y servicios y otros procesos operativos. Entre 1995 y 2002, la señora Córdoba se desempeñó en la Oficina de Tesorería del Banco Disa. La señora Córdoba también fue Oficial de Operaciones de Data Server, S.A.

Carlos Arias. El señor Arias es nuestro vicepresidente de Mantenimiento desde el 15 de abril de 2021. El señor Arias es licenciado en arquitectura estructural y máster en dirección de obra, ambos de la Universidad Santa María La Antigua; también posee un Certificado Profesional en Gestión de Proyectos (PMP) del Project Management Institute (2020). El señor Arias tiene un Certificado de Gestión de Proyectos de la Universidad de Louisville de Panamá (2015) avalado por el Project Management Institute. Dentro de su experiencia profesional ha trabajado en múltiples proyectos en el sector privado como arquitecto freelance y se desempeñó en cargos como jefe de Departamento de Dibujo para el proyecto del Segundo Puente sobre el Canal de Panamá en Bilfinger Berger Panamá, S.A. (2001-2004), inspector jefe para el proyecto de ampliación de la terminal de pasajeros Fase II del Aeropuerto Internacional de Tocumen (2004-2007) , coordinador arquitectónico para el proyecto de terminal norte en el Aeropuerto internacional de Tocumen (2007-2008); en M2 Consorcio actuó como gerente de construcción del proyecto de diseño, construcción, equipamiento y puesta en marcha de la ampliación y mejoramiento sustentable del sistema de agua y alcantarillado (2012-2015) y gerente de control de proyectos para el diseño y construcción de los colectores de la cuenca del río Juan Díaz y obras complementarias del proyecto de saneamiento de la Ciudad de Panamá y la bahía y la construcción del sistema de alcantarillado san Miguelito segunda fase (2015 – 2017); se desempeñó como gerente técnico del proyecto de estudio, diseño y construcción del Instituto Técnico Superior Especializado (ITSE) para el Consorcio ITSE (2017-2019) y de 2019 a abril de 2021 se desempeñó como gerente de arquitectura en el Aeropuerto Internacional de Tocumen en la Vicepresidencia de Ingeniería y Gestión de Proyectos.

Enrique G Villegas. El señor Villegas es nuestro Vicepresidente de Ingeniería y Gestión de Proyectos. El señor Villegas es licenciado en Arquitectura Estructural y tiene una maestría en Gestión de Proyectos de la Universidad Católica Santa María La Antigua. Con una larga historia en la industria de la construcción, el señor Villegas se ha desempeñado como gerente de proyectos en ADCO HABIT, gerente de Valoraciones en AVINCO CHIRIQUÍ, y gerente y propietario de VIGA CORP.



Virginia Freire O. La señora Freire es nuestro vicepresidente de Recursos Humanos. La señora Freire tiene una licenciatura en Banca y Finanzas de la Universidad Católica Santa María La Antigua y un posgrado en Gestión Estratégica y un MBA de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT). La señora Freire comenzó su carrera en la industria de la aviación en 1995 con Copa Airlines, donde trabajó por más de 25 años, ocupando diferentes cargos dentro de la organización, tales como gerente de Organización y Métodos, controlador financiero, gerente administrativo preferentemente, gerente regional preferentemente, director de recursos Humanos. La señora El último cargo de Freire en COPA fue director de Aeropuertos Internacionales, liderando las operaciones de COPA en 76 Aeropuertos internacionales, garantizando los más altos estándares. En el COPA, la señora Freire también fue responsable del ambiente de trabajo de aproximadamente 1.500 empleados. A lo largo de su carrera en copa, la señora Freire realizó y lideró diversos proyectos de reorganización, apertura de nuevo plan de reconocimiento de rutas para Aeropuertos, entre otros.

Nicolás Vargas A. El señor Vargas es nuestro vicepresidente comercial. El señor Vargas tiene un título de Ingeniería de Sistemas, un posgrado en Alta Dirección y una maestría en Marketing de la Universidad Latina de Panamá. El señor Vargas también tiene un Certificado de Atención al Cliente de la Universidad de Barcelona. Con más de 20 años de experiencia profesional, el señor Vargas ha ocupado diferentes cargos como gerente de ventas en diferentes industrias y mercados. En 2000, el señor Vargas se desempeñó como desarrollador de canal y gerente de agencia en Miller. En 2008, el señor Vargas fue colocado en Telefónica como Gerente Regional. El señor Vargas fue Gerente de Ventas en Distesa en 2014 y Gerente Nacional de Ventas en Digicel Company en 2017.

Irving J Ferguson G. El señor Ferguson es nuestro vicepresidente de Tecnología e Innovación. El señor Ferguson tiene un título de Ingeniería en Sistemas Computacionales de la Universidad Tecnológica de Panamá, una maestría en Administración de Empresas con énfasis en Gestión de Recursos Humanos de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT). El señor Ferguson se desempeñó como consultor en gestión de TI, planificación estratégica, gestión de proyectos y Gobierno corporativo – Trainer / Price Waterhouse Coopers – Consultor. El señor Ferguson se desempeñó como Gerente de Innovación y Tecnología en Consorcio Sertracen, como gerente de Tecnología en Cooperativa Profesionales, R.L. (Cooperativa de los Médicos), como gerente de Proyectos en Ricardo Pérez, S.A. (Toyota) y Solusoft, S.A. (Oracle), como gerente de Tecnología en la Zona Libre de Mayo, S.A., y como jefe de Desarrollo de Sistemas en el Tribunal Electoral de Panamá. El señor Ferguson es profesor en la Universidad Tecnológica de Panamá en el programa de maestría en Auditoría Informática y se desempeñó como profesor de Maestría en Ecuación y Enseñanza Superior en la ULACIT.

Empleados

Al 31 de marzo de 2021, teníamos cerca de 1,514 empleados distribuidos en siete vicepresidencias operativas diferentes, que abarcan una amplia gama de actividades típicas de un gran Aeropuerto de servicios comerciales. Aproximadamente un tercio de nuestros empleados realizan funciones de seguridad aeroportuaria.

Prácticamente todos nuestros empleados, incluidos los miembros de la Junta Directiva, están sindicalizados y cubiertos por un acuerdo de negociación colectiva con la UTAP que se renovó en julio de 2017 y permanecerá en vigor hasta julio de 2021. El acuerdo incluye ciertos beneficios, incluyendo (i) un aumento anual, que va del 3% al 5%, al salario base de todos los empleados, (ii) 150 becas que se otorgarán cada año, cada una por 10 meses, a los hijos de los empleados, la mitad por USD50.00 mensuales y la otra mitad por USD60.00 cada mes, dependiendo del salario del empleado y (iii) la implementación de una escala salarial que refleje los estándares del mercado para permitirnos competir y atraer personal calificado. El Consejo de Administración ha contratado los servicios de Icaza, González-Ruiz & Alemán (IGRA), un bufete de abogados panameño especializado en negociaciones sindicales, para negociar el futuro convenio colectivo.

De acuerdo con el Código de Trabajo panameño, los empleados del Aeropuerto están sujetos a un régimen particular de huelga, que establece un procedimiento de arbitraje que puede ser formalizado por las Autoridades Laborales de Panamá pertinentes y que tiene el efecto de suspender inmediatamente una huelga. Creemos que mantenemos buenas relaciones con nuestra fuerza laboral.

Como es típico en los principales Aeropuertos, el personal a cargo del tráfico aéreo y la torre de control no son empleados del Aeropuerto, sino empleados públicos de la AAC. La AAC es responsable de las aeronaves después



de que ya no estén en contacto con la terminal del Aeropuerto o en las estaciones de estacionamiento. Además, la seguridad perimetral del Aeropuerto es responsabilidad de la Policía Nacional.

Compensación

La compensación de nuestros directores se establece de acuerdo con nuestros estatutos. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la compensación acumulada agregada a nuestros miembros de la junta y la administración de claves totalizó USD 695,087.21.

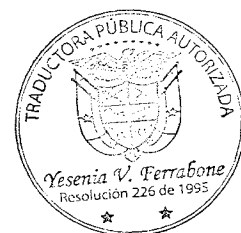
COVID-19 y nuestra Fuerza Laboral

Nosotros, en cumplimiento de las ordenanzas relativas al estado de emergencia declarado por el Gobierno panameño debido a la pandemia de COVID-19, hemos implementado un Plan de Acción para la prevención de la transmisión del virus entre nuestros empleados, de la siguiente manera:

- Creación del Comité Especial de Salud e Higiene para la Prevención y Atención del COVID-19.
- Creación del Protocolo de Bioseguridad para abordar y manejar posibles infecciones.
- Educación COVID-19 para nuestro personal.
- Planificación e implementación de un sistema de marcación digital durante el estado de emergencia para garantizar un espacio saludable para nuestros empleados.
- Nebulización semanal de áreas de oficinas.
- Señalización de todas las áreas y transporte de trabajadores.
- Toma de temperatura para nuestro personal.
- Instalación de dispensadores de gel antibacteriano en diferentes zonas de edificios.
- Entrega de equipos personales de protección a nuestros empleados.
- Uso escalonado de la cafetería para evitar aglomeraciones.
- Implementación del trabajo remoto en áreas y posiciones no operativas.
- Al 9 de marzo de 2021, hemos vacunado a 890 empleados, incluso en nuestros Aeropuertos regionales.

Hemos tenido 360 empleados recuperados del COVID-19 y 4 lamentablemente fallecidos.

En 2020, suspendimos los contratos de trabajo de 705 empleados, de acuerdo con la ley panameña. Hasta la fecha, 361 empleados permanecen con su empleo suspendido. Además, hemos ofrecido la jubilación voluntaria de 94 de nuestros empleados, de los cuales el 51 % son personas de la tercera edad. También tenemos un programa de retiro voluntario. A partir del 31 de marzo de 2021, 152 empleados han sido aprobados y firmados para la jubilación voluntaria, en su mayoría de trabajadores contratados suspendidos.



MARCO REGULATORIO

El Aeropuerto inició operaciones en 1947. Desde su creación y hasta el 2003, el aeropuerto fue administrado por la AAC. El 29 de enero de 2003, la Asamblea Legislativa de Panamá aprobó la Ley 23, que establece un marco normativo para la gestión de aeropuertos y aeródromos en Panamá. De conformidad con la Ley 23, el Gobierno de Panamá podrá constituir empresas para brindar el “servicio público” de administración de aeropuertos y aeródromos, de conformidad con la Ley de Sociedades Anónimas y el Código de Comercio.

La Ley 23 fue modificada por la Ley N ° 71 de noviembre de 2009 (“Ley 71”), aprobada por la Asamblea Legislativa de Panamá el 9 de noviembre de 2009. La Ley 71 introdujo ciertos cambios en la organización corporativa y la gobernanza de las sociedades gestoras aeroportuarias creadas de conformidad con la Ley 23, incluida la autorización de los directores generales de estas empresas para la contratación de auditores externos y el establecimiento de un procedimiento para la destitución de directores generales.

La Ley 23 fue posteriormente modificada por la Ley N ° 86 de diciembre de 2012 (“Ley 86”), aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá el 3 de diciembre de 2012, la Ley N ° 125 de diciembre de 2013, aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá el 31 de diciembre, 2013, Ley 24 de octubre de 2014, aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá el 28 de octubre de 2014 y la Ley 66 de octubre de 2017, aprobada por la Asamblea Nacional de Panamá el 17 de octubre de 2017. La Ley 86 modifica los artículos 19 y 20 de la Ley 23. Autoriza explícitamente a las empresas creadas conforme a la Ley 23 a emitir bonos y venderlos en Panamá o internacionalmente. La Ley 86 además autoriza a estas empresas a establecer gravámenes sobre algunos de sus activos, así como a cederlos o pignorarlos como garantía a acreedores o agentes financieros panameños o internacionales, con la aprobación de su Junta Directiva y del Consejo de Gabinete. Además, autoriza a la junta directiva de las sociedades administradoras a renunciar prerrogativas, garantías e inmunidades otorgadas bajo la ley panameña por las leyes procesales a Panamá y sus entidades, incluyéndonos a nosotros, con respecto a cualquier activo cedido, transferido u otorgado como garantía de cualquier manera para asegurar nuestras obligaciones y con respecto a cualquier ejecución judicial de estas. El 6 de julio de 2021, nuestra Junta Directiva renunció a estas privilegios procesales. Sin embargo, dado que tales privilegios son una cuestión de política pública, los tribunales panameños pueden defender dichos privilegios independientemente de dicha renuncia. Esta ley autoriza a las empresas creadas conforme a la Ley 23 a administrar los fondos generados por sus operaciones o recibidos como resultado de operaciones de financiamiento por medio de fideicomisos o fondos especiales creados para tal fin. La Ley 86 también nos permite a nosotros y a todas las empresas administradoras de aeropuertos incorporar subsidiarias para realizar actividades comerciales relacionadas con sus operaciones aeronáuticas, pero prohíbe la venta o prenda de acciones de dichas empresas. Finalmente, la Ley 86 establece explícitamente que las tarifas cobradas por los servicios aeronáuticos o no aeronáuticos no se consideran impuestos.

Somos una corporación constituida bajo las leyes de Panamá que fue constituida de conformidad con las disposiciones de la Ley 23 y la Resolución de Gabinete No. 30 del 9 de abril de 2003. El aeropuerto está gestionado por nosotros. Somos propietarios de todos los activos y derechos relacionados con el aeropuerto que anteriormente eran propiedad del Gobierno directamente.

Nuestro objeto social incluye la propiedad y administración del Aeropuerto, el cumplimiento de los contratos internacionales celebrados por Panamá, incluidas las normas y recomendaciones de la OACI (ICAO por su sigla en inglés) y el cumplimiento de las normas adoptadas por Panamá en relación con las operaciones aeroportuarias.

Nuestro capital autorizado es de un millón de acciones con un valor nominal de USD 20,00 cada una. De acuerdo con la Ley 23, el 100% de nuestras acciones deben ser propiedad de Panamá y estarán bajo la custodia del Ministerio de Economía y Finanzas.

Todos los activos y pasivos que poseía el Gobierno antes de nuestra creación se nos transfirieron de forma gratuita, incluidos todos los activos relacionados con la operación y el desarrollo del aeropuerto. De acuerdo con la ley panameña, estos activos y pasivos fueron clasificados y tasados por peritos del MEF y la *Contraloría General de la República* antes de ser transferidos. Los activos relacionados con la protección y seguridad de la navegación aérea no se transfirieron, ya que esta es una responsabilidad fundamental de la AAC.



Según lo determinado por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, Actualmente cumplimos con los estándares de la OACI y hemos sido calificados como una jurisdicción de categoría 1 por IASA desde abril de 2004. También cumplimos con la reglamentación adicionales emitidas por la AAC.

Reglamentación de tasas y tarifas

Con respecto a la fijación de tasas y tarifas por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, el artículo 15 de la Ley 23 y nuestros estatutos sociales establecen que nuestra Junta Directiva fijará, según corresponda, tarifas y cargos por los servicios aeronáuticos aeroportuarios que se prestarán a las aeronaves en tierra, incluidos, entre otros, los servicios de carga y descarga de pasajeros y carga, mostradores de facturación de pasajeros y oficinas de equipaje y aerolíneas, sujeto a la aprobación de la AAC. Estas tasas y tarifas deben basarse preferiblemente en los costos de los servicios prestados, de acuerdo con las pautas de la AAC. Asimismo, nuestra Junta Directiva tiene derecho a fijar las tarifas por servicios comerciales no aeronáuticos y alquileres mínimos por el uso de superficies aeroportuarias en los respectivos aeropuertos y aeródromos sin previa aprobación de la AAC. Es política de nuestra Junta Directiva incluir los costos de mantener un perfil financiero sólido para el Aeropuerto y cumplir con sus contratos y obligaciones financieras en nuestros costos de servicios.

Tasa de salida de pasajeros

La TSP (PEF por su sigla en inglés) se aplica a los pasajeros salientes internacionales de origen / destino por el uso de las instalaciones del aeropuerto. Los ingresos de la TSP constituyen nuestra fuente de ingresos de operación más significativa (21.5% y 26,6% de los ingresos de operación para los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 respectivamente, y 14,8% de los ingresos de operación totales para el período de tres meses terminado 31 de marzo de 2021) y está directamente relacionado con el número de pasajeros de origen / destinos internacionales que parten del Aeropuerto. Todos los pasajeros que permanezcan en Panamá durante al menos 24 horas se consideran pasajeros de origen / destino, mientras que todos los demás se consideran pasajeros en tránsito / transbordo. Los pasajeros en tránsito / transbordo y los pasajeros en vuelos nacionales no están obligados a pagar la TSP. Actualmente, la inmensa mayoría de los vuelos en el aeropuerto llegan o salen de ubicaciones internacionales. Las delegaciones oficiales panameñas (con la debida autorización) en las áreas de deporte, académico y cultura y personas con pasaporte diplomático están exentas de pagar la TSP. Los niños menores de dos años pagan USD 10,00 con respecto a la TSP. Los pasajeros jubilados (definidos como pasajeros mujeres mayores de 55 años y pasajeros hombres mayores de 60 años) que también sean residentes reciben un descuento del 50% con respecto al pago de la TSP.

La TSP está fijada actualmente en USD 40,00 por pasajero internacional de origen / destino en el aeropuerto. En octubre de 2009, la Junta Directiva de la AAC aumentó la TSP de USD 20,00 a USD 40,00. No tenemos conocimiento de ningún otro plan para cambiar el monto de la TSP o para cambiar la aplicabilidad de la TSP entre las distintas categorías de viajeros.

Si bien la TSP lo paga el pasajero, está incluido en el precio del boleto aéreo recibido por las aerolíneas y luego pagado por las aerolíneas a nosotros, mensualmente después de recibir de las aerolíneas una lista de todos los pasajeros que viajan en dicha aerolínea durante tal período. El plazo promedio requerido por las Aerolíneas para pagar la TSP es de siete días naturales desde el día en que enviamos la factura correspondiente a las Aerolíneas. Dicha factura es emitida por nosotros después de recibir las tarjetas de embarque de las Aerolíneas al final de cada mes. Una vez recibimos las tarjetas de embarque, validamos la información mediante un proceso de auditoría interna (emitiendo informes a la Junta Directiva de forma periódica). Si una aerolínea no paga la TSP de manera oportuna (dentro de los siete días a partir de la fecha en que se envió la factura), el Aeropuerto impondrá una multa a dicha aerolínea, que puede ascender hasta un 10% sobre los montos adeudados. Si los pagos no se realizan dentro de los treinta días posteriores a la emisión de la factura, se imponen recargos adicionales equivalentes al 0,0059% de los montos adeudados. Como resultado, deberíamos recibir el pago de la PEF a más tardar dos meses en promedio después de que el pasajero use nuestras instalaciones.

Históricamente, no hemos tenido problemas importantes de cobranza o retrasos en el pago por parte de las Aerolíneas y no hemos impuesto ningún problema importante por pagos atrasados. Desde octubre de 2009, la TSP ha sido de USD 40,00 por pasajero que sale y, desde entonces, hemos recibido de las aerolíneas el monto total de USD 40,00. De acuerdo con la ley aplicable, el 25% de cada TSP, actualmente USD 10,00, debe ser enviado por el



Aeropuerto a la Autoridad de Turismo de Panamá y luego USD 1,00 de la TSP restante (USD 30,00) lo paga el Aeropuerto a la Comisión Nacional de Prevención de Delitos de Explotación Sexual (“CONAPREDES”). Las porciones enviadas a la Autoridad de Turismo de Panamá y CONAPREDES no están incluidas en nuestros ingresos, son Ingresos Excluidos y no forman parte de los Ingresos Comprometidos.

Para modificar la TSP o la Tasa de Desarrollo, nuestra Junta Directiva debe aprobar la modificación propuesta, la cual luego debe ser sometida a la AAC para su aprobación de conformidad con el artículo 17 de la Ley 23.

Tasa de Desarrollo Aeroportuario

En diciembre de 2015, la Junta Directiva de la Aeronáutica Civil emitió la Resolución No. 022, según enmienda, mediante la cual se autorizó una tasa especial de desarrollo aeroportuario (la “Tasa de desarrollo”) junto con ciertas enmiendas a varias otras tasas por servicios aeroportuarios. La tasa de desarrollo, junto con los cambios a las tasas existentes, se hizo aplicable a partir del 1 de enero de 2016. La tasa de desarrollo actualmente se fija en USD 12,00 por pasajero internacional de origen / destino en el aeropuerto.

La tasa de desarrollo se aplica a los pasajeros salientes de origen / destino internacionales por el uso de las instalaciones del aeropuerto. Los ingresos de la tasa de desarrollo están directamente relacionados con el número de pasajeros salientes internacionales de origen / destino del aeropuerto. Los niños menores de dos años están exentos del pago de la tasa de desarrollo. Los pasajeros jubilados (definidos como pasajeros mujeres mayores de 55 años y pasajeros hombres mayores de 60 años) que también sean residentes reciben un descuento del 50% en la tasa de desarrollo.

Similar a la TSP, la tasa de desarrollo está incluida en el precio del boleto aéreo emitido por las aerolíneas y luego pagada por las aerolíneas junto con la TSP, con los mismos procedimientos de cobro y penalización descritos anteriormente para la TSP. No se requiere pagar ninguna porción de la tasa de desarrollo a la Autoridad de Turismo de Panamá o CONAPREDES, y todos los ingresos obtenidos de dicha tasa se incluyen en nuestros Ingresos Aeronáuticos una vez recibidos.

No tenemos conocimiento de ningún plan para cambiar el monto de la tasa de desarrollo o cambiar la aplicabilidad de la tarifa de desarrollo entre las diversas categorías de viajeros. Para modificar la tasa de desarrollo, nuestra Junta Directiva debe aprobar la modificación propuesta, la cual luego debe ser sometida a la AAC para su aprobación de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 23.

Tasas y tarifas de servicios aeronáuticos (incluyendo la TSP)

Con base en las disposiciones de la Ley 23 y nuestros estatutos sociales, el proceso de aprobación de estas tasas y tarifas es el siguiente. Nuestro Gerente General somete a consideración de nuestra Junta Directiva las tasas y tarifas propuestas para los servicios aeronáuticos que se cobrarán en el Aeropuerto. Estas tasas y tarifas deben establecerse preferiblemente en función de los costos de los servicios prestados. Nuestra Junta Directiva evalúa la propuesta y, de aprobarse, aprueba una resolución que establece las tasas y tarifas de los servicios aeronáuticos. Luego, el aumento propuesto debe someterse a la aprobación de la junta directiva de la AAC. Esta presentación incluye una justificación del aumento propuesto y cifras comparativas de tasas y tarifas con respecto a otros aeropuertos. La junta directiva de la AAC considera las tasas y tarifas propuestas por nuestra Junta Directiva y aprueba una resolución aprobándolos, rechazándolos o modificándolos (total o parcialmente). La resolución de la junta directiva de la AAC se publica en la Gaceta Oficial.

La AAC tiene plena discreción para rechazar o modificar el aumento propuesto siempre que proporcione una justificación. Tenemos derecho a solicitar la reconsideración de esta decisión a la AAC o iniciar una impugnación legal a su decisión en los tribunales panameños. Sin embargo, siempre se ha llegado a un consenso en el pasado entre nosotros y la AAC antes de que se propongan nuevas tasas y tarifas a la junta directiva de la AAC. No existe un plazo legal dentro del cual la junta directiva de la AAC deba tomar una decisión, aunque es habitual que la decisión se tome en la reunión donde se presente nuestra propuesta.

El proceso descrito anteriormente se aplica a todas las tarifas aeronáuticas, incluida la TSP, la tasa de desarrollo, las tarifas de aterrizaje, las tarifas del puente de embarque, la electricidad y el aire acondicionado, las salas



vip y las tarifas de carga. Ninguna otra autoridad, nacional o internacional, es consultada formalmente como parte del proceso de fijación de tasas y tarifas de servicios aeronáuticos.

Por lo general, notificamos a las aerolíneas antes de que se propongan y publiquen las nuevas tasas y tarifas, aunque no estamos obligados legalmente a hacerlo. Nuestra práctica ha sido proporcionar dicha notificación previa a las aerolíneas y, si corresponde, realizar una reunión con ellas para discutir los cambios propuestos.

Tasas y tarifas de servicios comerciales no aeronáuticos

La AAC no regula los ingresos comerciales no aeronáuticos ni establece de otro modo qué tasas y tarifas no aeronáuticas podemos cobrar. Nuestro gerente general somete a consideración de nuestra junta directiva las tarifas por servicios comerciales no aeronáuticos y alquileres mínimos por el uso de propiedad aeroportuaria. Nuestra junta directiva aprueba una resolución aprobando las tarifas de los servicios comerciales no aeronáuticos y los alquileres mínimos por uso de propiedad aeroportuaria. Nuestra junta directiva tiene la autoridad única y final sobre el establecimiento de tasas y tarifas no aeronáuticas.

Refrendo de la Contraloría

De acuerdo con la Ley No. 32 de 1984, la Contraloría es una institución independiente del Gobierno (no supervisada por el Poder Ejecutivo ni por la Asamblea Nacional) creada por la Constitución de Panamá, cuya misión es fiscalizar y regular la gestión y disposición de los fondos y activos de las entidades públicas y, entre otros, de las corporaciones controladas por el Gobierno, incluyéndonos a nosotros, así como examinar las cuentas relacionadas con las mismas. Por lo tanto, todas las transferencias de fondos requeridas de conformidad con los términos de los documentos de transacción (Transacción Documents), tales como transferencias de las cuentas de operación (as transfers from the Operating Accounts) a las Cuentas de la Transacción (Transaction Accounts) (cada una según se define en la “*descripción de los bonos*” (description of the Bonos), requieren la verificación y aprobación previa de la *Contraloría*, que ocurre por medio de un proceso que concluye con lo que se conoce como *refrendo*.

Presupuesto operativo anual

Elaboramos nuestro propio presupuesto operativo anual y de inversión de capital, el cual no forma parte del presupuesto de la República de Panamá. Nuestro presupuesto anual debe presentarse para su aprobación al Consejo de Gabinete y a la Asamblea Nacional cada año. La Asamblea Nacional puede aprobar o rechazar nuestro presupuesto, pero no puede modificarlo. En caso de que la Asamblea Nacional no apruebe nuestro presupuesto, el presupuesto del año fiscal en curso entrará en vigor para el próximo año fiscal; sin embargo, todas las partidas de nuestro presupuesto propuesto relacionadas con el pago de nuestra deuda, obligaciones laborales y contractuales, incluidas aquellas para el financiamiento de inversiones, se incorporarán automáticamente al nuevo presupuesto. Históricamente, la Asamblea Nacional ha aprobado nuestro presupuesto durante el último trimestre del año anterior.



OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS

Todas las transacciones entre nosotros y las entidades gubernamentales se consideran transacciones entre las partes relacionadas. Las transacciones importantes que hemos realizado con las partes relacionadas se describen a continuación.

En relación con nuestro plan maestro de expansión de capital, en febrero de 2013, ejercemos nuestra opción de compra de 285 hectáreas de terreno adyacente al aeropuerto por USD 109,9 millones de conformidad con un contrato de opción entre nosotros y la Universidad de Panamá de fecha 28 de febrero de 2013. Posteriormente, en enero de 2015, recibimos una propuesta de la Universidad de Panamá solicitando una enmienda al contrato mediante la cual compraríamos seis hectáreas adicionales de terreno por USD 6,0 millones (aumentando el precio total del contrato a USD 115,9 millones) y el pago de intereses adeudados a una tasa del 4%, durante un período de seis años. Al 31 de diciembre de 2020, habíamos pagado USD 109,9 millones y creemos que no debemos intereses en virtud del acuerdo. Así, no se han pagado los USD 6,0 millones y el 4% de interés solicitados por la Universidad de Panamá.

En el 2014, celebramos un acuerdo de cooperación y ejecución interinstitucional (*Contratos de Cooperación y Ejecución Interinstitucional - No.001 / 13*) con el Ministerio de Seguridad, en relación con la implementación de un proyecto que involucra el suministro e instalación de un sistema de reconocimiento facial en el aeropuerto (*Suministro e Instalación del Reconocimiento Facial, Segunda Etapa*). El proyecto fue aprobado inicialmente por un monto de USD 8,500,000) del cual se desembolsaron USD 5,000,000), fueron desembolsados al Ministerio de Seguridad para la compra e instalación de cámaras y equipos de seguridad en el aeropuerto. Al 31 de diciembre de 2020, teníamos cuentas por pagar bajo este contrato por un monto de USD 3,500,000. El proceso de aprobación siguió y cumplió con todos los pasos y trámites requeridos en Panamá para este tipo de transacciones, incluyendo la *Resolución de Gabinete* No. 35 emitida el 18 de marzo de 2014

En noviembre de 2015, celebramos un contrato de venta de bienes raíces con el Ministerio de Educación, mediante el cual vendimos aproximadamente 10,6 hectáreas de terreno adyacente al aeropuerto por un precio total de compra de USD 20,2 millones. El terreno fue adquirido por el Ministerio de Educación para el proyecto de construcción y desarrollo del *Instituto Técnico Superior del Este*, un instituto técnico educativo. El proceso de aprobación siguió y cumplió con todos los trámites y trámites requeridos en Panamá para este tipo de transacciones, incluida la *Resolución de Gabinete* No. 125 emitida el 17 de noviembre de 2015

Para obtener información adicional sobre nuestras transacciones con partes relacionadas, consulte la nota 8 de nuestros estados financieros auditados, adjunta a este Prospecto Informativo.



DESCRIPCIÓN DEL FIDEICOMISO DE TOCUMEN

Ciertos términos de esta sección se utilizan como se definen en la “descripción de los bonos: ciertas definiciones en el Contrato de Emisión.”

El Fideicomiso de Tocumen se estableció en Panamá de conformidad con un Acuerdo de Contrato de Emisión de fecha 27 de septiembre de 2013 entre The Bank of Nova Scotia (Panamá), Prival Bank SA y nosotros, los otorgantes (el "Acuerdo de Contrato de Emisión Original") en la República de Panamá de conformidad con Ley panameña No. 1 de 5 de enero de 1984 bajo el nombre técnico de *Fideicomiso de The Bank of Nova Scotia (Panamá) SA / FID-132* para mantener activos que constituyan garantía en beneficio de los tenedores de los bonos Existentes. El propósito principal del Acuerdo de Contrato de Emisión Original era crear una entidad legal separada para mantener ciertos ingresos comprometidos, para ser administrados por el Fiduciario de la Garantía, de conformidad con ciertos términos y condiciones.

Los fideicomisos están regulados en Panamá por la Ley N ° 1 de 5 de enero de 1984 y la Ley N ° 21 de 10 de mayo de 2017. Estas leyes otorgan gran flexibilidad a los fideicomisos per se, y facilitan su creación y administración.

La Superintendencia de Bancos es la entidad oficial encargada de supervisar y salvaguardar el adecuado funcionamiento del negocio fiduciario en la República de Panamá.

Celebramos el Acuerdo de Contrato de Emisión el 19 de abril de 2016 con el fin de ampliar los ingresos que transferiremos periódicamente al Fideicomiso de Tocumen para que se mantengan como Garantía e incluir acreedores garantizados adicionales en la estructura de garantía del Fideicomiso de Tocumen, lo que asegurará sobre una base de primera prioridad, *en igualdad de condiciones* (i) los Bonos Existentes, (ii) los Bonos y (iii) la deuda futura permitida por nosotros y destinada a ser garantizada por la Garantía con Prioridad En igualdad de condiciones (junto con los Bonos Existentes y los Bonos, la “Deuda Garantizada Garantizada”); *disponer* que la Parte Designada con Voto de los tenedores de dicha otra Deuda Garantizada por la Garantía haya firmado una adhesión al Acuerdo entre Acreedores; *se dispone además que*, en todos los casos, que cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago asegurará en base de primera prioridad solo la Deuda Garantizada específica con respecto a la cual dicha Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y Cuenta de Pago se establezcan y mantengan. El Contrato de Emisión Enmendado y Replanteado se modificará aún más, de una manera específica, antes de la fecha de emisión. La enmienda específica es principalmente para (i) excluir una parte de nuestros ingresos como garantía (como se describe en la Descripción de los Bonos y la Garantía) y (ii) modificar la cascada existente como se describe en la “Descripción de los Bonos - Cuentas y prioridad de pagos: flujo de ingresos”, y (iii) excluir e incluir cuentas fiduciarias específicas, y (iv) crear cierta flexibilidad con respecto a la forma de reemplazar al Fiduciario de la Garantía.

El Acuerdo de Contrato de Emisión prevé el establecimiento y mantenimiento por parte del Fiduciario de la Garantía de las Cuentas de la Transacción del Fiduciario de la Garantía y el establecimiento y mantenimiento por nosotros, en nuestro propio nombre, de las Cuentas De Operación del Emisor. El Acuerdo de Contrato de Emisión establece que el Fiduciario de la Garantía estará autorizado para abrir y mantener cada cuenta de transacción con una cuenta bancaria aprobada. Solo el Fiduciario de la Garantía será signatario de las cuentas de transacciones. Las transferencias o retiros en cada cuenta de transacción serán realizados por el Fiduciario de la Garantía de acuerdo con el orden de prioridad descrito en “*Descripción de los Bonos - Cuentas y Prioridad de Pagos - Flujo de Ingresos*” y las instrucciones dadas por nosotros en cada certificado de retiro, siempre que, después de que ocurra y durante la continuación de un Evento de Incumplimiento, nuestras instrucciones pueden aplicarse únicamente para transferencias como se describe en “*Descripción de los Bonos — Cuentas y Prioridad de Pagos — Flujo de Ingresos*”, y el agente puede emitir instrucciones complementarias. Los intereses y otros ingresos generados por cada cuenta de transacción se acreditarán en la Cuenta General del Fiduciario.

Las obligaciones garantizadas por el Acuerdo de Contrato de Emisión incluyen, entre otras (las “Obligaciones Garantizadas”):

- El pago puntual y completo a su vencimiento (ya sea en la fecha de vencimiento original o en la fecha anticipada) de todos y cada uno de los montos adeudados, incluidos, entre otros, el pago del principal,



intereses actuales, los intereses morosos, las comisiones, los gastos, las tarifas y cualquier otro de los importes adeudados a las partes aseguradas por cualquier Deuda Garantizada por la Garantía, de acuerdo con los términos de los documentos pertinentes, así como los que se deriven de las modificaciones, reformas, complementos, prórrogas, renovaciones o sustituciones de los mismos;

- El pago puntual y completo por nuestra parte de todos los gastos y obligaciones incurridos o en los que pueda incurrir en el futuro por parte del Fiduciario de la Garantía, sus asesores y las demás partes aseguradas para cobrar, judicial o extrajudicialmente, las cantidades adeudadas. bajo cualesquiera deudas garantizadas por la garantía, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos relevantes o para defender los derechos de las partes aseguradas conferidos bajo el Acuerdo de Contrato de Emisión, incluyendo pero no limitado a gastos de abogados, costos y otros gastos judiciales; y
- El pago puntual y completo de cualesquiera otras sumas que debamos pagar al Fiduciario de la Garantía o acreedores de conformidad con los documentos pertinentes, según corresponda.

El fideicomiso es irrevocable, puro y simple, y se extinguirá cuando ocurra uno de los siguientes eventos: (i) todas las obligaciones garantizadas se pagan conforme a lo que el agente Inter crédito certifique al Fiduciario de la Garantía, o (ii) si se emite una orden de ejecución a la luz de un evento anticipado de incumplimiento por parte del Fideicomitente de cualquiera de las obligaciones contraídas en cualquiera de los documentos relacionados con la deuda, sin que el evento anticipado de incumplimiento haya sido subsanado dentro del plazo establecido en el documento de deuda respectivo que dio lugar al evento anticipado de incumplimiento, una vez (1) el Fiduciario de la Garantía haya pagado todas las obligaciones garantizadas, conforme a la certificación del agente inter crédito; y (2) cualquier acción judicial de cualquier otro tipo interpuesta por el Fiduciario de la Garantía como consecuencia de la orden de ejecución ha sido resuelta; o (iii) se produzca alguna de las causas previstas en el artículo 33 de la Ley N ° 1 de 5 de enero de 1984.

Garantías

Las garantías consistirán en una garantía mobiliaria en y para:

- El noventa y cinco por ciento (95%) de cada uno de nuestros Ingresos Aeronáuticos y nuestros Ingresos no Aeronáuticos, distintos de los Ingresos excluidos colectivamente, que son transferidos a la Cuenta General del Fiduciario de la Garantía al obtener el Emisor el refrendo de la Contraloría;
- Las cuentas de transacciones del Fiduciario de la Garantía y cualquier monto depositado en ellas, consulte “Descripción de los Bonos — Garantía — Cuentas y prioridad de pagos — Cuentas de transacciones”;
- Cualquier otra cuenta bancaria o de inversión que el Fiduciario de la Garantía pueda establecer periódicamente en cumplimiento de su deber fiduciario;
- Dinero, activos y derechos que las garantías puedan producir en forma de utilidad sobre principal, intereses, créditos, indemnizaciones u otras cantidades; o que se deriven de dichos activos con motivo de enajenaciones, redenciones, transferencias o por cualquier otro motivo; y
- De cualquier otros dineros, bienes o derechos que en cada momento pudieran ser transferidos al Fiduciario de la Garantía para formar parte o incorporarse a las garantías.

Para evitar dudas, ninguno de los ingresos u otros activos de los otros aeropuertos, ciudad aeroportuaria o cualquier subsidiaria libre de restricciones se incluirá en las garantías.



Certificados de deudas garantizadas

De conformidad con los términos de los Documentos de la Transacción, se nos permite incurrir en deudas garantizadas por la garantía, *siempre* que dicha incursión esté permitida por los Documentos de la Transacción. Luego de incurrir en cualesquiera deudas garantizadas por la garantía, y antes de incluir a los titulares de cualesquiera deudas garantizadas por la garantía como partes aseguradas bajo el Acuerdo de Contrato de Emisión, notificaremos al Fiduciario de la Garantía y al agente intercrédito, mediante la entrega de un certificado en forma sustancial el formulario incluido como anexo A al Acuerdo de Contrato de Emisión (el “Certificado de Deudas garantizadas por la garantía”), de la incurrencia de las deudas garantizadas por la garantía y de nuestra intención de incluir a los tenedores de dicha deuda como partes aseguradas bajo el Acuerdo de Contrato de Emisión. Dichos tenedores se considerarán partes aseguradas vigentes en la fecha y hora de ejecución de un acuerdo de adhesión al Acuerdo entre Acreedores o un Acuerdo adicional entre acreedores por parte de la parte designada con derecho a voto (según se define en el Acuerdo entre Acreedores) de la parte garantizada correspondiente.

Certificados de retiro

Salvo que se disponga lo contrario a continuación, a más tardar el primer día hábil después de cada fecha de transferencia mensual, entregaremos al Fiduciario de la Garantía, con una copia al fiduciario del Contrato de Emisión y al agente intercrédito, un certificado (el “certificado de retiro”) que establece las instrucciones para la transferencia de fondos específicos a realizar por el Fiduciario de la Garantía de la Cuenta General del Fiduciario a las otras cuentas en el orden de prioridad establecido en la “ descripción de los bonos ”. Cada certificado de retiro incluirá: (i) una declaración de un funcionario que indique que tanto inmediatamente antes de la transferencia de fondos como después de dar efecto a dichas transferencias, no habrá ocurrido y continuará ningún incumplimiento o evento de incumplimiento; (ii) los flujos de fondos a ser transferidos por el Fiduciario de la Garantía a las cuentas indicadas por nosotros, junto con cálculos razonablemente detallados de los montos de dichos flujos y las fechas en que dichas transferencias se realizarán desde las cuentas de pago o desde las cuentas de reserva a las cuentas de los respectivos agentes y acreedores; (iii) si inmediatamente antes de la transferencia de fondos no se ha producido un incumplimiento o evento de incumplimiento y continúa, la información sobre los montos que depositaremos directamente en las cuentas de operación del emisor, en el orden de prioridad específico según lo establecido en el Acuerdo de Contrato de Emisión; y (iv) cualquier otra información que sea necesaria para que el Fiduciario de la Garantía cumpla y cumpla con las instrucciones dadas en el certificado de retiro.

The Fiduciario de la Garantía, SCOTIA PANAMA TRUST COMPANY, S.A. previamente The Bank of Nova Scotia (Panama), S.A., es una corporación constituida bajo las leyes de Panamá, debidamente inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público en la ficha 566776, Documento 1130136. El Fiduciario de la Garantía posee una licencia de fiduciario otorgada por la Superintendencia de Bancos de Panamá mediante Resolución FID No.-010-2010 emitido el 14 de septiembre de 2010. La información de contacto del fiduciario es:

SCOTIA PANAMA TRUST COMPANY, S.A. PREVIAMENTE THE BANK OF NOVA SCOTIA (PANAMA),
S.A.

Dirección: Torre de las Américas,

Torre A, Piso seis (6)

Ciudad de Panamá, Panamá

Teléfono: (+507 282-7900)

Fax: (+507 282-7909)

Apartado postal: 0832-0231

Contacto: Christy López

Correo electrónico: christy.lopez@pa.scotiabank.com

El Fiduciario de la Garantía se dedica a brindar servicios fiduciarios relacionados y nunca ha sido objeto de sanciones por parte de su entidad supervisora.

La persona a cargo del Acuerdo de Contrato de Emisión por parte del Fiduciario de la Garantía es la señora
Christy López.



Nosotros y nuestras subsidiarias o filiales no tenemos obligaciones pendientes con el Fiduciario de la Garantía.

Nosotros somos el Fideicomitente del Acuerdo de Contrato de Emisión.

Las garantías que están sujetas a el Acuerdo de Contrato de Emisión es nuestro bien.

La información de contacto del Fideicomitente es:

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN
Dirección: Vía José Domingo Díaz, Corregimiento de Tocumen
Ciudad de Panamá, Panamá
Teléfono: + 507-238-2899
Apartado postal 0838-02408
Contacto: Julieta Córdoba
Correo electrónico: jcordoba@tocumenpanama.aero
c.c. Presidente de la Junta Directiva

El Acuerdo de Contrato de Emisión es oneroso y el Fiduciario de la Garantía cobrará una remuneración anual que será pagada por el Fideicomitente. El Acuerdo de Contrato de Emisión establece que el Fiduciario de la Garantía podrá debitar el monto de la remuneración anual (USD 45,000) directamente de la cuenta de concentración.

El Acuerdo de Contrato de Emisión establece que las garantías constituirán un patrimonio separado de los bienes personales del Fiduciario de la Garantía y del Fideicomitente para todos los efectos legales y, en consecuencia, los bienes que lo componen no podrán ser embargados, salvo por obligaciones incurridas o daños causados con la ejecución del Acuerdo de Contrato de Emisión, o por terceros siempre que dichas garantías fueran transferidas al Acuerdo de Contrato de Emisión o retenidas fraudulentamente en fraude y perjuicio de sus derechos.

El Fiduciario de la Garantía podrá no disponer de las garantías en una forma contraria or diferente de los establecido para la enmienda o y redefinición del Contrato de Emisión.

El Fiduciario de la Garantía no está obligado a otorgar garantía real de ningún tipo por buena administración a favor del Fideicomitente de ninguna de las partes aseguradas.

El Fiduciario de la Garantía no tiene poder para autorizar sustitución de garantías.

El Fiduciario de la Garantía deberá cumplir con las obligaciones establecidas en la Acuerdo del Contrato de Emisión respecto de la cláusula de adhesión, distribución o disposición de los activos, rentas y productos de las garantías.

No existe gasto relacionado a la enmienda y redefinición del Acuerdo de Contrato de Emisión que sea pagado a las partes aseguradas.

Obligaciones y responsabilidades del Fiduciario de la Garantía

Bajo los términos de la Acuerdo del Contrato de Emisión, está regido bajo las leyes panameñas, el Fiduciario de la Garantía debe tener las siguientes obligaciones y responsabilidades:

- Mantener y administrar la cuenta general del Fiduciario de la Garantía, hasta el momento en que todas las obligaciones garantizadas hayan sido pagadas en su totalidad;
- Abrir, mantener y administrar, durante todo el plazo de cada una de las deudas garantizadas por la garantía la respectiva cuenta de reserva y cuenta de pago de las correspondientes deudas garantizadas por la garantía dentro o fuera de la República de Panamá, según se establece en la Acuerdo de Contrato de Emisión.



documentos pertinentes y las instrucciones recibidas de nosotros en el correspondiente certificado de deudas garantizadas por la garantía, si los hubiera;

- Realizar transferencias periódicas de acuerdo con las instrucciones contenidas en los correspondientes certificados de deudas garantizadas por la garantía;
- Llevar a cabo la ejecución, administración o terminación o disposición parcial de las garantías, de acuerdo con las instrucciones recibidas de nosotros o del Agente entre Acreedores, con el fin de salvaguardar los intereses de las partes aseguradas;
- Efectuar transferencias desde las cuentas de pago o cuentas de reserva a las cuentas de agentes o acreedores, con la periodicidad y por los montos indicados por nosotros en cada certificado de retiro;
- Enviarnos y al Agente entre Acreedores, un informe que incluya el balance y el estado de resultados del Fideicomiso de Tocumen, así como el informe final sobre su gestión administrativa, tanto anualmente como al término del Acuerdo de Contrato de Emisión;
- Dentro de los primeros cinco (5) días de cada mes y en todos los casos sujeto a que el Fiduciario de la Garantía lo haya recibido, enviar al Agente entre Acreedores copia del informe identificado en el anexo E del Acuerdo de Contrato de Emisión, preparado y enviado al Fiduciario de la Garantía por nosotros junto con una copia de los movimientos de efectivo depositados en la cuenta general del Fiduciario de la Garantía durante el mes anterior inmediato;
- Entregarnos y al Agente entre Acreedores, por cuenta nuestra, la información, datos e informes que le solicitemos, sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en el Acuerdo de Contrato de Emisión y la ley;
- Celebrar el Acuerdo entre Acreedores de acuerdo con las instrucciones escritas enviadas al mismo conjuntamente por nosotros y el Agente entre Acreedores, sustancialmente en el formulario adjunto como anexo B al Acuerdo de Contrato de Emisión;
- Celebrar un contrato adicional entre acreedores que pueda ser necesario según lo requiéramos de acuerdo con nuestras instrucciones escritas y sustancialmente en el formulario adjunto como anexo B al Acuerdo de Contrato de Emisión;
- Entregar al Agente entre Acreedores, por cuenta nuestra o, en caso de que no cubramos dichos gastos dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su solicitud, por cuenta y cargo de las garantías, la información, datos y reportes de estos se podrá solicitar, sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en el Acuerdo de Contrato de Emisión y la Ley;
- Enviar a la SMV, trimestralmente, certificación de los bienes y derechos que constituyen las garantías, con copia al Agente entre Acreedores;
- Remitir, en cualquier momento, cualquier información que se le requiera sobre su gestión como Fiduciario de la Garantía, o cualquier otra información requerida por ley, a las autoridades competentes;
- Conservar los documentos que acrediten el cumplimiento de sus funciones como Fiduciario de la Garantía durante la vigencia del Acuerdo de Contrato de Emisión y hasta que se apruebe la rendición final de cuentas;
- Actuar por medio de representante (s) legal (es) o abogado (s) de hecho cuando sea necesario o apropiado, a su total juicio y discreción, para ejecutar su autoridad y responsabilidad como Fiduciario de la Garantía y, como tal, establecer representantes legales para presentar y perseguir las acciones legales necesarias contra nosotros, en caso de incumplimiento de nuestras obligaciones en el Acuerdo de Contrato de Emisión, o cualquier otra acción o medida judicial o extrajudicial que pudiera corresponder a un acreedor, o iniciar y perseguir hasta su conclusión cualquier y todas las actuaciones que pudieran corresponder al titular o titular de alguna de las garantías;



- Solicitar al Agente entre Acreedores los informes, instrucciones y notificaciones que estime necesarios para confirmar el cumplimiento de cualquier obligación garantizada;
- Deducir de las garantías aquellos fondos necesarios para cubrir los gastos necesarios para la ejecución (judicial o extrajudicial), administración, retención o disposición de las garantías;
- Cumplir con las obligaciones impuestas por el Acuerdo de Contrato de Emisión y la ley aplicable; y
- Otras obligaciones que se establezcan en el Acuerdo de Contrato de Emisión y la ley o que se requieran de conformidad con el Acuerdo entre Acreedores.

Nuestras obligaciones y responsabilidades como emisor

Bajo los términos del Acuerdo de Contrato de Emisión, nuestras obligaciones y responsabilidades son:

- Tomar todas las medidas necesarias para que la porción correspondiente de los Ingresos Aeronáuticos comprometidos y los Ingresos no Aeronáuticos comprometidos, distintos de los ingresos excluidos, sean depositados en la cuenta general del Fiduciario de la Garantía en las fechas requeridas por el Acuerdo de Contrato de Emisión;
- Contribuir a las medidas para que el Fiduciario de la Garantía pueda abrir las Cuentas de la Transacción que requieran apertura, y realizar los aportes iniciales para la apertura de estas cuentas, de ser necesario;
- Preparar y transmitir al Fiduciario de la Garantía cualquier Deuda Garantizada por la Garantía certificada como está presentado el Acuerdo de Contrato de Emisión;
- Preparar y transmitir al Fiduciario de la Garantía cualquier certificado de retiro como está presentado el Acuerdo de Contrato de Emisión y documentos pertinentes;
- Hacer los mejores esfuerzos razonables cada mes para obtener la aprobación del Contralor General de la República de Panamá para la transferencia oportuna de los Ingresos Aeronáuticos comprometidos y los Ingresos no Aeronáuticos comprometidos, distintos de los ingresos excluidos, depositados en la cuenta de ingresos comprometidos al fideicomisario de la cuenta general de la garantía;
- Proporcionar al Fiduciario de la Garantía, en el momento y ocasión que se requiera, los fondos necesarios para la dirección de las obligaciones en que incurre el Fiduciario de la Garantía en nombre del fideicomiso para su cumplimiento, desarrollo, ejecución y liquidación;
- Asumir la responsabilidad del pago de todos los derechos, impuestos o contribuciones especiales, nacionales o municipales, nacionales o extranjeras, a pagar respecto de las garantías, para lo cual el Fiduciario de la Garantía podrá descontar dichos pagos de los fondos depositados a la cuenta general del Fiduciario de la Garantía;
- Presentar trimestralmente al Agente entre Acreedores, con copia al Fiduciario de la Garantía, un informe del Director General, o de la persona que se designe para actuar en nuestro nombre, certificando si hemos cumplido o no con las obligaciones bajo los documentos pertinentes, incluyendo (i) las obligaciones a cumplir, (ii) las obligaciones de abstenerse y (iii) las condiciones financieras de la deuda correspondiente. El informe también debe indicar si se ha producido algún caso de incumplimiento, según nuestro leal saber y entender;
- En caso de que los fondos depositados en la cuenta de ingresos comprometidos sean insuficientes para financiar las Cuentas de la Transacción en los niveles requeridos, transfiera los fondos requeridos de la cuenta general del Aeropuerto o de cualquier otra de nuestras cuentas de operación a las Cuentas de la Transacción correspondientes; y



- Cumplir en su totalidad cualquier otra obligación especificada en los términos y condiciones de las deudas garantizadas por la garantía, los documentos pertinentes, la Ley y demás disposiciones aplicables.

Instrucciones

El Fiduciario de la Garantía no estará obligado a seguir nuestras instrucciones o las del Agente entre Acreedores si, en su opinión razonable, el cumplimiento de dichas instrucciones (i) resultara en la violación de cualquier ley, reglamentos, orden judicial u órdenes de cualquier autoridad. ; (ii) resultaría en una violación de los términos y condiciones del Acuerdo de Contrato de Emisión; (iii) expondría al Fiduciario de la Garantía a responsabilidad personal o podría causarle algún daño; o (iv) requeriría que el Fiduciario de la Garantía incurra en gastos no cubiertos por las garantías en ese momento.

Además, si en algún momento el Fiduciario de la Garantía recibiera instrucciones contradictorias de nuestra parte y del Agente entre Acreedores, deberá solicitar más aclaraciones a ambas partes. Si dicha aclaración no llega dentro de los cinco (5) días hábiles, el Fiduciario de la Garantía seguirá las instrucciones del Agente entre Acreedores.

Adicionalmente, si, en cualquier momento, el Fiduciario de la Garantía recibe una notificación de la ocurrencia de un evento de incumplimiento del Agente entre Acreedores, solo el Agente entre Acreedores podrá dar instrucciones al Fiduciario de la Garantía, y nosotros no lo haríamos. estar autorizado a dar instrucciones o emitir un certificado de retiro o un certificado de deudas garantizadas por la garantía.

Renuncia y remoción del Fiduciario de la Garantía

El Fiduciario de la Garantía podrá renunciar en cualquier momento, con o sin causa, notificándonos con treinta (30) días hábiles de anticipación a nosotros, al Agente entre Acreedores y a las demás partes votantes designadas. Si no ha ocurrido ningún evento de ejecución que continúe en ese momento, tendremos hasta setenta y cinco (75) días hábiles a partir de la fecha del aviso de renuncia del Fiduciario de la Garantía para nombrar a un fiduciario elegible como reemplazo del Fiduciario de la Garantía, con el consentimiento del Agente entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las partes controladoras en igualdad de condiciones), y si no nombramos un Fiduciario de la Garantía sustituto en ese tiempo, el Fiduciario de la Garantía original podrá designar un sustituto. Si ha ocurrido un evento de ejecución y continúa bajo cualquier deudas garantizadas por la garantía, el Agente entre Acreedores tendrá setenta y cinco (75) días hábiles a partir de la fecha del aviso de renuncia del Fiduciario de la Garantía para nombrar a un fiduciario elegible como fideicomisario sustituto de la garantía (sin nuestro consentimiento) bajo la dirección de las partes controladoras en igualdad de condiciones; disponiéndose, sin embargo, que si el Agente entre Acreedores no hubiera designado al fiduciario elegible dentro de dicho término, el Fiduciario de la Garantía que renuncia podrá designar, con el consentimiento por escrito del Agente entre Acreedores, un fiduciario elegible como fiduciario sustituto. El Fiduciario de la Garantía podrá ser removido por el Agente entre Acreedores de conformidad con los términos del Acuerdo entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras de Pari Passu). No obstante lo anterior, durante un año después de la emisión de los Bonos, el Emisor tendrá derecho a reemplazar al Fiduciario de la Garantía sin requerir el consentimiento del Agente entre Acreedores, quien deberá implementar cualquier decisión del Emisor durante ese período, sin requerir instrucción de las Partes Controladoras Pari Passu.

Suplemento y modificación

El Acuerdo de Contrato de Emisión solo podrá ser modificado mediante un documento escrito firmado entre nosotros y el Fiduciario de la Garantía en nombre de los titulares de las deudas garantizadas por la garantía que aprobarán dicha modificación. Las modificaciones aprobadas serán válidas y vinculantes para todas las partes del Acuerdo de Contrato de Emisión, incluidos todos los titulares de los bonos existentes, titulares de los bonos y titulares de cualesquiera otras deudas garantizadas por la garantía. Sin embargo, nosotros, el Fiduciario de la Garantía y el Agente entre Acreedores podemos, de tiempo en tiempo, establecer procedimientos y normas para la implementación y administración del Acuerdo de Contrato de Emisión, que, siempre que dichos procedimientos y normas no se contradigan o alteren los términos del Acuerdo de Contrato de Emisión, no constituirá una enmienda al mismo. Un cambio del Agente entre Acreedores no se considerará una modificación al Acuerdo de Contrato de Emisión. Ver “*Descripción de los Bonos - Modificaciones de los Documentos de la Transacción.*”



La firma responsable de auditar al Fiduciario de la Garantía es KPMG. Su domicilio comercial es: Edificio KPMG (Calle 50 No. 54), Panamá, Rep. de Panamá. La persona responsable de la relación es Luis Venegas. Su dirección de correo electrónico es: lvenegas@kpmg.com.

El agente residente del Acuerdo de Contrato de Emisión es la firma de abogados VALLARINO, VALLARINO & GARCÍA-MARITANO. Su domicilio comercial es Calle Aquilino de la Guardia y Calle 50, Plaza Banco General Piso 24, Ciudad de Panamá, República de Panamá. Ellos refrendaron el Acuerdo de Contrato de Emisión.

Derecho aplicable y jurisdicción

El Acuerdo de Contrato de Emisión se rige e interpreta de acuerdo con las leyes de la República de Panamá. Las partes del Acuerdo de Contrato de Emisión acordaron que cualquier disputa sobre la validez, interpretación o ejecución del acuerdo que no pueda resolverse mediante negociación, será sometida a arbitraje vinculante de conformidad con las normas de arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, en español, en la Ciudad de Panamá.



DESCRIPCIÓN DE LOS BONOS

El Emisor emitirá USD 1,855,000,000 como capital total de bonos, que consta de dos series de bonos: USD 555,000,000 de un monto de capital total de Bonos Senior Garantizados al 4.000% con vencimiento en 2041 (los "Bonos 2041") y USD 1,300,000,000 de un monto de capital total de Bonos Senior Garantizados al 5.125% con vencimiento en 2061 (los "Bonos 2061"). Los Bonos ofrecidos por la presente se emitirán de conformidad con un Contrato de Emisión con fecha del 4 de mayo de 2016, según enmendado y replanteado el 13 de mayo de 2016 (según se pueda enmendar más adelante) (el "Enmendado y Replanteado"), complementado por (i) el primer suplemento con fecha del 3 de mayo de 2018 (el "Primer Contrato de Emisión Complementario"), (ii) un segundo Contrato de Emisión Complementario con fecha del 7 de noviembre de 2018 (el "Segundo Contrato de Emisión Complementario"), (iii) un tercer Contrato de Emisión Complementario con fecha del 2 de octubre de 2020 (el "Tercer Contrato de Emisión Complementario"), (iv) un cuarto Contrato de Emisión Complementario que se celebrará antes de la Fecha de la subasta panameña (el "Cuarto Contrato de Emisión Complementario"), un quinto Contrato de Emisión Complementario que se celebrará antes de la Fecha de la subasta panameña (el "Quinto Contrato de Emisión Complementario") y un sexto Contrato de Emisión Complementario que se celebrará antes de la Fecha de la subasta panameña (el "Sexto Contrato de Emisión Complementario"), junto con el Contrato de Emisión Enmendado y Replanteado, el primer Contrato de Emisión Complementario, el segundo Contrato de Emisión Complementario, el tercer Contrato de Emisión Complementario, el cuarto Contrato de Emisión Complementario y el quinto Contrato de Emisión Complementario, el "Contrato de Emisión"), entre el Emisor y Citibank, NA, como Fiduciario del Contrato de Emisión (en su capacidad, el "Fiduciario del Contrato de Emisión"), y como registrador, agente de transferencias y agente de pagos (en tal capacidad, el "Agente de Pagos").

La siguiente descripción de ciertas disposiciones de los Bonos, el Contrato de Emisión y los demás Documentos de la Transacción no está completa y está calificada en su totalidad por referencia a las disposiciones de los Bonos, el Contrato de Emisión y los demás Documentos de la Transacción. Los Tenedores de Bonos (según corresponda) tendrán derecho a los beneficios de, estarán obligados y se considerará que tienen notificación de todas las disposiciones de los Bonos, el contrato y los demás Documentos de la Transacción, incluidas las protecciones y los derechos del fiduciario del contrato, y el Fiduciario de la Garantía. Las copias de los Documentos de la Transacción estarán archivadas en la oficina del fideicomiso corporativo del Fiduciario del Contrato de Emisión y pueden ser inspeccionadas por los Tenedores de Bonos durante el horario laboral normal del Fiduciario del Contrato de Emisión con una solicitud previa razonable por escrito. Cuando nos referimos a los "bonos" en esta sección, nos referimos a los Bonos 2041 y los Bonos 2061, en cada caso emitidos originalmente en la Fecha de Emisión y los Bonos adicionales de cada misma serie que puedan ser emitido cada cierto tiempo bajo el contrato de emisión en una fecha posterior, a menos que se indique lo contrario.

General

Los bonos constituirán una deuda preferentemente garantizada del Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A., una sociedad anónima organizada de conformidad con las leyes de la República de Panamá (el "Emisor") de conformidad con la Escritura Pública N° 2018 del 11 de abril de 2003 anterior. Notario Público Quinto del Circuito de Panamá, cuya garantía se ha efectuado mediante la celebración del Contrato de Fideicomiso y el Contrato de Cesión de conformidad con la ley panameña y la entrega de un Certificado de Deuda Garantizada por el Emisor. El Emisor tiene su domicilio en Panamá y está debidamente inscrito desde el 15 de abril de 2003 en la Sección Mercantil del Registro Público de Panamá, en Microficha 432290, Documento 456104.

El capital y los intereses de los Bonos serán pagaderos en cada Fecha de Pago correspondiente, debiendo realizarse sus pagos finales en la Fecha de Vencimiento correspondiente. Si bien los bonos constituirán obligaciones incondicionales y no subordinadas del Emisor, se espera que los pagos a los Tenedores de Bonos de capital intereses sobre los bonos se realicen con fondos depositados en las Cuentas de Pago o, si dichos fondos fueran insuficientes para tales fines, de fondos en las otras cuentas de transacciones; en el entendido que, en caso de que los montos en las Cuentas de Pago y las demás Cuentas de Transacción sean insuficientes para cualquier pago a los Tenedores de Bonos, el Emisor estará obligado a realizar dichos pagos en la fecha de vencimiento como tal.

El Contrato de Emisión no estará calificado bajo la Ley de Contrato de Fideicomiso y los Tenedores de Bonos no tendrán derecho a las protecciones provistas bajo la Ley de Valores a los tenedores de valores de deuda emitidos bajo un Contrato de Emisión calificado para tal efecto. Los bonos también se beneficiarán y estarán sujetos



a los términos de los demás Documentos de la Transacción. Los Documentos de la Transacción establecen los términos de los acuerdos que garantizarán las obligaciones del Emisor en virtud de los bonos. El tenedor registrado de un bono será tratado como su propietario a todos los efectos. Solo los tenedores registrados tendrán derechos en virtud del Contrato de Emisión.

El Contrato de Emisión permite al Emisor emitir una cantidad ilimitada de títulos de deuda en diferentes series cada cierto tiempo. Los términos específicos de cada una de las series pueden diferir de los bonos que aquí se ofrecen. El Contrato de Emisión no limita el número de otras series de títulos de deuda que el Emisor puede emitir o el monto total de cualquier serie en particular. El Contrato de Emisión no requiere que el Emisor emita emisiones futuras de valores de deuda bajo el Contrato de Emisión. El Emisor tendrá la libertad de emplear otros contratos o documentación que contenga disposiciones diferentes a las incluidas en el contrato o aplicables a una o más series de valores representativos de deuda, en relación con la emisión futura de valores representativos de deuda.

Ranking

Los Bonos constituirán obligaciones preferentes garantizadas directas e incondicionales del Emisor y: (i) clasificarán *pari passu* en derecho de pago con cualquier otra deuda preferente existente y futura del Emisor; (ii) rango preferente en derecho de pago a cualquier endeudamiento existente y futuro del Emisor que esté expresamente subordinado en derecho de pago a los Bonos; (iii) serán efectivamente preferentes sobre toda la Deuda preferente no garantizada existente y futura del Emisor, en la medida del valor de la Garantía que está sujeta a los Gravámenes que garantizan los Bonos; y (iv) están efectivamente subordinados a cualquier endeudamiento futuro del Emisor que esté garantizado por gravámenes sobre activos que no aseguren los Bonos, en la medida del valor de los activos que aseguren dicho endeudamiento futuro.

Emisión de bonos adicionales

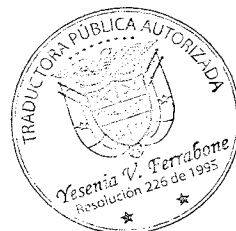
El Contrato de Emisión establece que el Emisor puede cada cierto tiempo, sin previo aviso o sin el consentimiento de los Tenedores de Bonos, emitir bonos adicionales bajo el Contrato cada cierto tiempo en una o más series; *siempre* que dicha emisión, como cualquier emisión de Deuda Permitida, cumple con las limitaciones establecidas bajo el convenio descrito en párrafo (a) de “— *Convenios Negativos*” a continuación. Según el Contrato de Emisión, se nos permite emitir bonos adicionales, de la misma serie que los bonos ofrecidos por este Prospecto Informativos de Oferta, que (aparte de la fecha de emisión, la fecha del primer pago, el precio de estos y (al menos por un período) de negociación restricciones y CUSIP u otros números de valores) son idénticas a los bonos existentes en ese momento (bonos adicionales de la misma serie que los Bonos ofrecidas por el presente, las “Bonos Adicionales”).

Los Bonos de una serie y los Bonos Adicionales de esa serie serán tratados como una sola clase para todos los propósitos del Contrato de Emisión y los demás Documentos de la Transacción, incluidas las renunciaciones y enmiendas; *siempre que, pero*, que a menos que los Bonos Adicionales se emitan bajo un número CUSIP separado, los Bonos Adicionales deben ser fungibles con los Bonos de esa serie emitidos en la Fecha de Emisión para fines del impuesto sobre la renta federal de EE. UU. Para todos los propósitos del Contrato de Emisión, los otros Documentos de la Transacción y esta “*Descripción de los Bonos*”, a menos que se especifique lo contrario, las referencias a los Bonos incluyen los Bonos Adicionales realmente emitidos.

Cada uno de los Emisores, Fiduciarios del Contrato de Emisión, Agente Entre Acreedores y Fiduciario de la Garantía están (sin necesidad de aprobaciones, consentimientos o instrucciones de ningún Tenedor de Bonos, pero de acuerdo con todas las demás disposiciones aplicables) autorizados para participar en la ejecución enmienda (incluida una enmienda y replanteamiento) de cualquier Documento de la Transacción en la medida necesaria para proporcionar dicho aumento en el Saldo de Capital de los bonos.

Garantía:

General



El 27 de septiembre de 2013, el Emisor, Scotia Panama Trust Company, S.A. (conocido anteriormente como The Bank of Nova Scotia [Panamá], S.A.), en su calidad de Fiduciario de la Garantía (el "Fiduciario de la Garantía") y Prival Bank, S.A., en su calidad de Agente de Pago, de registro y transferencia de los Bonos Existentes (que ya no es parte de estos), celebró un contrato de fideicomiso (el "Contrato de Fideicomiso Original") en virtud del cual se creó un fideicomiso (el "Fideicomiso Tocumen") y el Emisor se transfirió al Fideicomiso Tocumen, y se comprometió a transferir al Fideicomiso Tocumen en el futuro, ciertos ingresos para asegurar los Bonos Existentes.

El 19 de abril de 2016, el Fiduciario de la Garantía y las otras partes del Contrato de Fideicomiso Original enmendaron y replantearon el Contrato de Fideicomiso Original (el "Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado"), que será enmendado por la enmienda que se celebrará en o antes de la Fecha de Subasta Panameña (la "Enmienda al Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado", junto con el Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado, el "Contrato de Fideicomiso"). Los activos e ingresos sujetos al Fideicomiso Tocumen como se describen a continuación (la "Garantía") aseguran los Bonos 2036, los Bonos 2048 y los Bonos y también asegurarán la deuda futura permitida por el Emisor y que se pretende la Garantía con Prioridad Pari Passu (junto con los Bonos 2036, los Bonos 2048 y los Bonos, la "Deuda Garantizada con Garantía").

El 19 de abril de 2016, el Emisor, el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y el Agente de Pagos de los Bonos 2013 celebraron el Contrato entre Acreedores, que será modificado por la enmienda que se celebrará en o antes de la Fecha de Subasta Panameña. El 4 de mayo de 2016, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2036 celebró y entregó una acumulación del Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los Bonos 2036, cuya acumulación fue modificada el 13 de mayo de 2016. El 3 de mayo de 2018, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2048 firmó y entregó una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los Bonos 2048. Antes de la Fecha de la Subasta Panameña, el Fiduciario del Contrato de Emisión celebrará una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los bonos, la cual podrá enmendarse en la Fecha de Emisión o antes, después de la cual las obligaciones del Emisor en virtud de bonos serán garantizados por un gravamen de primera prioridad sobre la garantía. Sujeto a los términos del Contrato de Fideicomiso y el Contrato entre Acreedores; la Garantía también garantizará en una primera prioridad, *pari passu* base (i) los Bonos Existentes y (ii) otra Deuda Garantizada con Garantía, *siempre que* la Parte Designada con Voto de los tenedores de dicha otra Deuda Garantizada haya ejecutado una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores; *siempre que además*, en todos los casos, (x) la Cuenta de Recuperación de COVID garantizarán en primer lugar solo la Deuda Garantizada con Garantía (lo que incluye los bonos, pero excluye cada serie de Bonos Existentes) con respecto a la cual se establece y mantiene dicha cuenta, y (y) cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago garantizarán en primer lugar solo la Deuda Garantizada con Garantía (lo que incluye los bonos, pero excluye cada serie de Bonos Existentes) con respecto a la cual se establezcan y mantengan dichas Cuentas.

La Garantía consistirá en una garantía real en y para la Garantía compartida, como se define a continuación, y la garantía real en y para la Cuenta de Recuperación de COVID, cada Cuenta de Reserva del Servicio de la deuda y cada Cuenta de pago establecida y mantenida para cada Deuda Garantizada con Garantía de conformidad con el Contrato de Fideicomiso. La Garantía Compartida (la "Garantía Compartida") consistirá en una garantía real sobre y para:

- (i) los Ingresos Comprometidos del Emisor, que se traspasan a la Cuenta General del Fiduciario una vez que el Emisor obtiene el *refrendo* de la *Contraloría*; y
- (ii) la Cuenta General del Fiduciario y los fondos depositados en ella.

Los "Ingresos Comprometidos" consisten en el noventa y cinco por ciento (95%) de cada uno de los Ingresos Aeronáuticos y de los Ingresos No Aeronáuticos. Para evitar dudas, nada de lo siguiente se incluirá en la Garantía: (x) ingresos u otros activos de cualquier Subsidiaria No Restringida; y (y) los ingresos no comprometidos (es decir, (i) los ingresos de Otros Aeropuertos, los ingresos de La Ciudad Aeroportuaria y los ingresos de ventas o transferencia de todo o parte de los terrenos de La Ciudad Aeroportuaria; (ii) ingresos de subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial que hayan contraído deuda para el financiamiento de proyectos; (iii) los Impuestos Gubernamentales Exentos; y (iv) cualesquiera otros Ingresos Aeronáuticos e Ingresos No Aeronáuticos que no comprendan Ingresos Comprometidos. Para los tres meses terminados el 31 de marzo de 2021, el conjunto de los Otros Aeropuertos constituyó el 0.63% de los ingresos del Emisor, y son irrelevantes para nuestra actividad. Actualmente, el Emisor no tiene Subsidiarias No Restringidas.



(a) Cada Deuda Garantizada con Garantía (incluidos los bonos y cada serie de Bonos Existentes) estará asegurada por la Garantía Compartida y por cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de Deuda y cualquier Cuenta de Pago establecida y mantenida de conformidad con el Contrato de Fideicomiso específicamente para el beneficio de dicha Deuda Garantizada , y cualquier fondo depositado en dichas cuentas, y (b) cada Deuda Garantizada con Garantía (lo que incluye los bonos, pero excluye cada serie de Bonos Existentes) estará asegurada por la Cuenta de Recuperación de COVID establecida y mantenida de conformidad con el Contrato de Fideicomiso específicamente en beneficio de dicha Deuda Garantizada con Garantía, y cualquier fondo depositado en dicha cuenta (en el caso de los bonos, la garantía descrita en las cláusulas (a) y (b), colectivamente con la Garantía Compartida, la “Garantía de los Bonos”).

Administración de garantías

El Contrato de Fideicomiso y la Garantía serán administrados por el Fiduciario de la Garantía en beneficio del Fiduciario de la Garantía, el Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores, los Tenedores de Bonos, los Tenedores de los Bonos Existentes y los tenedores de cualquier otra Deuda Garantizada y sus respectivos agentes. Al aceptar un bono, se considerará que cada Tenedor de Bonos ha:

- designado irrevocablemente al Fiduciario de la Garantía para actuar como su agente bajo los Documentos de la Transacción; y
- autorizado irrevocablemente al Fiduciario de la Garantía para (i) desempeñar los deberes y ejercer los derechos, poderes y discreciones que se le otorgan específicamente en los Documentos de la Transacción u otros documentos de los que sea parte, junto con cualquier otro derecho, facultad y discrecionalidad incidentales ; y (ii) ejecutar cada documento a ser ejecutado por el Fiduciario de la Garantía en su nombre.

Aplicación de los ingresos de la garantía

Conforme a los términos del acuerdo de confianza y el Acuerdo Entre Acreedores, los ingresos observados por el administrador de la garantía , el administrador del contrato o los administradores o los agentes para cualquier otra serie de obligaciones de Pari Passu de la venta, de la colección o de la otra liquidación de la garantía compartida serán aplicados:

- *primero*, sobre una base *a prorratio* , al pago de todos los costos razonables y documentados incurridos en por el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía, el Fiduciario del Contrato de Emisión y cualquier otro administrador o agente para cualquier serie de obligaciones Pari Passu (en sus capacidades respectivas como tal) con respecto a la tal venta, a la colección o a la otra liquidación, en cada caso conforme a los términos de los Documentos de la Transacción;
- *segundo*, sobre una base *a prorratio*, al pago por completo de todas las cantidades que constituyen a honorarios razonables y documentados y a costos (incluyendo, sin la limitación, los honorarios razonables y desembolsos de abogados), a las indemnidades y a otras cantidades (con excepción de capital e interés) adeudadas al Agente Entre Acreedores, al administrador de la garantía , al administrador del contrato y a cualquier otro administrador o agente para cualquier serie de obligaciones Pari Passu (en sus capacidades respectivas como tal), en cada caso conforme a los términos de los Documentos de la Transacción;
- *tercero*, al pago total, *prorratio* , de todas las Obligaciones Pari Passu pagaderas en ese momento, de acuerdo con los términos de los acuerdos o instrumentos aplicables que rigen las Obligaciones Pari Passu;
- *cuarto*, al pago total de todos los intereses o derecho a honorarios o gastos u otros cargos que se devenguen sobre las Obligaciones Pari Passu después del inicio de cualquier procedimiento de insolvencia o liquidación con respecto al Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas, ~~ya sea~~ o no permitido o permitido en tal procedimiento; y



- *quinto*, cualquier producto excedente que quede después del pago, a satisfacción razonable de los Asegurados, de las cantidades establecidas anteriormente, será remitido al Fideicomiso Tocumen depositando dicha cantidad en la Cuenta General del Fiduciario para ser aplicada de acuerdo con el Acuerdo de Fideicomiso.

Además, si los ingresos netos de la Garantía no fueran suficientes para pagar todas las cantidades adeudadas en los Bonos y el Contrato de Emisión, los Tenedores de Bonos (en la medida en que no se hayan redimido con los ingresos de la Garantía) tendrían solo un reclamo no garantizado contra nuestros activos restantes del Emisor.

Liberación de la Garantía de los Bonos

Los Gravámenes sobre la Garantía de los Bonos serán, automáticamente y sin necesidad de ninguna acción adicional por parte de ninguna Persona, liberados con respecto a los Bonos:

- en su totalidad, tras el pago total y final y el cumplimiento de todas las obligaciones del Emisor con respecto a los Bonos bajo el Contrato y los Bonos (que no sean obligaciones contingentes que puedan surgir en el futuro por indemnizaciones o de otro tipo);
- en parte, en cuanto a cualquier propiedad que constituya la Garantía de Bonos que el Emisor venda, transfiera o disponga de otra manera en una transacción permitida por "*Ventas de Activos*" y por los Documentos de la Transacción (en la medida del interés vendido o);
- de lo contrario, de acuerdo con, y según se estipule expresamente en el Contrato de Fideicomiso u otros Documentos de la Transacción;
- en todo o en parte, con el consentimiento de los Tenedores de Bonos del porcentaje requerido de bonos de acuerdo con las disposiciones descritas en "*Enmiendas a los Documentos de la Transacción*,"
- en todo o en parte, según corresponda, en cuanto a la totalidad o parte de cualquier propiedad que constituya la Garantía de los Bonos que se haya tomado en cualquier Evento de Expropiación; y
- en su totalidad, en caso de anulación legal, anulación del convenio o satisfacción y cancelación de los Bonos según lo dispuesto a continuación bajo los títulos "*Anulación del Contrato de Emisión*" y "*Satisfacción y Anulación*".

Tras la liberación de la Garantía de los Bonos, el Fiduciario del Contrato de Emisión y el Fiduciario de la Garantía deberán (y el Fiduciario del Contrato de Emisión instruirá al Agente Entre Acreedores o al Fiduciario de la Garantía, según corresponda) para tomar con prontitud las acciones que razonablemente solicite el Emisor en orden devolver al Emisor la Garantía de Bonos liberada y, si es necesario, el Fiduciario de la Garantía, a expensas del Emisor, hará que se registren los documentos o instrumentos (que son preparados por el Emisor y proporcionados al Fiduciario de la Garantía) según sea necesario para disponer la liberación por parte del Fiduciario de la Garantía de los Bonos Garantizados liberados. En relación con dicha devolución o presentación, el Fiduciario de Contrato de Emisión o el Fiduciario de la Garantía , según corresponda, recibirá y estará completamente protegido al basarse de manera concluyente en una Opinión del Abogado y un Certificado de Oficial y otros documentos según lo prescrito por el Fideicomiso o el otro Documentos de la Transacción.

Cuentas y orden de prioridad de pagos

El Acuerdo de Fideicomiso estipulará el establecimiento, los depósitos y los retiros de las Cuentas, como se describe a continuación.

Cuentas de Funcionamiento



El Emisor establecerá y mantendrá a su propio nombre las siguientes cuentas en el *Banco Nacional de Panamá* o en cualquier otro banco estatal panameño razonablemente aceptable:

- (i) la Cuenta de Recaudación de Ingresos;
- (ii) la Cuenta de O&M;
- (iii) la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx;
- (iv) la Cuenta General del Aeropuerto; y
- (v) cualquier otra cuenta que el Emisor requiera, establezca y mantenga cada cierto tiempo para las operaciones del Aeropuerto, los Otros Aeropuertos, la Ciudad Aeroportuaria y cualquier Subsidiaria No Restringida.

Cuentas de Transacciones

El Fiduciario de la Garantía ha establecido y mantiene a su propio nombre las siguientes cuentas, mantenidas en una Cuenta Bancaria Aprobada en Panamá:

- (i) la Cuenta General del Fiduciario;
- (ii) una o más cuentas de reserva de servicio de la deuda;
- (iii) una o más cuentas de pago; y
- (iv) la Cuenta de Recuperación COVID

Cuenta de recuperación de COVID

Como se establece en el Contrato de Fideicomiso, el Emisor transferirá a la Cuenta de Recuperación de COVID, en la Fecha de Emisión, los ingresos netos restantes de la venta de los bonos de conformidad con la cláusula (a)(v) de "Convenios Afirmativos - Uso de los Ingresos " que se encuentra más adelante. A más tardar un Día Hábil antes de cualquier Día Hábil en el que (a) los Costos de O&M estén vencidos y sean pagaderos y se prevea que los fondos depositados en la Cuenta de O&M o acreditados en ella no sean suficientes para pagar dichos Costos de O&M, o (b) la parte pertinente de los pagos de intereses y del capital en virtud de cada Deuda Garantizada con Garantía pertinente estén vencidos y sean pagaderos y los fondos depositados en la Cuenta de Pago pertinente o acreditados en ella no sean suficientes para pagar dicha parte pertinente de los pagos de intereses y del capital en virtud de cada Deuda Garantizada con Garantía, el Emisor podrá (y el Fiduciario de la Garantía, si el Emisor se lo ordena por escrito) retirar fondos de la Cuenta de Recuperación de COVID y transferirlos a la Cuenta de O&M o a la Cuenta de Pago pertinente, según corresponda, por un importe suficiente para que el saldo de dicha Cuenta (junto con todos los demás importes depositados en ella o acreditados en ese momento) sea igual al importe de dichos Costos de O&M en ese momento vencidos y pagaderos y a la parte correspondiente de los pagos de intereses y del capital de cada Deuda Garantizada con Garantía pertinentes vencidas y pagaderas, según corresponda.

Sin perjuicio de lo establecido en el presente documento, no se permite ningún otro uso de las cantidades depositadas en la Cuenta de Recuperación de COVID hasta que se cumpla la prueba de pago restringido del párrafo (b)(iii) (como si la liberación a la que se refiere esta frase constituyera un Pago Restringido) de los "-Convenios Negativos", momento en el que todos los fondos depositados en ese momento en la Cuenta de Recuperación de COVID podrán, a discreción del Emisor, transferirse a la Cuenta de Recaudación de Ingresos y la Cuenta de Recuperación de COVID podrá, a discreción del Emisor, cerrarse.



Flujo de Ingresos

Como se establece en el Acuerdo de Fideicomiso, el Emisor firmará una orden de transferencia o cheque con el propósito de transferir los Ingresos Comprometidos depositados en la Cuenta de Recaudación de Ingresos a la Cuenta General del Fiduciario a más tardar el día 21 del mes siguiente (tal fecha, una "Fecha de Orden de Transferencia Programada"), y más a menudo a su discreción, y utilizar sus mejores esfuerzos razonables para asegurar el *refrendo* de *Contraloría* aplicable, y tan pronto como sea razonablemente posible a partir de entonces, transferir Ingresos Comprometidos (la fecha en que dichos Ingresos Comprometidos se reciben efectivamente en la Cuenta General del Fiduciario es una "Fecha de Transferencia Mensual Efectiva") de acuerdo con el párrafo a continuación.

Salvo que se disponga lo contrario a continuación, a más tardar el primer Día Hábil después de cada Fecha de Transferencia Mensual, entregaremos al Fiduciario de la Garantía, con una copia al Fiduciario del Contrato de Emisión y al Agente Entre Acreedores, un certificado (Certificado de Retiro) que establezca instrucciones para la transferencia de fondos específicos que deberá realizar el Fiduciario de la Garantía de la Cuenta General del Fiduciario a las Otras Cuentas en el orden de prioridad establecido en la "Descripción de los Bonos. Salvo que se disponga lo contrario a continuación, a más tardar el primer Día Hábil después de cada Fecha Efectiva de Transferencia Mensual o en el día en que la Cuenta General del Fiduciario refleje los fondos disponibles en su saldo (la fecha de dicha transferencia, "Fecha de Disposición"), el Fiduciario de la Garantía transferirá los fondos depositados en la Cuenta General del Fiduciario en el siguiente orden de prioridad y de acuerdo con las instrucciones establecidas en el Certificado de Retiro:

- (i) *primero*, para pagar, cuando corresponda, previa solicitud, y *prorrateda*, (i) las comisiones, honorarios (incluidos los honorarios de los abogados), impuestos adicionales, gastos e indemnizaciones para los Agentes y cualquier impuesto que deba ser cargados a dichos pagos, que el Emisor deberá pagar por cualquier motivo al Fiduciario de la Garantía o al Agente Entre Acreedores o cualquier Parte de Voto Designada, incluyendo cualquier honorario profesional que el Fiduciario de la Garantía deba pagar por administración, asesoría o cualquier otra razón para cumplir con sus funciones y obligaciones bajo el Contrato de Fideicomiso;
- (ii) *segundo*, después de la aplicación de los fondos provistos en cláusula (i) anterior, en la Cuenta de O&M, hasta que el saldo en dicha cuenta sea igual a un monto que, junto con los montos en ese momento depositados en la Cuenta de O&M, sea igual al suma de (i) los próximos tres meses de los Costos de O&M según lo presupuestado en el Presupuesto Operativo Anual y (ii) la porción relevante de los Pagos de Impuestos pagaderos por el Emisor al Gobierno en la próxima Fecha de Pago de impuestos programada. La "porción relevante" para dichos Pagos de impuestos será igual a (A) el monto total de los Pagos de impuestos adeudados en la próxima fecha programada de pago de impuestos, *menos* los montos en ese momento depositados en la Cuenta de O&M (excluyendo cualquier monto en depositar allí para el pago de los Costos de *O&M*), *dividido* por (B) el número de Fechas de Orden de Transferencia Programadas antes de la próxima Fecha de Pago de impuestos programado, incluida dicha Fecha de Orden de Transferencia Programada, *menos* uno; *proporción* que dicho denominador será igual a uno en la última Fecha de Orden de Transferencia Programada antes de cada Fecha de Pago de impuestos programada. El Emisor puede (i) ordenar al Fiduciario de la Garantía en el Certificado de Retiro que deposite fondos adicionales en la Cuenta de O&M de manera que la cantidad a depositar en la misma sea igual a una cantidad que, junto con las cantidades entonces depositadas en la Cuenta de O&M (excluyendo cualquier monto depositado en el mismo para realizar Pagos de Impuestos), es hasta el 120% de los próximos tres meses de Costos de O&M según lo presupuestado en el Presupuesto Operativo Anual, *más* cualquier monto únicamente con el propósito de abordar cualquier Evento de Fuerza Mayor Especificado; y (ii) aumentar la cantidad a depositar en la Cuenta de O&M para Pagos de Impuestos en cualquier Fecha de Disposición; *siempre* que todos los montos requeridos para ser depositados en cada Cuenta de Pago y cada Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda en dicha Fecha de Disposición deberán haber sido depositados en cada una de dichas cuentas;
- (iii) *tercero*, después de la aplicación de los fondos provistos en las cláusulas (i) y (ii) anteriores, *sobre* una base *prorrateda*, en cada Cuenta de Pago por un monto igual a la parte correspondiente del



interés y el capital pagos bajo cada Deuda Garantizada por Garantía aplicable que vence en la próxima Fecha de Pago programada. La "porción relevante" para cada Deuda Garantizada por Garantía será igual a (A) el monto total de los pagos de intereses y capital bajo dicha Deuda Garantizada por Garantía adeudados en la próxima Fecha de Pago programada, menos los montos depositados en la Cuenta de Pago correspondiente (*siempre y cuando*, en cualquier aceleración pero, antes de la entrega de cualquier Instrucción de Recursos por parte del Agente Entre Acreedores al Fiduciario de la Garantía, según la instrucción de las Partes Controladoras de Pari Passu o la Parte Designada con Voto correspondiente para dicha Deuda Garantizada por Garantía siguiente Al concluir el Período de Suspensión, el monto total de los pagos de intereses y capital será igual al interés programado y el pago de capital programado y no a dicho monto acelerado) *dividido* por (B) el número de Fechas de Orden de Transferencia Programadas antes del próximo pago programado fecha, incluida la Fecha de la orden de transferencia programada, menos una; *siempre y cuando* que dicho denominador será igual a uno en la última Fecha de Orden de Transferencia Programada antes de cada Fecha de Pago programada. El Emisor podrá incrementar el monto a depositar en cualquier Cuenta de Pago en cualquier Fecha de Disposición; *siempre que* todos los montos requeridos para ser depositados en cada otra Cuenta de Pago y cada Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda en dicha Fecha de Disposición se habrán depositado en cada una de dichas cuentas;

- (iv) *cuarto*, después de la aplicación de los fondos provistos en cláusulas (i) hasta (iii) anteriores, sobre una base *prorrateada*, en cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda, hasta que el saldo en cada cuenta sea igual al correspondiente Requisito de reserva de servicio de la deuda;
- (v) *quinto*, después de la aplicación de los fondos provistos en las cláusulas (i) a (iv) anteriores, en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx, hasta que el saldo en dicha cuenta sea igual al monto total que se espera que pague el Emisor con respecto a la inversión de capital sostenida durante los seis meses inmediatamente posteriores a dicha Fecha de transferencia mensual efectiva; y
- (vi) *sexto*, siempre que no haya ocurrido y continúe ningún Evento de Incumplimiento o algún Incumplimiento, cualquier monto no transferido de acuerdo con las cláusulas (i) a (v) anteriores se transferirá a la Cuenta General del Aeropuerto; *siempre que, sin embargo*, haya fondos insuficientes en la Cuenta General del Fiduciario para realizar las transferencias especificadas en cláusulas (i) a (v) anteriores, el Emisor completará dichas transferencias de acuerdo con la prioridad de los pagos establecidos anteriormente de los montos mantenidos en la Cuenta General del Aeropuerto;

siempre y cuando no hubiera ocurrido ningún Evento de Incumplimiento o cualquier otro Evento de Ejecución y continuara en dicha Fecha de Transferencia Mensual Efectiva, se le permitirá al Emisor: (x) transferir a la Cuenta General del Fiduciario para su distribución de acuerdo con este flujo de ingresos en dicha Fecha Efectiva de Transferencia Mensual solo los montos especificados en las cláusulas (i) y (iv) anteriores, y el Certificado de Retiro puede establecer instrucciones para la transferencia de fondos depositados en la Cuenta General del Fiduciario únicamente con respecto a dichas transferencias especificadas en las cláusulas (i) y (iv) anteriores y (y) transferir directamente a las Cuentas de Operación del Emisor dichos montos de acuerdo con la prioridad de pagos establecida anteriormente.

Sin perjuicio de lo anterior, a más tardar un Día Hábil antes de cualquier Día Hábil en el que (a) los Costos de O&M o los Pagos de Impuestos sean pagaderos y no se prevea que el dinero depositado o acreditado en la Cuenta de O&M sea suficiente para pagar tales Costos de O&M o Pagos de Impuestos, según corresponda, (b) la porción relevante de los pagos de interés y capital bajo cada Deuda Garantizada por Garantía aplicable vence y es pagadera y el dinero depositado o acreditado en la Cuenta de Pago correspondiente más la Reserva de Servicio de Deuda correspondiente, la cuenta no es adecuada para pagar la parte relevante de los pagos de intereses y capital de cada Deuda Garantizada por Garantía aplicable, (c) el dinero depositado o acreditado en cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda es menor que el Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda correspondiente, o (d) el dinero depositado o acreditado en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx es menor que el monto que espera pagar el Emisor con respecto al CapEx Sostenido durante los seis meses inmediatamente posteriores a dicha fecha, el Emisor puede (y el Fiduciario de la Garantía deberá, si el Emisor le indica por escrito) retirar fondos de



cualquier Cuenta y transferirlos a la Cuenta de O&M, la Cuenta de pago aplicable, la Cuenta de reserva de servicio de Deuda aplicable y la Cuenta de reserva de mantenimiento mayor y CapEx, según corresponda, en una cantidad suficiente para hacer que el saldo en dicha Cuenta (cuando se toman junto con todos los demás montos depositados en el mismo o acreditados en el mismo en ese momento) iguale el monto de dichos Pagos de impuestos y los costos de operación y mantenimiento vencidos y pagaderos en ese momento, la porción relevante de los pagos de intereses y capital bajo cada Deuda garantizada aplicable en ese momento y pagadero, el Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda aplicable en ese momento para dicha Deuda Garantizada por Garantía, y el monto que se espera que pague el Emisor con respecto a la inversión en capital sostenida durante los próximos seis meses, según corresponda, *siempre que* Cualquier retiro de este tipo se realiza de acuerdo con la prioridad de pagos establecida en el párrafo anterior y, para evitar dudas, en la medida en que todas y cada una de las Cuentas de mayor prioridad (como se enumeran en el párrafo anterior) reflejen los fondos mínimos disponibles en su saldo. en los montos descritos en las cláusulas (a) a (f) anteriores, y (ii) los montos en cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda solo pueden transferirse en la medida en que excedan el total del Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda aplicable en ese momento en dicha Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y la cantidad que debe depositarse en la Cuenta de Pago correspondiente.

Además, sin perjuicio de lo anterior, (x) los impuestos gubernamentales exentos se transferirán directamente al Gobierno en el curso ordinario de las operaciones y (y) todos los demás ingresos no comprometidos se transferirán a la cuenta general del aeropuerto o a cualquier otra cuenta que determine el Emisor a su entera discreción.

Contrato de Fideicomiso

El Fideicomiso Tocumen fue creado de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Original, enmendado y replanteado de conformidad con el Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado, y enmendado adicionalmente de conformidad con la Enmienda al Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado (colectivamente, el “Contrato de Fideicomiso”). De conformidad con el Contrato de Fideicomiso, el Emisor se ha comprometido a depositar la Garantía en el Fideicomiso Tocumen en los montos y con la frecuencia que se describe en este. El Contrato de Fideicomiso y los derechos y obligaciones de las partes bajo el mismo se rigen por las leyes de la República de Panamá.

Cuentas de las Transacciones

Cada una de las Cuentas de Transacción será administrada por el Fiduciario de la Garantía de acuerdo con las reglas y mecánicas establecidas en el Contrato de Fideicomiso. El Acuerdo de Fideicomiso Enmendado y Replanteado establece que el Fiduciario de la Garantía estará autorizado a abrir y mantener cada Cuenta de Transacción con un Banco de Cuenta Aprobado. Solo el Fiduciario de la Garantía será signatario bajo las Cuentas de Transacción. La transferencia o retiros en cada Cuenta de Transacción serán realizados por el Fiduciario de la Garantía de acuerdo con el orden de prioridad descrito anteriormente o las instrucciones dadas por el Emisor en cada Certificado de Retiro o según lo indique el Emisor de acuerdo con las disposiciones establecidas bajo los encabezados “-Cuentas y orden de prioridad de pagos — Cuenta de Recuperación de COVID” y -Cuentas y orden de prioridad de pagos — Flujo de ingresos”, *siempre que*, después de que ocurra y durante la continuación de un Evento de Incumplimiento, las instrucciones del Emisor pueden aplicarse únicamente para transferencias de conformidad con las cláusulas (b) a (d) bajo el encabezado “-Cuentas y prioridad de pagos — Flujo de ingresos”, y el Agente Entre Acreedores puede emitir Instrucciones de recurso u otras instrucciones (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras Pari Passu o una Parte Designada para Votar que actúe de conformidad con las disposiciones del Acuerdo Entre Acreedores). Los intereses y otros ingresos generados por cada Cuenta de Transacción se acreditarán en la Cuenta General del Fiduciario.

Seguridad Mobiliaria

El Fideicomiso Tocumen otorga a los Tenedores de Deuda Garantizada por Garantía, un gravamen de primera prioridad sobre los activos del Fideicomiso Tocumen. Las firmas del Fiduciario de la Garantía y del Emisor del Contrato de Fideicomiso fueron autenticadas por un notario público en Panamá. Con la ejecución y entrega de la Reforma al Contrato de Fideicomiso, la autenticación ante notario público de la firma de las partes y el *refrendo* por *Contraloría* de la Reforma al Contrato de Fideicomiso, el Contrato de Fideicomiso otorgará a los titulares de Deuda Garantizada por Garantía, incluidos los Bonos, un gravamen de primera prioridad sobre los activos del Fideicomiso Tocumen.



Duración del Fideicomiso Tocumen

El Fideicomiso Tocumen es un fideicomiso irrevocable, puro y simple sujeto a las leyes de la República de Panamá y extinguido únicamente de conformidad con los términos del Contrato de Fideicomiso. Consulte “— Descripción de Fideicomiso Tocumen.”

Deberes y Responsabilidades del Fiduciario de la Garantía

Según los términos del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario de la Garantía tendrá, entre otros, los siguientes deberes y responsabilidades:

- establecer y mantener las cuentas de transacciones;
- implementar la cascada de pagos de acuerdo con los términos de los Bonos y la otra Deuda Garantizada por Garantía según las instrucciones del Emisor o el Agente Entre Acreedores, según corresponda;
- tomar cualquier acción para proteger y extender la garantía mobiliaria del Fideicomiso Tocumen a cualquier Deuda Garantizada por Garantía; y
- tomar todas y cada una de las acciones necesarias de conformidad con el Acuerdo Entre Acreedores

Renuncia y remoción del Fiduciario de la Garantía

El Fiduciario de la Garantía podrá renunciar en cualquier momento, sin causa, notificando al Emisor y al Agente Entre Acreedores con treinta días de anticipación. Si no ha ocurrido ningún Evento de Ejecución que continúe en ese momento, el Emisor tendrá hasta setenta y cinco (75) Días Hábles a partir de la fecha de la notificación de renuncia del Fiduciario de la Garantía para nombrar a un Fiduciario sucesor como fiduciario de la garantía sustituto del Fideicomiso Tocumen (un "Sucesor Fiduciario") con el consentimiento del Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras Pari Passu). Si el Fiduciario de la Garantía renuncia y se ha producido un Evento de Ejecución que continúa en ese momento, el Agente entre Acreedores tendrá hasta setenta y cinco (75) Días Hábles a partir de la fecha de la notificación de renuncia del Fiduciario de la Garantía para nombrar un Fiduciario Sucesor sin el consentimiento del Emisor. Si el Agente entre Acreedores no nombra a un Fiduciario Sucesor en dicho plazo, el Fiduciario de la Garantía dimisionario podrá nombrar a un Fiduciario Sucesor con el consentimiento del Agente entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras Pari Passu). Sin perjuicio de lo anterior, durante un año a partir de la emisión de los Bonos, el Emisor tendrá derecho a sustituir al Fiduciario de la Garantía sin requerir el consentimiento del Agente entre Acreedores, quien deberá ejecutar cualquier decisión del Emisor durante ese período, sin requerir instrucciones de las Partes Controladoras Pari Passu.

Si el Fiduciario de la Garantía renuncia y se ha producido un Evento de Ejecución y continúa bajo los Bonos Existentes, los Bonos o cualquier otra Deuda Garantizada por Garantía, el Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras Pari Passu) tendrá setenta y cinco (75) Días Hábles a partir de la fecha de la notificación de renuncia del Fiduciario de la Garantía para nombrar un Fiduciario Sucesor (sin el consentimiento del Emisor); *siempre que, sin embargo*, el Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras de Pari Passu) no hubiera designado al fiduciario sustituto dentro de dicho plazo, el fiduciario renunciante podrá nombrar un Fiduciario sucesor.

Desde el momento en que el Fiduciario Sucesor acepta el nombramiento del Fiduciario de la Garantía saliente, el Fiduciario Sucesor sucederá al Fiduciario de la Garantía saliente y tendrá todos los derechos, poderes, privilegios y deberes previamente correspondientes al Fiduciario de la Garantía saliente, y el Fiduciario de la Garantía saliente será liberado de los deberes y obligaciones requeridos por los Documentos de Garantía.

La renuncia del Fiduciario de la Garantía no será efectiva hasta el nombramiento de un Fiduciario Sucesor hasta que el Fiduciario Sucesor se convierta en parte del Acuerdo Entre Acreedores y ejecute un instrumento,



aceptable para el Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras de Pari Passu), asumiendo los derechos y obligaciones del Fiduciario de la Garantía en virtud de los Documentos de Garantía.

Si han transcurrido ciento cinco (105) días calendario desde la fecha de la notificación de renuncia del Fiduciario de la Garantía al Emisor y el Agente Entre Acreedores y un Fiduciario Sucesor no ha sido designado de acuerdo con los términos del Contrato de Fideicomiso, el Fiduciario de la Garantía podrá poner la Garantía a disposición de un tribunal de jurisdicción competente.

El Fiduciario de la Garantía puede ser removido por el Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras de Pari Passu) en cualquier momento sin causa y sin requerir el consentimiento del Emisor. El Fiduciario de la Garantía puede ser removido, en el caso de que no haya ocurrido ningún Evento de Ejecución y continúe, por parte del Emisor, con el consentimiento previo por escrito del Agente Entre Acreedores (actuando según las instrucciones de las Partes Controladoras de Pari Passu), bajo las siguientes circunstancias :

- (i) el Fiduciario de la Garantía cierra sus oficinas en la ciudad de Panamá o su autorización para prestar los servicios de Fiduciario de la Garantía es revocada de otra manera;
- (ii) el Fiduciario de la Garantía es inspeccionado o investigado por la Superintendencia de Bancos;
- (iii) el Fiduciario de la Garantía se disuelve, se vuelve insolvente o está sujeto a ciertos procedimientos de quiebra o liquidación;
- (iv) si en la opinión razonable del Emisor, el Fiduciario de la Garantía ha cometido, por acción u omisión, negligencia grave o fraude en el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Contrato de Fideicomiso; o
- (v) si en opinión del Emisor, quince (15) Días Hábiles siguientes a la solicitud de revisión y ajuste de sus tarifas de servicio, el aumento de tarifa solicitado por el Fiduciario de la Garantía se considera excesivo.

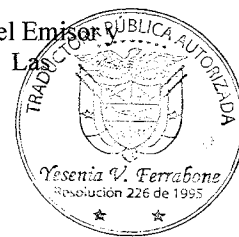
No obstante lo anterior, en el plazo de un año a partir de la liquidación de los bonos, el Emisor tendrá derecho, previa notificación por escrito al Agente entre Acreedores, a designar una institución financiera apta para sustituir al Fiduciario de la Garantía. Si el Emisor así lo indica, el Agente entre Acreedores tomará todas las medidas necesarias para sustituir al Fiduciario de la Garantía por dicha institución financiera designada, sin necesidad de solicitar más instrucciones a las Partes Controladoras Pari Passu.

Tras la remoción del Fiduciario de la Garantía por parte del Agente Entre Acreedores (actuando según las instrucciones de las Partes Pari Passu controladoras), el Agente entre Acreedores (actuando según las instrucciones de las Partes Pari Passu controladoras) designará un Fiduciario Sucesor, que será razonablemente aceptable. al Emisor, a menos que haya ocurrido un Evento de Ejecución y continúe, en cuyo caso no se requerirá la aprobación del Emisor. Tras la remoción del Fiduciario de la Garantía por parte del Emisor, de conformidad con las disposiciones del Contrato de Fideicomiso, el Emisor, con el consentimiento por escrito del Agente Entre Acreedores (actuando según las instrucciones de las Partes Controladoras de Pari Passu), nombrará un Fiduciario sucesor. ; siempre que, si ha ocurrido un Evento de Ejecución y continúa, el Agente Entre Acreedores (actuando según las instrucciones de las Partes Controladoras de Pari Passu) designará un Fiduciario Sucesor y no se requerirá la aprobación del Emisor.

La renuncia del Fiduciario de la Garantía no será efectiva hasta el nombramiento de un Fiduciario Sucesor y hasta que el Fiduciario Sucesor se convierta en parte del Acuerdo Entre Acreedores y ejecute un instrumento, aceptable para el Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de las Partes Controladoras de Pari Passu), asumiendo los derechos y obligaciones del Fiduciario de la Garantía en virtud de los Documentos de Garantía.

Enmienda, complemento y modificación

El Contrato de Fideicomiso solo podrá ser modificado mediante documento escrito firmado entre el Emisor y el Fiduciario de la Garantía (actuando conforme a las instrucciones dadas por el Agente Entre Acreedores). La



enmiendas aprobadas serán válidas y vinculantes entre todas las partes del Acuerdo de Fideicomiso Enmendado y Replanteado, incluidos todos los Tenedores de los Bonos Existentes, los tenedores de los Bonos y los titulares de cualquier otra Deuda Garantizada por Garantía. Las modificaciones del Contrato de Fideicomiso requerirán la aprobación de los titulares de Obligaciones Pari Passu. Consulte “—Acuerdo Entre Acreedores — Modificaciones.”

Ley aplicable y jurisdicción

El Acuerdo de Fideicomiso Enmendado y Replanteado se rige e interpreta de acuerdo con las leyes de la República de Panamá. Cualquier desacuerdo o disputa que surja del Contrato de Fideicomiso estará sujeto a arbitraje de conformidad con las Reglas de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, en idioma español. El tribunal arbitral estará en la ciudad de Panamá.

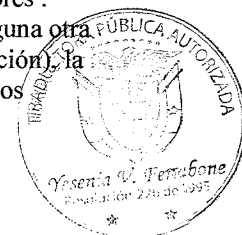
Acuerdo Entre Acreedores

El 19 de abril de 2016, el Emisor, el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y el Agente de Pagos de los Bonos 2013 celebraron el Contrato entre Acreedores, el cual será modificado por la enmienda que se celebrará en o antes de la Fecha de Subasta Panameña. El 4 de mayo de 2016, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2036 celebró y entregó una cláusula de adhesión del Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los Bonos 2036, cuya acumulación fue modificada el 13 de mayo de 2016. El 3 de mayo de 2018, el Fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2048 firmó y entregó una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los Bonos 2048. Antes de la Fecha de la Subasta Panameña, el Fiduciario del Contrato de Emisión celebrará una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores con respecto a los bonos, la cual podrá enmendarse en la Fecha de Emisión o antes, después de la cual las obligaciones del Emisor en virtud de bonos serán garantizado por un gravamen de primera prioridad sobre la garantía. Sujeto a los términos del Contrato de Fideicomiso y el Contrato entre Acreedores; la Garantía también garantizará en una primera prioridad, *pari passu* (i) los Bonos Existentes y (ii) otra Deuda Garantizada con Garantía, *siempre que* la Parte Designada con Voto de los tenedores de dicha otra Deuda Garantizada haya ejecutado una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores; *siempre que además*, en todos los casos, que la Cuenta de Recuperación de COVID, cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago garantizarán en primer lugar solo la Deuda Garantizada con Garantía con respecto a la cual se establezcan y mantengan dicha Cuenta de Recuperación de COVID, Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y Cuenta de Pago. El Acuerdo Entre Acreedores se regirán por las leyes del estado de Nueva York.

Los Bonos y los Bonos Existentes estarán garantizados por un gravamen sobre la garantía de conformidad con el Contrato de fideicomiso. Consulte “—Garantía: General.” Además, cualquier Deuda Garantizada Futura estará asegurada por un Gravamen sobre la Garantía de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso, *siempre que* la Parte Designada con Voto de los tenedores de dicha Deuda Garantizada Futura habrá firmado una unión al Acuerdo Entre Acreedores. Sin perjuicio de cualquier disposición en contrario en este párrafo, la Cuenta de Recuperación de COVID, cada Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda y cada Cuenta de Pago garantizarán en primer lugar solo la Deuda Garantizada con Garantía con respecto a la cual se establezcan y mantengan dicha Cuenta de Recuperación de COVID, Cuenta de Reserva del servicio de la Deuda y Cuenta de pago. Al aceptar un bono, se considerará que cada Tenedor de Bonos ha autorizado al Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y el Fiduciario del Contrato de Emisión para celebrar una cláusula de adhesión al Acuerdo Entre Acreedores y los demás Documentos de la Transacción.

Beneficios Pari Passu

De conformidad con los términos del Acuerdo Entre Acreedores, cada uno de los Agentes entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y cada Parte con Derecho a Voto designada (por sí misma y en nombre de cada parte en cuyo nombre celebre el Acuerdo Entre Acreedores) acordará que (a) La Garantía Combinada para el beneficio conjunto de los tenedores de las Partes Garantizadas, (b) los derechos de pago de la Garantía Compartida de los tenedores de Obligaciones Pari Passu serán los establecidos en el Acuerdo Entre Acreedores, (c) que no aceptará ninguna Gravamen sobre cualquier Garantía compartida en beneficio de cualquier Parte asegurada que no sea de conformidad con los Documentos de Garantía y (d) estará sujeto a los términos del Acuerdo Entre Acreedores. Además, cada uno de los titulares de Obligaciones Pari Passu acordará que no impugnará ni apoyará a ninguna otra Persona en impugnar, en ningún procedimiento (incluido cualquier procedimiento de insolvencia o liquidación), la perfección, prioridad, validez o aplicabilidad de un Gravamen retenido, por o en nombre de cualquiera de los



tenedores de Obligaciones Pari Passu en todo o parte de la Garantía, o las disposiciones del Acuerdo Entre Acreedores .

En virtud del Acuerdo Entre Acreedores, los Tenedores de Bonos estarán representados por el Fiduciario de Contrato de Emisión y los Tenedores de los Bonos Existentes y cualquier otra deuda garantizada con garantía estará representada por sus respectivas Partes con Derecho a Voto designadas. El Acuerdo Entre Acreedores establecerá las prioridades y otros derechos relativos entre los Tenedores de Bonos, los tenedores de Deuda Garantizada por Garantía , incluyendo, entre otras cosas, que:

Independientemente de la fecha, hora, método, forma u orden de (a) concesión, embargo o perfeccionamiento de cualquiera de los Gravámenes sobre la Garantía Compartida o (b) la contracción o creación de cualquier Deuda Garantizada, los Gravámenes que garantizan cualquier Deuda Garantizada tendrá la misma prioridad que los Gravámenes que garantizan todas las demás Deuda Garantizada por Garantía; y

las obligaciones con respecto a los bonos y cualquier otra Deuda Garantizada por Garantía pueden ser refinanciadas, extendidas, renovadas, anuladas, reestructuradas, redimidas, reemplazadas o redimidas cada cierto tiempo , en cada caso, en la medida permitida por el Contrato y cualquier otro acuerdo. o instrumento que rijan dicha otra Deuda Garantizada por Garantía sin afectar la prioridad del Gravamen o los derechos relativos de los tenedores de dichas obligaciones.

Según el Acuerdo Entre Acreedores , cada Parte Designada con Derecho a Voto acordará que (i) ninguno de los tenedores de Obligaciones Pari Passu podrá entablar una demanda o hacer valer en cualquier demanda, quiebra, insolvencia u otro procedimiento cualquier reclamo contra el Fiduciario de la Garantía o cualquier otro tenedor de Obligaciones Pari Passu que buscan daños u otra compensación por medio de ejecución específica, instrucciones o de otro modo con respecto a cualquier Garantía compartida, (ii) ni el Fiduciario de la Garantía ni ninguna otra Parte Garantizada serán responsables de ninguna acción tomada u omitida por el Fiduciario de la Garantía u otra Parte Garantizada con respecto a cualquier Garantía Compartida de acuerdo con las disposiciones del Acuerdo Entre Acreedores o cualquier otro Documento de Garantía, (iii) no cuestionará ni cuestionará en ningún procedimiento la validez o aplicabilidad de las Obligaciones Pari Passu o cualquier Documento Relevante o la validez, adjunto, perfección o prioridad de cualquier Gravamen bajo cualquier Documento de Garantía o la validez o la exigibilidad de las prioridades, derechos u obligaciones establecidos por u otras disposiciones del Acuerdo Entre Acreedores o cualquier otro Documento de Garantía; (iv) no tomará ni hará que se tome ninguna acción cuyo propósito o intención sea, o pueda ser, interferir, obstaculizar o retrasar, de cualquier manera, ya sea mediante procedimientos judiciales o de otra manera, cualquier venta, transferencia u otra disposición de la Garantía Compartida por parte del Fiduciario de la Garantía de conformidad con el Contrato de Fideicomiso, (v) excepto que salvo lo dispuesto en el Acuerdo Entre Acreedores , no tendrá derecho a ordenar al Fiduciario de la Garantía o cualquier otra Parte Garantizada que ejerza ningún derecho, recurso o poder con respecto a cualquier Garantía Compartida, (vi) no buscará, y por la presente renuncia a cualquier derecho, a que cualquier Colateral Compartido o cualquier parte del mismo se ordene sobre cualquier ejecución hipotecaria u otra disposición de dicho Colateral Compartido y (vii) no intentará, directa o indirectamente, ya sea mediante procedimientos judiciales o de otra manera, impugnar la aplicabilidad de cualquier disposición del Acuerdo Entre Acreedores o cualquier otro Documento de garantía; *siempre que nada en el Acuerdo Entre Acreedores se interpretará para prevenir o menoscabar los derechos del Fiduciario de la Garantía o cualquier otra Parte Garantizada para hacer cumplir el Acuerdo Entre Acreedores o el derecho a tomar cualquier acción permitida por el presente.*

Ninguna Parte Garantizada con respecto a cualquier Deuda Garantizada por Garantía tendrá la obligación de compartir los montos depositados en, o los ingresos con respecto a, la Cuenta de Recuperación de COVID, cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de Deuda o cualquier Cuenta de Pago establecida con respecto a la Deuda Garantizada por Garantía de dicha Parte Asegurada, y cada Parte asegurada puede hacer valer cualquier derecho o recurso disponible con respecto a la Cuenta de Recuperación de COVID, cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda o cualquier Cuenta de pago bajo los Documentos de Garantía (que no sean el Acuerdo Entre Acreedores) en la medida permitida por, y de acuerdo con, los Documentos de Garantía (otros que el Acuerdo Entre Acreedores), independientemente de obtener el consentimiento de cualquier otra Parte Garantizada en virtud del Acuerdo Entre Acreedores, dicha ejecución será llevada a cabo por el Fiduciario de la Garantía bajo la dirección del Agente Entre Acreedores (actuando bajo la dirección de (a) en el caso de cualquier Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda o



Cuenta de Pago, la Parte con Derecho a Voto designada del Deuda Garantizada con Garantía a la que se relaciona dicha Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda o Cuenta de pago, y (b) en el caso de la Cuenta de Recuperación de COVID, las Partes Designadas con Voto de los bonos y cualquier otra Deuda Garantizada con Garantía futura que represente participaciones de Obligaciones Pari Passu (distintas de los Bonos Existentes), que en ese momento posean (o representen) más del 50% del total monto de capital de la Deuda Garantizada con Garantía pendiente en ese momento (distinta de los Bonos Existentes), de conformidad los Documentos de la Garantía.

Dirección del Agente Entre Acreedores

Cada Parte Designada con Voto (por sí misma, por cada parte en cuyo nombre celebre el Acuerdo Entre Acreedores y cualquier Persona que reclame por medio de él y como Parte Designada con Voto en nombre de cualquier otra Parte Garantizada), acordará que ninguna Parte Garantizada, excepto De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo Entre Acreedores, tomar cualquier Acción de cumplimiento y que cada decisión que se tome de acuerdo con los términos del Acuerdo Entre Acreedores será vinculante para cada Parte Asegurada y cada otra parte de los Documentos de la Transacción.

Salvo que se establezca lo contrario en el Acuerdo Entre Acreedores, cuando, de conformidad con el Acuerdo Entre Acreedores o cualquier otro Documento de Garantía, se solicite o requiera cualquier orden u otra decisión del Agente Entre Acreedores, salvo que se disponga de otro modo en el Acuerdo Entre Acreedores de dicha dirección, o la toma de tal otra decisión por parte del Agente Entre Acreedores será determinada por el Voto Entre Acreedores.

A solicitud del Agente Entre Acreedores, si es necesario en relación con la adopción de cualquier acción en virtud del Acuerdo Entre Acreedores por parte del Agente Entre Acreedores, cada Parte Designada con Derecho a Voto deberá notificar al Agente Entre Acreedores por escrito, en cualquier momento en que el Agente Entre Acreedores podrá especificar en dicha solicitud, de (a) el capital total de la Deuda Garantizada por Garantía pendiente de conformidad con sus respectivos Documentos Relevantes a dicha fecha y (b) cualquier otra información que el Agente Entre Acreedores pueda solicitar razonablemente. Cualquier cálculo del capital de la Deuda Garantizada por Garantía pendiente por parte del Agente Entre Acreedores se basará únicamente en la información proporcionada por cada Parte con Derecho a Voto designada como se describe en este párrafo o en un Voto Entre Acreedores, y el Agente Entre Acreedores tendrá derecho a confiar de manera concluyente en información proporcionada por una Parte Designada para Votar en relación con la determinación del capital de la Deuda Garantizada con Garantía Pendiente de las Partes Garantizadas con respecto a su respectiva Deuda Garantizada con Garantía.

Al recibir la notificación del Agente Entre Acreedores de una acción que requiera un voto entre acreedores, cada Parte Designada con Derecho a Voto proporcionará un certificado al Agente Entre Acreedores que establezca su voto con respecto a los asuntos establecidos en dicha notificación el último día del Período de Decisión relevante y que establece el capital total de la Deuda Garantizada por Garantía pendiente representada por dicha Parte Designada con Voto que votó a favor o en contra de la decisión. Además de lo anterior, y en la medida en que el Contrato de Emisión no establezca expresamente la forma en que el Fiduciario del Contrato de Emisión debe actuar con respecto a dicha votación entre acreedores, el Fiduciario del Contrato de Emisión notificará a los tenedores de los bonos dicha votación y solicitará instrucciones a los tenedores de los bonos con respecto a dicha votación entre acreedores. Con respecto a los Bonos Globales, el Fiduciario del Contrato de Emisión estará plenamente protegido al proporcionar dicha notificación a DTC de acuerdo con los procedimientos aplicables en DTC (incluyendo el envío de todas esas notificaciones a legalandtaxnotices@dtcc.com, siempre que el Fiduciario del Contrato de Emisión pueda, a su discreción, hacer que dicha notificación se procese a través de los procedimientos del Programa de Oferta Pública Automatizada ("ATOP") de DTC o cualquier otro que lo sustituya). El Fiduciario del Contrato de Emisión no tendrá ninguna responsabilidad por los términos o requisitos de dichos sistemas o procedimientos ofrecidos por DTC, ni por la falta de disponibilidad de estos.

Excepto en los casos en que las Partes Controladoras Pari Passu hayan entregado una determinación sobre dicho Voto entre acreedores al Agente Entre Acreedores, si una Parte con Derecho a Voto no proporciona un certificado al Agente Entre Acreedores que establezca su voto dentro del Período de decisión especificado, entonces el Agente notificará a dicha Parte Designada para Votar en o antes del cierre de operaciones del siguiente día hábil siguiente al último día del Período de decisión de que dicha Parte Designada para Votar no proporcionó dicho certificado y solicitará que proporcione dicho certificado a más tardar a las 11:00. estoy en la fecha que es 30 días



después de la expiración del Período de Decisión o, si dicha fecha no es un Día Hábil, el Día Hábil inmediatamente posterior (dicha fecha, la “Fecha de la Votación Final”); *siempre* que el Agente Entre Acreedores no sea responsable de cualquier incumplimiento por su parte en proporcionar dicho aviso a dicha Parte Designada para Votar; *siempre que además* que si la Parte con Derecho a Voto designada con respecto a dicha Deuda Garantizada con Garantía no proporciona dicho certificado en la Fecha final de votación, se excluirá el capital total de la Deuda Garantizada con Garantía representada por dicha Parte con derecho a voto, únicamente por el propósito de dicho Voto entre acreedores, tanto de (i) el cálculo del capital agregado de la Deuda Garantizada por Garantía pendiente en ese momento como de (ii) la determinación de si el porcentaje requerido.

El Fiduciario de la Garantía se abstendrá de tomar cualquier acción para ejercer cualquier derecho con respecto a cualquier Garantía a menos que el Agente Entre Acreedores le indique que lo haga. El Agente Entre Acreedores se abstendrá de tomar cualquier acción para dirigir al Fiduciario de la Garantía a menos que las Partes Controladoras Pari Passu le indiquen hacerlo por medio de un Voto entre acreedores o de otro modo de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Acuerdo Entre Acreedores ; *siempre* que el Agente Entre Acreedores pueda, bajo la dirección de cualquier Parte con Derecho a Voto designada y sin necesidad de instrucciones de las Partes Controladoras Pari Passu, acordar cualquier corrección que sea de naturaleza ministerial o que sea necesaria para corregir un error o inconsistencia y que refleje la clara intención de las partes y no implican un cambio material; *en el entendido* que el Agente Entre Acreedores tendrá derecho a confiar en un certificado de la Parte Designada con Derecho a Voto correspondiente y en el asesoramiento de un abogado.

El Agente Entre Acreedores puede proporcionar a las Partes con Voto Designadas de las Obligaciones Pari Passu una solicitud de instrucciones por escrito de los titulares de las Obligaciones Pari Passu en cuanto a las acciones de ejecución a tomar, estableciendo los procedimientos para proporcionar tales instrucciones. Cada una de dichas Partes con derecho a voto acepta cooperar plenamente con el Agente Entre Acreedores para administrar cualquier solicitud de instrucciones de los titulares de Obligaciones Pari Passu y tomar todas las medidas que razonablemente solicite el Agente Entre Acreedores en relación con las mismas. Si el Agente Entre Acreedores no ha recibido instrucciones de las Partes Pari Passu que controlan de acuerdo con el párrafo anterior inmediatamente anterior, entonces el Agente Entre Acreedores no ejercerá ningún derecho o recurso ni realizará ninguna otra acción o deber discrecional a menos y hasta que las Partes Pari Passu controladoras instruya al Agente Entre Acreedores por escrito para que tome dicha medida.

Incumplimientos y recursos

Inmediatamente después de que cualquier Parte Designada para Votar tenga conocimiento de (i) la ocurrencia de cualquier evento de ejecución en virtud de cualquier documento relevante en el que sea parte, o (ii) que cualquier evento de ejecución en virtud de cualquier documento relevante del cual sea parte haya dejado de Si existe, dicha Parte de Voto Designada notificará al Agente Entre Acreedores por escrito de ello (dicho aviso, un “Aviso de Evento de Cumplimiento”). Una vez que el Agente Entre Acreedores reciba dicha Notificación de evento de ejecución o cualquier notificación del Emisor emitida de conformidad con los términos del Acuerdo Entre Acreedores , enviará de inmediato copias de este a cada Parte Designada con Derecho a Voto , al Fiduciario de la Garantía y al Emisor; *siempre* que el hecho de no dar dicha notificación al Emisor no afectará la validez de la Notificación de Evento de Ejecución.

Después de la ocurrencia de un Evento de Ejecución, el Agente Entre Acreedores está autorizado de conformidad con y de acuerdo con los términos del Acuerdo Entre Acreedores para instruir al Fiduciario de la Garantía para que realice pagos de la Garantía al Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y las Partes Electoras Designadas, únicamente en tales capacidades, en las proporciones y montos que indique el Agente Entre Acreedores, en cumplimiento de lo establecido en el Contrato entre acreedores.

En caso de discrepancia entre las instrucciones proporcionadas por el Agente Entre Acreedores y las enviadas por el Emisor, el Fiduciario de la Garantía deberá consultar con las partes involucradas. Si las instrucciones no han sido aclaradas dentro de los cinco (5) Días Hábiles después de que el Fiduciario de la Garantía notifique la discrepancia, el Fiduciario de la Garantía debe proceder de acuerdo con las instrucciones del Agente Entre Acreedores.



En cualquier momento después de que ocurra y durante la continuación de un Evento de Ejecución, la Parte con Derecho a Voto designada que represente a las Partes garantizadas de la Deuda Garantizada con Garantía respecto de la cual se haya producido y continúe un Evento de ejecución puede enviar un aviso (dicho aviso, un "Aviso de Recursos") sobre el Agente Entre Acreedores que describe el Evento de Ejecución con respecto al cual dicha Parte Designada con Voto está buscando buscar recursos, así como los diversos recursos (los "Recursos Propuestos") que dicha Parte Designada con Voto desea que Agente Entre Acreedores a perseguir.

Si el Agente Entre Acreedores recibe cualquier Notificación de Recurso de cualquier Parte Designada para Votar y si dicha Parte Designada para Votar no ha retirado dicha notificación mediante notificación al Agente Entre Acreedores antes del final del tercer (3^{er}) Día hábil posterior al día en que el Agente Entre Acreedores recibe dicho Aviso de Recurso, el Agente Entre Acreedores inmediatamente después de dicho tercer (3^{er}) Día hábil proporcionará a cada Parte Designada para Votar una copia de dicha Notificación de Recurso (siempre que si la Notificación de Recurso se inició o se firmó o consintió de otra manera a las Partes Controladoras Pari Passu, el Agente Entre Acreedores proporcionará a cada Parte con Derecho a Voto designada una copia de dicha notificación a más tardar el siguiente Día hábil siguiente al día en que el Agente Entre Acreedores reciba dicha notificación) y les informará de la fecha (tal fecha, que será a más tardar dos (2) Días Hábiles siguientes al último día del Período de Decisión correspondiente a dicha Notificación de Recursos o a la fecha anterior especificada por escrito por las Partes Controladoras Pari Passu, la "Fecha de Inicio de los Recursos") en la cual el Agente Entre Acreedores emitirá una Instrucción de recursos para perseguir los Recursos propuestos si así se indica de acuerdo con la siguiente oración. A menos que la Notificación de Recursos haya sido ejecutada por las Partes Controladoras Pari Passu, el Agente Entre Acreedores deberá enviar dicha Notificación de Recursos a un Voto entre acreedores solicitando instrucciones sobre si el Agente Entre Acreedores debe (i) emitir una Instrucción de Recursos al Fiduciario de la Garantía instruyendo al Fiduciario de la Garantía a ejercer los Recursos Propuestos de acuerdo con el Contrato de Fideicomiso, (ii) emitir una Instrucción de Recursos que instruya al Fiduciario de la Garantía a ejercer otros recursos de acuerdo con el Contrato de Fideicomiso o (iii) no tomar ninguna acción con respecto al Evento de Ejecución especificado en dicho Aviso de Recurso.

El Agente Entre Acreedores solo dará efecto a las instrucciones en cuanto a los asuntos descritos en cláusulas (i) o (ii) de la oración inmediatamente anterior si están contenidas en un Aviso de Recurso o una Instrucción de Recurso ejecutado por la Parte Controladora Pari Passu, o en una Dirección de Recursos aprobada por las Partes Controladoras Pari Passu en el Voto Entre Acreedores descrito en la oración inmediatamente anterior.

Si, luego de la entrega de una Notificación de Recursos por parte de una Parte Designada con Voto y en o antes de la Fecha de Inicio de los Recursos correspondiente, las Partes Controladoras Pari Passu optan por aplicar los recursos y proporcionar al Agente Inter crédito instrucciones por escrito sobre el ejercicio de los recursos, que pueden tener la forma de una respuesta a un Voto entre acreedores o de otro modo y cuya instrucción puede incluir una instrucción para ejercitar los Recursos Propuestos o una instrucción para ejercitar otros recursos (una "Instrucción de Recursos"), entonces el Agente Entre Acreedores emitirá un Recurso De acuerdo con el Acuerdo Entre Acreedores , *siempre* que el evento de ejecución que es objeto de dicho Aviso de Recurso no se ha subsanado o renunciado previamente. Excepto cuando las Partes Controladoras Pari Passu elijan ejercitar los Recursos Propuestos contenidos en una Notificación de Recursos entregada al Agente Entre Acreedores, cada Instrucción de Recursos especificará la acción o acciones particulares que las Partes Controladoras Pari Passu propongan que el Agente Entre Acreedores dirija al Fiduciario de la Garantía.

Si las Partes Controladoras Pari Passu optan por no ejercitar recursos después de la entrega de un Aviso de Recursos por una Parte Designada con Voto, entonces, en la fecha de vencimiento del Período de Decisión o la Fecha Final de Votación, según corresponda, un período de suspensión de 120 días (el "Período de suspensión") comenzará durante el cual ninguna Parte Asegurada, excepto las Partes Controladoras Pari Passu, tendrá derecho a tomar ninguna Acción de Ejecución en relación con dicho Evento de Ejecución y el Agente Entre Acreedores distribuirá un aviso a tal efecto a cada Parte Designada para Votar. Al vencimiento del Período de Suspensión, si dicho Evento de Ejecución aún continúa, la Parte con Voto Designada que representa a las Partes Garantizadas de la Deuda Garantizada por Garantía con respecto a la cual dicho Evento de Ejecución ha ocurrido y continúa puede entregar un segundo aviso de Recurso (a "Aviso de Recursos Repetidos ") en el Agente Entre Acreedores que describe el Evento de Ejecución con respecto al cual dicha Parte Designada con Voto busca buscar recursos, establece que el Período de Suspensión ha concluido y especifica la fecha (que no será anterior que el tercer (3^{er}) Día Hábil posterior a la fecha de dicha Notificación de Recursos Repetidos) y la acción o acciones particulares (siempre que dichos recursos se



apliquen solo con respecto a los tenedores de Deuda Garantizada por Garantía representados por dicha Parte con Voto Designada) que dicha Parte Designada para Votar propone que el Agente Entre Acreedores instruya al Fiduciario de la Garantía a tomar (dicha fecha, la “Fecha de Ejecución de la Parte No Controladora”). A más tardar el tercer (3^{er}) Día Hábil siguiente a la recepción de un Aviso de Recursos Repetidos, el Agente Inter crédito distribuirá una copia de dicho Aviso Recursos Repetidos a cada Parte Designada con Voto, y el Agente Inter crédito deberá en el No Controlador Fecha de ejecución de la parte entregar una Instrucción sobre recursos al Fiduciario de la Garantía , con una copia al Emisor, instruyendo al Fiduciario de la Garantía para que ejerza los recursos previstos en dicha notificación de recurso repetido (siempre que los Documentos de garantía pertinentes permitan dicho recurso); *siempre que, a pesar de que* la Fecha de Ejecución de la Parte No Controladora se suspenderá y no ocurrirá y se considerará que no ha ocurrido y el Agente Entre Acreedores ignorará dicha Notificación de Recursos Repetidos y retirará cualquier Instrucción de Recursos relacionada (1) en cualquier momento las Partes Controladoras Pari Passu han comenzado y están llevando a cabo cualquier Acción de Ejecución con respecto a dicho Evento de Ejecución o (2) en cualquier momento el Emisor está sujeto a cualquier Procedimiento de Insolvencia o Liquidación.

Durante el período anterior al comienzo de la adopción de cualquier recurso con respecto a cualquier Evento de ejecución, ninguna Parte asegurada tendrá derecho a tomar ninguna Acción de ejecución en relación con dicho Evento de ejecución, ni, sujeto a los dos párrafos inmediatamente anteriores, ninguna La Parte asegurada instruye al Agente Entre Acreedores para que tome cualquier Acción de ejecución en relación con dicho Evento de Ejecución. Ninguna de las Partes Garantizadas tendrá poder independiente para hacer cumplir o ejercer ningún derecho, discreción o poder con respecto a la Garantía, excepto por medio del Fiduciario de la Garantía que actúe según las instrucciones del Agente Entre Acreedores.

Una Parte con Voto Designada puede entregar solo un Aviso de Recursos con respecto a cualquier Evento de Ejecución específico dentro de cualquier período de treinta (30) días, excepto si dicho Aviso de Recursos fue iniciado o firmado y consentido por las Partes Controladoras Pari Passu, y para cada Recurso la notificación enviada por dicha Parte con Derecho a Voto deberá especificar los Eventos de ejecución relacionados con los Documentos relevantes que rigen la Deuda Garantizada con Garantía representada por dicha Parte con Derecho a Voto que exista en la fecha en que se entregue dicho Aviso de Recurso. La Parte Designada con Voto aplicable puede enmendar o retirar un Aviso de Recurso en cualquier momento después del servicio al Agente Entre Acreedores de acuerdo con los términos del Acuerdo Entre Acreedores y rescindirá inmediatamente cualquier Aviso de Recurso si el Evento de aplicación aplicable se ha subsanado, renunciado o cesado. existir.

Obligaciones del Agente Entre Acreedores

El Agente Entre Acreedores deberá, sujeto a los términos del Acuerdo Entre Acreedores :

- (i) Proporcionar sin demora a cada Parte Designada con Voto una copia de cualquier aviso importante o documento que, en su calidad de Agente Entre Acreedores, reciba o entregue a (i) el Emisor, (ii) el Fiduciario de la Garantía, (iii) cualquier Parte Designada con Voto o (iv) cualquier autoridad gubernamental;
- (ii) actuar como Agente Entre Acreedores en virtud del Acuerdo Entre Acreedores de conformidad con las instrucciones que le den las Partes Controladoras Pari Passu; y
- (iii) Si así lo instruyen las Partes Controladoras Pari Passu, abstenerse de ejercer cualquier derecho, poder o discreción que le haya sido otorgado como Agente Entre Acreedores en virtud del Acuerdo Entre Acreedores (que no sea cualquier derecho, poder o discreción proporcionada al Agente Entre Acreedores para su propio beneficio).

Renuncia o destitución del Agente Entre Acreedores

Sujeto a la designación y aceptación de un Agente Entre Acreedores sucesor de acuerdo con las disposiciones descritas en el tercer párrafo bajo este “-*Renuncia o remoción del Agente Entre Acreedores*”, el Agente Entre Acreedores, mediante notificación de ello a cada una de las otras partes al Acuerdo Entre Acreedores , puede renunciar en cualquier momento.



Las Partes Controladoras Pari Passu pueden solicitar en cualquier momento que el Agente Entre Acreedores sea removido con o sin causa, notificando por escrito con no menos de treinta (30) días de anticipación a ese efecto al Agente Entre Acreedores; *siempre* que dicha remoción no será efectiva hasta que se designe un sucesor del Agente Entre Acreedores de conformidad con el siguiente párrafo siguiente.

Ante cualquier renuncia o remoción, las Partes Controladoras Pari Passu tendrán el derecho, sujeto (siempre que no haya ocurrido ningún Evento de Ejecución y continúe) al consentimiento previo del Emisor (que no se detenga, condicione o demore sin razón), a nombrar a un Agente Entre Acreedores sucesor, y si no se hubiera designado a un Agente Entre Acreedores sucesor y éste hubiera aceptado dicho nombramiento dentro de los treinta (30) días posteriores a la notificación de renuncia del Agente Entre Acreedores que se jubila o la destitución del Agente Entre Acreedores que se jubila, como aplicable, el Agente Entre Acreedores que se jubila puede, en nombre de los titulares de Obligaciones Pari Passu, solicitar a un tribunal de jurisdicción competente el nombramiento de un Agente Entre Acreedores sucesor, que será un Agente elegible. Tras la aceptación de cualquier nombramiento como Agente Entre Acreedores de conformidad con las disposiciones de este párrafo por parte de cualquier Agente Entre Acreedores sucesor, dicho Agente Entre Acreedores sucesor tendrá éxito y adquirirá todos los derechos, poderes, privilegios y deberes del Agente Entre Acreedores que se jubila. y el Agente Entre Acreedores que se jubila quedará relevado de sus deberes y obligaciones en virtud del Acuerdo Entre Acreedores .

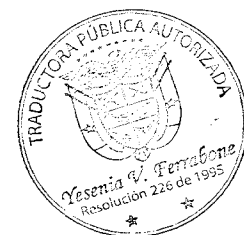
Modificaciones

Ninguna Parte asegurada acordará alguna Modificación, ni se concederá o retendrá, no se dará ninguna instrucción al Agente Entre Acreedores en virtud o con respecto al Acuerdo Entre Acreedores o cualquier Modificación y ninguna Parte asegurada ejercerá discreción alguna en virtud o con respecto a el Acuerdo Entre Acreedores , a menos que, en cada caso, se realice un Voto entre acreedores de conformidad con los procedimientos establecidos en el Acuerdo Entre Acreedores y las Partes Pari Passu que controlan autoricen al Agente Entre Acreedores o las Partes garantizadas pertinentes a aceptar dicha Modificación, proporcione el Agente con dicha instrucción o autorizar al Agente Entre Acreedores o las Partes Garantizadas pertinentes a ejercer dicha discreción, según sea el caso. Se requerirá el consentimiento del Emisor para las Modificaciones del Acuerdo Entre Acreedores . Cualquier Modificación con el propósito o que tenga el efecto de (i) liberar la Garantía Compartida, (ii) cambiar la aplicación de los ingresos de la Garantía Compartida como se establece en el Acuerdo Entre Acreedores , (iii) realizar cualquier enmienda a la definición de "Control Pari Passu Partes ", " Modificación "o con respecto a la mecánica de votación en virtud del Acuerdo Entre Acreedores y (iv) cambiar las disposiciones en relación con las Cuentas, incluida la aplicación de fondos hacia y desde dichas Cuentas como se establece en el Acuerdo de fideicomiso, en cada caso, exigir a todas las Partes con derecho a voto designadas que autoricen al Agente Entre Acreedores o a las Partes garantizadas pertinentes a aceptarlo.

Salvo que se establezca lo contrario en el Acuerdo Entre Acreedores , el Contrato de Fideicomiso solo podrá modificarse con el consentimiento por escrito firmado del Emisor, el Fiduciario de la Garantía y las Partes Pari Passu que controlan (actuando por medio del Agente Entre Acreedores). El Agente Entre Acreedores, actuando según las instrucciones de cualquier Parte con Derecho a Voto designada, notificará al Fiduciario de la Garantía con respecto a cualquier Modificación solicitada por cualquier Parte con Derecho a Voto al Acuerdo de fideicomiso.

El Agente Entre Acreedores, a solicitud de cualquier Parte Designada para Votar y sin la necesidad de una determinación previa por medio de un voto entre acreedores, aceptará dichas Modificaciones (i) con respecto a ambigüedades, inconsistencias, errores, asuntos o preguntas que surjan en virtud de este Acuerdo o los otros Documentos de Garantía que (x) son necesarios o deseables para reflejar la clara intención de las partes, (y) no serán incompatibles con este Acuerdo (por ejemplo, referencias cruzadas erróneas y términos definidos mal escritos) y (z) no serán afectar materialmente adversamente los intereses de cualquiera de las Partes Garantizadas (el Agente Entre Acreedores tiene derecho a confiar en un certificado de la Parte de Voto Designada relacionada y el consejo de un abogado y tiene todos los derechos previstos en el Artículo 2 del Acuerdo Entre Acreedores) o (ii) para traspasar, transferir, ceder, hipotecar o pignorar cualquier Propiedad al Fiduciario de la Garantía como Garantía adicional para las Partes Garantizadas.

Deuda Garantizada con Garantías



De conformidad con los términos de los Documentos de la Transacción, el Emisor puede contraer Deuda Garantizada con Garantía, *siempre que* dicha contracción esté permitida por el párrafo (a) bajo “—*Convenios negativos*” y los demás Documentos de la Transacción. Tras la entrega de un Certificado de deuda garantizada con garantía por parte del Emisor en el formulario adjunto al Contrato de fideicomiso al Agente Entre Acreedores y al Fiduciario de la Garantía (un “Certificado de deuda garantizada con garantía real Certificada”), el Agente Entre Acreedores deberá y deberá ordenar al Fiduciario de la Garantía que tome cualquier acción necesaria para permitir que dicha Deuda Garantizada con Garantía sea garantizada por la Garantía.

Acuerdos adicionales entre acreedores

El Contrato dispondrá que, mediante solicitud por escrito del Emisor, en relación con la contracción por parte del Emisor de cualquier Deuda Garantizada con Garantía futura o cualquier Deuda de refinanciamiento con respecto a Deuda Garantizada con Garantía, el Fiduciario del Contrato celebrará con la Parte con Derecho a Voto designada de los tenedores de dicha Deuda Garantizada por Garantía o Deuda de Refinanciamiento, según corresponda, una unión al Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Entre Acreedores enmendado y replanteado (un “Acuerdo Adicional entre Acreedores”) sustancialmente en los mismos términos que el Acuerdo Entre Acreedores (o términos más favorables a los Tenedores de Bonos) incluyendo sustancialmente los mismos términos con respecto a la limitación en la ejecución y liberación de la Garantía, prioridad y liberación de los gravámenes que aseguran los bonos; *siempre que* dicho Acuerdo Adicional entre Acreedores no impondrá ninguna obligación personal al Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía ni afectará negativamente los derechos, deberes, responsabilidades o inmunidades del Fiduciario de Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía según el Contrato de Fideicomiso, el Contrato de Fideicomiso o el Contrato entre Acreedores.

El Contrato de Fideicomiso también dispondrá que, bajo la instrucción por escrito del Emisor y sin el consentimiento de los Tenedores de Bonos, el Fiduciario del Contrato de Fideicomiso celebrará cada cierto tiempo una o más enmiendas al Acuerdo Entre Acreedores o cualquier Acuerdo Adicional entre Acreedores para (A) subsanar cualquier ambigüedad, omisión, defecto o inconsistencia del Acuerdo Entre Acreedores o cualquier Acuerdo Adicional entre Acreedores, (B) aumentar el monto de la Deuda Garantizada con Garantía cubierta por el Acuerdo Entre Acreedores o cualquier Acuerdo Adicional entre Acreedores en el que pueda incurrir el Emisor que está sujeto al Inter crédito Acuerdo o cualquier Acuerdo Adicional entre Acreedores; (C) asegurar aún más los Bonos, o (D) realizar cualquier otro cambio de este tipo al Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Adicional entre Acreedores que no afecte negativamente a los tenedores de los Bonos en ningún aspecto material.

El Emisor no deberá ordenar al Fiduciario del Contrato de Emisión que celebre ninguna enmienda al Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Adicional entre Acreedores sin el consentimiento de los Tenedores de bonos mayoritarios, salvo que se permita lo contrario en virtud de este convenio, y el Emisor solo puede indicarle al Fiduciario que firme el contrato en cualquier enmienda en la medida en que dicha enmienda no imponga ninguna obligación personal al Fiduciario de Contrato de Emisión o afecte adversamente los derechos, deberes, responsabilidades o inmunidades del Fiduciario de Contrato de Emisión en virtud del Contrato de Emisión, el Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Adicional entre Acreedores.

En relación con el Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Adicional entre Acreedores, el Fiduciario de Contrato de Emisión deberá dar su consentimiento en nombre de los tenedores de Bonos para el pago, redención, compra, recompra, anulación, adquisición, retiro o redención de cualquier obligación subordinada a los Bonos; *siempre, sin embargo*, que dicha transacción cumpliría con el convenio descrito en el párrafo (b) de “— *Convenios negativos*”.

Se considerará que cada Tenedor de Bonos, al aceptar un bono, ha acordado y aceptado los términos y condiciones del Acuerdo Entre Acreedores o un Acuerdo Entre Acreedores adicional (ya sea que se celebre o se celebre en el futuro de conformidad con las disposiciones aquí descritas). Una copia del Acuerdo Entre Acreedores o Acuerdos Adicionales entre Acreedores deberá estar disponible para inspección durante el horario laboral normal en cualquier Día Hábil, previa solicitud por escrito en las oficinas fiduciarias corporativas del Fiduciario del Contrato de Fideicomiso.

Pagos de los Bonos



Los pagos de intereses, capital y prima de redención / pago (si corresponde) de los bonos de cada serie de bonos se pagarán a cada Tenedor de Bonos sobre una base *prorrataada* ; *en el entendido de que*, con respecto a cualquier licitación descrita en “- *Redención de los Bonos*” a continuación, la compra por parte del Emisor de cualquier bono (o intereses beneficiosos en los mismos) que participen en dicha licitación se efectuará en base *prorrata* base solo entre dichos Bonos de participación (o intereses beneficiosos en las mismas).

Todos los pagos realizados por (o en nombre de) el Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción (que no sean los pagos al Fiduciario de la Garantía) deberán entregarse al Fiduciario del Contrato de Emisión a más tardar a las 10:00 a. m. (Hora de la ciudad de Nueva York) en la fecha de vencimiento; *siempre que*: (a) los fondos disponibles para su aplicación en las Cuentas de Pago a las 12:00 del mediodía (hora de la ciudad de Nueva York) o antes del Día Hábil anterior a la fecha de vencimiento de dichos montos se considerarán oportunos entregado al Fiduciario de Contrato de Emisión, pero solo en la medida en que el Fiduciario de Contrato de Emisión haya recibido dichos fondos del Fiduciario de la Garantía antes de las 10:00 a. m. (Hora de la ciudad de Nueva York) en la fecha en que dicho pago vence y (b) dichos pagos relacionados con la compra por parte del Emisor de cualquier Bono (o interés beneficioso en el mismo) de conformidad con cualquier oferta pública descrita en “—*Redención de los Bonos*” a continuación se entregará a los Inversores participantes en la forma descrita en dicha oferta pública. Cualquier pago recibido por el Fiduciario de Contrato de Emisión después de dicho plazo se considerará pagado el siguiente Día Hábil y, con respecto a cualquier pago de capital de los Bonos, el Emisor pagará inmediatamente intereses adicionales con respecto a los mismos. Si una Fecha de Pago es un Día Feriado Legal, el pago se efectuará el día siguiente que no sea un Día Feriado Legal, con la misma fuerza y efecto que si se hiciera en la fecha de dicho pago, y no se devengarán intereses durante el período intermedio. Si una fecha de registro es un feriado legal, la fecha de registro no se verá afectada.

Interés

Los intereses sobre los bonos se devengarán a partir del 11 de agosto de 2021 a la tasa de interés y se pagarán semestralmente por mes vencido en cada Fecha de Pago correspondiente, comenzando el 11 de febrero de 2022. Los intereses con respecto a cada Bono serán pagaderos en cada Fecha de Pago correspondiente, al Tenedor de Bonos correspondiente inscrito en el Registro a las 5:00 p. m. (Hora de la ciudad de Nueva York) en cada 26 de enero y 26 de julio previo a dicha Fecha de Pago, según corresponda (la “*Fecha de registro*”). El “*interés*” pagadero sobre los Bonos en una Fecha de Pago será igual a la suma de: (a) el producto de: (i) la tasa de interés, (ii) el Saldo de Capital promedio diario durante el período desde e incluyendo la Fecha de Pago anterior (o, en el caso de la primera Fecha de Pago, la Fecha de Emisión) (pero sin incluir ningún capital redimido en dicha fecha de inicio) hasta, pero excluyendo, dicha Fecha de Pago y (iii) el número de días (basado en un mes de 30 días) en el Período de interés relacionado *dividido por 360*; *en el entendido que* si cualquier Precio de Redención que se pague por un redención de los Bonos incluye intereses devengados y no pagados, entonces el cálculo del monto de interés pagadero en la siguiente Fecha de Pago se ajustará para reflejar dicho pago previo de interés, (b) el monto de cualquier interés devengado y pagadero sobre los Bonos pero no pagado en ninguna Fecha de Pago anterior y (c) en la medida permitida por la Ley Aplicable, el producto de: (i) la tasa de interés, (ii) el monto determinado de conformidad con la cláusula (b) y (iii) el número de días en el Período de Intereses relacionado (basado en un mes de 30 días) *dividido por 360*. El Fiduciario del Contrato de Emisión no tendrá ninguna obligación de calcular o verificar el cálculo de cualquier interés pagadero sobre los Bonos.

Capital

En cada Fecha de Pago relevante, comenzando el 11 de febrero de 2027, los Tenedores de Bonos registrados en la Fecha de Registro anterior tendrán derecho a recibir un pago de capital equivalente al monto de amortización semestral correspondiente a dicha Fecha de Pago establecida en la siguiente tabla (para cada Fecha de Pago, como tal, puede reducirse como resultado de un redención o cancelación o pago parcial de un Pago Incumplido como se describe en “—*Redención de las Obligaciones Negociables*” o “- *Compra de Obligaciones Negociables por el Emisor*” por debajo o aumentado como resultado de la emisión de Bonos Adicionales como se describe en “—*Emisión de Bonos Adicionales*” anterior, su “Monto de Amortización Semestral”; *entendiéndose que* la amortización de cualquier Fecha de Pago el monto resultante de dicha disminución o aumento para cualquier Fecha de Pago se redondeará al alza al siguiente USD 0.01). El pago final está programado (y se requiere) para ser pagado en la Fecha de Vencimiento correspondiente.



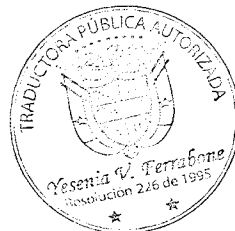
El cronograma de amortización semestral por el capital de USD 555,000,000 de los Bonos 2041 ofrecidos por el presente se establece a continuación:

| Fecha de Pago: | Importe Amortización Semestral |
|-----------------------|---------------------------------------|
| 11 de febrero de 2027 | USD 4,162,500 |
| 11 de agosto de 2027 | USD 4,162,500 |
| 11 de febrero de 2028 | USD 5,550,000 |
| 11 de agosto de 2028 | USD 5,550,000 |
| 11 de febrero de 2029 | USD 6,937,500 |
| 11 de agosto de 2029 | USD 6,937,500 |
| 11 de febrero de 2030 | USD 11,100,000 |
| 11 de agosto de 2030 | USD 11,100,000 |
| 11 de febrero de 2031 | USD 13,875,000 |
| 11 de agosto de 2031 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2032 | USD 13,875,000 |
| 11 de agosto de 2032 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2033 | USD 13,875,000 |
| 11 de agosto de 2033 | USD 13,875,000 |
| 11 de febrero de 2034 | USD 16,650,000 |
| 11 de agosto de 2034 | USD 16,650,000 |
| 11 de febrero de 2035 | USD 19,425,000 |
| 11 de agosto de 2035 | USD 19,425,000 |
| 11 de febrero de 2036 | USD 19,425,000 |
| 11 de agosto de 2036 | USD 19,425,000 |
| 11 de febrero de 2037 | USD 24,975,000 |
| 11 de agosto de 2037 | USD 24,975,000 |
| 11 de febrero de 2038 | USD 30,525,000 |
| 11 de agosto de 2038 | USD 30,525,000 |
| 11 de febrero de 2039 | USD 31,912,500 |
| 11 de agosto de 2039 | USD 31,912,500 |
| 11 de febrero de 2040 | USD 31,912,500 |
| 11 de agosto de 2040 | USD 31,912,500 |
| 11 de febrero de 2041 | USD 33,300,000 |
| 11 de agosto de 2041 | USD 33,300,000 |

La Fecha de Vencimiento de los Bonos 2041 es 11 de agosto de 2041.

El cronograma de amortización semestral por el capital de USD 1,300,000,000 de los Bonos 2061 ofrecidos por el presente se establece a continuación:

| Payment Dates | Semi-Annual Amortization Amount |
|-----------------------|--|
| 11 de febrero de 2027 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2027 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2028 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2028 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2029 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2029 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2030 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2030 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2031 | USD 3,250,000 |
| 11 de agosto de 2031 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2032 | USD 3,250,000 |



| | |
|-----------------------|----------------|
| 11 de agosto de 2032 | USD 3,250,000 |
| 11 de febrero de 2033 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2033 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2034 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2034 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2035 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2035 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2036 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2036 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2037 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2037 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2038 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2038 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2039 | USD 6,500,000 |
| 11 de agosto de 2039 | USD 6,500,000 |
| 11 de febrero de 2040 | USD 9,750,000 |
| 11 de agosto de 2040 | USD 9,750,000 |
| 11 de febrero de 2041 | USD 9,750,000 |
| 11 de agosto de 2041 | USD 9,750,000 |
| 11 de febrero de 2042 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2042 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2043 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2043 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2044 | USD 13,000,000 |
| 11 de agosto de 2044 | USD 13,000,000 |
| 11 de febrero de 2045 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2045 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2046 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2046 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2047 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2047 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2048 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2048 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2049 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2049 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2050 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2050 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2051 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2051 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2052 | USD 22,750,000 |
| 11 de agosto de 2052 | USD 22,750,000 |
| 11 de febrero de 2053 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2053 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2054 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2054 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2055 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2055 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2056 | USD 32,500,000 |
| 11 de agosto de 2056 | USD 32,500,000 |
| 11 de febrero de 2057 | USD 39,000,000 |
| 11 de agosto de 2057 | USD 39,000,000 |
| 11 de febrero de 2058 | USD 39,000,000 |
| 11 de agosto de 2058 | USD 39,000,000 |
| 11 de febrero de 2059 | USD 45,500,000 |
| 11 de agosto de 2059 | USD 45,500,000 |
| 11 de febrero de 2060 | USD 45,500,000 |



| | |
|-----------------------|----------------|
| 11 de agosto de 2060 | USD 45,500,000 |
| 11 de febrero de 2061 | USD 45,500,000 |
| 11 de agosto de 2061 | USD 45,500,000 |

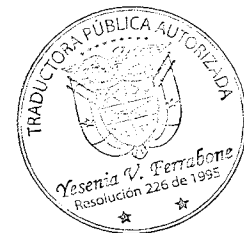
La Fecha de Vencimiento de los Bonos 2061 es el 11 de agosto de 2061.

Importes adicionales

Todos los pagos para realizar por (o en nombre de) el Emisor a los Tenedores de Bonos en virtud de los Documentos de la Transacción con respecto al capital, los intereses o la Prima de Redención / Oferta, se harán libres y sin ninguna deducción o retención a cuenta o a cuenta de, cualquier Impuesto en o después de la Fecha de Emisión impuesta, gravada, cobrada, retenida o tasada por (o en nombre de) cualquier autoridad tributaria en Panamá o en cualquier otra jurisdicción en la que el Emisor o el Fideicomiso Tocumen esté organizado o residente para impuestos fines o desde o por medio del cual se realizan los pagos (cada una de dichas jurisdicciones tributarias, una "Jurisdicción Tributaria Relevante") a menos que tales impuestos sean requeridos por dicha autoridad tributaria para ser deducidos o retenidos.

Si la Ley Aplicable exige que tales Impuestos sean deducidos o retenidos con respecto a dicho pago, entonces el Emisor, sujeto a las excepciones que se describen a continuación, pagará al Fiduciario de Contrato de Emisión (en beneficio del destinatario correspondiente de dicho pago). (o, con respecto a cualquier redención u oferta pública como se describe en "Redención de los Bonos" a continuación, de la manera descrita en dicha oferta pública o redención) los montos adicionales ("Cantidades Adicionales") que puedan ser necesario para que dicho destinatario reciba el monto total pagadero de otro modo con respecto a dicho pago si no se hubiera requerido que tales Impuestos (incluidos los Impuestos pagaderos con respecto a dichos Montos Adicionales) se deduzcan o retengan. Sin perjuicio de la oración anterior, no se pagarán tales Cantidades Adicionales con respecto a ningún pago en virtud de los Documentos de la Transacción:

- (a) en el caso de cualquier impuesto tasado o impuesto por cualquier autoridad tributaria de cualquier jurisdicción en la medida en que dicho Impuesto no se hubiera tasado o impuesto sino por cualquier conexión presente o anterior entre el destinatario correspondiente de dicho pago (o entre un fiduciario, fideicomitente, beneficiario o miembro de dicho destinatario, si dicho destinatario es un patrimonio, un fideicomiso o una sociedad) y dicha jurisdicción, incluyendo que dicho destinatario (o dicho fiduciario, fideicomitente, beneficiario o miembro) sea o haya sido ciudadano o residente del mismo o sea o haber estado involucrado en un comercio o negocio o estar presente en él o tener o haber tenido un establecimiento permanente en el mismo que no sea su participación en las transacciones efectuadas por los Documentos de la Transacción y el recibo de pagos en virtud de los mismos;
- (b) por cualquier impuesto sobre sucesiones, herencias, donaciones, propiedad personal, ventas, valor agregado, transferencia u otro impuesto similar;
- (c) en la medida en que dichos Impuestos no se hubieran impuesto si no fuera por el incumplimiento del destinatario correspondiente de dicho pago de cumplir con cualquier certificación, identificación, información, documentación u otro requisito de información relacionado con la nacionalidad, residencia, identidad o conexión de dicho destinatario con la jurisdicción que impone dicho Impuesto en la medida en que: (i) dicho cumplimiento sea requerido por la Ley Aplicable como condición previa para la exención o reducción de la tasa de deducción o retención de dichos Impuestos (incluidos los Formularios W-8BEN del Servicio de Impuestos Internos de EE. UU., W-8BEN-E, W-8IMY, W-8ECI, W-8EXP, 6166 y W-9 o cualquier formulario sucesor, según corresponda) y (ii) al menos 30 días antes de la primera Fecha de Pago con respecto a la cual el Emisor aplicará esta cláusula (c), el Emisor



deberá haber notificado a dicho destinatario por escrito que dicho destinatario deberá cumplir con dicho requisito;

- (d) cuando dichos Impuestos se impongan sobre o con respecto a cualquier Bono de conformidad con las secciones 1471 a 1474 del Código de Rentas Internas de EE. UU. de 1986 (el "Código"), cualquier ley o reglamento sucesora que implemente o cumpla, o se introduzca con el fin de cumplir con dichas secciones o cualquier acuerdo intergubernamental o cualquier acuerdo celebrado de conformidad con la sección 1471 (b) (1) del Código;
- (e) con respecto a cualquier impuesto que no se hubiera retenido o deducido si el Bono se hubiera presentado para el pago (en la medida en que se requiera la presentación) dentro de los 30 días posteriores a la última de (i) la fecha en que dicho pago vence por primera vez y (ii) si el monto total pagadero no se ha recibido en o antes de dicha fecha de vencimiento, la fecha en la cual, habiendo sido recibido el monto total, se ha dado aviso a tal efecto a los Tenedores de Bonos de acuerdo con el Contrato (excepto en la medida en que el tenedor del Bono hubiera tenido derecho a Montos Adicionales si el Bono hubiera sido presentado para su pago el último día de dicho período de 30 días);
- (f) con respecto a cualquier impuesto que sea pagadero de otra manera que no sea mediante deducción o retención de los pagos de los Bonos;
- (g) con respecto a cualquier Impuesto que no se hubiera impuesto si el tenedor del Bono hubiera presentado el Bono para el pago (cuando se requiera presentación) a otro Agente de Pago razonablemente disponible; o
- (h) debido a cualquier combinación de las circunstancias descritas en cláusulas (a) a (g),

Tampoco se pagarán Montos Adicionales con respecto a cualquier pago a un destinatario que sea un fiduciario o sociedad o cualquier persona que no sea el único beneficiario efectivo de dicho pago en la medida en que dicho pago deba incluirse en los ingresos, por fines fiscales, de un beneficiario o fideicomitente o con respecto a dicho fiduciario o un miembro de dicha sociedad o un beneficiario real que no habría tenido derecho a tales Montos Adicionales si dicho beneficiario, fideicomitente, miembro o beneficiario real hubiera estado en el lugar recipiente.

No obstante el párrafo anterior, las limitaciones sobre la obligación del Emisor de pagar Cantidades Adicionales como se establece en cláusula (c) anterior no se aplicarán si una certificación, identificación, información, documentación u otro requisito de presentación de informes descrito en dicha cláusula fuera materialmente más oneroso (en la forma, en el procedimiento o en el contenido de la información divulgada) para el destinatario correspondiente que la información comparable u otros requisitos de presentación de informes impuestos por las leyes, reglamentaciones y prácticas administrativas de los Estados Unidos (como los formularios W-8BEN del Servicio de Impuestos Internos de EE. UU. , W-8BEN-E, W-8IMY, W-8ECI, W-8EXP, 6166 y W-9 o cualquier forma posterior).

El Emisor pagará a su vencimiento cualquier sello, transferencia, impuesto judicial o documental presente o futuro o cualquier otro impuesto especial o sobre la propiedad, cargos o gravámenes similares que se impongan con respecto a la ejecución inicial, entrega o registro de los Bonos o cualquier otro documento o instrumento. relacionados con estos.

A solicitud de un destinatario, el Emisor proporcionará a dicho destinatario correspondiente evidencia del pago de Impuestos, razonablemente satisfactorio para el destinatario, respecto del cual el Emisor haya pagado cualquier Monto adicional.

Cualquier referencia en este Prospecto Informativo, el Contrato de Emisión o los Bonos al capital, intereses o cualquier otro monto pagadero con respecto a los Bonos por parte del Emisor se considerará también como referencia.



a cualquier Monto adicional, a menos que el contexto requiera lo contrario, que pueda ser pagadero con respecto a ese monto en virtud de las obligaciones a que se refiere este inciso.

La obligación del Emisor de pagar Cantidades Adicionales sobrevivirá al pago final del capital e intereses de los Bonos y a la venta o transferencia de los Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) por parte de cualquier Tenedor de Bonos.

Redención de los Bonos

Tras la redención de los Bonos (o cualquier parte de estos) (ya sea que dicha redención sea una redención voluntaria permitida por o una redención obligatoria requerida por los términos del Contrato de Emisión, incluyendo una redención por aceleración como resultado de un Evento de Incumplimiento), el Emisor pagará todos los Intereses acumulados y no pagados, Montos adicionales (si los hubiera), Redención / Prima de oferta (si corresponde) y todos los montos adeudados y pagaderos a los Tenedores de Bonos por el Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción (incluidos los honorarios, gastos, indemnizaciones u otros importes pagaderos al Fiduciario de Contrato de Emisión o al Fiduciario de la Garantía). Además, bajo ciertas circunstancias que se describen a continuación, se requerirá que el Emisor realice una oferta pública con respecto a algunos o todos los bonos.

Si algún Precio de Redención que se paga por un redención de los Bonos incluye intereses devengados y no pagados, entonces el cálculo del monto de los intereses pagaderos en la siguiente Fecha de Pago se ajustará para reflejar dicho pago previo de los Intereses devengados.

El Fiduciario del Fideicomiso seleccionará los Bonos que se redimirán sobre una base *prorrateda*, por lote o por cualquier otro método aceptable para el Fiduciario del Fideicomiso y, en el caso de los Bonos Globales (como se define a continuación), de acuerdo con los procedimientos DTC aplicables.

Mientras los Bonos sean admitidos a cotización en la Bolsa de Valores de Singapur, Trading Limited (el "SGX-ST") y las reglas del SGX-ST así lo requieran, el Emisor hará que se publiquen los avisos de redención según lo previsto. en "—Avisos; Reuniones de Tenedores de Bonos — Avisos".

Redención Obligatoria

Se requerirá que el Emisor haga una oferta a los Tenedores de Bonos para recomprar o canjear los bonos al Precio de redención y, en la medida requerida, cualquier otra Deuda Garantizada con Garantía, dentro de los 180 días de cualquiera de los siguientes eventos: (a) como resultado de (i) cualquier hecho fortuito con respecto al cual el Emisor reciba cualquier producto neto en efectivo o (ii) cualquier Condena, en cuyo caso el Emisor aplicará el 100% del producto neto en efectivo del seguro, indemnización, descargo o de otro modo (siempre que dichos ingresos netos en efectivo excedan los USD 75,000,000 en total), si no se aplica o compromete de otra manera dentro del periodo establecido en el párrafo (d) bajo " — Convenios negativos " para reemplazar o restaurar cualquier propiedad o activo afectado o redimir los Bonos u otra Deuda Garantizada por Garantía ; (b) en el caso de cualquier pérdida o modificación material adversa del derecho a operar el Aeropuerto por parte del Emisor con respecto al cual el Emisor recibe ingresos netos en efectivo, en la medida de dichos ingresos netos en efectivo; (c) en la medida de los fondos disponibles, cuando los Bonos o dicha Deuda Garantizada por Garantía sean declarados inmediatamente vencidos y pagaderos como resultado de un Evento de Incumplimiento, tras la notificación debidamente entregada al Emisor; y (d) con el producto neto en efectivo de cualquier venta o disposición de activos del Aeropuerto en exceso de USD 75,000,000 en cualquier año fiscal, si no se aplica o se compromete de otra manera dentro del periodo establecido en párrafo (d) bajo " - Convenios Negativos" para invertir en nuevos activos o cancelar la Deuda.

Redención Opcional

En cualquier momento y cada cierto tiempo , el Emisor puede, mediante la entrega de un aviso a [los tenedores de Bonos (con una copia al Fiduciario de Contrato de Emisión)] al menos 10 días (pero no antes de 60 días, excepto que los avisos de redención pueden ser entregado más de 60 días antes de una Fecha de Redención si el aviso se emite en relación con una anulación de los Bonos o una satisfacción y cancelación del Contrato) antes de la Fecha de Redención seleccionada y mediante la entrega del Precio de redención (incluido el Redención opcional Prima) al



Fiduciario de Contrato de Emisión en o antes de dicha Fecha de Redención , redimir los Bonos de cualquier serie de Bonos (o una parte de los mismos) en su totalidad o en parte en dicha Fecha de Redención ; *siempre que* dicha Fecha de Redención debe ser un Día Hábil. Si dicha redención es por menos del monto total de los Bonos de una serie de Bonos, entonces se aplicará la reducción en el Saldo de Capital de los Bonos para reducir los Montos de Amortización Semestrales programados restantes sobre una base *prorrateada* para dicha serie de Bonos y el Emisor proporcionará un aviso al Fiduciario del Contrato de Emisión que contenga dichos Montos de Amortización Semestrales reducidos. Mediante solicitud por escrito del Emisor, el Fiduciario del Contrato de Emisión dará el aviso de redención a los Tenedores a nombre del Emisor y a su cargo; *proporcionó, sin embargo*, que el Emisor ha entregado al Fiduciario del Contrato de Emisión, al menos tres Días Hábiles antes de la entrega de dicha notificación (o un período más corto que el Fiduciario del Contrato de Emisión pueda permitir), un Certificado de oficial solicitando que el Fiduciario del Contrato de Emisión dé dicho aviso y establezca la información que se indicará en dicho aviso. Cualquier aviso de redención especificará la Fecha de Redención, el Precio de Redención aplicable que se pagará a los tenedores de Bonos y el lugar (s) de pago de tales cantidades.

Un aviso de redención, de acuerdo con esta sección, será irrevocable salvo con respecto a las condiciones a las que pueda estar sujeto la redención de los Bonos. A opción del Emisor, una notificación de redención puede estar condicionada al cumplimiento de una o más condiciones. Si así se condiciona, dicho aviso de redención indicará que, a discreción del Emisor, la Fecha de Redención puede retrasarse hasta que se cumpla alguna o todas esas condiciones (o el Emisor renuncie a su discreción), o tal es posible que no se produzca el redención y dicho aviso se puede rescindir en el caso de que alguna o todas estas condiciones no se hayan cumplido (o el Emisor las haya renunciado a su discreción) en la Fecha de Redención o en la Fecha de Redención que se haya retrasado.

La "Prima de redención opcional" significa, con respecto a cualquier redención opcional descrito en el párrafo anterior por el cual se realiza el pago del Precio de redención aplicable: (a) en o antes de la fecha que es _____ antes de la Fecha de Vencimiento para la serie aplicable de Bonos, un monto igual a la Prima de Indemnización y (b) en lo sucesivo, no habrá Prima de Redención Opcional.

El Fiduciario del Contrato de Emisión no tendrá la obligación de determinar o verificar el cálculo de cualquier Precio de redención o cualquier reducción aplicable en los Montos de amortización semestrales.

Antes de las 10:00 am (Hora de la ciudad de Nueva York) en la Fecha de Redención correspondiente, el Emisor entregará al Fiduciario del Fideicomiso el Precio de Redención correspondiente. Tras la recepción por parte del Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión del Precio de redención en relación con dicho redención opcional de los Bonos, los tenedores de los Bonos tendrán derecho a recibir en la Fecha de Redención seleccionada una cantidad en dólares estadounidenses equivalente a la suma de: (a) el Saldo de Capital de los Bonos aplicables (o, en el caso de un redención parcial, la parte de los mismos que se redimirá), (b) todos los intereses devengados y no pagados (si los hubiere) sobre dicho capital redimido hasta, pero excluyendo, la Fecha de Redención , (c) cualquier Monto Adicional impago, (d) la Prima de Redención Opcional de los Bonos (o, en el caso de un redención parcial, la parte del mismo que se redimirá), si corresponde, y (e) todos los demás montos (si corresponde) luego adeudado y pagadero a los tenedores de Bonos según los Documentos de la Transacción, en cada caso según los cálculos del Emisor. Si dicho Precio de redención (o una parte de este) es realizado por (o en nombre de) el Emisor, el Fiduciario de Contrato de Emisión aplicará dichos montos para realizar dicho pago a los Tenedores de Bonos correspondientes; *en el entendido de* que dichos pagos a los Tenedores de Bonos correspondientes podrían no ocurrir hasta el Día Hábil posterior a la Fecha de Amortización y no se devengarán intereses u otros montos adicionales como resultado de dicha demora.

Redención opcional por cambios en impuestos

Si, como resultado de cualquier enmienda u otro cambio en (o cambio en la interpretación oficial de) las Leyes Aplicables de cualquier Jurisdicción Tributaria Relevante, qué enmienda u otro cambio se anuncia primero y entra en vigencia en o después de la Fecha de Emisión (o , si se han emitido Obligaciones Negociables Adicionales de conformidad con “—*Emisión de Obligaciones Negociables Adicionales*” anterior, en o después de la última fecha de dicha emisión), se requiere que el Emisor (o, en el caso de un sucesor, en o después de la fecha dicho sucesor asume las obligaciones bajo los Bonos), después de tomar todas las medidas razonables para evitar este requisito, para pagar Montos Adicionales, entonces el Emisor puede optar por redimir todos, pero no menos que todos, los Bonos de cualquier serie de Bonos en cualquier tiempo dando al menos 10 días de anticipación pero no más de 90 días de



anticipación a los tenedores (con una copia al Fiduciario del Contrato de Emisión) (incluida la Fecha de Redención seleccionada, que debe ser un Día hábil); *siempre* que no se puede dar dicha notificación antes de la fecha que es 90 días antes de la fecha más temprana en la que dichos Montos Adicionales comenzarían a acumularse. Simultáneamente con la entrega de dicha notificación de redención, el Emisor deberá entregar al Fiduciario de Contrato de Emisión: (x) una opinión de un abogado reconocido a nivel nacional, cuya forma y sustancia sean razonablemente aceptables para el Fiduciario de Contrato de Emisión, a los efectos que el Emisor está o deberá pagar dichos Montos Adicionales como resultado de dicha enmienda u otro cambio y que todos los requisitos gubernamentales necesarios para que el Emisor efectúe el redención han sido, o serán (en o antes del Día Hábil anterior al Fecha de Amortización), cumplió y (y) un Certificado de Oficial, firmado a nombre del Emisor por dos de sus funcionarios ejecutivos o por su apoderado de hecho de acuerdo con sus estatutos, que establezca que el Emisor tiene derecho a canjear los Bonos. de conformidad con sus términos y estableciendo una declaración de hechos que demuestre que la condición o condiciones precedentes al derecho del Emisor a redimir han ocurrido o se han cumplido; *en el entendido* que la falta de entrega de tal opinión del abogado y certificado anulará dicha notificación de redención *ab initio*. Mediante solicitud por escrito del Emisor, el Fiduciario del Contrato de Emisión dará tal aviso de redención a nombre del Emisor ya su cargo; *siempre que, sin embargo*, que el Emisor ha entregado al Fiduciario del Contrato de Emisión, al menos tres Días hábiles antes de la entrega de dicha notificación (o un período más corto que el Fiduciario del Contrato de Emisión pueda permitir), un Certificado de oficial solicitando que el Fiduciario del Contrato de Emisión dé dicho aviso y establezca la información que se indicará en dicho aviso. Cualquier aviso de redención especificará la Fecha de Redención, el Precio de Redención aplicable que se pagará a los tenedores de Bonos y el lugar (s) de pago de tales cantidades.

Un aviso de redención, de acuerdo con esta sección, será irrevocable salvo con respecto a las condiciones a las que pueda estar sujeto la redención de los Bonos. A opción del Emisor, una notificación de redención puede estar condicionada al cumplimiento de una o más condiciones. Si así se condiciona, dicho aviso de redención indicará que, a discreción del Emisor, la Fecha de Redención puede retrasarse hasta que se cumpla alguna o todas esas condiciones (o el Emisor renuncie a su discreción), o tal es posible que no se produzca el redención y dicho aviso se puede rescindir en el caso de que alguna o todas estas condiciones no se hayan cumplido (o el Emisor las haya renunciado a su discreción) en la Fecha de Redención o en la Fecha de Redención que se haya retrasado.

En o antes del Día Hábil anterior a la Fecha de Amortización indicada, el Emisor entregará al Fiduciario del Fideicomiso el Precio de Amortización para el redención de los Bonos. Tras la recepción por parte del Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión de dicho Precio de redención, los Tenedores de Bonos tendrán derecho a recibir en la Fecha de Redención seleccionada una cantidad en dólares estadounidenses igual a la suma de: (a) el Saldo de Capital de los bonos, (b) todos los devengados e intereses impagos (si los hay) sobre los Bonos hasta la Fecha de Redención, pero excluida la Fecha de Redención, (c) todos los montos adicionales impagos y (d) todos los demás montos (si los hubiera) adeudados y pagaderos a los tenedores de los Bonos en virtud de los Documentos de la Transacción, en cada caso según calculado por el Emisor. El Emisor no pagaría ninguna Prima de redención / oferta con respecto a dicho redención. Si dicho Precio de redención (o una parte de este) es realizado por (o en nombre de) el Emisor, el Fiduciario de Contrato de Emisión aplicará dichos montos para realizar dicho pago a los Tenedores de Bonos correspondientes; *en el entendido* que dichos pagos a los Tenedores de Bonos correspondientes podrían no ocurrir hasta el Día Hábil posterior a la Fecha de Amortización y no se devengarán intereses u otros montos adicionales como resultado de dicha demora.

Cambio de Control

Excepto en la medida en que infrinja la Ley Aplicable, a más tardar 30 días después de la fecha en que se produce un Cambio de Control, el Emisor (a menos que, antes del final de dicho período, haya entregado a los tenedores de los Bonos (con una copia al Fiduciario del Contrato de Emisión) un aviso de redención opcional con respecto a la redención de todos los Bonos como se describe en"- Redención de los Bonos - Redención opcional" o "- Redención de los Bonos - Redención opcional por cambios en los impuestos" anterior o si, inmediatamente después del cierre de dicha redención opcional, quedarían menos de doce meses hasta la fecha de vencimiento correspondiente) envíe a los Tenedores de Bonos (con una copia al fiduciario del Contrato de Emisión) un aviso (un "Aviso de Cambio de Control") ofreciendo comprar los Bonos (o los intereses beneficiarios de los mismos) en una fecha seleccionada que no sea anterior a 30 días ni posterior a 60 días (o el tiempo adicional que pueda ser requerido por la Ley Aplicable) después de la fecha de tal Aviso de Cambio de Control, cuya fecha seleccionada debe ser un Día Hábil, y, siempre que las normas de la SGX-ST así lo requieran, publicar el Aviso de Cambio de Control en la



página web de la SGX-ST. Mediante solicitud por escrito del Emisor, el Fiduciario de Contrato de Emisión entregará el Aviso de Cambio de Control a nombre del Emisor ya su cargo; *siempre, sin embargo*, que el Emisor ha entregado al Fiduciario de Contrato de Emisión, al menos tres Días hábiles antes de la entrega de dicha notificación (o un periodo más corto que el Fiduciario de Contrato de Emisión pueda permitir), un Certificado de oficial solicitando que el Fiduciario del Contrato de Fideicomiso dé tal aviso y establezca la información que se indicará en dicho aviso. Cualquier Aviso de Cambio de Control debe informar a cada Tenedor de Bonos con suficiente detalle sobre cómo presentar sus Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) en caso de que opte por aceptar tal oferta. En relación con dicha oferta de compra, el Emisor cumplirá con la Regla 14e-1 de la Ley de la Bolsa de Valores y, en la medida en que sea aplicable, con cualquier otra Ley aplicable. En la medida en que las disposiciones de cualquier Ley Aplicable o Regla 14e-1 entren en conflicto con las disposiciones de este convenio, el Emisor cumplirá con dicha Ley Aplicable o Regla 14e-1, según corresponda, y no se considerará que ha incumplido sus obligaciones. en virtud de este convenio en virtud de dicho conflicto o su cumplimiento con la Ley Aplicable o la Regla 14e-1, según corresponda.

Luego de la entrega por parte del Emisor a los Tenedores de Bonos de un Aviso de Cambio de Control, cada Tenedor de Bonos tendrá derecho a presentar en la oferta la totalidad o parte de dichos Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos); *siempre* que, a menos que dicho Tenedor de Bonos ofrezca todos sus Bonos (o intereses beneficiosos en las mismas), un Tenedor de Bonos no podrá ofrecer sus Bonos (o intereses beneficiosos en estos) si ello le dejaría en posesión de Bonos (o intereses beneficiosos en las mismas) con un original valor nominal menor que la Denominación Mínima. En la fecha de compra seleccionada, el Emisor: (a) sujeto al siguiente párrafo, aceptará (excepto en la medida en que dicha aceptación infrinja la Ley Aplicable) la compra de todos los Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) que se hayan ofertado en (y no retirarse de) dicha oferta, y (b) pagar a cada Tenedor de Bonos aplicable por sus Bonos o intereses beneficiosos en estos) un precio de compra igual al 101% de la porción del Saldo de Capital representado por la misma *más* todos los intereses devengados y no pagados (si los hubiera) hasta la fecha de compra, *más*, pero excluyendo los importes adicionales aplicables. Cualquiera de dichos Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) adquiridos por el Emisor serán cancelados de inmediato por el Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión en la forma descrita en “—Cancelación” a continuación.

En cualquier licitación, un Tenedor de Bonos puede optar por condicionar su oferta de los Bonos (o intereses beneficiosos en estos) a la condición de que un porcentaje mínimo (seleccionado por dicho Tenedor de Bonos) del Saldo de Capital pendiente de los Bonos se haya ofrecido en (y no retirado de) la oferta; *en el entendido* que, al determinar si se ha alcanzado dicho porcentaje, no se considerará que los Bonos (o intereses beneficiarios de los mismos) de dicho tenedor y otros tenedores de los mismos que así hayan condicionado sus ofertas con el mismo o mayor porcentaje licitado. Si el Emisor compra solo una parte de un Bono en circulación en relación con una oferta de recompra después de un Cambio de control, el Emisor, inmediatamente después de la cancelación de dicho Bono original, emitirá en nombre del tenedor de este un nuevo Bono por un capital. igual a la porción de este no comprada. La porción no comprada de cualquier Bono no será menor que la Denominación Mínima.

No hay garantía de que el Emisor pueda realizar los pagos de todos los Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) ofrecidos y aceptados en dicha oferta, ya sea por falta de fondos suficientes o por cualquier otro motivo. Si bien el Emisor puede buscar obtener financiamiento para realizar dichos pagos, es posible que no pueda hacerlo y el incumplimiento de dichos pagos a su vencimiento constituiría un Evento de Incumplimiento.

Uno de los eventos que puede resultar en un Cambio de Control es la disposición de “todos o sustancialmente todos” los Bienes del Emisor bajo ciertas circunstancias. El significado de este término es subjetivo, se basa en los hechos y circunstancias de la transacción en cuestión y no se ha interpretado según la ley del estado de Nueva York (que será la ley que rige el contrato) para representar una prueba cuantitativa específica. Como consecuencia, en ciertas circunstancias puede haber incertidumbre para determinar si una transacción en particular implica la disposición de “todos o sustancialmente todos” los Bienes del Emisor. En el caso de que los Tenedores de Bonos crean que se ha producido tal Cambio de Control y el Emisor impugna dicha elección, no puede haber garantía de cómo interpretaría la frase un tribunal que interprete la ley del Estado de Nueva York.

Venta de activos



Si se produce una Venta de Activos, entonces, bajo ciertas circunstancias, el Emisor deberá hacer una oferta para comprar algunas o todas los Bonos (o intereses beneficiosos de las mismas) y, en la medida requerida, cualquier otra Deuda Garantizada por Garantía. Consulte párrafo (d) de “— *Convenios negativos*” a continuación.

No hay garantía de que el Emisor pueda realizar los pagos de todos los Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) por redimirse, ya sea por falta de fondos suficientes o por cualquier otro motivo. Si bien el Emisor puede buscar obtener financiamiento para realizar dichos pagos, es posible que no pueda hacerlo y el incumplimiento de dichos pagos a su vencimiento constituiría un Evento de Incumplimiento.

Ingresos del seguro

En caso de que alguna Propiedad que constituya activos aeroportuarios del Emisor se pierda, dañe, destruya o se vea afectada de otra manera y el Emisor reciba el pago (ya sea en uno o en una serie de pagos) con respecto a esta bajo cualquier seguro que él o cualquier otra persona mantenga (un "Pago de Seguro"), entonces, si dicho Pago de Seguro, después de deducir cualquier monto del mismo que deba pagarse (o reservarse con el fin de realizar el pago a) partes distintas del Emisor en relación con dicha pérdida u otro evento, es al menos USD 5,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda), el Emisor debe aplicar el monto de dicho Pago del seguro (a más tardar el día 270 después de la recepción de dicho Pago del seguro (el "Período de solicitud de los ingresos del seguro")) a ya sea: (a) reembolsar la Deuda (que no sea la Deuda Subordinada y los Pasivos Contingentes) del Emisor sin refinanciamiento (y, con respecto a dicha Deuda en virtud de un acuerdo que permita futuros desembolsos u otras contraprestaciones de Deuda en virtud de esta, con la correspondiente reducción permanente en el monto de Deuda disponible para incurrir en virtud de la misma) o (b) reparar o reemplazar la Propiedad Afectada del Emisor; siempre que dicho Pago de Seguro se mantenga en efectivo o Equivalentes de Efectivo en espera de dicha solicitud; y siempre que un compromiso vinculante para pagar la Deuda o reparar o reemplazar dicha Propiedad afectada se tratará como una aplicación permitida de dicho Pago de seguro a partir de la fecha de dicho compromiso, siempre que el Emisor asuma dicho compromiso con la expectativa de buena fe de que dicho Pago de seguro se aplicará para satisfacer dicho compromiso dentro de los 180 días posteriores al final de dicho Período de solicitud de ingresos de seguro (un "Compromiso Aceptable") y dichos Pagos de Seguro se aplicarán realmente de tal manera dentro de la fecha posterior en que la Solicitud de ingresos de seguro El período expira y 180 días después de la fecha del Compromiso Aceptable y, en el caso de que cualquier Compromiso Aceptable se cancele o rescinda posteriormente por cualquier motivo antes de que se apliquen los Pagos del seguro en relación con el mismo, dichos Pagos del seguro constituirán Montos Restantes del Pago del Seguro si El período de solicitud de los ingresos del seguro ha vencido.

En la medida en que al menos USD 75,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) de dicho Pago de Seguro no se haya aplicado dentro del período indicado (cualquier monto no aplicado al final de dicho período, el "Monto Restante del Pago del Seguro"), entonces, a más tardar en el día 270 o 180 días después del Compromiso Aceptable, según corresponda, el Emisor lo hará (a menos que, antes del final de dicho período, haya entregado al Fiduciario del Fideicomiso una notificación de redención opcional con respecto a la redención de todos los pagarés y, si es necesario, otra Deuda Garantizada por Garantía como se describe en "—Redención Opcional" o "—Redención Opcional por Cambios en Impuestos" anterior o si, inmediatamente después del cierre de dicha oferta pública, habría menos de doce meses restantes hasta la Fecha de Vencimiento correspondiente) deberán enviar a los tenedores de pagarés (con una copia al Fiduciario del contrato de fideicomiso) un aviso (un "Aviso de pago del seguro") para el canje de los pagarés (o intereses beneficiosos en los mismos) tener un Saldo de Capital pendiente igual al Monto Restante del Pago del Seguro; siempre que, en la medida en que cualquier otra Deuda Garantizada Colateral deba ser rescatada por el Emisor con el Monto Restante del Pago del Seguro, el Emisor deberá aplicar solo el porcentaje del Monto Restante del Pago del Seguro igual a la porción prorrateada de los pagarés de todas esas Deuda Garantizada por Garantía para canjear los Bonos ("Redención Obligatoria Prorrataada"). Mediante solicitud por escrito del Emisor, el Fiduciario de Contrato de Emisión entregará el Aviso de pago del seguro a nombre del Emisor ya su cargo; *siempre que, a pesar*, que el Emisor ha entregado al Fiduciario de Contrato de Emisión, al menos tres Días hábiles antes de la entrega de dicha notificación (o un período más corto que el Fiduciario de Contrato de Emisión pueda permitir), un Certificado de oficial solicitando que el Fiduciario de Contrato de Emisión entregue dicho aviso y establezca la información que se indicará en dicho aviso. Cualquier Aviso de pago de seguro también debe indicar una fecha seleccionada para dicho redención que no sea anterior a 30 días ni posterior a 60 días (o tal tiempo adicional según lo requiera la Ley Aplicable) después de la fecha de dicho aviso, cuya fecha seleccionada debe ser un Día Hábil. En relación con dicha oferta de compra, el Emisor cumplirá con la Regla 14e-1 de la Ley de la Bolsa de Valores y, en la medida en que sea aplicable, con cualquier otra Ley aplicable.



En la Fecha de Redención seleccionada, el Emisor (a) redimirá un monto que represente una parte del Saldo de Capital igual al Monto restante del pago del seguro o la Parte del redención obligatorio proporcional del Monto restante del pago del seguro, según corresponda; *siempre que* en el caso de que menos de la totalidad de los Bonos (o los intereses beneficiarios de los mismos) sean redimidos, la DTC seleccionará los Bonos para el redención de acuerdo con sus procedimientos aplicables en el caso de cualquier Bono representado por un Bono global y de otro modo *prorrateado*, por lote o por cualquier otro método que el Fiduciario de Contrato de Emisión considere justo y apropiado, sujeto a los requisitos de la bolsa o mercado de valores principal, si lo hubiera, en el que se encuentran entonces los Bonos cotizados (siempre que el Fiduciario de Contrato de Emisión tenga conocimiento real de dicha cotización), y (b) pagar a cada Tenedor de Bonos aplicable por sus Bonos redimidos (o intereses beneficiosos en los mismos) un precio de compra equivalente al 100% de dicha porción del Saldo de Capital *más* todos los Intereses acumulados y no pagados (si los hubiera) hasta la Fecha de Pago, pero excluyendo, *más* cualquier Monto Adicional Aplicable. El Emisor no pagará ninguna Prima de redención / oferta con respecto a dicho redención . Cualquiera de dichos Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) adquiridos por el Emisor serán cancelados de inmediato por el Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión en la forma descrita en “—Cancelación” a continuación.

Cancelación

Se cancelarán todas las obligaciones negociables (o intereses beneficiosos sobre las mismas) que sean adquiridas por el Emisor o sus Subsidiarias. Para efectuar dicha cancelación, el Emisor, a más tardar 30 días después de la adquisición de dichos Bonos (o intereses beneficiosos en los mismos), enviará al Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión un aviso de que posee dichos bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) (incluyendo , en la medida aplicable, indicando los montos de cada Bono Global así adquirido) y que el capital indicado de los mismos debe ser cancelado (cuya propiedad el Emisor acreditará a satisfacción razonable del Fiduciario del Fideicomiso). Además, si el Emisor tiene Bonos definitivos, entonces (con dicho aviso) dichos Bonos deberán ser entregados al Fiduciario de Contrato de Emisión para su cancelación. Tras la recepción de dicha notificación y evidencia razonablemente satisfactoria, el Fiduciario de Contrato de Emisión hará que se cancele de inmediato dicho capital (incluido, si corresponde, aceptar cualquier instrucción del Depositario; *en el entendido* que el Emisor puede necesitar hacer arreglos para intereses en un Bono Global que se entregará “libre de cancelación”) de acuerdo con sus procedimientos estándar. Tras dicha cancelación, los Montos de Amortización Semestral restantes programados de los Bonos se reducirán sobre una base *prorrateada* y el cálculo de intereses (y otros cálculos según los Documentos de la Transacción) entrarán en vigor con dicha cancelación.

Sin perjuicio del párrafo anterior, cualquier Bono (o interés beneficioso en este) que sea adquirido por el Emisor en la forma descrita en “—Cambio de control”, “—Venta de activos” o “—Productos de seguros” anterior ser cancelado de inmediato por el Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión de acuerdo con sus procedimientos estándar. A más tardar en la fecha de compra o redención seleccionada, el Emisor notificará al Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión de la parte del Saldo de Capital de los bonos que comprará o redimirá (y, en la medida que corresponda, los montos de cada Bono global siendo así comprado o canjeado) e inmediatamente después de dicha compra o redención proporcionará al Fiduciario de Contrato de Emisión una prueba razonablemente satisfactoria de la consumación de dicha compra o redención. Una vez recibida la evidencia razonablemente satisfactoria para el Fiduciario de Contrato de Emisión en cuanto a la consumación de dicha compra o redención, el Fiduciario de Contrato de Emisión hará que se cancele de inmediato el monto correspondiente del Saldo de Capital (incluido, si corresponde, aceptar cualquier instrucción del Depositario) de acuerdo con sus procedimientos estándar. Tras dicha cancelación, los Montos de Amortización Semestral restantes programados de los Bonos se reducirán sobre una base *prorrateada* y el cálculo de intereses (y otros cálculos según los Documentos de la Transacción) entrarán en vigor con dicha cancelación.

Si, en cualquier momento desde o después del inicio de la Subasta Pública Panameña y en o antes de la fecha de cierre, los Compradores Iniciales, de acuerdo con los términos del Contrato de Compra, entregan una notificación al Emisor, en el formulario adjunto al Contrato de Compra (una "Notificación de Recompra"), dicha entrega constituirá un "Evento de Recompra". Al ocurrir un Evento de Recompra, el Emisor estará obligado a recomprar los Bonos Panameños, que representan los títulos de deuda, al precio especificado en el Contrato de Compra (el "Precio de Recompra"). Los Bonos Panameños serán entonces cancelados de acuerdo con los términos establecidos en el Contrato de Compra y en el Contrato de Emisión.

Pagos; Registro de transferencia



El Emisor designará al Fiduciario de Contrato de Emisión como registrador, agente de pago y agente de transferencia de los Bonos.

El Fiduciario de Contrato de Emisión será responsable de (entre otras cosas): (a) aceptar Bonos para canje y registro de transferencia, (b) garantizar que los pagos con respecto a los Bonos se paguen debidamente a los tenedores de Bonos correspondientes en la medida en que haya fondos disponibles. al Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión, (c) transmitir avisos a los Tenedores de Bonos y de los Tenedores de Bonos al Emisor (en cada caso, únicamente según lo requiera el Fideicomiso), (d) mantener en su oficina un registro (el "Registro") en el cual, sujeto a los requisitos razonables que prescriba, proveerá el registro de los Bonos y el registro de transferencias y canjes de los Bonos y (e) la aceptación de Bonos para canje y registro de transferencia.

Pagos y agentes de pago

Los pagos de un Bono son pagaderos únicamente a la persona en cuyo nombre se registra dicho Bono en la Fecha de registro correspondiente; siempre que el pago final del capital con respecto a cualquier Bono se realizará únicamente contra la entrega de dicho Bono en la oficina del fideicomiso corporativo del Fiduciario de Contrato de Emisión (o en cualquier otro lugar o proceso que el Fiduciario de Contrato de Emisión notifique a los tenedores de los Bonos). Los pagos a un Tenedor de Bonos se realizarán mediante transferencia electrónica de fondos en fondos inmediatamente disponibles a una cuenta mantenida por dicho Tenedor de Bonos en un banco que tenga capacidad de transferencia electrónica de fondos o, si el Tenedor de Bonos no ha proporcionado dichas instrucciones de transferencia válidas al Fiduciario de Contrato de Emisión. Día Hábil de Nueva York antes de la Fecha de Pago aplicable, mediante cheque enviado por correo de primera clase a la dirección del titular del bono que aparece en el Registro en la Fecha de Registro correspondiente. A menos que se revoque dicha designación para el pago mediante transferencia electrónica de fondos, cualquier designación realizada por un Tenedor de Bonos con respecto a un Bono permanecerá en vigor con respecto a cualquier pago futuro con respecto a dicho Bono. El Emisor pagará todos los costos de transferencia o administrativos similares que se impongan en relación con la realización de pagos mediante transferencia bancaria.

El Emisor pagará por medio del Agente de Pagos el Capital, los Intereses, los Montos Adicionales, si los hubiere, y la Prima de Amortización / Oferta (si corresponde) sobre los Bonos en forma global (los "Bonos Globales") registrados a nombre de, o mantenidos por, el Depositario o su designado en fondos inmediatamente disponibles para el Depositario o su designado, según sea el caso, como el tenedor registrado de dicho Bono Global de acuerdo con los procedimientos de pago del Depositario o su designado.

El Fiduciario de Contrato de Emisión será designado inicialmente como agente de pagos para los pagos con respecto a los Bonos. El Emisor podrá en cualquier momento designar agentes de copago adicionales o rescindir la designación de cualquier agente de copago.

El Contrato de Emisión estipulará que todo el dinero u otras cantidades recibidas por el fiduciario del contrato, el fiduciario de la garantía o cualquier otro agente de copago en virtud o en relación con los Documentos de la Transacción, hasta que se utilice o aplique según lo dispuesto en el contrato, se mantendrá en fideicomiso. para los fines para los que fueron recibidos.

A solicitud por escrito de un Tenedor de Bonos (o una persona que era Tenedor de Bonos pero que ya no lo es), el Fiduciario de Contrato de Emisión entregará a dicha persona cualquier información razonablemente solicitada por dicha persona (y que se pueda entregar libremente y esté disponible para el Fiduciario de Contrato de Emisión) para permitir tal persona para preparar su declaración de impuestos.

Convenios afirmativos

De conformidad con el Contrato, a menos que los Tenedores Mayoritarios de Bonos acuerden lo contrario por escrito, el Emisor aceptará lo siguiente:

- (a) Uso de los ingresos. El Emisor utilizará los ingresos netos de la venta de los Bonos emitidos en la Fecha de Emisión (después del pago de impuestos, comisiones, tarifas y otros gastos de



transacción y costos de emisión) para los siguientes propósitos: (i) *primero*, para financiar la compra de los Bonos Existentes de conformidad con la Oferta Pública y pagar los gastos de dicha Oferta Pública; (ii) *segundo*, para financiar la Cuenta de Pago de los Bonos; (iii) *tercero*, para financiar la Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos; (iv) *cuarto*, para pagar la deuda bancaria pendiente; y (v) *quinto*, el resto se transferirá a la Cuenta de Recuperación de COVID. Asignaremos los montos actualmente depositados en las Cuentas de Pago y en las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos Existentes (teniendo en cuenta la compra de Bonos Existentes en virtud de la Oferta Pública) para financiar las Cuentas de Pago y las Cuentas de Reserva del Servicio de la Deuda para los Bonos, y utilizaremos nuestros saldos de caja existentes para cubrir cualquier déficit en dichas cuentas y para garantizar que se transfieran al menos USD 100 millones a la Cuenta de Recuperación de COVID. En caso de que ofrezcamos bonos adicionales según lo autorizado por la Resolución de SMV, podremos utilizar los ingresos netos de los mismos para los fines establecidos en el presente Memorando de Oferta (o según se especifique en el correspondiente Memorando de Oferta para la emisión de dichos bonos adicionales).

- (b) Existencia; Conducta comercial. Sujeto a párrafo (g) de "*— Convenios negativos*" a continuación, el Emisor (y hará que cada una de sus Subsidiarias restringidas) mantenga, renueve y mantenga en pleno vigor y efecto su existencia legal y la operación continua y mantenimiento del aeropuerto.
- (c) Registros; Cumplimiento de la Ley Aplicable. El Emisor cumplirá (y hará que cada una de sus Subsidiarias restringidas) cumpla en todos los aspectos materiales con todas las Leyes aplicables, incluso para garantizar el cumplimiento en todos los aspectos materiales de todas las autorizaciones gubernamentales requeridas para la propiedad, el mantenimiento y la operación del Aeropuerto.
- (d) Mantenimiento y Conservación de Activos. El Emisor obtendrá y mantendrá en vigor títulos o derechos buenos y válidos sobre las propiedades que sean necesarias para el mantenimiento y la operación del Aeropuerto y el uso de sus Propiedades, activos e ingresos, excepto cuando no se esperaría razonablemente. un Efecto Material Adverso.
- (e) Pago de impuestos y otras obligaciones. El Emisor (y hará que cada una de sus Subsidiarias Restringidas) pague, descargue y satisfaga (o haga que se pague, descargue o satisfaga de otra manera): (i) todos los Impuestos importantes que se le impongan (ya sea sobre sus ingresos, sus ganancias o de otro tipo) y todos los gastos de servicios públicos y otros cargos gubernamentales incurridos por ella en la propiedad, operación, mantenimiento, uso y ocupación de sus Propiedades y (ii) todas sus obligaciones contractuales materiales y otras de cualquier naturaleza, en cada caso, excepto cuando el monto o validez de los mismos está siendo impugnado de buena fe y (en la medida requerida por la Ley Aplicable o los principios contables aplicables) el monto de los mismos está totalmente reservado. Además, el Emisor pagará directa o rápidamente (a solicitud del Fiduciario de la Garantía) redimirá al Fideicomiso de Tocumen cualquier Impuesto pagadero por el Fideicomiso de Tocumen y pagará todas las tarifas anuales de registro y cotización con la SMV y LATINEX.
- (f) Seguros. El Emisor (y hará que cada una de sus Subsidiarias Restringidas): (i) mantenga todos los seguros en el curso ordinario de los negocios requeridos por la Ley Aplicable y mantendrá todos los demás seguros generalmente aceptados como habituales con respecto a la Propiedad y negocios de similares carácter, con aseguradoras financieramente sólidas y reconocidas con las siguientes calificaciones: (x) "Bueno" por AM Best Company o (y) si ninguna aseguradora panameña mantiene la calificación establecida en cláusula (x), una calificación al menos igual a la calificación de seguro más alta mantenida por cualquier compañía de seguros panameña con capital adecuado, y (ii) realizar todas las primas y otros pagos adeudados con respecto a dicho seguro con prontitud a su vencimiento y tomar cualquier otra acción que sea necesaria para hacer que dicho seguro esté en su totalidad fuerza y efecto en todo momento.



- (g) Libros y registros; Derechos de inspección. El Emisor (y hará que cada una de sus Subsidiarias restringidas): (i) mantendrá la contabilidad interna, la información de gestión y los sistemas de control de costos adecuados para asegurar el cumplimiento de la Ley Aplicable y (ii) mantendrá libros, cuentas y registros de conformidad con todos los Ley y, con respecto a los estados financieros, de acuerdo con los principios contables aplicables. El Emisor permitirá exámenes razonables de sus activos y propiedades por parte de los Tenedores Mayoritarios de Bonos una vez por año calendario; *siempre que* dichos exámenes solo se llevarán a cabo después de la notificación por escrito al Emisor con anticipación en momentos razonables.
- (h) Avisos de ciertos eventos. El Emisor inmediatamente (y en cualquier caso dentro de los tres (3) Días hábiles con respecto a cláusulas (i) y (iii) a continuación y diez (10) Días Hábiles en caso contrario, en cada caso después de que el Emisor obtenga conocimiento real de dicho evento) proporcionará al Fiduciario de Contrato de Emisión (para que el Fiduciario de Contrato de Emisión le entregue a cada Tenedor de Bonos) y al Fiduciario de la Garantía: (i) notificación de un Evento de Incumplimiento o Incumplimiento, (ii) si uno o más de los eventos descritos en la cláusula (i) de este párrafo ha ocurrido / ha ocurrido realmente (incluidos los eventos que han sido subsanados desde entonces), notificación que especifique todos esos eventos y qué acciones se han tomado o se tomarán con respecto a tales eventos, (iii) notificación de cualquier evento, suceso o circunstancia que haya tenido un Efecto Material Adverso y (iv) aviso del inicio de cualquier procedimiento material en, por o ante cualquier tribunal, otra Autoridad Gubernamental o árbitro relacionado con cualquier Contrato de Proyecto Material.
- (i) Informes.
- 1) Tan pronto como esté disponible, y en todo caso dentro de los 75 días posteriores a la finalización de cada uno de los tres primeros trimestres fiscales de cada año fiscal del Emisor y 120 días después de la finalización de cada año fiscal del Emisor, el Emisor proporcionará al Fiduciario de Contrato de Emisión, y a cualquier Tenedor de Bonos que lo solicite, copias de sus NIIF no auditadas (con respecto a un trimestre fiscal) o NIIF auditadas (con respecto a un año fiscal) Estados financieros, en cada caso en inglés y, en el caso de informes entregados después del final de cada año fiscal, acompañados de un informe de auditoría de un auditor independiente y una presentación de la situación financiera del Emisor y los resultados de las operaciones; siempre que dichos estados financieros se considerarán entregados en la fecha en que el Emisor haya publicado dichos estados financieros de manera legible y accesible en su sitio web en Internet (en el entendido que el Emisor: (x) sin demora notificar por escrito al Fiduciario de Contrato de Emisión que el Emisor ha publicado dichos estados financieros en dicho sitio web y (y) mantener dichos estados financieros en su sitio web de manera legible y accesible durante al menos dos años a partir de la fecha de dicha notificación al Fiduciario de Contrato de Emisión).
 - 2) Simultáneamente con la entrega de los Estados Financieros requeridos bajo la cláusula (i) de este párrafo (i) de estos "—*Convenios Afirmativos,*" el Emisor entregará al Fiduciario del Contrato de Emisión, y a cualquier Tenedor de Bonos a petición, un Certificado del Oficial que establezca el cálculo de (A) el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda para el Período de Cálculo más reciente y (B) el Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectado para el Período de Cálculo que termina en el la próxima Fecha de Pago, en cuyo cálculo, en cada caso, se establecerán con un detalle razonable los componentes de dicha tasa de cobertura del servicio de la deuda; *siempre que* el Emisor pueda optar por hacer públicos esos cálculos en su sitio web (entendiéndose que, en tal caso, el Emisor (x) entregará el correspondiente Certificado de Oficial al Fiduciario del Contrato de Emisión, y a cualquier Tenedor de Bonos que lo solicite, haciendo referencia a los cálculos puestos a disposición del público en dicho sitio web, o (y) pondrá a disposición del público en dicho sitio web el correspondiente Certificado de Oficial en el que figuren dichos cálculos). Para evitar dudas, el cálculo proyectado de la Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda en la



cláusula (ii)(B) de este párrafo (i) se basará en la expectativa razonable del Emisor y no se requerirá que sea validado por la opinión de un Consultor Independiente.

- 3) Simultáneamente con la entrega de los Estados Financieros requeridos bajo la cláusula (i) de este párrafo (i) de estos "*Convenios Afirmativos*," el Emisor entregará al Fiduciario del Contrato de Emisión, y a cualquier Tenedor de Bonos a solicitud, información de tráfico para dicho trimestre o período anual recientemente terminado (cuya información del período anual también incluirá información separada para el cuarto trimestre de dicho período anual) , estableciendo información sobre el tráfico de pasajeros para dicho trimestre o período anual (incluidos los datos geográficos); *siempre que* se considerará que el Emisor ha proporcionado dicha información al Fiduciario del Contrato de Emisión y a los tenedores de Bonos si ha puesto dicha información a disposición del público en su sitio web; *siempre y cuando* que si dicha información no está disponible en ese momento para un trimestre o período anual determinado, será proporcionada por el Emisor en el trimestre inmediatamente posterior.
 - 4) Dentro de los 10 días posteriores a dicha presentación, el Emisor entregará al Fiduciario del Contrato de Emisión, y a cualquier Tenedor de Bonos a solicitud, copias (incluidas las copias electrónicas) de cada presentación pública material realizada por el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas con el SMV, LATINEX o cualquier otra agencia o autoridad reguladora de valores o bolsa de valores; *siempre que* se considere que el Emisor ha proporcionado dichos informes al Fiduciario del Contrato de Emisión y a los tenedores de Bonos si ha hecho que dichos informes estén disponibles públicamente en su sitio web.
- (j) Presupuesto Operativo Anual Comenzando con el Presupuesto Operativo Anual para el año fiscal que termina el 31 de diciembre de 2021, el Emisor pondrá a disposición en su sitio web (i) una copia del Presupuesto Operativo Anual a más tardar cinco (5) Días Hábiles después de la publicación del mismo en la Gaceta Oficial de Panamá y (ii) una traducción al inglés del Presupuesto Operativo Anual a más tardar diez (10) Días Hábiles después de la publicación del mismo en la Gaceta Oficial de Panamá; *siempre que* si, en cualquier año, el Presupuesto Operativo Anual no es aprobado por la Asamblea Nacional de Panamá en la fecha que es 15 días antes del comienzo del próximo año fiscal, el Emisor entregará al Fiduciario del Contrato de Emisión el proyecto de presupuesto operativo anual (el " Proyecto de Presupuesto Operativo") para el próximo año fiscal que ha sido aprobado por la Junta Directiva del Emisor y sometido a aprobación a la Asamblea Nacional de Panamá a más tardar 10 días antes del inicio del próximo año fiscal.
- (k) Preservación de garantías; Garantías adicionales. El Emisor emprenderá todas las acciones que sean necesarias para: (A) establecer, mantener, preservar, proteger y perfeccionar los gravámenes del Fideicomiso de Tocumen y del Fiduciario de la Garantía (y la prioridad de los mismos) sobre la Garantía en pleno vigor y efecto en todo momento, (B) preservar y proteger la Garantía y proteger y hacer cumplir los derechos y títulos del Emisor y los derechos del Fideicomiso de Tocumen y el Fiduciario de la Garantía correspondiente , (C) permitir que el Fiduciario de la Garantía , en nombre de los titulares de las Obligaciones Pari Passu, ejerza y haga cumplir sus derechos, poderes, recursos y privilegios bajo los Documentos de la Transacción, (D) haga que se presenten en las jurisdicciones correspondientes en Panamá todas las declaraciones de financiamiento necesarias, y cualquier enmienda y declaración de continuación con respecto a las mismas, necesaria para reflejar las transacciones efectuadas por los Documentos de la Transacción y proporcionar rápidamente al Fiduciario de la Garantía confirmación de todas esas presentaciones (por ejemplo, si el Emisor debe cambiar su nombre, entonces se debe presentar una enmienda a la declaración de financiamiento aplicable existente y una nueva declaración de financiamiento en el nuevo nombre corporativo) y (E) ejecutar y entregar con razonable prontitud todos los documentos adicionales, y tomar todas las medidas adicionales, que puedan ser necesarias o que el Fiduciario de la Garantía pueda solicitar razonablemente para proteger el derecho del Fiduciario de la Garantía , título e interés en la y



bajo la Garantía.

- (l) Agencias calificadoras. El Emisor obtendrá y mantendrá calificaciones internacionales de al menos dos Agencias Calificadoras y pagará cualquier comisión de supervisión de dichas Agencias Calificadoras con respecto a los Bonos y proporcionará al menos dos Agencias Calificadoras (a expensas exclusivas del Emisor) los informes, registros y documentos que cada una de ellas solicite razonablemente para monitorear o afirmar la(s) calificación(es) asignada(s) por ella a los Bonos; *siempre que, sin embargo*, que en el caso de que dicha Agencia de Calificación (i) deje de existir, (ii) deje de emitir calificaciones del tipo emitido con respecto a los Bonos a partir de la Fecha de Emisión o (iii) se niegue o se niegue a proporcionar una calificación para los Bonos (excepto debido a que el Emisor no debe (A) proporcionar a dicha Agencias Calificadora dichos informes y otra información o documentos que razonablemente solicitará para monitorear y continuar asignando calificaciones a los Bonos, (B) pague tarifas habituales a dicha Agencias Calificadora en relación con ello o (C) tome cualquier otra acción razonablemente solicitada por dicha Agencias Calificadora en relación con ello) (y , en cada uno de los casos (i) a (iii) anteriores, el Emisor no puede sustituir a dicha Agencias Calificadora), el hecho de que el Emisor no obtenga o mantenga dicha calificación no constituirá un Evento de Incumplimiento o Incumplimiento; *se entiende* que el Emisor no solicitará a ninguna Agencias Calificadora que califique los Bonos que deje de calificar los Bonos o al Emisor a menos que se haya contratado a una Agencias Calificadora adicional para calificar los Bonos o al Emisor, como
- (m) Mantenimiento de la prioridad de los Bonos. El Emisor se asegurará de que sus obligaciones de pago con respecto a los Bonos constituyan sus obligaciones garantizadas preferentemente directas e incondicionales y tendrá un rango de al menos *pari passu* en prioridad de pago con todas las demás Deudas preferentes existentes y futuras del Emisor (que no sean las obligaciones obligatoriamente preferidas por las Leyes Aplicables de Panamá en general).
- (n) Información de la Regla 144A. Mientras cualquiera de los Bonos sean "valores restringidos" en el sentido de la Regla 144(a)(3) bajo la Ley de Valores, el Emisor proporcionará, a petición de cualquier Tenedor de Bonos, la información que se especifica en la Regla 144A(d)(4) bajo la Ley de Valores: (i) a dicho Tenedor de Bonos, y (ii) a un posible comprador de dicha bono (o un interés beneficioso en ella) que sea un QIB designado por dicho Tenedor de Bonos, en cada caso con el fin de permitir el cumplimiento por parte de dicho Tenedor de Bonos (o posible comprador) de la Regla 144A en relación con la reventa de dicho bono (o el interés beneficioso en la misma) basándose en la Regla 144A, a menos que, en el momento de dicha solicitud, el Emisor esté sujeto a los requisitos de información de la Sección 12 o 15 (d) de la Ley de Intercambio o esté incluido en la lista de emisores privados extranjeros que reclaman la exención del registro requisitos de la Sección 11(g) de la Ley de Intercambio (y por lo tanto está obligado a proporcionar a la SEC cierta información de conformidad con la Regla 12(g)3-2(b) en virtud de la misma).
- (o) Listado. El Emisor ha registrado los Bonos con la SMV y ha listado los Bonos en LATINEX, y el Emisor hará todos los esfuerzos comercialmente razonables para mantener dicha cotización. Si el Emisor no puede mantener su cotización habiendo realizado todos los esfuerzos comercialmente razonables o si el Emisor determina que el mantenimiento de dicho listado es excesivamente gravoso o poco práctico, haga todos los esfuerzos comercialmente razonables para obtener y mantener una cotización o listado de dichos valores de deuda en cualquier otra bolsa o bolsa de valores o mercado de valores que el Emisor decida y dará aviso de la identidad de dichas otras bolsas o bolsas de valores mercado de valores o mercados al Fiduciario de Emisión, que notificará al mismo al Fiduciario del Contrato de Emisión y a los Tenedores de Bonos.
- (p) Operación y Mantenimiento: Mantenimiento y Conservación de Activos. El Emisor utilizará, operará, mantendrá, dará servicio, reparará y preservará el Aeropuerto (i) en buen estado de funcionamiento y condición y de acuerdo con los Contratos de Proyecto de Materiales, las



prácticas prudentes de la industria, los requisitos de seguro establecidos en el Contrato y el Presupuesto Operativo Anual y (ii) de una manera que esté diseñada para promover las condiciones establecidas en cualquier disposición de garantía proporcionada por cualquier fabricante. , el proveedor, vendedor o licenciante de cualquier equipo o proceso incorporado en el Aeropuerto (ya sea en los manuales de operación de dicho fabricante, proveedor, vendedor o licenciante o de otra manera) no se violan, excepto en cada caso que no se esperaría razonablemente que causara un Efecto Material Adverso.

- (q) Cumplimiento de los contratos de proyectos materiales. El Emisor deberá ejecutar y observar en todos los aspectos materiales todos sus convenios y obligaciones contenidos en los Contratos de Proyectos Materiales de tal manera que todos los Contratos de Proyectos Materiales permanezcan en todo momento en pleno vigor y efecto, excepto en la medida en que el incumplimiento de cualquiera de los anteriores no pueda esperarse razonablemente que tenga un Efecto Material Adverso , y tomará todas las medidas razonables y necesarias para evitar la terminación o cancelación de cada Contrato de Proyecto Material (excepto por su vencimiento de acuerdo con sus términos y no como resultado de un incumplimiento o incumplimiento en virtud del mismo o su terminación como resultado de un incumplimiento o incumplimiento por parte de las contrapartes del Emisor en virtud del mismo).
- (r) Coefficiente mínimo proyectado de cobertura del servicio de la deuda. En el caso de que, en cualquier momento:
- 1) la tasa mínima de cobertura del servicio de la deuda proyectada para los próximos cuatro periodos de cálculo (que, para evitar dudas, se basará en las expectativas razonables del Emisor y no se requerirá que sea validada por la opinión de un Consultor Independiente) cae por debajo de 1.25:1.00, el Emisor tomará rápidamente medidas razonables para aumentar la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectada por encima de 1.25:1.00 , incluyendo pero no limitado a todas las acciones necesarias o aconsejables para aumentar los Ingresos Aeronáuticos, incluyendo (x) la presentación por medio de su Gerente General de un aumento propuesto de la tarifa de salida de pasajeros para su consideración por su Consejo de Administración, (y) en la medida en que dicho aumento propuesto sea aprobado por su Consejo de Administración, la presentación adicional de dicho aumento propuesto a la CAA para su consideración por el Consejo de Administración de la CAA y (z) cualquier otras acciones necesarias o aconsejables en relación con el proceso descrito en las cláusulas (x) y (y); o
 - 2) la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda para el Período de Cálculo terminado en la Fecha de Pago más reciente cae por debajo de 1.25:1.00, el Emisor emprenderá de inmediato una revisión de los hechos y circunstancias que resulten en dicha disminución con el fin de determinar la conveniencia de tomar medidas razonables para aumentar la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda por encima de 1.25:1.00, incluyendo pero no limitado a todas las acciones necesarias o aconsejables para aumentar los Ingresos Aeronáuticos , incluidas las medidas especificadas en la subsección i);

siempre que, en cada caso, no se requieran tales acciones (A) si la adopción de tales medidas tendría un Efecto Material Adverso en los ingresos totales del Emisor, según lo confirmado por un Consultor Independiente con experiencia habitual en la industria aeroportuaria, (B) si los hechos, eventos o circunstancias que resultan en la disminución relevante en la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectada son susceptibles de ser subsanados , corregido o remediado de otra manera dentro de los noventa (90) días, el Emisor está procediendo con diligencia y de buena fe a dicha curación, corrección o recurso y tales acciones no han tenido, y no se esperaría razonablemente que tuvieran, un Efecto Material Adverso o (C) si los hechos, eventos o circunstancias que resultaron en la disminución relevante en la Tasa de Cobertura del Servicio de la Deuda proyectada fueron causados por un evento de *fuera de fuerza mayor*, cuyo impacto en los ingresos del Emisor es temporal y se espera razonablemente que dichos ingresos se recuperen completamente una vez que dicho evento de *fuera de fuerza mayor* haya disminuido.



- (s) Terminación del registro y listado. El Emisor terminará el registro y listado de los Bonos al momento del redención completo de los Bonos inmediatamente después y presentará ante la SMV o LATINEX todos los documentos requeridos para este propósito.
- (t) Presentación de informes y pagos a la Agencia Reguladora, Bursátil y de Compensación. El Emisor entregará, pagará o notificará, según corresponda, a LATINEX y a la SMV lo siguiente: (i) dentro de los tres meses siguientes al cierre de cada año fiscal, los estados financieros auditados del Emisor junto con su informe anual (*informe anual de actualización del emisor*), para el año fiscal anterior; (ii) dentro de los dos meses siguientes al cierre de cada trimestre, los estados financieros trimestrales no auditados del Emisor junto con su informe trimestral (*informe de actualización trimestral*) dentro de los plazos prescritos por la Ley Aplicable, para el trimestre fiscal anterior; (iii) notificación de cualquier evento material de importancia para los tenedores de Bonos (*hechos relevantes*); (iv) pagar la tarifa anual de supervisión y cualquier tarifa y gasto aplicable; y (v) pagar las tarifas y gastos aplicables a LatinClear.

Aparte de la entrega de avisos de Eventos de Incumplimiento o Incumplimiento recibidos bajo párrafo (h) anterior, el Fiduciario del Contrato de Emisión no tendrá la obligación de revisar o analizar informes u otra información que se le entregue. La entrega de dichos informes, información y documentos al Fiduciario de conformidad con lo anterior es solo para fines informativos, y la recepción de los mismos por parte del Fiduciario del Contrato de Emisión no constituirá un aviso real o constructivo de ninguna información contenida en el mismo o determinable a partir de la información contenida en el mismo, incluido el cumplimiento por parte del Emisor de cualquiera de sus convenios en virtud del presente (en cuanto a los cuales el Fiduciario del Contrato de Emisión tiene derecho a certificados). El Fiduciario del Contrato de Emisión no estará obligado a monitorear o confirmar, de manera continua o de otra manera, el cumplimiento del Emisor con los convenios o con respecto a cualquier informe u otro documento presentado en cualquier sitio web, o participar en cualquier conferencia telefónica.

Convenios negativos

De conformidad con el Contrato, el Emisor aceptará lo siguiente:

- (a) Deuda. El Emisor no incurrirá, creará, asumirá, permitirá, garantizará, endosará o será responsable, directa o indirectamente (incluyendo la recepción de cualquier desembolso u otra Condiciones Bajo Circunstancias de Deuda bajo préstamos rotatorios u otros acuerdos que lo permitan), con respecto a ("Circunstancias") cualquier Deuda, incluyendo como resultado de cualquier adquisición de otra persona o cualquier Propiedad de otra persona, excepto que el Emisor y las Subsidiarias Restringidas pueden Incurrir en lo siguiente (colectivamente, la "Deuda Permitida"):
 - 1) en cualquier momento y cada cierto tiempo , la deuda adicional, que puede ser garantizada por, y con derecho al beneficio de la garantía y los otros Documentos de la Transacción con respecto a la garantía, y que tendrá una clasificación equitativa y proporcionalmente en una base *pari passu* con los Bonos siempre que se cumplan las siguientes condiciones : (A) no se habrá producido ningún incumplimiento o evento de incumplimiento y continuará en el momento de, y después de dar efecto a, bajos ciertas circunstancias de dicha deuda y (B) el emisor ha obtenido la confirmación de al menos una Agencias Calificadora de que los Bonos seguirán siendo grado de inversión o, si los Bonos se califican por debajo de grado de inversión , que la calificación efectiva de entonces no disminuirá, después de dar efecto a la Deuda Permitida adicional;
 - 2) en cualquier momento y cada cierto tiempo, la Deuda adicional garantizada por, y con derecho al beneficio de los Ingresos No Comprometidos, siempre que no se haya producido incumplimiento o evento de incumplimiento y continúe en el momento de, y después de dar efecto a, bajo ciertas circunstancias de dicha deuda;
 - 3) Deuda bajo los Documentos de la Transacción;



- 4) Deuda existente en la Fecha de Emisión (incluyendo los Bonos Existentes);
- 5) Refinanciar deuda con respecto a la deuda existente en la fecha de emisión (incluidas los Bonos existentes) o incurrió en cumplimiento con el contrato;
- 6) deuda no garantizada originada por afiliados o no afiliados (x) creada en virtud de un instrumento que contenga disposiciones que acrediten la subordinación de dicha deuda a los Bonos y demás obligaciones en virtud de los Documentos de la Transacción, en las que se especificará que no se concederán derechos de aceleración cruzada o de voto a dichos tenedores de deuda subordinada, y) todos los pagos respecto de los cuales solo se permitirán con sujeción al cumplimiento de las condiciones establecidas en el párrafo (b) bajo este "—*Convenios negativos* " y (z) el Emisor ha obtenido la confirmación de al menos una Agencias Calificadora de que los Bonos seguirán siendo grado de inversión, después de dar efecto a dicha Deuda subordinada adicional (" Deuda Subordinada Permitida ");
- 7) obligaciones de cobertura de tipos de interés o divisas contraídas en el curso ordinario de los negocios y no con fines especulativos;
- 8) obligaciones de pagar dividendos sobre el capital social que se hayan declarado; *siempre que dicha declaración se ajustaba a párrafo b) bajo este "— *Convenios Negativos*";*
- 9) Deuda representada por cartas de crédito con el fin de proporcionar seguridad para las reclamaciones de indemnización de los trabajadores, obligaciones de pago en relación con el autoseguro o requisitos similares en el curso ordinario de los negocios;
- 10) Deuda derivada del pago por un banco u otra institución financiera de un cheque, giro o instrumento similar inadvertidamente girado contra fondos insuficientes en el curso ordinario de los negocios por un monto total que no exceda de USD 10,000,000 en cualquier momento pendiente, dicha cantidad se ajustará cada seis meses para reflejar el impacto de la inflación a partir del 1 de enero , 2016, según lo determinado sobre la base de las tasas de inflación calculadas y publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censo de la Contraloría ;
- 11) Pasivos contingentes con respecto a cualquier Deuda del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas que esté permitida por este párrafo;
- 12) Deuda en relación con ofertas, bonos de cumplimiento o de garantía (u obligaciones similares) contraídos en el curso ordinario de los negocios;
- 13) la incurrencia por parte del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas de deuda intercompañía entre el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas;
- 14) Deuda para el financiamiento de proyectos contraída por subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial; y
- 15) Deuda en una cantidad que no exceda en el momento de la incurrencia la mayor de (a) USD 100,000,000 o (b) 35% de CFADS para los dos Períodos de Cálculo terminados más recientemente.

A los efectos de determinar el cumplimiento de este convenio de "Deuda", en el caso de que un elemento de deuda propuesta (o cualquier parte de la misma) cumpla con los criterios de más de una de las categorías descritas en las cláusulas (i) a (xiv) anterior, el Emisor, a su sola discreción, podrá clasificar dicho elemento de deuda (o cualquier parte de la misma) en la fecha en que se dé bajo ciertas circunstancias , o posteriormente reclasificar la totalidad o una



parte de dicho elemento de deuda, de cualquier manera que cumpla con este convenio y solo se requerirá incluir el monto y el tipo de dicha deuda en una de las cláusulas anteriores.

- (b) Pagos restringidos. El Emisor no declarará ni realizará ningún Pago Restringido que no sea al Emisor o a una Subsidiaria Restringida (y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas) declare o realice ningún Pago Restringido que no sea al Emisor o a una Subsidiaria Restringida o a la matriz directa de dicho pagador, a menos que se haya cumplido cada una de las siguientes condiciones. :
- 1) el Pago Restringido ocurre dentro de los 45 días siguientes al final de cualquiera de los primeros tres trimestres fiscales del Emisor o dentro de los 90 días posteriores al final del año fiscal del Emisor;
 - 2) no se ha producido ningún evento de incumplimiento o incumplimiento y continúa;
 - 3) en y a partir de la Fecha de Pago más reciente con respecto a dicho Pago Restringido: (x) la Índice de Cobertura del Servicio de la Deuda para el Período de Cálculo finalizado más recientemente antes de dicha Fecha de Pago, pero sin incluir, es mayor que 1.25:1.00; y (y) el Emisor certifica que espera razonablemente que la tasa mínima de cobertura del servicio de la deuda proyectada para el Período de cálculo para la próxima Fecha de Pago no sea inferior a 1.25:1.00, y en cada caso con la documentación de respaldo apropiada;
 - 4) antes del pago de dicho Pago Restringido, el Emisor deberá haber entregado al Fiduciario del Contrato de Emisión y al Fiduciario de la Garantía una notificación por escrito de un funcionario autorizado que certifique que: (x) a partir de la Fecha de Pago aplicable, y después de dar efecto a dicho Pago Restringido, ningún Evento de Incumplimiento o Incumplimiento habrá ocurrido y continuará; y (y) dicho Pago Restringido cumple en todos los aspectos con los requisitos aplicables establecidos en los Documentos de la Transacción; y (z) dicho Pago Restringido cumple con toda la Ley Aplicable;
 - 5) el Emisor no realizará Pagos Restringidos de los montos de depósito en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx; *siempre que* cualquier cantidad en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx pueda ser transferida a las Cuentas de Pago en la medida requerida para realizar pagos o pagos anticipados de deuda; y
 - 6) "(f) si en el momento en que se proponga el pago restringido que se pagará allí habrá pendiente cualquier deuda incurrida de conformidad con la cláusula (a)(xv) bajo - *Convenios Negativos*, el importe principal de dicha Deuda no será superior al 35% de CFADS para los dos Períodos de Cálculo finalizados más recientemente."

No obstante lo anterior:

- 1) este párrafo no prohíbe al Emisor o a cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas hacer el pago de cualquier dividendo sobre acciones de capital dentro de los 90 días posteriores a la fecha en que se declaró dicho dividendo, siempre y cuando se hubiera permitido que dicho dividendo se hubiera pagado en dicha fecha de declaración y el Emisor o dicha Subsidiaria Restringida (según corresponda) creyera de buena fe que tal sería permisible ser pagadero en virtud del presente dicha Fecha de Pago no obstante la presente oración;
- 2) este párrafo no prohíbe que el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas realice o se comprometa a realizar pagos financiados por Ingresos No Comprometidos a terceros que inviertan (bajo asociaciones público-privadas, concesiones, empresas conjuntas u otros acuerdos contractuales) en la adquisición o construcción de activos fijos, plantas o equipos del Aeropuerto; y



- 3) el Emisor puede aplicar el producto de los Bonos de la manera prevista en el párrafo (a) bajo "-Convenios afirmativos".

El Emisor no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas celebre ninguna Obligación Contractual que restrinja la capacidad de dichas Subsidiarias Restringidas de realizar Pagos Restringidos al Emisor, a una Subsidiaria de Propiedad Total del Emisor que sea una Subsidiaria Restringida o a la matriz directa de dicha Subsidiaria Restringida.

- (c) Prenda negativa. El Emisor no creará, asumirá o permitirá que exista ningún gravamen sobre ninguna de sus Propiedades (incluida la Garantía), ni permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas cree, ni permita que exista ningún Gravamen sobre ninguna de sus Propiedades (incluida la Garantía), ya sea que sea propiedad en la Fecha de Emisión o adquirida posteriormente, o cualquiera de sus Acciones de Capital, que no sean Gravámenes Permitidos.
- (d) Limitación de las ventas de activos. El Emisor no transmitirá, venderá, arrendará, cederá, transferirá o enajenará de ninguna otra manera ninguna de sus Propiedades o negocios, ya sea de su propiedad o negocio, ya sea que sea propiedad en la Fecha de Emisión o adquirido posteriormente, con un Valor Razonable de más de USD 5,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) (una "Venta de Activos "), a menos que (x) reciba una contraprestación en el momento de dicha Venta de Activos por un monto al menos igual al Valor Razonable (con respecto a cualquier Propiedad o negocio así enajenado (ya sea consumado en una sola transacción o una serie de transacciones relacionadas) por el Emisor o una Subsidiaria Restringida) de la Propiedad enajenada, al menos el 75% de los cuales la contraprestación debe ser en forma de efectivo, equivalentes de efectivo u otra propiedad o negocio sustancialmente similar a la propiedad o negocio así enajenado y (y) si el valor razonable de los activos a vender es de al menos USD 30,000,000, el Emisor debe, a más tardar en el momento de la consumación de dicha Venta de Activos, entregar al Fiduciario del Contrato de Emisión una opinión de un Consultor Independiente en cuanto al Valor Razonable, *siempre que* el requisito de entregar una opinión de imparcialidad de un Consultor Independiente de conformidad con esta cláusula (y) no se aplicará si el Emisor obtiene una opinión dada de conformidad con las leyes de contratación aplicables en Panamá *con respecto a* la determinación del precio de venta para dicha Venta de Activos; siempre que, además, que lo siguiente no se considerará una Venta de Activos: (i) ventas u otras enajenaciones por el Valor Razonable de Propiedad obsoleta, gastada o defectuosa o Propiedad que ya no se utilice en relación con la operación del negocio del Emisor o de la Subsidiaria Restringida correspondiente, (ii) ventas, arrendamientos u otras enajenaciones de bienes tangibles (o derechos sobre los mismos) en el curso ordinario del negocio, incluidos los arrendamientos de puertas y otros bienes tangibles a aerolíneas, (iii) bienes transferidos de una subsidiaria de propiedad total del Emisor que sea un Subsidiaria restringida del Emisor o entre dos Subsidiarias de propiedad total del Emisor, cada una de las cuales son Subsidiarias restringidas, (iv) ventas por parte del Emisor o una Subsidiaria restringida del mismo al Valor razonable de efectivo, Equivalentes de efectivo o su propio Capital social y v) las disposiciones permitidas por párrafo (b) y (g) en virtud de este "- *Convenios Negativos*."

A excepción de lo dispuesto en el párrafo siguiente, con respecto a cualquier venta de activos (ya sea consumada en una sola transacción o una serie de transacciones relacionadas) que no sea una venta de activos que constituyen activos de Ciudad Aeroportuaria (incluidas las tierra de la Ciudad Aeroportuaria) u otros aeropuertos, los ingresos netos en efectivo de dicha venta de activos deben (a más tardar el día 270 después de dicha venta de activos (el "Periodo de solicitud de ingresos por venta de activos ")) se aplicarán por el Emisor o su Subsidiaria Restringida aplicable (según corresponda) a: (A) invertir en nuevos activos del Emisor o dicha Subsidiaria Restringida aplicable, (B) pagar la Deuda (que no sea deuda subordinada y pasivos contingentes) del Emisor o dicha Subsidiaria Restringida aplicable sin refinanciar (y, con respecto a cualquier Deuda bajo un acuerdo que permita desembolsos futuros u otras incurrencias de Deuda en virtud de la misma, con una reducción permanente correspondiente en la cantidad de Deuda disponible para ser incurrible en virtud de la misma) o (C) ser depositado en la Cuenta de Recaudación de Ingresos; *siempre que* dichos ingresos netos en efectivo se mantendrán en efectivo o equivalentes de efectivo en espera de dicha solicitud; y *siempre que, además que, en el caso de cláusula (B), un compromiso vinculante para pagar la deuda se*



tratará como una aplicación permitida del producto de dicha venta de activos a partir de la fecha de dicho compromiso, siempre y cuando el emisor entre en dicho compromiso con la expectativa de buena fe de que tales ingresos se aplicarán para satisfacer dicho compromiso dentro de los 180 días posteriores al final de dicho período de solicitud de ingresos por venta de activos y tales ingresos se aplican realmente de tal manera dentro de la fecha posterior a la fecha en que expire el período de solicitud de ingresos por venta de activos y 180 días después de la fecha del compromiso aceptable y , en el caso de que cualquier Compromiso Aceptable sea posteriormente cancelado o terminado por cualquier motivo antes de que se apliquen los ingresos de dicha Venta de Activos en relación con el mismo, entonces, dichos ingresos constituirán los Montos restantes de la venta de activos en la medida en que haya expirado el Período de solicitud de las ganancias de la venta de activos.

En la medida en que al menos USD 75,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) de dichos Ingresos Netos en Efectivo no se haya aplicado así dentro del período indicado (cualquier cantidad no aplicada al final de dicho período, el "Monto de Venta de Activos Restantes"), entonces a más tardar en dicho día 270 el Emisor hará una oferta (una "Oferta de Monto de Venta de Activos Restantes") a todos los tenedores de Bonos (y , si cualquier otra Deuda Garantizada con Garantía contiene disposiciones similares a las establecidas en el Contrato con respecto a las ofertas de compra o rendimiento con el Monto de Venta de Activos Restantes, en ausencia de una renuncia a dichas disposiciones, el Emisor hará una Oferta de Monto de Venta de Activos Restantes a los tenedores de dicha Deuda Garantizada De Garantía, de acuerdo con la que rige dicha Deuda Garantizada De Garantía) para comprar el monto máximo de capital de Bonos y tal otra Garantía Deuda garantizada que se puede comprar en una cantidad igual a la cantidad de venta de activos restantes. El precio de oferta de los Bonos y otra deuda garantizada con garantía, si corresponde, en cualquier oferta de monto de venta de activos restantes será igual al 100% del capital total pendiente de los Bonos u otra deuda garantizada por garantía , según corresponda, *más* intereses acumulados y no pagados a, pero excluyendo, la fecha de compra y será pagadero en efectivo. Si el importe principal agregado de los Bonos y otras deudas garantizadas con garantía ofertadas en cualquier oferta de importe de venta de activos restantes excede el importe del importe de venta de activos restantes, los Bonos y esas otras deudas garantizadas con garantía se aceptarán para su compra sobre una base de *a prorrata* sobre la base del valor acumulado agregado o el importe principal de los Bonos licitadas y otras deudas garantizadas con garantía (*siempre que* la selección de dicha La deuda garantizada por garantía se realizará de conformidad con los términos de dichas obligaciones pari passu). En relación con dicha oferta de compra, el Emisor cumplirá con la Regla 14e-1 de la Ley de la Bolsa de Valores y, en la medida en que sea aplicable, con cualquier otra Ley aplicable.

En la medida en que las disposiciones de cualquier Ley Aplicable o Regla 14e-1 entren en conflicto con las disposiciones de este convenio, el Emisor cumplirá con dicha Ley Aplicable o Regla 14e-1, según corresponda, y no se considerará que ha incumplido sus obligaciones. en virtud de este convenio en virtud de dicho conflicto o su cumplimiento con la Ley Aplicable o la Regla 14e-1, según corresponda.

- (e) Inversiones; Subsidiarias. El Emisor no hará ni será propietario de ninguna Inversión en ninguna persona excepto inversiones permitidas, a menos que haya cumplido con párrafo (b) de este "*—Convenios negativos.*"
- (f) Limitación de las transacciones de afiliadas. El Emisor no entrará o permitirá (y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas), directa o indirectamente, entre o permita continuar cualquier actividad, negocio, acuerdo u otra transacción con (incluyendo la compra, venta, arrendamiento o intercambio de Propiedad con, la realización de cualquier Inversión en, la prestación de cualquier servicio a, el nacimiento de cualquier Deuda de o la compra de cualquier servicio de) cualquier Afiliado de la misma a menos que dicha actividad , negocio, arreglo u otra transacción es:
 - 1) en términos al menos tan favorables para el Emisor (o dicha Subsidiaria Restringida) que razonablemente se esperaría que hubieran podido ser obtenibles por el Emisor (o dicha Subsidiaria Restringida) en transacciones comparables en condiciones de plena competencia con personas no Afiliadas de capacidad financiera y técnica adecuada para realizar la transacción; *siempre que* con respecto a cualquier transacción de este tipo (o serie de transacciones relacionadas) que implique pagos o transferencias agregadas de Propiedad o servicios con un valor razonable superior a: (A) USD15,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda), el Emisor debe entregar al Fiduciario del Contrato



de Emisión evidencia de que dicha transacción fue aprobada por adelantado por una mayoría de los miembros (incluyendo una mayoría de los miembros desinteresados) de la Junta Directiva (u organismo similar) del Emisor o dicha Subsidiaria Restringida (según corresponda), y (B) USD 30,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda), el Emisor debe entregar al Fiduciario del Contrato de Emisión una opinión de un Consultor Independiente en cuanto a la equidad de dicha transacción con el Emisor o dicha Subsidiaria Restringida desde una perspectiva financiera, *siempre que* el requisito de emitir una opinión de equidad de un Consultor Independiente de conformidad con esta cláusula (B) no se aplicará si el Emisor obtiene una opinión dada de conformidad con las leyes de contratación aplicables en Panamá con respecto a la determinación del precio o la consideración por tal transacción;

- 2) de conformidad con cualquiera de los Documentos de la Transacción o un Contrato de proyecto material vigente en la fecha del contrato;
- 3) para el pago de honorarios razonables y otra compensación pagada a, y cualquier indemnización proporcionada en nombre de, funcionarios, directores, empleados, consultores o agentes del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas según lo determine de buena fe el Emisor o su Subsidiaria Restringida aplicable;
- 4) a Pago restringido permitido por párrafo (b) de esta sección "*— Convenios negativos*";
- 5) a Pago restringido permitido por párrafo (b) de esta sección "*— Convenios negativos*";
- 6) de conformidad con cualquier acuerdo, arreglo o compromiso en vigor a partir de la Fecha de emisión o modificado o replanteado posteriormente de cualquier manera que, tomada en su conjunto, no sea más desventajosa para el Emisor en ningún aspecto material que dicho acuerdo tal como estaba en vigor en la Fecha de Emisión;
- 7) de conformidad con cualquier acuerdo o arreglo de curso ordinario con el Gobierno de Panamá o cualquiera de sus agencias, entidades autónomas o subsidiarias de propiedad mayoritaria que no sean, en cada caso, (A) cualquier Subsidiaria del Emisor o (B) cualquier entidad que sea parte de un acuerdo de administración, acuerdo de empresa conjunta, acuerdo de asociación o de miembros, acuerdo de accionistas o acuerdo o arreglo similar con el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias, *siempre que*, en cada caso, dicho acuerdo o arreglo cumpla con todas las leyes aplicables en Panamá que rigen las transacciones entre entidades gubernamentales y sea justo para el Emisor o dicha Subsidiaria Restringida aplicable en la determinación razonable de la Junta Directiva o la alta gerencia del Emisor;
- 8) una transacción realizada por una Persona antes del momento en que dicha Persona se convierte en una Subsidiaria del Emisor o se fusiona o consolida en el Emisor o una Subsidiaria Restringida (*siempre que* dicha transacción no se celebre en contemplación de tal evento); o
- 9) entre o entre Subsidiarias de Propiedad Total que son Subsidiarias Restringidas del Emisor.

A los efectos de este párrafo, el titular (ya sea directa o indirectamente) del Capital Social que represente el 10% o más del Capital Social de una persona será considerado como un "Afiliado" de dicha persona. Para evitar dudas, las transacciones con el Gobierno de Panamá no estarán sujetas a este párrafo (f).

- (g) Fusión, Consolidación. El Emisor no entrará, y no aceptará, entrar o consumir ninguna fusión con o en, consolidación con o venta, cesión, escisión (*escisión*) u otra disposición (directa o indirectamente) de toda o sustancialmente la totalidad de su Propiedad (ya sea en una sola



transacción o una serie de transacciones relacionadas) a, cualquier persona a menos que (en cada caso sujeto a los requisitos aplicables de párrafos (e) y (f) de este " —*Convenios negativos* "):

- 1) (A) con respecto a cualquier fusión o consolidación, el Emisor es la compañía sobreviviente, o (B) dicha persona es una corporación u otra entidad legal organizada bajo las leyes de Panamá y asume por escrito todos los derechos y obligaciones del Emisor bajo los Documentos de la Transacción y el Emisor (o dicha persona sucesora) entrega al Fiduciario del Contrato de Emisión un Certificado de Oficial (con respecto a los puntos (2) y (3) a continuación) y una o más Opiniones del Abogado en el sentido de que: (1) tal suposición es suficiente para que cada Documento de Transacción en el que el Emisor sea parte constituya una obligación legal, válida y vinculante de dicha persona, ejecutable contra ella (sujeta a la quiebra habitual y excepciones similares) de acuerdo con sus términos, (2) después de dicha suposición, el Fiduciario de la Garantía continuará teniendo una garantía perfeccionada en nombre de los tenedores de Bonos y los otros tenedores de la Garantía Deuda garantizada en la forma contemplada en los Documentos de la Transacción, y (3) dicha fusión con o en, consolidación con o venta, cesión, escisión (*escisión*) u otra disposición (directa o indirectamente) de la totalidad o sustancialmente de su propiedad y, si es necesario en relación con dicha transacción, cualquier enmienda o instrumento celebrado en relación con la misma, cumplir con las disposiciones aplicables de los Bonos y el Contrato de Emisión y que se han cumplido todas las condiciones precedentes en el Contrato relativas a la transacción; *entendiéndose* que, si se cumplen dichas condiciones en esta cláusula (B), entonces, hasta recibir instrucciones por escrito del Emisor, del Fiduciario de Contrato de Emisión, del Fiduciario de la Garantía y de la persona que asume (sin perjuicio de cualquier otra cosa en los Documentos de la Transacción que indique lo contrario, sin requerir el consentimiento de los Tenedores Mayoritarios de Obligaciones Negociables u otra persona) lo antes posible enmendarán (o enmendarán y reafirmarán) cada Documentos de la Transacción aplicables únicamente en la medida necesaria para reflejar a dicha persona asumiendo como sucesora del Emisor en virtud de los mismos
- 2) dicha entidad sobreviviente continuará siendo propietaria, operando y manteniendo el Aeropuerto y retendrá todos los ingresos asociados con el Aeropuerto, en cumplimiento con todas las autorizaciones, licencias, consentimientos, registros o aprobaciones gubernamentales materiales requeridos en Panamá o por las Leyes Aplicables de Panamá o cualquier otra jurisdicción aplicable,
- 3) el Fiduciario del Contrato de Emisión deberá haber recibido pruebas, en las que pueda basarse de manera concluyente, de que dicha fusión, consolidación, venta, cesión, escisión (*escisión*) o transmisión no resultará en que ninguna Agencias Calificadora calificará los Bonos retirando o reduciendo su calificación con respecto a los Bonos (determinadas después de dar efecto a dicha fusión, consolidación, venta, asignación o transmisión) a menos de la parte inferior de la inicial y la corriente de dicha Agencias Calificadora (es decir, , antes de dicha fusión, consolidación, venta, cesión o transmisión) de los Bonos,
- 4) no se espera que exista ningún Evento de Incumplimiento o Incumplimiento en ningún momento después, y no se pagará ningún Pago por Incumplimiento inmediatamente después, dando efecto a dicha fusión, consolidación, venta, cesión, escisión (*escisión*) o transmisión propuesta, y
- 5) según lo certificado al fiduciario de Contrato de Emisión por un consultor independiente, inmediatamente después de dicha transacción: (A) el Patrimonio Neto Consolidado del Emisor o dicha entidad sobreviviente es al menos igual al Patrimonio Neto Consolidado del Emisor inmediatamente antes de dicha fusión, consolidación, venta, cesión o transmisión y (B) el Emisor o dicha entidad sobreviviente, sobre una base de *pro forma* a partir de la fecha de dicha fusión, consolidación, venta, cesión, spin-off (*escisión*) o



transporte, ser capaz de incurrir en al menos USD 1 en deuda bajo párrafo (a) de este "—*Convenios negativos.*"

Para evitar dudas, el cumplimiento de este párrafo no altera las obligaciones (si las hubiera) del Emisor (o de una persona sobreviviente) bajo "—*Cambio de Control.*"

- (h) Naturaleza de los negocios. El Emisor no participará (y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas) participe en ningún negocio que no sea: (i) el negocio de poseer, operar y mantener el Aeropuerto y negocios razonablemente relacionados con el mismo y (ii) administrar u operar de otra manera Ciudad Aeroportuaria y los Otros Aeropuertos y negocios razonablemente relacionados con ellos (dichos negocios en cláusula (i) y (ii) cada uno, a "Negocio Permitido"). El Emisor no operará, será propietario, administrará o administrará ningún negocio que no sea un Negocio Permitido (y no permitirá que ninguna de las Subsidiarias Restringidas del Emisor lo haga).
- (i) Limitación de la designación de filiales sin restricciones. En la Fecha de Emisión, el Emisor no tendrá Subsidiarias. Tras la formación de cualquier Subsidiaria, dicha Subsidiaria será una Subsidiaria Restringida a menos que sea designada como Subsidiaria Sin Restricciones de conformidad con los procedimientos descritos bajo este párrafo (i) de "—*Convenios Negativos.*" La Junta Directiva del Emisor puede designar a cualquier Subsidiaria (incluyendo cualquier Subsidiaria recién formada o recién adquirida) del Emisor como una Subsidiaria Sin Restricciones bajo el Contrato de Emisión (una "Designación") solo si: (1) dicha Designación es con el propósito de tal designación de una Subsidiaria Sin Restricciones para operar y mantener un Negocio Permitido (que no sea el negocio de poseer , operar y mantener el Aeropuerto (incluyendo sus operaciones de carga)); (2) ningún Evento de Incumplimiento habrá ocurrido y continuará en el momento de o después de dar efecto a dicha Designación; y (3) se le permitiría al Emisor hacer, en el momento de dicha Designación, una Inversión bajo cláusula (b) de la definición de Inversiones Permitidas, sin tener en cuenta el máximo anual; *siempre que* esta cláusula (3) no se aplicará a ninguna designación de una subsidiaria sin restricciones con el fin de operar y mantener la Ciudad Aeroportuaria u otros aeropuertos.
- (j) Limitación de los proyectos de mejora de capital. El Emisor no realizará, y no permitirá que ninguna de sus Subsidiarias Restringidas realice ninguna Inversión relacionada con proyectos de mejora de capital para Ciudad Aeroportuaria u Otros Aeropuertos, excepto que se le permitirá al Emisor incluir hasta una cantidad para proyectos de Sostentamiento de CapEx y CapEx de Expansión para Ciudad Aeroportuaria y los Otros Aeropuertos que , junto con cualquier Inversión bajo cláusula (b) de la definición de "Inversiones Permitidas", no excederá de USD15,000,000 por año (o su equivalente en cualquier otra moneda, y dicha cantidad se ajustará cada seis meses para reflejar el impacto de la inflación a partir del 1 de enero de 2016, según lo determinado sobre la base de las tasas de inflación calculadas y publicadas por el *Instituto Nacional de Estadística y Censo*) de la *Contraloría*) excepto en la medida en que las inversiones superiores a USD15.000.000 (ajustadas por inflación) cumplan con la prueba de pago restringido en párrafo (b) de los "— *Convenios negativos .*"
- (k) Operador alternativo. El Emisor no contratará, subcontratará, asignará, venderá o transferirá de otra manera la totalidad o parte de las operaciones del Aeropuerto (excepto las operaciones de carga del Aeropuerto, los servicios de estacionamiento de automóviles, las operaciones minoristas, los servicios de alimentos y bebidas y las operaciones libres de impuestos) a ninguna otra Persona, y seguirá siendo en todo momento el único operador del Aeropuerto, excepto que el Emisor puede contratar a un administrador externo para operar el Aeropuerto (un " Operador Alternativo") , siempre y cuando (i) el Emisor permanezca sujeto al control de supervisión continuo de la *Contraloría* , (ii) el Operador Alternativo deberá haber gestionado al menos dos aeropuertos con un tráfico total de pasajeros superior a diez millones de pasajeros anuales para cada uno de esos dos aeropuertos bajo gestión en cada uno de los dos años calendario inmediatamente anteriores , (iii) (x) si los Bonos se califican entonces grado de inversión, los Bonos continuarán siendo calificadas grado de inversión confirmado por una de



las Agencias Calificadoras y luego calificando los Bonos o (y) si los Bonos no se califican entonces grado de inversión, entonces la calificación actual será reafirmada por al menos una de las Agencias Calificadoras que luego califican los Bonos y (iv) la compensación base pagadera al Operador Alternativo sobre una base actual será reafirmada por al menos una de las Agencias Calificadoras que califiquen los Bonos y (iv) la compensación base pagadera al Operador Alternativo sobre una base actual será reafirmada por al menos una de las Agencias Calificadoras en ese momento. no excederá el promedio de los costos de O&M para los últimos dos años, indexados por inflación (*siempre que* dicho promedio puede ajustarse en función de los aumentos en el tamaño del aeropuerto si dichos ajustes son confirmados como razonables por la opinión de un ingeniero independiente), y cualquier compensación en exceso o bonificación para el operador alternativo se pagará solo después de los pagos del capital e intereses los bonos.

Eventos de incumplimiento

Tras la ocurrencia de un Evento de Incumplimiento, los Bonos pueden estar sujetas a redención obligatoria, en su totalidad pero no en parte, sujeto a los términos del Acuerdo Entre Acreedores. De conformidad con el Contrato de Emisión, cada uno de los siguientes eventos, actos, ocurrencias o condiciones constituirán un incumplimiento (cada uno, un "Casos de Incumplimiento"):

- (i) Falta de pago. El Emisor no habrá realizado ningún pago, transferencia monetaria o depósito requerido por él bajo los Documentos de la Transacción y dicha falla habrá continuado sin ser remediada durante al menos cinco (5) Días Hábiles; *se entiende* que el fracaso del Fiduciario de Contrato de Emisión o el Fiduciario de la Garantía para aplicar los fondos entregados a él por (o en nombre de) el Emisor (o disponibles en las Cuentas de Transacción) para hacer pagos en nombre del Emisor no constituirá tal falla por parte del Emisor.
- (ii) [Reservado].
- (iii) Violación del Convenio. A excepción de lo dispuesto específicamente en otro Caso de Incumplimiento, el Emisor no habrá observado o realizado cualquiera de sus convenios especificados en "*—Convenios afirmativos*" o "*—Convenios negativos*" anteriores o cualquier otro acuerdo en los Documentos de la Transacción y dicho incumplimiento continuará sin ser remedido durante al menos 30 días después de la notificación por escrito del mismo al Emisor por parte del Fiduciario de Contrato de Emisión o al Emisor y al Fiduciario de Contrato de Emisión de los tenedores de Bonos de al menos el 25 por ciento del importe total del capital de los Bonos en ese momento pendientes; *siempre que* si el Emisor está tomando medidas razonablemente probables para remediar dicho fracaso, un Evento de Incumplimiento de conformidad con este párrafo (c) se acumulará solo si dicho fallo permanece sin ser solucionado durante 60 días.
- (iv) Falta de garantía de Bonos. En cualquier momento, el Fiduciario de la Garantía no tendrá un gravamen de primera prioridad perfeccionado en la totalidad o parte de la Garantía de Bonos que supuestamente se otorgará de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso y el Acuerdo de Cesión, excepto en la medida en que dicho incumplimiento se remedia dentro de los 30 días posteriores a que un funcionario autorizado del Emisor obtenga conocimiento real de dicho incumplimiento.
- (v) Autorizaciones gubernamentales. Cualquier autorización, licencia, consentimiento, registro o aprobación gubernamental requerida en o por las Leyes Aplicables de Panamá o cualquier otra jurisdicción aplicable: (i) para permitir que el Emisor celebre y cumpla legalmente sus obligaciones bajo los Documentos de la Transacción, (ii) para permitir que el Emisor posea, opere y mantenga el Aeropuerto y su negocio o genere ingresos o (iii) para permitir que el Fiduciario de Contrato de Emisión o el Fiduciario de la Garantía ejerzan los derechos expresados que se le otorgarán en los Documentos de la Transacción, dejará de estar en pleno vigor y efecto en cualquier aspecto, el efecto de cualquiera de los cuales, solo o en conjunto, ya habrá tenido o podría razonablemente esperarse que tenga un Efecto Material Adverso; *se entiende* con respecto a cada una de las cláusulas anteriores que dicha cláusula no cubre notarizaciones, traducciones certificadas, registros



o cualquier otra formalidad de curso normal para la admisibilidad en evidencia en Panamá de los Documentos de la Transacción.

- (vi) Destrucción o abandono del aeropuerto; Cese de operaciones. La totalidad o parte sustancial del aeropuerto se destruye, se abandona o se vuelve permanentemente inoperante, o sufre una pérdida o daño real o constructivo, cuya pérdida o daño real o constructivo no se restaura y para el cual los ingresos del seguro no se aplican a la Recurso y restauración dentro del plazo requerido para la entrega de un Aviso de pago de seguro como se establece en "- Ingresos del seguro ," o el Emisor deja de operar el Aeropuerto como aeropuerto internacional por cualquier motivo.
- (vii) Bancarrota; Insolvencia. Si el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Significativas que son Subsidiarias Restringidas está en cualquier momento sujeto a bancarrota, insolvencia, reorganización, liquidación o suspensión de las reglas de pago y, de conformidad con dichas reglas, en cualquier momento realiza una cesión general en beneficio de los acreedores; o cualquier procedimiento será instituido por cualquier Persona contra el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Significativas que sean Subsidiarias Restringidas que busquen adjudicarlo como una quiebra o insolvente, o que busquen liquidación, liquidación, reorganización, arreglo, ajuste, protección, alivio o composición de ella o sus deudas bajo cualquier ley relacionada con la bancarrota, insolvencia o reorganización o alivio de deudores , o solicitar la inscripción de una orden de recurso o el nombramiento de un síndico, fiduciario, custodio u otro funcionario similar para él o para cualquier parte sustancial de sus bienes y, en el caso de cualquier procedimiento de este tipo incoado contra él, dicho procedimiento permanecerá sin desestimar o sin demora por un período de 60 días , o cualquiera de las acciones buscadas en dicho procedimiento (incluyendo, sin limitación, la entrada de una orden de recurso contra, o el nombramiento de un síndico, fiduciario, custodio u otro funcionario similar para, él o para cualquier parte sustancial de su propiedad) se producirá.
- (viii) Valores predeterminados cruzados. El Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas incumplirán (como capital o garante u otra garantía) en el pago de cualquier capital, interés o prima, tarifas de garantía u otras tarifas pagaderas con respecto a cualquier mejora de crédito para, cualquier Deuda, cuya Deuda esté pendiente por el capital de al menos USD50,000,000 en conjunto (o su equivalente en cualquier otra moneda), y dicho incumplimiento habrá continuado por más del período de gracia aplicable, o (ii) cualquier otro evento ocurrirá o existirá condición a la que se hace referencia en cláusula (g) con respecto a dicha Deuda (u obligación) que resulte en la aceleración de la obligación del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas de pagar (o comprar o defease) dicha Deuda (u obligación) (o el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas está obligado a comprar (o causar ser comprado o anulado) dicha deuda (u obligación)).
- (ix) Fallos en Rebeldía. Cualquier tribunal, otra Autoridad Gubernamental o árbitro deberá presentar contra el Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas un decreto, orden, laudo arbitral, sentencia final o reclamo fiscal y cualquier evento de este tipo, solo o en conjunto, ya habrá tenido o podría esperarse razonablemente que tenga un Efecto Material Adverso; *se entiende* que cualquier decreto, orden, laudo arbitral, sentencia definitiva o reclamación fiscal para el pago de dinero superior a USD 40.000.000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) se considerará que ha tenido un Efecto Material Adverso, y ya sea (A) dicho decreto, orden, laudo arbitral, sentencia definitiva o reclamación fiscal no se suspende , en condiciones de servidumbre, totalmente atado o dado de baja dentro de los 60 días siguientes a su entrada o (B) habrá un período de al menos 60 días consecutivos durante el cual no estará en vigor una suspensión de la ejecución de dicha resolución u orden.
- (x) Terminación, nulidad de los Documentos de la Transacción. Excepto con respecto a las obligaciones o Documentos de la Transacción que han terminado por sus propios términos, ya sea: (i) cualquiera de los Documentos de la Transacción no estará por ninguna razón en pleno vigor y efecto, o (ii) el Emisor alegará que cualquiera de sus obligaciones bajo los Documentos de la Transacción no estará en pleno vigor y efecto por cualquier razón.



- (xi) Evento de condenación. Cualquier evento de condenación ha ocurrido y continúa; *siempre que* el instrumento gubernamental que causa dicho Evento de Condenación es una entidad que no sea el Gobierno de Panamá, dicho Evento de Condenación habrá continuado por un período de noventa días, siempre y cuando, en todo momento durante este período, el Emisor esté persiguiendo diligentemente el fin de dicho Evento de Condenación y el Gobierno de Panamá no haya reconocido su legitimidad.

Al ocurrir y durante la continuación de cualquier Evento de Incumplimiento, el Fiduciario de Contrato de Emisión (si así lo instruyen los tenedores de Bonos que representan al menos el 25% del monto total de los Bonos pendientes en conjunción con la provisión de la garantía y la indemnización que el Fiduciario de Contrato de Emisión y el Fiduciario de la Garantía requieren), mediante notificación que luego se da por escrito al Emisor, el Agente Entre Acreedores y el Fiduciario de la Garantía, declararán el Saldo de Capital de los Bonos inmediatamente adeudadas y pagaderas y el Emisor, sujeto a los términos del Acuerdo Entre Acreedores, deberá pagar el Pago por Incumplimiento; *siempre que* cualquier Evento de Incumplimiento bajo párrafo (g) bajo este "—Eventos de Incumplimiento" se considerará automáticamente que ha resultado en una declaración inmediata del Saldo de Capital de los Bonos a pagar y el requisito de que el Emisor realice el pago del Pago por Defecto. Tras una solicitud (o solicitud estimada) al Emisor para dicho pago, el Emisor pagará de inmediato (pero en cualquier caso a más tardar el siguiente día hábil), pero sujeto al Acuerdo Entre Acreedores, al Fiduciario por contrato de arrendamiento una cantidad igual al Pago por incumplimiento. Si se solicita (o se considera solicitado) que se realice un Pago por incumplimiento, entonces el Fiduciario de Contrato de Emisión también (en coordinación con el Fiduciario de la Garantía y el Agente Entre Acreedores en la medida aplicable y sujeto a los términos del Acuerdo de Fideicomiso y el Acuerdo Entre Acreedores) aplicará fondos en las Cuentas de Transacción para tal fin (cualquier solicitud de este tipo que resulte en una reducción equivalente en el monto del Pago por Incumplimiento que queda por pagar por el Emisor).

Cualquier declaración de aceleración puede ser anulada y rescindida por los tenedores de Bonos que representen al menos el 25% del monto total de los Bonos pendientes de pago si (i) la rescisión no entraría en conflicto con cualquier sentencia o decreto bajo la Ley Aplicable, (ii) todos los Eventos de Incumplimiento han sido curados o renunciados (excepto la falta de pago del capital o los intereses que se han vencido únicamente debido a la aceleración), (iii) en la medida en que el pago de dichos intereses sea legal, se han pagado intereses sobre cuotas atrasadas de intereses y capital vencido, que se han vencido de otra manera que no sea por dicha declaración de aceleración, y (iv) el Emisor ha pagado al Fiduciario de Contrato de Emisión, al Agente Entre Acreedores y al Fiduciario de la Garantía su compensación e indemnizaciones razonables y ha redimido al Fiduciario de Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores y el Fiduciario de la Garantía por sus gastos razonables, desembolsos y anticipos, en la medida requerida de conformidad con los términos del Contrato, el Acuerdo Entre Acreedores y el Acuerdo Fiduciario.

Los Tenedores de Bonos Mayoritarios mediante notificación al Fiduciario del Contrato de Emisión y al Emisor pueden renunciar a un Evento de Incumplimiento existente y sus consecuencias excepto (i) un Evento de Incumplimiento en el pago del capital o los intereses de un bono o (ii) un Evento de Incumplimiento con respecto a una disposición que no puede ser enmendada sin el consentimiento de cada Tenedor de Bonos afectado. Cuando se renuncia a un Evento de Incumplimiento, se considera curado, pero dicha renuncia no se extenderá a ningún Evento posterior u otro evento de Incumplimiento o perjudicará cualquier derecho consecuente.

Satisfacción y cumplimiento

Si: (a) el emisor tendrá finalmente e irrenunciablemente pagado por completo el capital, el interés, el redención/la oferta superior y el resto de los importes a pagar por el emisor a los beneficiarios de acuerdo con el contrato y la otra transacción documenta con respecto a cualquier serie de Bonos o (b) el equilibrio principal de la serie relevante de Bonos es USD0, entonces el administrador del contrato, por el requerimiento escrito y a expensas del emisor: (i) ejecuta los instrumentos apropiados que reconocen tal satisfacción (y que la descargan) el contrato con respecto a tal serie de Bonos y lanzando las derechas del administrador del contrato concedidas en el contrato con respecto a tal serie de Bonos (con excepción de las esas derechas que por sus términos expreso sobreviven) y (ii) mandan al agente entre acreedores mandar al administrador de la garantía tomar las acciones similares (que el agente entre acreedores y el administrador de la garantía entonces harán).

Nulidad del Contrato de Emisión



El emisor puede, en su opción y en cualquier momento, terminar o descargar todas sus obligaciones con respecto a los Bonos excepcionales (“Nulidad legal”), que significa que el emisor será juzgado haber pagado y haber descargado la deuda entera representada por los Bonos excepcionales, a excepción de:

- (i) las derechos de Tenedores de Bonos de recibir el pago por lo que se refiere al capital, al interés de encendido, y a las cantidades adicionales, si las hay, en tales Bonos cuando tales pagos son debidos;
- (ii) las obligaciones del emisor de colocar la transferencia o el intercambio de cualquier bono, substituyen los Bonos mutiladas, destruidas, perdidas o robadas y mantienen una oficina o una agencia para los pagos por lo que se refiere a los Bonos;
- (iii) las derechos, energías, confianzas, deberes, indemnidades e inmunidades del administrador del contrato, el agente que paga, el secretario y el administrador de la garantía; y
- (iv) las provisiones legales de la nulidad del contrato.

Además, el emisor puede, en su opción y en cualquier momento, elegir para tener las obligaciones del emisor lanzado con respecto a ciertos convenios que se describan en el contrato (“Nulidad del convenio”) y ninguna omisión a conformarse después de eso con esos convenios no constituirá un acontecimiento del defecto con respecto a los Bonos. En el caso de que ocurra la Nulidad del Convenio, ciertos eventos (sin incluir la falta de pago, bancarota, administración judicial, rehabilitación e insolvencia) descritos en “—Incumplimiento” ya no constituirán un Evento de Incumplimiento con respecto a los Bonos.

Con el fin de ejercer ya sea nulidad legal o convenio de nulidad:

- (i) el Emisor debe depositar irrevocablemente con el Fiduciario del Contrato de Emisión, en fideicomiso, en beneficio de los tenedores de Bonos, efectivo denominado en dólares estadounidenses, ciertas obligaciones directas no exigibles de, o garantizadas por, los Estados Unidos, o una combinación de los mismos, en cantidades que sean suficientes, en opinión de un banco de inversión reconocido internacionalmente, una firma de evaluación o una firma de contadores públicos independientes, para pagar, sin reinversión, el capital, los intereses y los Importes Adicionales, si los hubiere, sobre los Bonos pendientes en la fecha indicada para el pago de las mismas o en la Fecha de Redención aplicable, según sea el caso, y el Emisor debe especificar si los Bonos se están anulando a dicha fecha indicada para el pago o a una Fecha de Redención particular;
- (ii) en el caso de la nulidad legal, el Emisor debe entregar al Fiduciario del Contrato de Emisión una Opinión del Abogado de los Estados Unidos en el sentido de que (sujeto a las excepciones y exclusiones habituales): (i) el Emisor ha recibido de, o ha sido publicado por, el Servicio de Impuestos Internos de los Estados Unidos una resolución o (ii) desde la fecha de emisión de los Bonos, ha habido un cambio en la ley federal aplicable del impuesto sobre la renta de los Estados Unidos; en cualquier caso en el sentido de que, y en base a ello, dicha Opinión del Abogado establece que, los tenedores de Bonos no reconocerán ingresos, ganancias o pérdidas para fines del impuesto federal sobre la renta de los EE. UU. como resultado de dicha Nulidad Legal y estarán sujetos al impuesto federal sobre la renta de los EE. UU. sobre las mismas cantidades, de la misma manera y en las mismas horas que habría sido el caso si dicha Nulidad Legal no hubiera ocurrido;
- (iii) en el caso de convenio de nulidad, el emisor habrá entregado al fiduciario de Contrato de Emisión una opinión de un abogado de los Estados Unidos en el sentido de que los tenedores de Bonos no reconocerán los ingresos, ganancias o pérdidas para fines del impuesto federal sobre la renta de los EE. UU. como resultado de dicho convenio de nulidad y estarán sujetos al impuesto federal sobre la renta de los EE. UU. sobre las mismas cantidades, de la misma manera y en las mismas ocasiones que habría sido el caso si no se hubiera producido tal cancelación del Convenio;



- (iv) en el caso de nulidad legal y convenio de nulidad, el emisor habrá entregado al fiduciario de Contrato de Emisión una opinión del abogado en Panamá en el sentido de que, con base en la ley panameña entonces en vigor, los tenedores de Bonos no reconocerán los ingresos, ganancias o pérdidas para fines fiscales panameños, incluyendo la retención de impuestos, excepto para la retención de impuestos pagaderos en los pagos de intereses adeudados. , como resultado de dicha nulidad legal o convenio de nulidad, según sea el caso, y estará sujeto a impuestos panameños, si los hubiera, sobre las mismas cantidades, de la misma manera y al mismo tiempo que habría sido el caso si tal nulidad legal o convenio de nulidad, según sea el caso, no hubiera ocurrido;
- (v) ningún evento de incumplimiento o incumplimiento habrá ocurrido y continuará con respecto a los Bonos, incluso con respecto a ciertos eventos de quiebra o insolvencia, en cualquier momento durante el período que termina en el día 121 después de la fecha de dicho depósito (se entiende que esta condición no se considerará satisfecha hasta la expiración de dicho período);
- (vi) el Emisor ha entregado al Fiduciario del Contrato de Emisión un Certificado de Oficial y una Opinión del Abogado (sujeto a las excepciones y exclusiones habituales), cada uno de los cual indica que se han cumplido todas las condiciones previas previstas o relacionadas con la nulidad legal o el convenio de nulidad;
- (vii) el Emisor ha entregado al Fiduciario contratado Opiniones de abogados de abogados estadounidenses y panameños en el sentido de que la transferencia de fondos fiduciarios de conformidad con dicho depósito no estará sujeta a anulación como una transferencia preferencial de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Bancarrota de los Estados Unidos o cualquier estatuto sucesor y cualquier ley equivalente en Panamá; y
- (viii) dicha nulidad legal o convenio de nulidad no resultará en una violación o violación de, o constituirá un incumplimiento bajo, cualquier acuerdo material o instrumento en el que el Emisor sea parte o por el cual esté obligado.

Listado

Los Bonos están registradas en el SMV y figuran en LATINEX. Cumpliremos con los requisitos de información y demás de la ley de valores panameña aplicable a las empresas que hayan registrado sus valores en la SMV, así como con los requisitos de LATINEX.

El Emisor tiene la intención de listar y cotizar los Bonos en la Lista Oficial del SGX-ST. Cada uno de los Emisores, Fiduciarios del Contrato, Agente Entre Acreedores y Fiduciario de la Garantía están (sin necesidad de aprobaciones, consentimientos o instrucciones de ningún Tenedor de Bonos, pero de acuerdo con todas las demás disposiciones aplicables) autorizados para participar en la ejecución enmienda (incluida una enmienda y replanteamiento) de cualquier Documento de la Transacción en la medida necesaria para proporcionar tal listado. Inmediatamente después de dicha cotización, el Emisor lo notificará al Fiduciario de Contrato de Emisión, que lo notificará a cada uno de los tenedores de Bonos.

En el caso de que los Bonos sean admitidas a cotización y cotización en el SGX-ST, el Emisor hará todos los esfuerzos comercialmente razonables para mantener dicha cotización y listado. Si el Emisor determina que es indebidamente oneroso mantener una cotización y cotización en el SGX-ST, el Emisor puede eliminar los Bonos de la SGX-ST y, en el caso de dicha exclusión de la lista, el Emisor hará todos los esfuerzos comercialmente razonables para buscar una admisión alternativa a la cotización, negociación o cotización de los Bonos por una autoridad de cotización, bolsa de valores o sistema de cotización, según lo decida el Emisor. Aunque el Emisor no puede asegurarle la liquidez que puede resultar de una cotización y cotización en el SGX-ST, la exclusión de los Bonos del SGX-ST puede tener un efecto material en la capacidad de los tenedores de Bonos para revender los Bonos en el mercado secundario.

Modificaciones de los Documentos de la Transacción



Enmiendas sin consentimiento de los tenedores de Bonos

El Emisor y (según corresponda) el Fiduciario de Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía pueden, cada cierto tiempo y en cualquier momento, sin el consentimiento de los tenedores de Bonos o de cualquier otro Beneficiario, celebrar una enmienda por escrito del Contrato de Emisión o cualquier otro Documento de Transacción (y el Fiduciario de Contrato de Emisión está autorizado y dirigido a proporcionar las instrucciones requeridas al Agente Entre Acreedores o Al Fiduciario de la Garantía que sea necesario), sujeto en todos los casos a los términos del mismo, para uno o más de los siguientes propósitos:

- (i) para transmitir, transferir, asignar, hipotecar o pignorar cualquier propiedad al fiduciario de Contrato de Emisión o al Fiduciario de la Garantía como garantía adicional para los tenedores de Bonos y los otros titulares de deuda garantizada de garantía;
- (ii) para agregar a las obligaciones, convenios o representaciones y garantías del Emisor o para renunciar a cualquier derecho o poder conferido en los Documentos de la Transacción al Emisor;
- (iii) enmiendas descritas en el párrafo (g) de "*— Convenios negativos*" anterior;
- (iv) emitir Bonos adicionales de la manera descrita en "*- Emisión de Bonos adicionales*" supra;
- (v) efectuar la lista de los Bonos de la manera descrita en "*—Listado*" anterior o cualquier otro intercambio en el que se enumeren los Bonos de conformidad con el párrafo (o) de "*— Convenios afirmativos*" anterior;
- (vi) para ajustar el texto de los Documentos de la Transacción a las disposiciones de este "*— Descripción de los Bonos*", o sección similar en el memorado de oferta pertinente, en la medida necesaria para reflejar con precisión tales disposiciones;
- (vii) con respecto al Acuerdo de Fideicomiso y el Acuerdo Entre Acreedores, según lo dispuesto en el Acuerdo Entre Acreedores;
- (viii) para proporcionar la liberación de la garantía de Bonos de los gravámenes que aseguran los Bonos cuando lo permitan los Documentos de la Transacción o según lo requiera el Acuerdo Entre Acreedores; o
- (ix) para hacer tales otras modificaciones con respecto a ambigüedades, inconsistencias, errores, asuntos o preguntas que surjan bajo los Documentos de la Transacción, ya que el Emisor y el Fiduciario de Contrato de Emisión o el Fiduciario de la Garantía (según corresponda) puedan considerar necesarias o deseables que no sean inconsistentes con las disposiciones de los Documentos de la Transacción y que no afecten negativamente los intereses de ninguno de los tenedores de Bonos en ningún aspecto material.

Además de lo anterior, el Acuerdo de Fideicomiso y el Acuerdo Entre Acreedores pueden ser enmendados o complementados o replanteados sin el consentimiento de los tenedores de Bonos en la medida necesaria o apropiada para mantener los gravámenes del Fiduciario de la Garantía en relación con la emisión de deuda garantizada de garantía futura permitida de otra manera por el Contrato.

El Fiduciario del Contrato y el Fiduciario de la Garantía estarán autorizados a unirse a la ejecución de cualquier enmienda (o cualquier dirección requerida del Fiduciario del Contrato al Agente Entre Acreedores o Fiduciario de La Garantía según sea necesario), para hacer cualquier otro acuerdo apropiado y estipulaciones que puedan estar contenidas en el mismo y para aceptar la transmisión, transferencia, cesión, hipoteca o prenda de cualquier Propiedad en virtud de la misma; *siempre que*, antes de cualquier enmienda (o proporcionar cualquier dirección de este tipo), tanto el Fiduciario de Contrato de Emisión como el Fiduciario de la Garantía tendrán derecho a recibir y confiar en una Opinión del Abogado y un Certificado de Oficial que indique que la ejecución de dicha enmienda está autorizada y permitida por el Contrato de Emisión y cualquier Documento de Transacción aplicable.



que se han cumplido todas las condiciones precedentes bajo el Contrato de Emisión y cualquier Documento de Transacción aplicable.

Enmiendas con el consentimiento de la mayoría de los tenedores de Bonos

Sujeto a las disposiciones descritas en "*—Enmiendas sin consentimiento de los Tenedores de Bonos*" y las disposiciones descritas a continuación aplicables a la modificación de asuntos de reserva y conforme a la Ley Aplicable, y solo con el consentimiento por escrito de los tenedores de Bonos mayoritarios, el Emisor y (según corresponda) el Fiduciario de Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía pueden, cada cierto tiempo y en cualquier momento, celebrar una enmienda por escrito (y el Fiduciario de Contrato de Emisión está autorizado y dirigido a proporcionar las instrucciones requeridas al Agente Entre Acreedores o Fiduciario de la Garantía según sea necesario), que no sea una enmienda a un Asunto de Reserva, con el fin de agregar cualquier disposición o cambiar de cualquier manera o eliminar cualquiera de las disposiciones del Contrato de Emisión o cualquiera de los otros Documentos de la Transacción, sujeto en todo caso a los términos de los mismos, o de modificar de cualquier manera los derechos del Emisor o de los Beneficiarios respecto de los mismos. Tras la recepción de una copia de la enmienda y la entrega al Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía (según corresponda) de evidencia del consentimiento de los Tenedores de Bonos mayoritarios, el Fiduciario del Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía (según corresponda) se unirán a la ejecución de dicha enmienda.

Los tenedores de Bonos pueden aprobar, por voto o consentimiento por medio de uno de los tres métodos de modificación descritos a continuación, cualquier modificación propuesta por el Emisor que haría cualquiera de los siguientes (cada uno de estos elementos establecidos a continuación, un "Asunto de Reserva"):

- (i) reducir de cualquier manera el monto de, o retrasar el momento o alterar la prioridad de, cualquier pago a los tenedores de Bonos que se requieren para hacerse en virtud de los Documentos de la Transacción, o cambiar cualquier Fecha de Pago en la que, el lugar de pago donde o la moneda en la que se paga cualquier pago, o perjudicar el Fiduciario del Contrato de Emisión, el derecho del Fiduciario de la Garantía o de cualquier Tenedor de Bonos a entablar una demanda para la ejecución de dicho pago;
- (ii) reducir cualquier prima pagadera en el momento de la redención de los bonos o cambiar la fecha en la que los bonos están sujetos a redención (que no sean las disposiciones de notificación) o renunciar a cualquier pago con respecto al redención de los bonos; siempre que, sin embargo, únicamente para evitar dudas, y sin ninguna otra implicación, cualquier compra o recompra de Bonos (incluso de conformidad con "*— Cambio de control*") no se considerará una redención de los Bonos;
- (iii) liberar la totalidad o parte de los gravámenes otorgados al Fiduciario de la Garantía bajo el Contrato y el Acuerdo de Fideicomiso o reducir la transferencia de Garantía al Fideicomiso Tocumen bajo el Acuerdo de Fideicomiso;
- (iv) reducir el porcentaje del Saldo de Capital de los Bonos que se requiere para cualquier enmienda, o reducir dicho porcentaje requerido para cualquier renuncia o instrucción, prevista en los Documentos de la Transacción;
- (v) alterar la clasificación de las obligaciones de pago del Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción;
- (vi) aumentar materialmente la autoridad discrecional del Fiduciario de Contrato de Emisión o del Fiduciario de la Garantía;
- (vii) cambiar la definición de "Uniformemente aplicable o "Materia de reserva"; o
- (viii) eliminar cualquiera de los elementos descritos en estas cláusulas (i) a (vii).



Un cambio a un asunto de reserva, incluyendo los términos de pago de los Bonos, se puede hacer sin su consentimiento, *siempre que* dicho cambio se aprueba de conformidad con uno de los tres métodos de modificación siguientes:

- (i) por el consentimiento de los tenedores de más del 75% del monto total del capital de los Bonos pendientes;
- (ii) únicamente cuando dicha modificación propuesta afecte a las obligaciones en circulación de dos o más series de obligaciones emitidas en virtud del contrato, con el consentimiento de los titulares de más del 75 % del importe de capital total de las obligaciones en circulación de todas las series afectadas por la modificación propuesta, tomados en conjunto, si se cumplen ciertos requisitos de "aplicación uniforme" establecidos a continuación; o
- (iii) únicamente cuando dicha modificación propuesta afecte a las obligaciones en circulación de dos o más series de obligaciones emitidas en virtud del contrato, los titulares de más del 66 2/3 % del importe principal agregado de las obligaciones en circulación de todas las series afectadas por la modificación propuesta, tomados en conjunto, y los titulares de más del 50 % del capital agregado de las obligaciones en circulación de cada serie afectadas por la modificación propuesta, tomados individualmente.

"Aplicable Uniformemente", como se mencionó anteriormente, significa una modificación mediante la cual los tenedores de títulos de deuda de cualquier serie emitidos bajo el Contrato de Emisión afectados por dicha modificación son invitados a canjear, convertir o sustituir sus títulos de deuda, en los mismos términos por x) los mismos instrumentos nuevos u otra consideración o (y) nuevos instrumentos u otra consideración de un menú idéntico de instrumentos u otra consideración. Se entiende que una modificación no se considerará uniformemente aplicable si a cada tenedor de obligaciones de cualquier serie afectada por dicha modificación no se le ofrece el mismo importe de contraprestación por importe de capital, el mismo importe de contraprestación por importe de intereses devengados pero no pagados y el mismo importe de contraprestación por importe de intereses vencidos. , respectivamente, como la que se ofrecen mutuamente intercambiando, convirtiendo o sustituyendo a los tenedores de obligaciones de cualquier serie afectada por dicha modificación (o, cuando se ofrezca un menú de instrumentos u otra contraprestación, no se ofrezca a cada tenedor de canje, conversión o sustitución de obligaciones de cualquier serie afectada por dicha modificación la misma cantidad de contraprestación por importe de capital , el mismo importe de contraprestación por importe de intereses devengados pero no pagados y el mismo importe de contraprestación por importe de intereses vencidos, respectivamente, que el que se ofrece intercambiando, convirtiendo o sustituyendo a los tenedores de obligaciones de cualquier serie afectada por dicha modificación eligiendo la misma opción en dicho menú de instrumentos).

El Emisor puede seleccionar, de buena fe, discreción razonable, cualquiera de los métodos de modificación para una modificación de materia de reserva como se establece anteriormente y de acuerdo con el Contrato y designar qué serie de valores de deuda se incluirán para su aprobación en el agregado de modificaciones que afecten a dos o más series de títulos de deuda. Cualquier selección de un método de modificación o designación de la serie que se incluirá será final a los efectos de dicha solicitud de consentimiento.

Antes de solicitar el consentimiento por escrito de los Tenedores de Bonos para cualquier cambio en un asunto de reserva, el Emisor proporcionará la siguiente información a los Tenedores de Bonos que se verían afectados por la modificación o enmienda propuesta:

- una descripción de las circunstancias financieras del Emisor que, en opinión del Emisor, sea relevante para la solicitud de modificación o enmienda propuesta y una descripción de las deudas existentes del Emisor;
- si el Emisor en ese momento ha celebrado un acuerdo de asistencia financiera con cualquier acreedor o grupo de acreedores importante o un acuerdo con dichos acreedores con respecto al alivio de la deuda, (x) una descripción de dicho acuerdo o acuerdo y (y) cuando lo permitan las políticas de divulgación de información de los acreedores, según corresponda, una copia del acuerdo o acuerdo;



- una descripción del tratamiento propuesto por el Emisor de los instrumentos de deuda externa que no se ven afectados por la modificación propuesta y sus intenciones con respecto a otros grupos acreedores importantes; y
- Si el Emisor busca entonces alguna enmienda a las Materias de Reserva que afecten a cualquier otra serie de títulos de deuda, una descripción de dicha modificación propuesta.

Antes de la ejecución de cualquier modificación de este tipo (o cualquier instrucción requerida del Fiduciario de Contrato de Emisión al Agente Entre Acreedores o Fiduciario de la Garantía , según sea necesario), cada uno de los Fiduciarios del contrato y el Fiduciario de la Garantía tendrá derecho a recibir y depender de un Opinión del abogado y un certificado de funcionario que indique que la ejecución de dicha enmienda (o instrucción) está autorizada y permitida por el contrato y cualquier documento de transacción aplicable y que se han cumplido todas las condiciones precedentes bajo el contrato y cualquier documento de transacción aplicable. El Emisor entregará una copia de dicha modificación ejecutada a cada Agencia Calificadora y luego calificará los Bonos y cada Tenedor de Bonos. Sin embargo, el hecho de que el Emisor no envíe por correo o entregue electrónicamente dicho aviso, o cualquier defecto en el mismo, no perjudicará ni afectará en modo alguno la validez de dicha enmienda, suplemento o renuncia.

El consentimiento de los Tenedores de Bonos no es necesario para aprobar la forma particular de cualquier modificación, enmienda, suplemento o renuncia propuesta. Es suficiente si dicho consentimiento aprueba el contenido de la modificación, enmienda, suplemento o renuncia propuesta.

Cualquier enmienda a los términos de los Bonos y los Documentos de la Transacción deberá cumplir con los requisitos enumerados anteriormente, así como con el Acuerdo 4-2003 del 11 de abril de 2003 de la SMV.

Avisos; Asambleas de Tenedores de Bonos

Avisos

Cualquier aviso u otra comunicación en virtud de los Documentos de la Transacción al Fiduciario de Contrato de Emisión, el Fiduciario de la Garantía , el Agente Entre Acreedores o un Tenedor de Bonos se hará en inglés y por escrito. Siempre que las Obligaciones Negociables Globales estén pendientes, las notificaciones que se entregarán a los tenedores de los Bonos se entregarán al Depositario en inglés, de acuerdo con sus políticas aplicables que estén vigentes cada cierto tiempo . Si el Emisor emite Bonos en forma definitiva, las notificaciones que se entregarán a los tenedores de Bonos se enviarán por correo a las direcciones respectivas de los tenedores de Bonos que aparezcan en el Registro, y se considerarán entregadas cuando se envíen por correo.

Mientras los Bonos estén listadas en el SGX-ST y en la medida requerida por las reglas y reglamentos de dicho intercambio, el Emisor publicará avisos:

- (1) en un periódico de circulación general en Singapur (que se espera sea *The Business Times*);
- (2) si dicha publicación de Singapur no es factible, en un periódico líder en idioma inglés que se publique diariamente en ediciones matutinas; o
- (3) en el sitio web del SGX-ST.

Se considerará que las notificaciones se han realizado en la fecha de publicación de dicha notificación o, si se publican en fechas diferentes, en la fecha de la primera publicación de este tipo.

El Contrato dispondrá que, sin perjuicio de cualquier otra disposición en contrario en el Contrato, con respecto a cualquier Bono global mantenido por medio del Depositario (o un nominado de este), cada Persona que tenga un interés beneficioso en dicho Bono global puede ser considerada un Tenedor de Bonos. de su porción de los Bonos con el propósito de votar sobre el asunto relacionado con las mismas (por ejemplo, dicha Persona puede dar su consentimiento a cualquier renuncia o enmienda directamente sin requerir la participación del sistema de



compensación aplicable o su nominado y puede asistir y votar en las reuniones de los tenedores de los Bonos); *en el entendido* que el Fiduciario del Fideicomiso debe haber recibido de (o en nombre de) dicha Persona evidencia satisfactoria para el Fiduciario del Fideicomiso de que dicha Persona tiene los intereses beneficiosos en dicho Bono Global que pretende votar, y dicha evidencia de propiedad puede incluir una posición de valores o lista de participantes u otra información obtenida del sistema de compensación aplicable. El Fiduciario de Contrato de Emisión no tendrá ninguna responsabilidad por actuar de buena fe en virtud de dicho consentimiento, renuncia, dirección, instrucción u otro voto de dicha Persona o por la suficiencia de la evidencia considerada satisfactoria para el Fiduciario de Contrato de Emisión. Para los propósitos de este párrafo, “Persona” significará un participante del Depositario.

Reuniones de Tenedores de Bonos

El Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión o el Emisor, previa solicitud por escrito de los Tenedores de Bonos que posean al menos el 25% del Saldo de Capital, o puede, a su discreción, convocar una reunión de Tenedores de Bonos en cualquier momento y cada cierto tiempo para realizar, dar o recibir solicitud, demanda, autorización, dirección, aviso, consentimiento, renuncia u otra acción proporcionada por los Documentos de la Transacción a realizar, otorgar o tomar por los Tenedores de Bonos, incluida la modificación de cualquiera de los términos y condiciones de los mismos.

Cualquiera de estas reuniones se llevará a cabo en la ciudad de Nueva York; *siempre* que el Emisor y el Fiduciario de Contrato de Emisión pueden optar por celebrar dicha reunión en otro lugar de los Estados Unidos. En cualquier caso, las reuniones se llevarán a cabo en el momento y lugar en cualquier ciudad indicada anteriormente que determine el Emisor o el Fiduciario de Contrato de Emisión (según corresponda).

Si se lleva a cabo una reunión de conformidad con una solicitud de los Tenedores de Bonos, entonces el orden del día de la reunión será el que se determine en la solicitud y dicha reunión se llevará a cabo dentro de los 60 días posteriores a la fecha en que el Fiduciario de Contrato de Emisión o el Emisor reciba dicha solicitud, según el caso puede ser. La convocatoria de cualquier reunión de bonistas incluirá la fecha, lugar y hora de la reunión, el orden del día y los requisitos para asistir y se entregará no menos de 20 días ni más de 60 días antes de la fecha fijada.

El quórum en cualquier reunión convocada para adoptar una resolución serán personas que posean o representen más del 50% del Saldo de Capital; *siempre que* si se levanta una reunión por falta de quórum requerido, entonces se podrá convocar una segunda reunión en la que las personas que posean o representen más del 25% del Saldo de Capital constituirán quórum. Cualquier acción tomada en una reunión debidamente convocada y celebrada de los Tenedores de Bonos será concluyente y vinculante para todos los Tenedores de Bonos, ya sea que hayan dado su consentimiento o estén presentes en la reunión; en el entendido que, al tomar cualquier acción para la cual una parte indicada de los tenedores de Bonos debe aprobar, se requerirá dicho nivel de aprobación y no se requerirán modificaciones, enmiendas o exenciones de ninguno de los Documentos de la Transacción, o cualquier otra acción, realizada por cualquier reunión será válida a menos que cumplan con los requisitos de votación y otros requisitos de los Documentos de la Transacción (incluidos, sin perjuicio de que se haya obtenido quórum en una reunión, los requisitos mínimos de votación establecidos en “— *Enmiendas de los Documentos de la Transacción*” Anterior se cumplirá durante dicha votación en dicha reunión).

Cualquier Tenedor de Bonos puede asistir a dicha reunión ya sea personalmente o por poder. Aparte de los sistemas de compensación (y sus representantes), cada Tenedor de Bonos que tenga la intención de asistir a dicha reunión debe notificar al Fiduciario de Contrato de Emisión por escrito de su intención de hacerlo al menos cinco (5) días hábiles antes de la fecha de dicha reunión. Dicha notificación al Fiduciario de Contrato de Emisión dará derecho al Tenedor de Bonos correspondiente a asistir a dicha reunión.

Las modificaciones también pueden ser aprobadas por los tenedores de Bonos de conformidad con el consentimiento por escrito de los tenedores de Bonos del porcentaje requerido de los Bonos.

Compra de Bonos por el Emisor



En la medida permitida por la Ley Aplicable, el Emisor y sus Afiliados pueden en cualquier momento y cada cierto tiempo comprar cualquier Bono (o un interés beneficioso en el mismo) en el mercado abierto o de otra manera a cualquier precio que se acuerde con el vendedor del mismo; *siempre* que si exista un Evento de Incumplimiento o Incumplimiento o un Pago Incumplido es pagadero, entonces el Emisor no comprará ningún Bono (o interés beneficioso en el mismo) a menos que dicha compra se realice *prorrateada* entre todos los tenedores de Bonos . Con respecto a cualquier Bono (o interés beneficioso sobre el mismo) propiedad del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias, el Emisor, como se indica en “—*Cancelación*” anterior, cancelará dicho Bono (o interés beneficioso).

Sin perjuicio de cualquier disposición en contrario en los Documentos de la Transacción, en caso de que los Bonos (o los intereses beneficiosos en los mismos) sean propiedad del Emisor o cualquiera de sus Afiliadas (lo que excluye ciertas instituciones financieras que son propiedad del Gobierno de Panamá, como se establece en la definición de Afiliados), cualquier voto en el que participen los tenedores de Bonos excluirá, y cualquier determinación de los “Tenedores Mayoritarios de Bonos” excluirá, el voto relacionado con (y, tanto en el numerador como en el denominador de dicho cálculo, el capital de) los bonos (o intereses beneficiosos en los mismos) de cada persona; *siempre* que si dichas personas poseen todas los Bonos (o los intereses beneficiosos de las mismas), dichas personas no serán excluidas de dicha votación o determinación; *proporcionó además* que con el único propósito de determinar si el Fiduciario de Contrato de Emisión estará protegido al depender de dicha instrucción, descargo o consentimiento, solo señala que un funcionario responsable del Fiduciario de Contrato de Emisión que realmente sepa que son de su propiedad será ignorado. Inmediatamente después de que el Emisor o cualquier Subsidiaria de este adquiera o disponga de cualquier Bono (o interés beneficioso en el mismo), lo notificará al Fiduciario de Contrato de Emisión por escrito.

Ley aplicable; Consentimiento a la jurisdicción

El Contrato de Emisión, los bonos y el Acuerdo Entre Acreedores se regirán por las leyes del estado de Nueva York. El Fideicomiso Tocumen se ha constituido mediante la ejecución del Contrato de Fideicomiso, el cual se establece expresamente que se regirá e interpretará de conformidad con las leyes de Panamá.

Cada una de las partes del Contrato se someterá de manera irrevocable e incondicional (y cada Tenedor de Bonos (mediante la adquisición de un Bono o un interés beneficioso en el mismo o aceptando los beneficios del Contrato y los demás Documentos de la Transacción aplicables) se considerará irrevocable e incondicionalmente someterse) a la jurisdicción no exclusiva de: (a) el Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York o de cualquier tribunal del Estado de Nueva York (en cualquier caso, con sede en Manhattan, Ciudad de Nueva York) y (b) únicamente con respecto a sí misma, los tribunales de su propio domicilio social, en cada caso con todos los tribunales de apelación aplicables de los mismos (todos los tribunales anteriores, los “Presentados ante Tribunales”), con respecto a las acciones entabladas en su contra, por propósitos de todos los procedimientos legales que surjan de o estén relacionados con los Documentos de la Transacción o las transacciones contempladas en los mismos; *proporcionó* que nada en este párrafo se considerará que limita la capacidad de cualquiera de las partes de dichos Documentos de la Transacción para entablar una demanda contra cualquier otra parte de dichos Documentos de la Transacción en cualquier otra jurisdicción permitida. Cada una de las partes del Contrato de Fideicomiso renunciará irrevocablemente (y se considerará que cada Tenedor de Bonos (mediante la adquisición de un Bono o un interés beneficioso en el mismo o aceptando los beneficios del Contrato y los demás Documentos de la Transacción aplicables) renuncia de manera irrevocable e incondicional) , en la máxima medida permitida por la Ley Aplicable, cualquier objeción que pueda tener ahora o en el futuro al establecimiento del lugar de dicho procedimiento presentado en dicho Tribunal Sometido a dicho Tribunal, cualquier reclamación de que dicho procedimiento entablado en dicho tribunal haya presentado en un foro inconveniente y cualquier objeción basada en el lugar de residencia o domicilio.

El Emisor designará irrevocablemente a Corporation Service Company, con domicilio en 19 West 44th Street, Oficina 200, Nueva York, NY 10036, como su agente autorizado en el que se podrá notificar cualquier y todo proceso legal en cualquier acción, juicio o procedimiento entablado en Nueva York. El Emisor acordará que: (a) la notificación del proceso con respecto a dicho agente, junto con la notificación por escrito de dicha notificación enviada a él en la forma prevista en el Contrato, se considerará una notificación efectiva del proceso sobre el mismo. en cualquier acción, demanda o procedimiento y (b) el hecho de que dicho agente no le notifique de dicho servicio de proceso no afectará ni afectará la validez de dicho servicio o cualquier juicio dictado en cualquier acción, demanda o procedimiento basado sobre eso. Si por cualquier razón tal agente deja de estar disponible para actuar como tal



(incluyendo por causa de la falta de tal agente de mantener una oficina en ciudad de Nueva York), luego, el Emisor designará de inmediato un nuevo agente en la ciudad de Nueva York, en los términos y para los fines del Contrato de Emisión. Nada de lo contenido en los Documentos de la Transacción se considerará de ninguna manera que limite la capacidad del Fiduciario de Contrato de Emisión o cualquier otro Tenedor de Bonos de cumplir con dicho proceso legal de cualquier otra manera permitida por la Ley aplicable o de obtener jurisdicción sobre el Emisor o entablar acciones, demandas, o procedimientos en su contra en otras jurisdicciones, y de la manera que lo permita la Ley Aplicable.

En la medida en que el Emisor tenga o pueda adquirir inmunidad de jurisdicción de cualquier tribunal o de cualquier proceso legal (ya sea mediante notificación, embargo antes del juicio, embargo en ayuda de ejecución o ejecución, por motivos de soberanía o de otro modo) con respecto a sí mismo o su Propiedad, renunciará irrevocablemente, en la mayor medida permitida por la Ley Aplicable, a dicha inmunidad con respecto a sus obligaciones en virtud de los Documentos de la Transacción.

Se considerará que cada una de las partes del Contrato de Contrato (y cada Tenedor de Bonos, mediante la adquisición de un Bono o un interés beneficioso en el mismo) renunciará irrevocable e incondicionalmente al juicio por jurado en cualquier acción o procedimiento legal relacionado con los Documentos de la Transacción cualquier reconvencción relacionada con los mismos.

Fiduciario de Contrato de Emisión, Agente Entre Acreedores y Fiduciario de la Garantía

Para obtener una descripción de los deberes y las protecciones y derechos del Fiduciario de Contrato de Emisión, el Agente Entre Acreedores y el Fiduciario de la Garantía bajo el Fideicomiso, se hace referencia al Fideicomiso, y las obligaciones del Fiduciario de Contrato de Emisión y el Fiduciario de la Garantía con los Tenedores de Bonos serán sujeto a las inmunidades y derechos establecidos en el mismo. De conformidad con el Contrato de Fideicomiso, ni el Fiduciario del Contrato ni el Fiduciario de la Garantía (excepto con respecto a los cálculos de los montos en las Cuentas de Transacción mantenidas en el fiduciario aplicable) tendrán la obligación de realizar ningún cálculo o tomar una determinación con respecto a cualquier asunto financiero (incluida la determinación de cualquier índice financiero o cualquier monto adeudado con respecto a los pagos de los Bonos).

Bajo ciertas circunstancias descritas en el Contrato, los Tenedores Mayoritarios de Obligaciones Negociables pueden variar o rescindir el nombramiento del Fiduciario del Contrato, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía y el Fiduciario del Fideicomiso o el Fiduciario de la Garantía pueden nombrar fiduciarios adicionales u otros agentes. La notificación de cualquier renuncia, terminación o nombramiento de un Fiduciario, o de cualquier cambio en la oficina por medio de la cual actúa, se proporcionará a los Tenedores de Bonos de acuerdo con “— Avisos; Reuniones de Tenedores de Bonos” anterior.

Además de los especificados en el Contrato de Emisión, para una descripción de ciertos deberes, protecciones y derechos adicionales del Fiduciario de la Garantía bajo los otros Documentos de la Transacción, se hace referencia a dichos otros Documentos de la Transacción y las obligaciones del Fiduciario de la Garantía con los otros Beneficiarios. estará sujeto a las inmunidades y derechos establecidos en el mismo.

Prescripción

Los reclamos por el pago de capital, intereses, si los hubiere, u otros montos adeudados en los Bonos se prescribirán a menos que se realicen dentro de los cinco años a partir de la fecha en que dicho pago venció, a menos que la ley aplicable exija un período más corto.

Ciertas definiciones en el Contrato de Emisión

Los siguientes son algunos de los términos que, como tales, se definirán en el Contrato de Emisión:

“Bonos 2013” significa los Bonos corporativas al 5.75% con vencimiento en 2023 emitidas por el Emisor el 27 de septiembre de 2013, según enmendada el 13 de abril de 2016.



“Bonos 2036” significa los Bonos Senior Garantizados al 5,625% con vencimiento en 2036 emitidas por el Emisor el 18 de mayo de 2016.

“Bonos 2048” significa los Bonos Senior Garantizados al 6.00% con vencimiento en 2048 emitidas por el Emisor el 9 de mayo de 2018 y el 14 de noviembre de 2018.

“Cuentas” significa las Cuentas de Operación y las Cuentas de Transacción.

“Ingresos Aeronáuticos” significa todos los ingresos actuales y futuros del Emisor y sus Subsidiarias Restringidas derivados de los servicios aeronáuticos que se relacionan con el uso de las instalaciones en el Aeropuerto por parte de aerolíneas y pasajeros, incluyendo: (i) tarifas de salida de pasajeros, tarifas de tránsito y cualquier otra tarifa de pasajero (incluyendo pero no limitado a la “*tasa por servicios al pasajero*” y la “*tasa de desarrollo aeroportuario*”), (ii) tarifas de seguridad, (iii) tarifas de aterrizaje, (iv) estacionamiento de aeronaves y cargos por servicios (incluidos los de aeronaves privadas), (v) cargos por pasarela de embarque de pasajeros, (vi) ingresos por las operaciones de carga del aeropuerto, (vii) cargos por servicios públicos, (viii) arrendamientos de salas de clubes de aerolíneas y (ix) subarrendamientos o subcontratos de lo anterior; *siempre que*, los Ingresos Aeronáuticos no incluyen (x) ingresos de Otros Aeropuertos, ingresos de la Ciudad Aeroportuaria e ingresos de ventas o transferencia de todo o parte del terreno de la Ciudad Aeroportuaria; (y) ingresos de subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial que han contraído deudas para el financiamiento de proyectos; y (z) los impuestos gubernamentales exentos.

“Agentes” significa el Fiduciario de la Garantía, el Fiduciario del Contrato de Emisión y el Agente Entre Acreedores.

“Afiliado” significa, con respecto a cualquier persona especificada, cualquier otra persona Controladora, Controlada por o bajo el Control común con dicha persona especificada, que no sea (excepto cuando dicho término se use en las definiciones de Cobertura del Servicio de Deuda), en el caso del Emisor, aquellas personas de propiedad del Gobierno de Panamá que sean instituciones financieras, fondos de pensiones, compañías de seguros y fondos soberanos, que incluirán, sin limitación, *Banco Nacional de Panamá, Caja de Ahorros, Caja de Seguro Social, y Fondo de Ahorro de Panamá.*

“Aeropuerto” significa Aeropuerto Internacional de Tocumen, ubicado en la Ciudad de Panamá, Panamá, propiedad, operado, mantenido y desarrollado por el Emisor.

“Ciudad Aeroportuaria” significa los desarrollos comerciales y otros negocios principalmente no aeronáuticos desarrollados en terrenos de la Ciudad Aeroportuaria, y extensiones de dichos desarrollos y negocios en terrenos fuera de terrenos de la Ciudad Aeroportuaria, *siempre que* tales extensiones fuera de terrenos de la Ciudad Aeroportuaria no obstaculizará ni incluirá la propiedad, operación y mantenimiento del Aeropuerto (incluidas sus operaciones de carga).

“Terrenos de la Ciudad Aeroportuaria” significa la parcela de terreno número 455263 inscrita en el documento 2538372 de la Sección de Propiedad, Provincia de Panamá, del Registro Público, que colinda con el terreno en el que se ubica el Aeropuerto, y que fue adquirido a la Universidad de Panamá.

“Cuenta General del Aeropuerto” significa una cuenta establecida y mantenida por el Emisor en el *Banco Nacional de Panamá* o cualquier otro banco estatal panameño razonablemente aceptable en el cual se ingresan fondos excedentes de la Cuenta de Recaudación de Ingresos y la Cuenta General del Fiduciario, así como los ingresos de cualquier Deuda Subordinada Permitida y contribuciones de Ofertas de Capital, se depositarán cada cierto tiempo.

“Importe de depósito de clave permitido” en cualquier Período de cálculo será igual a los importes depositados en la Cuenta de recaudación de ingresos de depósitos de derechos llave en mano recibidos por el Emisor durante dicho Período de cálculo multiplicado por una fracción, cuyo numerador es la duración del Período de Cálculo en meses y cuyo denominador es la duración del contrato que rige el pago de dichos depósitos de derechos llave en mano al Emisor en meses; *siempre que* dicho monto se calculará por separado para cada acuerdo en virtud del cual el Emisor recibió depósitos de derechos de llave en mano comprometidos y los depositó en la Cuenta de recaudación de ingresos; *proporcionó además que* si la duración de dicho contrato es menor que dicho Período de



Cálculo, entonces el Monto Permitido del Depósito Clave será igual a todos los depósitos de derechos llave en mano comprometidos recibidos por el Emisor y depositados en la Cuenta de Recaudación de Ingresos de conformidad con dicho contrato .

“Presupuesto Operativo Anual” significa un presupuesto anual preparado por el Emisor y aprobado por la Asamblea Nacional de Panamá.

“Ley aplicable” significa, en lo que respecta a cualquier persona, cualquier ley, orden, decreto, tratado, norma, reglamento o requisito similar (incluidas las medidas en virtud de este) o cualquier determinación de un árbitro o un tribunal u otra autoridad gubernamental, en cada caso aplicable o vinculante para dicha persona o a la que dicha persona está sujeta.

“Banco de Cuenta Aprobado” significa El Banco de Nueva Escocia, Sucursal de Panamá u otro banco con una licencia general otorgada por la Superintendencia de Bancos de Panamá o un banco internacional con una calificación mínima de una agencia calificadora de riesgo internacionalmente conocida “A” de S&P, y con la empresa matriz ubicada en un País Miembro de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

“Contrato de Cesión” significa que cierto contrato de cesión (*Contrato de Cesión*) de fecha 21 de septiembre de 2013, celebrado entre el Emisor, como cedente, y el Fiduciario de la Garantía, como cesionario, según enmendado y replanteado en su totalidad en abril 19, 2016, modificado por la enmienda que se celebrará en la Fecha de Subasta Panameña o antes y según enmendado o complementado cada cierto tiempo.

“Beneficiario Final” significa un tenedor de un interés beneficioso en un Bono;

“Beneficiario” significa cada uno de los Fiduciarios del contrato, el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía , cada Tenedor de Bonos y cada otra persona con derecho al pago del Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción; *siempre que* dicho término no incluirá: (a) el Emisor o cualquiera de sus Afiliadas que no sean Afiliadas del Emisor que no sean sus Subsidiarias, en la medida en que dicha persona sea un Tenedor de Bonos, o (b) cualquier persona en una capacidad no relacionada con las transacciones contempladas en los Documentos de la Transacción.

“Junta Directiva” significa (1) con respecto al Emisor, el consejo de directores con derecho a voto que gobierna al Emisor o cualquier comité debidamente autorizado del mismo, (2) con respecto a cualquier sociedad, el consejo de administración u otro órgano de gobierno del socio general de la sociedad o cualquier comité debidamente autorizado de la misma, y (3) con respecto a cualquier otra Persona, la junta o cualquier comité debidamente autorizado de dicha Persona que desempeñe una función similar. Siempre que una disposición requiera una acción o determinación por parte de, o cualquier aprobación de, una Junta de Directores, dicha acción, determinación o aprobación se considerará tomada o realizada si es aprobada por la mayoría de los directores de dicha Junta. de directores (ya sea que dicha acción o aprobación se tome o no como parte de una reunión formal de la junta o como una aprobación formal de la junta).

“Día Hábil” significa cualquier día que no sea sábado, domingo u otro día en el cual las instituciones bancarias en la Ciudad de Nueva York, Nueva York o Ciudad de Panamá, Panamá se les permite o requiere por la Ley Aplicable a permanecer cerradas.

“AAC” significa la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá.

“Periodo de cálculo” significa, con respecto a cualquier Fecha de Pago, un periodo de dos periodos trimestrales consecutivos inmediatamente anteriores a dicha Fecha de Pago.

“Obligaciones de Arrendamiento Capitalizadas” significa, con respecto a cualquier persona a la fecha de determinación, las obligaciones de dicha persona de pagar el alquiler y otros montos en virtud de cualquier arrendamiento (u otro acuerdo que transmita el derecho a usar) bienes muebles o inmuebles , o una combinación de los mismos, cuyas obligaciones deben clasificarse y contabilizarse como arrendamientos de capital en el balance general de dicha persona según los principios contables aplicables. El monto de dichas obligaciones en cualquier



fecha de determinación será el monto capitalizado de las mismas a la fecha que se determine de acuerdo con los principios contables aplicables.

“Capital social” significa, con respecto a cualquier persona, todas y cada una de las acciones (ya sean comunes o preferidas), intereses, participaciones, intereses de sociedad u otros intereses de capital o de propiedad en dicha persona (independientemente de cómo se designe y tenga o no voto) cualquier garantía, derecho u opción para comprar cualquiera de dichas acciones o participaciones en la propiedad.

"Equivalentes de efectivo" significa:

- 1) Dólares estadounidenses, o dinero en moneda extranjera recibido en el curso normal de las actividades comerciales que se pueden convertir fácilmente en dólares estadounidenses;
- 2) Obligaciones negociables emitidas o directa y totalmente garantizadas o aseguradas por el gobierno de los Estados Unidos o Panamá o cualquier agencia o instrumentalidad de este (*siempre* que la plena fe y crédito de dicho gobierno se compromete en apoyo de estas), con vencimiento dentro de un año a partir de la fecha de adquisición de estos;
- 3) Depósitos a la vista y a plazo y certificados de depósito de cualquier Banco Elegible organizado bajo las leyes de Panamá o los Estados Unidos, cualquier estado de este o el Distrito de Columbia, según corresponda, o una sucursal estadounidense o panameña de cualquier otro Banco Elegible con vencimiento dentro de un año de la fecha de adquisición de este;
- 4) papel comercial emitido por una Persona constituida en los Estados Unidos o Panamá calificado, al momento de la adquisición de este, al menos A1 o su equivalente por S&P o al menos P-1 o su equivalente por Fitch o una calificación equivalente por una Agencias Calificadora reconocida si tanto S&P como Fitch dejan de publicar calificaciones de emisores de papel comercial en general, y en cada caso con un vencimiento no mayor a un año después de la fecha de adquisición de este;
- 5) recomprar obligaciones con un plazo de no más de un año para los valores subyacentes de los tipos descritos en cláusula (2) anterior suscritos con cualquier Banco Elegible y con vencimiento no más de un año después de dicha fecha;
- 6) valores emitidos y totalmente garantizados por cualquier estado, estado libre asociado o territorio de los Estados Unidos o por cualquier subdivisión política o autoridad fiscal de los mismos, calificados al menos A por Fitch o S&P y con vencimientos de no más de un año a partir de la fecha de adquisición;
- 7) acciones de cualquier fondo del mercado monetario que tenga activos netos de no menos de USD 500.000.000 y que cumpla con los requisitos de la regla 2a-7 de la Ley de Sociedades de Inversión y (ii) acciones de cualquier fondo del mercado monetario extraterritorial que tenga activos netos de no menos de 500 millones de dólares estadounidenses y un mandato de activo neto de 1 dólar estadounidense;
- 8) inversiones en el mercado monetario u otros fondos mutuos, sustancialmente todos cuyos activos comprenden valores de los tipos descritos en cláusulas (1) a (7) anteriores; y
- 9) cuentas de depósito a la vista mantenidas en el curso normal de las operaciones.

"Flujo de efectivo disponible para el servicio de la deuda" o "CFADS" significa con respecto a cualquier período de cálculo, los importes depositados en la Cuenta de Cobro de Ingresos Comprometidos Primarios; *siempre que solo se incluya el Importe del Depósito de Llave Permitido con respecto a los ingresos procedentes de depósitos llave en mano, menos la suma de, sin duplicación,*

- 1) Costos de operación y mantenimiento;



2) Pagos de Impuestos para dicho período, excepto en la medida en que dichos Pagos de Impuestos se hayan pagado con cargo a las reservas mantenidas en la Cuenta de Operación y Mantenimiento; a

3) Sostenimiento de los Gastos de Capital y Gastos de Capital Sostenidos para dicho período, si alguno (excepto en la medida en que dichos Gastos de Capital Sostenidos o Gastos de Ampliación de Capital, según corresponda, hayan sido (A) prefinanciados antes del pago de dichos Gastos de Capital Sostenidos o de Ampliación de Capital (B) pagados de las reservas mantenidas en la Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y Capital o (C) incurridas para abordar cualquier evento de *fuera mayor*;

siempre que ni el importe de los Gastos Capital Sostenidos y Gastos de Ampliación de Capital ni el importe de los Pagos de Impuestos restados de conformidad con las cláusulas (2) y (3), respectivamente, serán inferiores a cero (0).";

"Siniestro" significa un evento (que no sea el desgaste por uso normal del campo) que causa que todo o una parte del Aeropuerto resulte dañado, destruido o inutilizado para el uso normal por cualquier motivo.

"Cambio de control" significa que: (a) la venta, transferencia, traspaso u otra disposición directa o indirecta (que no sea mediante fusión o consolidación) en una o una serie de transacciones relacionadas, de todas o sustancialmente todas las propiedades o activos del Emisor y sus Subsidiarias Restringidas, en su conjunto, a cualquier "persona" (como se usa ese término en la Sección 13 (d) (3) de la Ley de Bolsa) que no sea un Accionista Autorizado, (b) que no sean los Accionistas Permitidos, cualquier persona o grupo (cada uno según se utiliza en las Secciones 13 (d) y 14 (d) de la Ley de Bolsa) es o se convierte en el beneficiario final (según se define en las Reglas 13d-3 y 13d-5 de la Ley de Valores), directa o indirectamente, de más del 50% del poder de voto total del Capital Social del Emisor, (c) por cualquier motivo, los Accionistas Permitidos no tienen derecho (directa o indirectamente) a nombrar al menos un mayoría de la Junta Directiva del Emisor, (d) los Accionistas Autorizados dejen de tener el poder de dirigir la gestión o políticas del Emisor o (e) la adopción de un plan relativo a la liquidación o disolución del Emisor. Para fines de aclaración, cualquier transacción permitida por cláusula (g) (i) (B) de "Convenios negativos" anterior se considerará un cambio de control si la entidad sobreviviente (o adquirente) de tal Se consideró que la transacción era el Emisor para los propósitos de este párrafo y uno o más de los eventos descritos en cláusulas (b) y (c) habrían ocurrido como resultado de dicha transacción.

"Garantía" tiene el significado establecido en "Garantía — General".

"Deuda Garantizada con Garantía" tiene el significado establecido en "Garantía — General".

"Certificado de deuda garantizada con garantía" tiene el significado establecido en "Colateral — Deuda Garantizada con Garantía".

"Fiduciario de la Garantía" significa Scotia Panama Trust Company, S.A (conocido anteriormente como The Bank of Nova Scotia [Panamá], S.A.,) en su calidad de fiduciario de la garantía para los tenedores de Bonos Existentes, los tenedores de Bonos y los tenedores de cualquier Deuda Garantizada Permitida futura.

"Ingresos comprometidos" significa el noventa y cinco por ciento (95%) de cada uno de los Ingresos aeronáuticos y los Ingresos no aeronáuticos.

"Evento de condena" significa cualquier acción o serie de acciones tomadas, autorizadas, ratificadas o consentidas por cualquier Autoridad Gubernamental en Panamá o cualquier Persona que pretenda actuar como Autoridad Gubernamental en Panamá o una autoridad gobernante que esté en control de facto de parte de Panamá o que surja bajo cualquier Ley Aplicable para cualquier apropiación, confiscación, expropiación o nacionalización, transferencia obligatoria o toma o transferencia bajo amenaza de transferencia o toma obligatoria (por intervención, condena u otra forma de toma), ya sea con o sin compensación y ya sea bajo el pretexto de la ley o de otro modo (incluso por medio de impuestos confiscatorios o imposición de cargos confiscatorios) de la totalidad o una parte del Aeropuerto o de cualquier parte importante de los beneficios económicos del Emisor derivados del mismo; *siempre* que la propiedad del gobierno de la República de Panamá del capital social del Emisor por sí sola no se considerará un Evento de Expropiación.



“Patrimonio Neto Consolidado” significa, para cualquier persona en cualquier momento, el capital contable consolidado (o similar) de dicha persona en ese momento, determinado sobre una base consolidada de acuerdo con las NIIF, *menos* el monto de este atribuible a Capital social descalificado de dicha persona.

“Pasivos Contingentes” significa cualquier acuerdo, compromiso o arreglo por el cual cualquier persona garantiza, respalda o de otra manera se vuelve o es contingentemente responsable (por una Obligación Contractual, contingente o no, de proporcionar fondos para el pago, para suministrar fondos o para invertir en, un deudor, o de otra manera para asegurar a un acreedor contra pérdida) por la Deuda, obligación o cualquier otra responsabilidad de cualquier otra persona (que no sea por endosos de instrumentos en el curso del cobro), o garantiza el pago de dividendos u otras distribuciones sobre el Capital Social de cualquier otra persona. El capital de la obligación de cualquier persona bajo cualquier Pasivo Contingente (sujeto a cualquier responsabilidad máxima de dicha persona establecida en la documentación para dicho Pasivo Contingente) se considerará el capital pendiente (o el capital pendiente máximo, si es mayor) de la Deuda, obligación u otra responsabilidad garantizada o cubierta de otro modo.

“Obligación Contractual” significa, en lo que respecta a cualquier persona, cualquier provisión de cualquier valor emitido por dicha persona o de cualquier acuerdo, instrumento u otra empresa en la que dicha persona sea parte o por la cual ella o cualquiera de sus bienes sea obligado, cuya disposición constituye un acuerdo, obligación o compromiso de, o convenio o compromiso por parte de dicha persona.

“Contraloría” significa Contraloría General de la República de Panamá.

“Control” cuando se usa con respecto a cualquier persona especificada significa el derecho o poder de dirigir o causar la dirección de la administración y las políticas de dicha persona, directa o indirectamente, ya sea por medio de la propiedad de valores con derecho a voto, por contrato o de otra manera; y los términos “Controlando” y “Controlado” tienen significados correlativos a los anteriores. Con respecto a cualquier entidad que cotice en bolsa, se considerará que la persona (o grupo de personas) que, directa o indirectamente, tenga el porcentaje más alto de propiedad (o control sobre la votación) del capital social de dicha entidad, tenga “Control” sobre dicha entidad a menos que dicho porcentaje sea inferior al 10%.

“Partes Controladoras Pari Passu” significa, en cualquier momento, las Partes con Voto Designadas que representan a los tenedores de Obligaciones Pari Passu que en ese momento tienen (o representan) más del 50% del capital total de la Deuda Garantizada por Garantía en ese momento; *siempre* que las Partes Controladoras Pari Passu significarán todas las Partes con Voto Designadas (cada una de las cuales votará en nombre de las Partes Garantizadas que representa de acuerdo con los términos del Documento Relevante que rige la Deuda Garantizada por Garantía aplicable) en el caso de cualquier instrucción o instrucción al Agente Entre Acreedores para tomar cualquier acción o Modificación que tenga el efecto de (i) liberar la Garantía compartida, (ii) cambiar la aplicación de los ingresos de la Garantía compartida según lo establecido en la Sección 5.4 del Acuerdo Entre Acreedores, (iii) realizar cualquier enmienda en el Acuerdo Entre Acreedores a la definición de “Partes Controladoras Pari Passu”, “Modificación” o con respecto a los mecanismos de votación establecidos en el mismo y (iv) cambiar las disposiciones en relación con las Cuentas, incluida la aplicación de fondos hacia y desde dichas Cuentas de conformidad con el Acuerdo de Fideicomiso.

“Cuenta de Recuperación de COVID” significa la cuenta de recuperación separada que se establece y mantiene de conformidad con el Contrato de Fideicomiso para cada serie de bonos y cada una de las otras incursiones futuras de Deuda Garantizada con Garantía. Para evitar dudas, la Cuenta de Recuperación de COVID no beneficiará a los Bonos Existentes.

“Deuda” significa, con respecto a cualquier persona en cualquier fecha, sin duplicación y ya sea que se incluya o no como pasivo de acuerdo con los principios contables aplicables:

- i. todas las obligaciones de dicha Persona por dinero prestado y todas las obligaciones de dicha Persona evidenciadas por bonos, obligaciones, Bonos, contratos de préstamo u otros instrumentos similares;

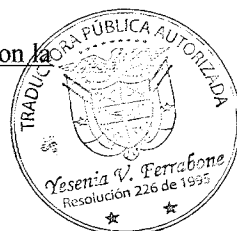


- ii. cualquier obligación, contingente o de otro tipo, en relación con el valor nominal de todas las cartas de crédito, ya sean giradas o no, aceptaciones bancarias y acuerdos similares por cuenta de dicha persona;
- iii. cualquier Obligación de Arrendamiento de Capital de dicha persona;
- iv. cualquier obligación de dicha persona de pagar el precio de compra diferido de la Propiedad o los servicios (que no sean pasivos comerciales ordinarios que no estén vencidos durante 60 días o más), y obligaciones (incluidas las ventas condicionales u otros acuerdos de retención de título) garantizadas por un Gravamen sobre la propiedad que es propiedad de dicha persona o que está siendo comprada por dicha persona, ya sea que dichas obligaciones hayan sido asumidas o no por dicha persona o que tengan un recurso limitado (*siempre* que tales obligaciones tienen un recurso limitado, entonces el monto de dicha Deuda considerada como la máxima responsabilidad potencial en virtud de la misma);
- v. cualquier obligación neta de dicha persona con respecto a opción de swap, opción o acuerdos similares según se determine de acuerdo con los principios contables aplicables;
- vi. cualquier inversión total pendiente o montos principales de deuda mantenidos por compradores, cesionarios o cesionarios de (o de intereses en) cuentas por cobrar, arrendamientos por cobrar u otros derechos de pago (o valores, préstamos u otras obligaciones emitidas por o de dichos compradores, cesionarios o cesionarios) en relación con cualquier Titulización realizada por dicha persona;
- vii. obligaciones de dicha persona de pagar dividendos sobre el capital social que hayan sido declarados y permanezcan impagos por más de 90 días después de la fecha de declaración; *siempre* que dichos dividendos no incluirán dividendos a pagar en Capital Social adicional de la misma clase;
- viii. Impuestos, pasivos comerciales ordinarios y otros montos pagaderos por dicha persona que estén vencidos durante 60 días o más;
- ix. cualquier Pasivo Contingente de dicha persona;
- x. todas las responsabilidades garantizadas por cualquier derecho de retención sobre cualquier propiedad de dicha persona, aunque dicha persona no haya asumido ni se haya hecho responsable de su pago; y
- xi. cualquier Deuda de otra garantizada por dicha persona en la medida de dicha garantía, *siempre que* la Deuda del Emisor o sus Subsidiarias Restringidas que esté garantizada por el Emisor o sus Subsidiarias Restringidas solo se contabilizará una vez en el cálculo del monto de la Deuda del Emisor y sus Subsidiarias Restringidas en base consolidada.

"Relación de Cobertura de Servicio de La Deuda" significa, con respecto a cualquier Período de Cálculo, la relación de

- xii. CFADS; a
- xiii. los intereses y pagos de capital adeudados con respecto a los valores de deuda, los Bonos existentes y otra Deuda Permitida (excluyendo la Deuda Subordinada Permitida en poder de los Afiliados) durante dicho período, menos los pagos principales con respecto a cualquier deuda con "vencimientos definitivos".

A efectos del cálculo de la cláusula (b) de esta definición, cualquier crédito renovable del Emisor se considerará dispuesto en su totalidad, excepto para cualquier crédito renovable no utilizado de conformidad con la cláusula (a) bajo los —*Convenios Negativos*.



"Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda" significa la (s) cuenta (s) de reserva del servicio de la deuda por separado establecidas y mantenidas de conformidad con el Acuerdo de fideicomiso para cada tramo de deuda garantizada en virtud de este, incluida, entre otras, una Cuenta de Reserva del Servicio de la Deuda separada establecida y mantenidos para cada uno de los Bonos, los Bonos Existentes y cada una de las otras contracciones de Deuda Garantizada por Garantía .

"Requisito de Reserva del Servicio de la Deuda" significa el monto total de capital, intereses y Montos adicionales, si los hubiera, de cualquier Deuda Garantizada con Garantía que los términos de los Documentos relevantes aplicables de la misma requieran que se reserve en una Cuenta de Reserva de Servicio de la Deuda. El Requisito de Reserva de Servicio de la Deuda para los Bonos será igual al monto total de capital, intereses y Montos Adicionales, si los hubiera, pagaderos en los Bonos en la siguiente (1) Fecha de Pago programada posterior a dicha fecha de determinación.

"Período de decisión" significa el período de tiempo determinado por el Agente Entre Acreedores y designado en cualquier aviso entregado por el Agente Entre Acreedores a las Partes con derecho a voto designadas para tomar una decisión en virtud del Acuerdo Entre Acreedores , cuyo Período de decisión no finalizará antes de los cuarenta años. cinco (45) días después de la fecha de dicha notificación, no más tarde de sesenta (60) días después de la fecha de dicha notificación; *siempre* que, excepto en el caso de cualquier Período de Decisión con respecto al cual las Partes Controladoras Pari Passu ya hayan determinado una decisión con respecto a dicha acción, cualquier Parte Designada con Voto podrá extender dicho período de tiempo por un período no exceder los sesenta (60) días por única vez para cualquier notificación, *siempre que*, si tal derecho es ejercido por más de una Parte Designada con Derecho a Voto , la extensión total no podrá exceder los setenta y cinco (75) días ; *siempre, además*, que, en cada caso, el Agente Entre Acreedores puede, pero no estará obligado a, designar el período menor que considere necesario o aconsejable en circunstancias en las que los intereses de las Partes Garantizadas o de cualquiera de ellas de lo contrario es probable que sufra perjuicios.

"Incumplimiento" significa cualquier evento que, con el transcurso del tiempo o la notificación, o ambos, se convertiría en un Evento de Incumplimiento.

"Pago Incumplido" significa, a partir de cualquier Fecha de Pago, el Precio de Redención por un pago total del Saldo de Capital de los Bonos en dicha fecha.

"Depositario" significa la Compañía Fiduciaria Depositaria ("DTC"), o cualquier sucesora de esta, o cualquier otra agencia de compensación registrada bajo la Ley de Cambios que esté designada para actuar como depositaria de los Bonos.

"Parte Designada para Votar" significa, con respecto a cualquier Deuda Garantizada con Garantía, la Persona que tiene derecho a emitir los votos en virtud del Acuerdo Entre Acreedores para dicha Deuda Garantizada con Garantía. La Parte de Voto Designada para cada Deuda Garantizada por Garantía es la siguiente: (i) con respecto a los Bonos, el Fiduciario del Contrato (actuando bajo la dirección de los Tenedores Mayoritarios), (ii) con respecto a los Bonos 2036, el fiduciario de los Bonos 2036 (actuando bajo la dirección de los accionistas mayoritarios de los Bonos 2036 de conformidad con el Contrato de Emisión), (iii) con respecto a los Bonos 2048, el fiduciario de los Bonos 2048 (actuando bajo la dirección de los accionistas mayoritarios de los Bonos 2048) Bonos 2048 de conformidad con el Contrato de Emisión), y (iv) en el caso de cualquier serie de Deuda Garantizada por Garantía futura que así se designe en el Contrato de Fideicomiso y el Contrato entre Acreedores, la Parte de Voto Designada nombrada para dicha Deuda Garantizada con Garantía.

"Capital Social Descalificado" significa la parte de cualquier capital social que, según sus términos (o según los términos de cualquier deuda u otro capital social en el que sea convertible o por el que sea canjeable a opción de su tenedor) , o al suceder cualquier evento, vence o es obligatoriamente redimible (ya sea de conformidad con una obligación de fondo de amortización o de otro modo), o es redimible a la única opción del titular del mismo, en cualquier caso en o antes del día 91 después de la Fecha de vencimiento.

"Dólares", "USD" y "dólares estadounidenses" se refieren a la moneda legal de los Estados Unidos de América.



"Agente elegible" significa cualquier entidad que (i) está autorizada bajo todas las leyes aplicables para ejercer poderes de fideicomiso corporativo, (ii) tiene un capital y superávit combinados que suman más de USD 250,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) y (iii) es un banco con una oficina en Nueva York, Nueva York, EE. UU., o una filial de dicho banco con una oficina en Nueva York, Nueva York, EE. UU.

"Banco Elegible" significará (i) cualquier banco comercial que tenga, o que sea la subsidiaria bancaria principal de una compañía controladora bancaria, que tenga capital y superávit que superen los USD 250,000,000 (o su equivalente en cualquier otra moneda) y un calificación de "A" (u otra calificación equivalente similar) o superior por al menos una organización de calificación estadística reconocida a nivel nacional, (ii) *Banco Nacional de Panamá* u otro banco de propiedad del gobierno razonablemente aceptable en Panamá o (iii) The Bank of Nova Scotia (Panama), S.A. (*siempre que* en ese momento continuará actuando como Fiduciario de la Garantía) o cualquier banco comercial en Panamá con una calificación internacional no menor que la menor de (x) "BBB" o (y) la calificación internacional del Gobierno de Panamá o una calificación local no inferior a "A".

"Evento de cumplimiento" significa cualquier Evento de incumplimiento en virtud del Contrato o cualquier evento de incumplimiento en virtud de cualquier otro Documento Relevante.

"Oferta de acciones" significa una emisión por parte del Emisor de Capital Social emitido por el Emisor.

"Impuestos Gubernamentales Exentos" significa cualquier impuesto o gravamen gubernamental por el cual el Emisor actúa como agente recaudador o requiere el pago del Emisor al Gobierno de Panamá, que actualmente incluye las sumas de (i) USD 1.00 por persona remitidas a la Comisión Nacional. para la Prevención de Delitos Sexuales, y (ii) el veinticinco por ciento (25%) de la tarifa de salida del pasajero por persona remitida a la Autoridad de Turismo de Panamá.

"Bonos Existentes" significa los Bonos 2036 y los Bonos 2048.

"Expansión CapEx" significa, para cualquier período, los gastos realizados o proyectados por el Emisor para ser pagados o pagaderos durante dicho período con el propósito de expandir o mejorar la capacidad del Aeropuerto o el desempeño de este o de otra manera para mejoras o nuevas operaciones.

"Valor Razonable" significa, con respecto a cualquier Propiedad, servicio o negocio, el precio (después de tener en cuenta cualquier pasivo relacionado con dicha Propiedad, servicio o negocio) que podría negociarse en una transacción de plena competencia, por efectivo, entre un vendedor dispuesto y un comprador dispuesto y capaz, ninguno de los cuales está obligado a completar la transacción.

"Estados Financieros" significa, con respecto a cualquier persona, los balances, estados de resultados auditados (con respecto a un año fiscal o cualquier otro período fiscal) o no auditados (con respecto a cualquier período fiscal que no sea un año fiscal) y estados de flujo de efectivo de dicha persona.

"Fitch" significa Fitch Ratings Ltd. y sus sucesores (incluida la entidad sobreviviente de cualquier fusión con otra Agencias Calificadora).

"Gerente General" significa el director ejecutivo del Emisor designado por decreto ejecutivo del Gobierno de Panamá.

"Autoridad Gubernamental" significa cualquier nación o gobierno (incluyendo Panamá y los Estados Unidos), cualquier estado, provincia u otra subdivisión política del mismo y cualquier entidad que ejerza funciones ejecutivas, legislativas, judiciales, regulatorias o administrativas de o pertenecientes al gobierno, incluyendo cualquier entidad multilateral o supranacional.

"NIIF" significa principios de contabilidad generalmente aceptados y requisitos legales aplicables, aplicados de manera consistente durante un período relevante según las Normas Internacionales de Información Financiera promulgadas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad o cualquier sucesor de este, según estén vigentes cada cierto tiempo .



“Consultor Independiente” significa una firma contable, tasadora, consultora o firma de banca de inversión reconocida internacionalmente que está: (a) a juicio de la Junta Directiva del Emisor, calificada para realizar la tarea para la cual ha sido contratada, y (b) independiente en relación con la transacción relevante, incluyendo no estar Afiliado con el Emisor o cualquiera de las partes de la transacción o transacciones aplicables.

“Ingeniero Independiente” significa una firma de ingeniería o consultor técnico de prestigio internacional con experiencia habitual en la industria aeroportuaria que es independiente en relación con la transacción relevante, incluyendo no estar Afiliado con el Emisor o cualquiera de las partes de la transacción correspondiente (s).

“Compradores Iniciales” significa las diversas partes nombradas en el Anexo I del Contrato de Compra.

“Procedimiento de insolvencia o liquidación” significa (a) cualquier caso o procedimiento de insolvencia, reorganización, quiebra, reestructuración, poder de venta, compromiso o ejecución hipotecaria voluntaria o involuntaria, o cualquier caso o procedimiento de administración judicial, liquidación, reorganización u otro caso o procedimiento similar con respecto al Emisor o con respecto a cualquiera de sus activos, (b) cualquier liquidación, disolución, reorganización o disolución del Emisor, ya sea voluntaria o involuntaria y que implique o no insolvencia o quiebra, (c) cualquier cesión en beneficio de los acreedores o cualquier otro ordenamiento de activos y pasivos del Emisor o (d) el nombramiento de un síndico con respecto al Emisor.

“Agente Entre Acreedores” significa Citibank, NA, en su calidad de Agente Entre Acreedores según el Acuerdo Entre Acreedores hasta que un sucesor lo reemplace de acuerdo con las disposiciones aplicables del Acuerdo Entre Acreedores y, en adelante, el sucesor que actúa en virtud de este.

“Voto Entre Acreedores” significa, en cualquier momento, una votación realizada de acuerdo con los procedimientos establecidos en el Acuerdo Entre Acreedores entre las Partes con derecho a voto designadas con respecto a la decisión particular en cuestión en ese momento.

“Acuerdo Entre Acreedores” significa el Acuerdo Entre Acreedores, con fecha del 19 de abril de 2016, celebrado entre el Emisor, el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario de la Garantía y el Agente de Pago de los Bonos 2013, el cual se modificará mediante la enmienda que se celebrará en o antes de la Fecha de Subasta Panameña y al cual el fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2036 celebró y se incorporó el 4 de mayo de 2016, al cual el fiduciario del Contrato de Emisión de los Bonos 2048 celebró y se incorporó el 3 de mayo de 2018 y al cual el Fiduciario de Contrato de Emisión de emisión de los bonos celebrará y se incorporará antes de la Fecha de Subasta Panameña de esta Oferta.

“Período de Intereses” significa: (a) inicialmente, el período desde la Fecha de Emisión inclusive hasta la primera Fecha de Pago, pero excluyendo la misma, y (b) a partir de entonces, el período desde el final del Período de Intereses anterior hasta la siguiente Fecha de Pago.

“Tasa de interés” significa, con respecto a los Bonos 2041, al 4.000 % y con respecto a los Bonos 2061, al 5.125%, en cada caso *por año* a partir de la Fecha de Emisión.

“Inversión” significa, con respecto a cualquier persona, cualquier: (a) todas las inversiones directas o indirectas de dicha persona en cualquier otra persona en forma de préstamos, anticipos o contribuciones de capital (ya sea mediante cualquier transferencia de propiedad o de otro modo) u otras extensiones de crédito que constituyan Deuda de dicha otra persona, y cualquier garantía de Deuda de cualquier otra persona, (b) compra u otra adquisición de cualquier Capital Social, Deuda u otros valores emitidos por cualquier otra persona, y (c) cualquier incurrir en una Deuda relacionada con otra persona (como una garantía de la Deuda de dicha otra persona); *siempre* que la Inversión no incluye la creación de cuentas por cobrar o derechos de pago similares generados en el curso normal del negocio.

“Ley de Sociedades de Inversión” significa la Ley de Sociedades de Inversión de Estados Unidos de 1940, según enmendada.

“Grado de Inversión” significa una calificación igual o superior a Baa3 (o el equivalente) de Moody's y BBB- (o el equivalente) de S&P y Fitch.



“Fecha de Emisión” significa la fecha en la que se emiten los Bonos.

“Emisor” significa Aeropuerto Internacional de Tocumen, SA, una *sociedad anónima* organizada bajo las leyes de la República de Panamá. El Emisor es propietario, opera, mantiene y desarrolla el Aeropuerto y opera, mantiene y desarrolla los Otros Aeropuertos en Panamá bajo un acuerdo de concesión.

“Feriado legal” significa sábado, domingo o un día en el que no se requiere que las instituciones bancarias comerciales estén abiertas en el estado de Nueva York o en el lugar de pago.

“LATINEX” significa *Bolsa Latinoamericana de Valores, S.A.* o cualquier sucesor de este.

“Gravamen” significa, según se aplica a cualquier Propiedad, cualquier prenda, hipoteca, gravamen, cargo, garantía mobiliaria, escritura de fideicomiso, hipoteca, fideicomiso de garantía, transferencia fiduciaria de título, cesión a modo de garantía, cargo, venta y arrendamiento -acuerdo de respaldo, servidumbre, servidumbre, acuerdo de fideicomiso o gravamen de cualquier tipo sobre el mismo (incluyendo cualquier venta condicional u otro acuerdo de retención de título, cualquier arrendamiento en la naturaleza del mismo o el interés del arrendador bajo cualquier arrendamiento capitalizado), o cualquier otro acuerdo preferencial tener el efecto práctico o económico de constituir una garantía mobiliaria con respecto al pago de cualquier obligación con, o del producto de, dicha Propiedad (incluyendo cualquier derecho de compensación o gravamen bancario similar). Para fines de aclaración, un Gravamen incluirá cualquier venta (incluidas las "ventas reales") de Propiedad en relación con cualquier Titulización o transacción similar, *siempre que*, sin perjuicio de cualquier disposición en contrario en el presente, el otorgamiento de concesiones, arrendamientos o similares Los arreglos para el desarrollo o explotación de la Propiedad del Emisor no constituirán un gravamen en la medida en que dicha concesión no garantice el pago de la Deuda y cualquier beneficiario de la misma no tendrá ninguna limitación en virtud del presente sobre su capacidad para pignorar sus derechos y obligaciones en virtud de dicha concesión. , arrendamiento o arreglo similar para asegurar cualquier deuda contraída por dicho beneficiario, *siempre que* , únicamente para el propósito de esta definición, ninguna entrada en cualquier consentimiento o instrumento similar en forma habitual para financiamiento con recurso limitado constituirá Deuda.

“Cuenta de Reserva de Mantenimiento Mayor y CapEx” significa una cuenta establecida y mantenida con *Banco Nacional de Panamá* u otro banco estatal panameño razonablemente aceptable en el cual los ingresos netos (o la porción correspondiente) de cualquier préstamo destinado a financiar los proyectos de CapEx se depositarán (incluso para la compra de terrenos para la construcción de una tercera aeródromo) y en los que el Aeropuerto podrá depositar periódicamente fondos relacionados con los proyectos de CapEx de mantenimiento o CapEx de expansión.

“Tenedores de Bonos Mayoritarios” significa, en cualquier fecha de determinación, pero sujeto a “—*Compra de Bonos por parte del Emisor*” anterior, los tenedores de Bonos que, en conjunto, poseen más del 50% del Saldo de Capital de los Bonos. de la misma serie en dicha fecha.

“Prima de Compensación” significa, a partir de cualquier fecha de determinación, el resultado (que no sea menor que cero) de:

(a) En el caso de los Bonos 2041:

(i) el valor presente (compuesto sobre una base semestral) a dicha fecha de los flujos de efectivo futuros programados de capital e intereses del capital de los Bonos (o parte de estos) que se rescatan descontados a una tasa *por año* igual a la Tesorería Tasa *más* 0.45% *por año*, *menos*

xiv. (ii) el capital total de los Bonos 2041 (o parte de estos) que se redimirán.

(b) In en caso de los Bonos 2061:



(i) el valor presente (compuesto sobre una base semestral) a dicha fecha de los flujos de efectivo futuros programados de capital e intereses del capital de los Bonos (o parte de estos) que se rescatan descontados a una tasa *por año* igual a la Tesorería Tasa *más* 0.45% *por año, menos*

(ii) el capital total de los Bonos 2061 (o parte de estos) que se redimirán

“Efecto Material Adverso” significa: (a) un efecto adverso significativo en (x) el negocio, las operaciones, la situación financiera o la propiedad del Emisor, ya sea de forma individual o consolidada con sus Subsidiarias restringidas o (y) en el Aeropuerto, (b) un deterioro material de la capacidad del Emisor para cumplir con sus obligaciones en virtud de los Documentos de la Transacción o (c) un Efecto Material Adverso en las transacciones contempladas en los Documentos de la Transacción, incluyendo: (i) sobre la validez o exigibilidad contra el Emisor de cualquiera de los Documentos de la Transacción, (ii) los derechos y recursos de los Beneficiarios en virtud de los Documentos de la Transacción, (iii) con respecto a los Gravámenes otorgados al Fiduciario de la Garantía de conformidad con los Documentos de la Transacción o (iv) en el Fideicomiso Tocumen.

“Contratos de Proyectos Materiales” significa cualquier acuerdo sustancial relacionado con cualquier gasto de capital, Inversión u otro pago en exceso de USD 350,000,000 y cualquier acuerdo bilateral entre el Emisor y cualquier aerolínea con respecto al pago de tarifas de salida de pasajeros u otras tarifas similares.

“Fecha de Vencimiento” significa, con respecto a los Bonos 2041, la Fecha de Pago el 11 de agosto de 2041, y con respecto a los Bonos 2061, la Fecha de Pago el 11 de agosto de 2061.

“Denominación Mínima” significa la denominación mínima en la que se emitirán los Bonos, la cual será una denominación mínima de USD 200.000 y múltiplos integrales de USD 1,000.

“Modificación” significa, con respecto a cualquier Documento de Garantía, cualquier enmienda, suplemento, renuncia u otra modificación de cualquiera de los términos y disposiciones de este.

“Moody's” significa Moody's Investors Service, Inc. y sus sucesores (incluida la entidad sobreviviente de cualquier fusión con otra Agencias Calificadora).

“Ingresos netos en efectivo” significa, con respecto a cualquier Venta de Activos u Oferta de Capital por parte del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas: (a) los ingresos de dicha Venta de Activos u Oferta de Capital recibidos inicialmente en forma de efectivo o Equivalentes de Efectivo (ya sea pagado inmediatamente o en cuotas u otra base diferida) *menos* (b) la suma de: (i) gastos razonables incurridos por el Emisor o su Subsidiaria Restringida (según corresponda) en relación con dicha Venta de Activos u Oferta de Capital, (ii) Impuestos adicionales pagados (o de buena fe que se estimen pagaderos) por el Emisor o su Subsidiaria restringida (según corresponda) como resultado de dicha Venta de Activos u Oferta de Capital y (iii) con respecto a una Venta de Activos, el monto de dicho efectivo o Equivalentes de efectivo (si los hubiera) utilizados para pagar cualquier Deuda garantizada por un Gravamen sobre la Propiedad que fue objeto de dicha Venta de Activos, *más* (c) con respecto a una Venta de Activos, en la medida en que lo haga no exceda cláusula (b) con respecto a los mismos, el monto de cualquier reducción de Impuestos (según lo estimado de buena fe por el Emisor) como resultado de dicha Venta de Activos.

“Ingresos No Aeronáuticos” significa todos los ingresos actuales y futuros del Emisor y sus Subsidiarias Restringidas que se relacionan con el uso de las instalaciones en el Aeropuerto por parte de aerolíneas y pasajeros que no constituyen Ingresos Aeronáuticos, incluyendo (i) los Depósitos de Derechos Llave en Mano de la Terminal Sur, pero solo después de la liberación del gravamen sobre los Depósitos de Derechos Llave en Mano del Terminal Sur derivados de la pignoración o transferencia en fideicomiso de dichos ingresos a Odebrecht en relación con el Contrato de Construcción del Terminal Sur, (ii) los ingresos de la venta de combustible y servicios afines a las compañías aéreas y (iii) los ingresos de todos los derechos de arrendamiento y servidumbre distintos espacio comercial y espacio de oficinas para aerolíneas; *siempre que*, los Ingresos No Aeronáuticos no incluyen (x) ingresos de Otros Aeropuertos, ingresos de Ciudad Aeroportuaria e ingresos de ventas o transferencia de todo o parte de los terrenos de



la Ciudad Aeroportuaria; (y) ingresos de subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial que han contraído deudas para el financiamiento de proyectos; y (z) los impuestos gubernamentales exentos.

“Tenedor de Bonos” significa el propietario registrado de un bono según se refleja en el Registro o el beneficiario efectivo del mismo.

“Garantía” tiene el significado establecido en “—*Garantía — General*”.

“Cuenta de O&M” significa una cuenta establecida y mantenida en el *Banco Nacional de Panamá* u otro banco estatal panameño razonablemente aceptable por el Emisor en el cual el Aeropuerto depositará cantidades cada cierto tiempo con el propósito de financiar los Costos de O&M o Pagos de Impuestos .

“Costos de O&M” significa, con respecto a cualquier período:

todos los costos de operación y mantenimiento en efectivo en que incurra y pague el Emisor por el Aeropuerto en dicho período;

pagos por seguros relacionados con la operación y mantenimiento del Aeropuerto;

bienes fungibles;

pagos por parte del Emisor bajo cualquier contrato de arrendamiento relacionado con negocios realizados por el Aeropuerto;

pagos de conformidad con cualquier acuerdo para la administración, gestión, operación y mantenimiento del Aeropuerto (incluidos, entre otros, los honorarios del Fiduciario de Contrato de Emisión y del Fiduciario de la Garantía , y otros honorarios y gastos relacionados con los Documentos de la Transacción y otras responsabilidades incurridas de conformidad con los mismos);

honorarios y gastos razonables legales y contables y otros profesionales pagados por el Emisor en relación con la administración, mantenimiento u operación del Aeropuerto;

tarifas pagadas en relación con la obtención, transferencia, mantenimiento o modificación de cualquier autorización gubernamental;

sueldos de los empleados, salarios y otros costos relacionados con el empleo y gastos generales y administrativos razonables;

cargos operacionales, contribuciones o pagos a realizar a cualquier institución gubernamental o pública, incluyendo pagos al *Fondo Especial para el Desarrollo de la Infraestructura Aeronáutica Nacional* y cargos de seguridad aeroportuaria pagaderos a *Aeronáutica Civil*;

montos necesarios para el funcionamiento y mantenimiento de los Otros Aeropuertos o Ciudad Aeroportuaria;

todo según lo presupuestado y limitado en el Presupuesto Operativo Anual.

Tras la Designación de una Subsidiaria No Restringida con el propósito de operar y mantener Ciudad Aeroportuaria o los Otros Aeropuertos de conformidad con párrafo (i) de “—*Convenios Negativos*”, Costos de O&M bajo cláusula (10) de este La definición de costos de operación y mantenimiento se limitará a un monto que no exceda los \$ 10,000,000.

“Odebrecht” significa Constructora Norberto Odebrecht, SA, la empresa contratada para realizar la construcción de la Terminal Sur en virtud del Contrato de Construcción de la Terminal Sur.



“Certificado de Funcionario” significa, con respecto a cualquier Persona, un certificado firmado por un funcionario de dicha Persona.

“Cuentas de Funcionamiento” significa la Cuenta de recaudación de ingresos, la Cuenta de operación y mantenimiento, la Cuenta de reserva de mantenimiento mayor y CapEx, la Cuenta general del aeropuerto y otras cuentas que el Emisor requiera, establezca y mantenga cada cierto tiempo para las operaciones del Aeropuerto, Otros Aeropuertos y Ciudad Aeropuerto.

“Opinión del Abogado” significa una opinión por escrito firmada por un asesor legal, cuyo asesor puede ser un empleado del Emisor u otro asesor razonablemente satisfactorio para el Fiduciario de Contrato de Emisión o el Fiduciario de la Garantía (según corresponda).

“Contrato de Fideicomiso Original” significa el contrato de fideicomiso, fechado al 27 de septiembre de 2013, entre el Emisor y el Fiduciario de la Garantía, creando el Fideicomiso Tocumen.

Aeropuerto Scarlett Raquel Martínez en Río Hato, Aeropuerto Internacional Enrique Malek en David, Aeropuerto Enrique Adolfo Jiménez en Colón y Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico (colectivamente, el “Otros Aeropuertos”).

“Fecha de Subasta Panameña” significa la fecha de la oferta de los Bonos por medio de LATINEX.

“Bonos Panameños” significa los títulos de deuda certificados que están registrados a nombre de LATINEX para facilitar la negociación de los títulos de deuda en la Bolsa de Valores de Panamá.

“Obligaciones Pari Passu” significa cualquier capital, intereses, multas (si las hubiera), tarifas, primas (si las hubiera), indemnizaciones, redención s, garantías y otras responsabilidades pagaderas bajo y de conformidad con los términos de cualquier Documento Relevante para cualquier Colateral Garantizado. Deuda, en cada caso, ya sea ahora o en el futuro existente, renovada o reestructurada, ya sea que cada cierto tiempo disminuya o se extinga y luego aumente, se cree o incurra en ella, surja o no en o después del inicio de un Procedimiento de Insolvencia o Liquidación y si está permitido o no como reclamo en cualquier procedimiento.

“Prioridad Pari Passu” significa, en relación con el endeudamiento especificado, otras obligaciones que tienen la misma prioridad de Gravamen que los Bonos de la Garantía.

“Cuenta de Pago” significa la (s) cuenta (s) de pago separadas establecidas y mantenidas de conformidad con el Contrato de Fideicomiso con el propósito de realizar pagos de intereses y capital bajo cada tramo de deuda garantizada en virtud de este, incluyendo pero no limitado a una Cuenta de Pago separada establecida y mantenida para cada de los Bonos, los Bonos Existentes y cada uno de los otros casos de Deuda Garantizada con Garantía.

“Fecha de Pago” significa cada Fecha de Pago de Intereses, Fecha de Pago de Capital y Fecha de Vencimiento, según corresponda.

“Negocios autorizados” tiene el significado establecido en “-*Convenios negativos*”.

“Deuda Permitida” tiene el significado establecido en el párrafo (a) bajo “- *Convenios Negativos*”.

“Inversiones permitidas” significa Inversiones: (a) en efectivo y equivalentes de efectivo; (b) en cualquier Subsidiaria No Restringida del Emisor formada con el propósito de desarrollar, operar y mantener los Otros Aeropuertos o Ciudad Aeroportuaria o participar en un Negocio Permitido que no sea la operación del Aeropuerto; *siempre que* la suma de cualquier Inversión de conformidad con esta cláusula (b) y cualquier proyecto de mejora de capital de conformidad con el párrafo (j) bajo “- *Convenios Negativos* ” no excederá de USD 15,000,000 al año (o su equivalente en cualquier otra moneda, y dicho monto se ajustará semestralmente para reflejar el impacto de la inflación a partir del 1 de enero de 2016, según lo determinado con base en las tasas de inflación calculadas y publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (*Instituto Nacional de Estadística y Censo*) de la *Contraloría*) excepto en la medida en que las Inversiones superiores a USD 15,000,000 (ajustadas por inflación).



cumplan con la prueba de pago restringido en párrafo (b) de “ — *Convenios negativos* ”; (c) en cualquier Subsidiaria Restringida del Emisor; (d) anticipos de nómina, viajes y similares que se espera que en el momento de dichos anticipos se traten en última instancia como gastos a efectos contables; (e) recibidos como resultado de una quiebra, reorganización o suceso similar con respecto a cualquier persona (con respecto a la Deuda, incluida la Deuda de Refinanciamiento correspondiente) o un litigio, arbitraje u otra disputa con respecto a personas que no son Afiliadas de la persona inversora; (f) en la medida en que cumpla con el párrafo (d) de “ —*Convenios negativos*” anterior, como resultado de la contraprestación (que no sea efectivo y equivalentes de efectivo) recibida en una Venta de Activos; (g) que surjan como resultado de obligaciones de cobertura cambiaria o de tasa de interés permitidas por la cláusula (a) (vi) de “ —*Convenios negativos*”; o (h) de los ingresos de una Oferta de acciones; *siempre* que, inmediatamente después de dar efecto a dicha Inversión, cada Cuenta de Transacción se financiará en su totalidad de acuerdo con los procedimientos establecidos en las cláusulas (b)- (d) en “ —*Colateral — Cuentas y orden de prioridad de los pagos — Flujo de ingresos*”.

"Gravámenes permitidos" significa:

- xv. Gravámenes creados para el beneficio de los tenedores de cualquier Deuda Garantizada por Garantía , sus agentes, el Agente Entre Acreedores o el Fiduciario de la Garantía de conformidad con cualquiera de los Documentos de la Transacción;
- xvi. Gravámenes existentes en la Fecha de Emisión y que garantizan la misma Deuda u otras obligaciones (las "Obligaciones Garantizadas Originales") que están garantizadas en la Fecha de Emisión (o Deuda de Refinanciamiento para dichas Obligaciones Garantizadas Originales; *siempre* que la Deuda de Refinanciamiento garantizó por el nuevo Gravamen no se incrementa a un monto mayor que la suma de (i) el capital pendiente o, si es mayor, el monto comprometido para la Deuda renovada, redimida, refinanciada, reemplazada, cancelada o cancelada con dicha Deuda de Refinanciamiento y (ii)) una cantidad necesaria para pagar cualquier tarifa y gasto, incluidas las primas, relacionados con dicha renovación, redención , refinanciamiento, reemplazo, cancelación o cancelación; *siempre que, además*, que en cada caso, dichos Gravámenes no se extienden a ninguna Propiedad mayor que la Propiedad que garantiza las Obligaciones Garantizadas Originales;
- xvii. cada uno de los siguientes en cuanto a los cuales no se ha iniciado ningún procedimiento de ejecución, cobro, ejecución, embargo o ejecución hipotecaria: (i) Gravámenes por impuestos u otros cargos similares aún no adeudados o que están siendo impugnados de buena fe por los procedimientos correspondientes, siempre que Las reservas adecuadas u otras disposiciones apropiadas con respecto a las mismas se mantienen en los libros del Emisor o su Subsidiaria Restringida aplicable en la medida requerida por los principios contables aplicables, (ii) Gravámenes estatutarios, tales como transportistas, almacenistas, mecánicos, materiales, reparadores. u otros gravámenes similares, que surjan en el curso ordinario de los negocios que aseguren montos no vencidos por un período de más de 90 días o que estén siendo impugnados de buena fe por los procedimientos apropiados, si se mantienen reservas adecuadas u otras disposiciones apropiadas con respecto a los mismos en los libros del Emisor o su Subsidiaria Restringida aplicable en la medida requerida por los principios contables aplicables, (iii) cualquier sea derechos de paso, restricciones y otros gravámenes similares incurridos en el curso ordinario del negocio que, individualmente o en conjunto, no perjudiquen materialmente el negocio del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas, (iv) Gravámenes o depósitos en el curso ordinario de los negocios incurridos o realizados según lo requiera la Ley Aplicable en relación con la compensación de trabajadores, el seguro de desempleo y la seguridad social, (v) depósitos para garantizar el cumplimiento de licitaciones, contratos comerciales (que no sean de dinero prestado), arrendamientos, obligaciones estatutarias, fianzas de garantía y apelación, fianzas de cumplimiento y otras obligaciones de naturaleza similar contraídas en el curso ordinario de los negocios y (vi)) Gravámenes que surjan de sentencias, decretos, órdenes o laudos que no den lugar a un Evento de Incumplimiento o Incumplimiento que estén siendo impugnados de buena fe por los procedimientos correspondientes (o si el período dentro del cual dicho procedimiento puede iniciarse no ha expirado), si se mantienen reservas adecuadas u otras provisiones apropiadas con respecto a las mismas en los libros del Emisor o su Subsidiaria Restringida aplicable en la medida requerida por los principios contables aplicables;



- xviii. cualquier interés o título de una Persona en virtud de cualquier arrendamiento, concesión o acuerdo similar celebrado por el Emisor o su Subsidiaria Restringida correspondiente en el curso normal de los negocios y que cubra solo la Propiedad sujeta a dicho arrendamiento, concesión o acuerdo similar;
- xix. un gravamen sobre los depósitos de derechos llave en mano de la Terminal Sur para garantizar las obligaciones pendientes del Emisor cada cierto tiempo con Odebrecht en virtud del Contrato de Construcción de la Terminal Sur y un gravamen sobre un depósito bancario suficiente para garantizar las obligaciones pendientes del Emisor con Odebrecht, *siempre que* dicho gravamen pueda solo se incurrirá en la liberación por parte de Odebrecht de cualquier Gravamen otorgado en relación con los Depósitos de Derechos Llave en Mano de la Terminal Sur;
- xx. comprar Gravámenes sobre la propiedad del Emisor o cualquiera de sus Subsidiarias restringidas asegurando la Deuda contraída por dicha persona para el financiamiento de su adquisición o arrendamiento de dicha Propiedad; *siempre que* el capital de dicha Deuda no exceda el costo de dicha Propiedad y que dicho Gravamen se crea dentro de los 30 días posteriores a dicha adquisición o arrendamiento;
- xxi. Gravámenes relacionados con el desarrollo de Otros Aeropuertos o Ciudad Aeroportuaria, *siempre que* las obligaciones garantizadas por dichos Gravámenes no superen los USD 50,000,000 en total;
- xxii. Financiamiento de proyectos Gravámenes, *siempre que* las obligaciones garantizadas por dichos Gravámenes se contraigan únicamente con el propósito de expandir o mejorar la capacidad del Aeropuerto o el desempeño de este o de otra manera para mejoras o nuevas operaciones o para garantizar la deuda de financiamiento de proyectos contraída por subsidiarias financieras u otras entidades con propósitos especiales; y
- xxiii. Gravámenes sobre los Ingresos no comprometidos creados en beneficio de (A) los tenedores de cualquier Deuda o sus agentes o (B) terceros que invierten (en virtud de sociedades público-privadas, concesiones, empresas conjuntas u otros acuerdos contractuales) en la adquisición o construcción de Activos, instalaciones o equipos fijos aeroportuarios.

“Accionistas Permitidos” significa el Gobierno de la República de Panamá y cualquier persona Controlada por uno o más de los otros Accionistas Permitidos.

“Persona” significa cualquier individuo, corporación, sociedad, empresa conjunta, asociación, sociedad anónima, fideicomiso, organización no incorporada, compañía de responsabilidad limitada, gobierno o cualquier agencia o subdivisión política del mismo o cualquier otra entidad.

“Cuenta de Recaudación de Ingresos” significa la cuenta establecida y mantenida en el *Banco Nacional de Panamá* u otro banco estatal panameño razonablemente aceptable por el Emisor en el cual se depositarán todos los (i) Ingresos Comprometidos y (ii) todos los fondos depositados en la Cuenta de Recuperación de COVID tras el cumplimiento de la prueba de pagos restringidos del párrafo (b)(iii) de los “Convenios Negativos”.

“Saldo de capital” significa, a cualquier fecha de determinación, el saldo de capital pendiente de los Bonos en dicha fecha (o, con respecto a cualquier Bono o interés beneficioso en el mismo, el saldo de capital pendiente de pago de los mismos) después de dar efecto a: (a) cualquier pago realizado en o antes de dicha fecha por la totalidad o parte del capital de los Bonos, (b) la cancelación de todo o parte del capital de los Bonos como resultado de la adquisición por parte del Emisor de cualquier Bono (o beneficioso intereses en el mismo) y que se cancele dicho monto de capital como se indica en “—Cancelación” anterior y (c) cualquier aumento en el mismo en o antes de dicha fecha como resultado de un aumento permitido por “—Emisión de Obligaciones Negociables Adicionales” anterior.

“Deuda para el Financiamiento de Proyectos” significa cualquier Deuda que financie la adquisición, construcción y/o desarrollo de cualquier propiedad (a) si la Persona o Personas que proporcionan dicha financiación acuerdan expresamente, o por efecto de los documentos de financiamiento pertinentes, considerar las propiedades así



financiadas y los ingresos que se generarán por la operación de dichas propiedades, o la pérdida o daño de las mismas (excepto en la medida establecida en la cláusula [b]) como única fuente de reembolso de los fondos adelantados y (b) para los que no existe recurso alguno para el Emisor o sus Subsidiarias Restringidas que no sea (i) el recurso a otras subsidiarias financieras u otras entidades con propósitos especiales que hayan incurrido en la Deuda para el Financiamiento de Proyectos o (ii) el recurso a la inversión de capital, el compromiso de capital, la garantía de finalización, la inversión de deuda financiada o el compromiso de financiación de deuda del Emisor, sus Subsidiarias o las entidades con propósitos especiales en dicho proyecto, según lo permitido por el Contrato de Emisión. No obstante lo anterior, el Emisor no podrá financiar la adquisición, construcción y/o desarrollo de ninguna propiedad destinada a sustituir una parte sustancial de los activos del Emisor utilizados en la operación del Aeropuerto.

"Propiedad" significa, con respecto a cualquier persona, cualquier derecho o interés real o fiduciario sobre la propiedad u otros activos (ya sean propiedad de dicha persona o de un tercero), derechos contractuales o ingresos de cualquier tipo, ya sean reales, personales o mixtos, tangibles o intangibles, existentes en la Fecha de Emisión o por crearse en el futuro.

"Contrato de Compra" significa el contrato de compra relativo a la compra y venta de los bonos, celebrado el 5 de agosto de 2021, entre el Emisor y BofA Securities, Inc. y Citigroup Global Markets Inc. y Banco General como representantes de los Compradores Iniciales.

"Agencia Calificadora" significa cada uno de Fitch, Moody's y S&P.

"Fecha de Redención" significa la fecha de cualquier redención de la totalidad o una parte del Saldo de Capital de los Bonos, ya sea mediante el pago de un Pago por incumplimiento o un redención opcional.

"Precio de Redención" significa, en cualquier fecha de determinación, un monto calculado por el Emisor igual a la suma de: (a) el 100% del capital de los Bonos que se redimen, (b) todos los intereses devengados y no pagados (si corresponde) sobre dicho capital redimido hasta, pero excluyendo la Fecha de Redención, (c) todos los Montos adicionales impagos, si los hubiera, (d) la Prima de redención / pago (si corresponde) de los Bonos (o, en el caso de un redención parcial, la parte del mismo que se redimirá) hasta, pero excluyendo la Fecha de Redención y (e) todos los demás montos adeudados y pagaderos a los Beneficiarios por el Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción (incluidos los honorarios, gastos, indemnizaciones u otros montos pagaderos al Fiduciario de Contrato de Emisión o Fiduciario de la Garantía). Las acciones del Emisor para determinar el Precio de Redención (incluida la Tasa de Tesorería, si corresponde) serán concluyentes y vinculantes a todos los efectos, salvo error manifiesto.

"Redención / Prima de pago" significa, con respecto a cualquier redención o compra de los Bonos por parte del Emisor, como se describe en "Redención de los Bonos" anterior, el monto relacionado con el redención / compra del capital de los Bonos. (o intereses beneficiosos en los mismos) que exceda el Saldo de Capital de dichos Bonos (o la parte de este así redimido / comprado) (incluida la Prima de redención opcional con respecto a cualquier redención descrito en "Redención de los Bonos - Redención opcional" anterior, si corresponde).

"Refinanciamiento de Deuda" significa Deuda (la "Nueva Deuda") incurrida a cambio de o para refinanciar, reemplazar, anular o redimir otra Deuda (la "Deuda Original") en su totalidad o en parte siempre que: (a) el capital agregado (o el valor acumulado inicial, si corresponde) de dicha Nueva Deuda a la fecha de cualquier financiamiento bajo dicha Nueva Deuda no excede el capital agregado (o el valor acumulado inicial, si corresponde) del Original Deuda (o parte de la misma intercambiada, refinanciada, reemplazada, cancelada o redimida), (b) dicha Nueva Deuda tiene: (i) un vencimiento final que es igual o posterior al vencimiento final de la Deuda Original y (ii) un vida media ponderada hasta el vencimiento que es igual o mayor que la vida media ponderada hasta el vencimiento de la Deuda Original, y (c) que no sean personas distintas del Emisor y sus Subsidiarias Restringidas, los deudores de la Nueva Deuda son los igual que (o menos que) el (los) deudor (es) de la Deuda Original.

"Refrendo" significa el acto de refrendo un documento por parte de la *Contraloría* para efectos de ejercer su control sobre el uso de fondos de la República de Panamá o cualquier instrumentalidad de esta.



“Documentos Relevantes” significará, para cada Deuda Garantizada por Garantía, los contratos, escrituras, Bonos y otros documentos relevantes que establezcan los derechos y obligaciones de las partes en relación con dicha Deuda Garantizada por Garantía , pero excluyendo los Documentos de Garantía.

“Fecha de Inicio de los Recursos” tiene el significado establecido en “*Garantía — Acuerdo Entre Acreedores — Incumplimientos y Recursos.*”

“Dirección de los Recursos” significa una notificación por escrito y una instrucción al Fiduciario de la Garantía (con copia para el Emisor) del Agente Entre Acreedores (que actúa bajo la dirección de las Partes Controladoras Pari Passu de conformidad con el Acuerdo Entre Acreedores y de conformidad con un Recurso). Instrucción), y sustancialmente en la forma adjunta al Acuerdo Entre Acreedores , instruyendo al Fiduciario de la Garantía a tomar las acciones especificadas en el mismo con respecto a un Evento de Ejecución que ha ocurrido y continúa.

“Instrucción de Recursos” tiene el significado establecido en “*Colateral — Acuerdo Entre Acreedores — Incumplimientos y Recursos.*”

“Aviso de Recursos” tiene el significado establecido en “*Colateral — Acuerdo Entre Acreedores — Incumplimientos y Recursos.*”

“Evento de Recompra” tiene el significado establecido en el apartado “-Cancelación” anterior.

“Aviso de Recompra” tiene el significado establecido en el apartado “-Cancelación” anterior.

“Precio de recompra” tiene el significado que se establece en el apartado “Cancelación” anterior.

“Materia de Reserva” tiene el significado que se establece en “*Enmiendas de los Documentos de la Transacción: Enmiendas con el consentimiento de los Tenedores de Bonos mayoritarios.*”

“Pago Restringido” significa: (a) cualquier reducción o devolución de capital, cualquier pago de dividendos u otros pagos o distribución (ya sea en efectivo, valores u otra propiedad) sobre el capital social (que no sea en forma de capital adicional Acciones del mismo tipo) del Emisor, (b) la autorización o realización de cualquier otra distribución, cualquier pago o entrega de Bienes (incluyendo efectivo) a los tenedores de Capital Social en su condición de tenedores de Capital Social, (c) la redención, retiro, compra u otra adquisición, directa o indirectamente, para la consideración de una persona de cualquiera de sus acciones de capital ahora o en el futuro en circulación (incluyendo cualquier garantía, derecho u opción con respecto a su capital social), (d) excepto al medida realizada con el producto de un recibo sustancialmente concurrente del producto de un nuevo capital social o deuda subordinada, la realización de cualquier pago con respecto al capital o intereses sobre, o la compra, redención o anulación de cualquier Subor Deuda denominada, (e) Inversiones en Subsidiarias No Restringidas (que no sean Inversiones Permitidas), (f) cualquier préstamo a cualquier tenedor de Capital Social, una Afiliada (excluyendo cualquier préstamo entre compañías entre el Emisor y cualquiera de sus Subsidiarias Restringidas) o un Subsidiaria sin restricciones; o (g) la reserva de fondos para cualquiera de los propósitos anteriores.

“Subsidiaria Restringida” significa cualquier Subsidiaria del Emisor que no sea una Subsidiaria No Restringida.

“S&P” significa Standard & Poor's Ratings Services, una división de The McGraw-Hill Companies, Inc., y sus sucesores (incluida la entidad sobreviviente de cualquier fusión con otra Agencias Calificadora).

“SEC” significa la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos o cualquier sucesora de esta.

“Parte Asegurada” significa, colectivamente, los tenedores de Bonos, los tenedores de Bonos Existentes, los tenedores de cualquier Deuda Colateral Garantizada futura, el Agente Entre Acreedores, el Fiduciario del Fideicomiso, la Parte Designada con Voto para cualquier otra serie de Deuda Garantizada por Garantía y cualquier



otro agente designado cada cierto tiempo por los tenedores de Deuda Garantizada con Garantía de conformidad con los respectivos acuerdos o instrumentos que rigen dicha Deuda Garantizada con Garantía.

"Titularización" significa, con respecto a cualquier persona, cualquier venta, cesión u otra transferencia por dicha persona de cuentas por cobrar, arrendamientos por cobrar u otros derechos de pago adeudados (actualmente o en el futuro) a dicha persona, o cualquier interés en cualquier de lo anterior (ya sea con o sin cobros y otros ingresos de los mismos, cualquier cuenta de cobranza o depósito relacionada con los mismos o cualquier garantía, garantía u otra Propiedad o reclamos a favor de dicha persona que apoye o asegure el pago por parte del deudor de, o relacionados de otra manera con dichas cuentas por cobrar, arrendamientos por cobrar u otros derechos de pago).

"Documentos de Garantía" significa el Acuerdo de fideicomiso, el Acuerdo de cesión y el Acuerdo Entre Acreedores (incluido cualquier Acuerdo Adicional entre Acreedores).

"Garantía Compartida" tendrá el significado establecido en "*Garantía — General*".

"Subsidiaria Significativa" significa una Subsidiaria del Emisor que, al final del trimestre fiscal finalizado más recientemente del Emisor, representaba (a sí misma en una base consolidada con sus propias Subsidiarias) al menos: (a) 10% del total activos del Emisor (en base consolidada de acuerdo con NIIF) o (b) 10% del total bruto

ingresos o utilidad neta de los cuatro trimestres fiscales del Emisor (en base consolidada de acuerdo con las NIIF) terminados al cierre del trimestre fiscal más reciente del Emisor.

"SMV" significa la Superintendencia de Mercado de Capitales (*Superintendencia del Mercado de Valores*) de la República de Panamá.

"Terminal Sur" significa la terminal sur del Aeropuerto actualmente en construcción.

"Contrato de Construcción Terminal Sur" significa el contrato de construcción, fechado el 8 de febrero de 2013, entre la Emisora y Odebrecht.

"Derechos de Depósitos Llave en Mano de la Terminal Sur" significa los pagos de los concesionarios para asegurar concesiones de locales comerciales para el desarrollo comercial en el Terminal Sur que han sido comprometidos a Odebrecht como garantía del pago de obligaciones con Odebrecht en virtud del Contrato de Construcción del Terminal Sur.

"Evento de fuerza mayor especificado" significa cualquier acto de guerra, ataque terrorista, desastre natural, calamidad u otro evento de fuerza mayor que, en la opinión razonable del Emisor, amenazaría materialmente el funcionamiento del Aeropuerto.

"Deuda Subordinada" significa cualquier Deuda no garantizada: (a) que se crea bajo o se evidencia mediante un documento que contiene disposiciones que establecen específicamente y de otra manera evidencian la subordinación de dicha Deuda a los Bonos y otras obligaciones del Emisor en virtud de los Documentos de la Transacción y (b) cuyo incumplimiento está permitido bajo párrafo (a) de "*— Convenios negativos*" anterior.

"Subsidiaria" significa, con respecto a cualquier persona en cualquier momento, una corporación, sociedad u otra entidad cuyo capital social tenga poder de voto ordinario (que no sea el capital social que tenga dicho poder solo por el hecho de que ocurra una contingencia) para elegir a la mayoría de la junta directiva (u organismo similar) de dicha corporación, sociedad u otra entidad que en ese momento sea propiedad, o cuya administración esté controlada de otro modo, directa o indirectamente por medio de uno o más intermediarios, o ambos, por tal persona.

"Fiduciario Sucesor" tendrá el significado establecido "*Colateral — Contrato de Fideicomiso — Renuncia y Remoción del Fiduciario de la Garantía*" y deberá poseer la licencia de fiduciario correspondiente para actuar como fiduciario (*fiduciario*) en Panamá, según lo otorgado por la Superintendencia de Bancos de Panamá.



“Superintendencia de Bancos” significa la Superintendencia de Bancos (*Superintendencia de Bancos*) de la República de Panamá.

“Gasto CapEx Sostenido” significa, para cualquier período, los desembolsos realizados o proyectados por el Emisor que serán pagados o pagaderos durante dicho período para mantener, adquirir o construir activos fijos, planta y equipo de acuerdo con los principios contables aplicables, cuyos gastos son para el propósito de mantenimiento, renovaciones, reemplazos y reparaciones de todo o parte de dichos activos de una manera consistente con el Presupuesto Operativo Anual y no tienen el propósito de expandir o mejorar la capacidad de dichos activos o el desempeño de los mismos o de lo contrario, para mejoras u operaciones nuevas.

“Impuestos” significa todos los impuestos, gravámenes, aduanas, aranceles, impuestos, tasas, evaluaciones u otros cargos gubernamentales actuales y futuros, incluidos todos los ingresos netos, ingresos brutos, ingresos brutos, ventas, uso, *ad valorem*, valor agregado, facturación, transferencia, franquicia, ganancias, licencia, retención, nómina, empleo, contribuciones sociales, impuestos especiales, estimados, indemnización, timbre, ocupación, importación de propiedad, exportación u otros impuestos, gravámenes, derechos de aduana, impuestos, tasas, evaluaciones o cargos de cualquier tipo, junto con intereses, multas, ajustes por inflación, correcciones monetarias, adiciones a impuestos o montos adicionales impuestos, gravados, cobrados, retenidos o evaluados por (o en nombre de) cualquier autoridad tributaria en Panamá o en cualquier otra jurisdicción en la que el Emisor o el Fideicomiso Tocumen se organice o resida para fines tributarios o desde o por medio de la cual se realicen los pagos.

“Pagos de Impuestos” significa pagos de impuestos sobre la renta, bienes raíces y otros impuestos pagaderos por el Emisor.

“Oferta Pública” significa la oferta de compra al contado por parte del Emisor de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en la declaración de oferta de compra y solicitud de consentimiento con fecha del 22 de julio de 2021 (con sus modificaciones o suplementos oportunos), de todos y cada uno de los (i) Bonos Senior Garantizados al 5.625% con vencimiento en 2036 emitidos el 13 de mayo de 2016 por el Emisor, y (ii) Bonos Senior Garantizados al 6.000% con vencimiento en 2048 emitidos el 9 de mayo de 2018 y el 14 de noviembre de 2018 por el Emisor.

“Fideicomiso Tocumen” significa el fideicomiso creado de conformidad con el Contrato de Fideicomiso.

“Ingresos Totales” significa el número que se encuentra enfrente de los títulos de los rubros “Ingresos” en el estado de resultados anual disponible más recientemente del Emisor, u otro rubro similar.

“Cuentas de Transacciones” significa la Cuenta General del Fiduciario, cada Cuenta de Reserva de Servicio de Deuda y cada Cuenta de Pago.

“Documentos de la Transacción” significa el Contrato de Fideicomiso, la Cuenta de Recuperación de COVID, los Bonos, el Contrato de Fideicomiso y el Contrato entre Acreedores.

“Tasa de Tesorería” significa, con respecto a cualquier Fecha de Redención

- (a) el rendimiento calculado por el Emisor después de las 3:30 pm, hora de Nueva York, del segundo día hábil anterior a la Fecha de Redención, de la siguiente manera: para el último día hábil que aparece en el comunicado estadístico publicado por la Junta de Gobernadores de la Reserva Federal Sistema designado como “Tasas de interés seleccionadas (diarias) - H.15” (o cualquier designación o publicación sucesora) (“H.15”) bajo el título “Vencimientos constantes del Tesoro - Nominal”, el Emisor seleccionará dos rendimientos: uno para el vencimiento inmediatamente anterior y otro para el vencimiento inmediatamente posterior al vencimiento restante de los Bonos (suponiendo que los Bonos vencieron en la fecha 12 meses antes de la Fecha de vencimiento correspondiente), y se interpolarán de forma lineal utilizando dichos rendimientos hasta la fecha anterior 12 meses antes de la Fecha de Vencimiento correspondiente; o
- (b) si no hay vencimiento inmediatamente antes o inmediatamente después, o si un vencimiento en H.15 coincide exactamente con el vencimiento restante de los Bonos (asumiendo que los Bonos vencieron en la fecha que es doce meses antes de la Fecha de vencimiento relevante) (por ejemplo, vencimiento remanente



de más de 30 años, o menos de un mes, o exactamente 3 años), el Emisor seleccionará un rendimiento para el vencimiento único inmediatamente posterior o anterior, o que coincida exactamente, según sea el caso, con el vencimiento remanente de los Bonos (asumiendo que los Bonos vencieron en la fecha que es doce meses antes de la Fecha de Vencimiento correspondiente); o

- (c) si H.15 ya no se publica o no está disponible con regularidad, la tasa anual igual al rendimiento semestral equivalente al vencimiento del título del Tesoro de los Estados Unidos, seleccionado por el Emisor con un vencimiento más cercano al vencimiento restante de los Bonos (asumiendo que los Bonos vencieron en la fecha que es 12 meses antes de la Fecha de Vencimiento correspondiente) y, si dos o más tienen el mismo vencimiento, que se negocia más cerca de la par, y que por lo demás es consistente con la práctica financiera habitual, asumiendo un precio para dicha Fecha de Amortización igual al promedio de la oferta y precios solicitados para dicho Tesoro de los Estados Unidos (expresado en cada caso como un porcentaje de su capital) cotizado por escrito al Fiduciario por el Emisor utilizando una fuente utilizada habitualmente en la mercados a las 3:30 pm, hora de Nueva York, el segundo día hábil anterior a dicha Fecha de Canje.

“Contrato de Fideicomiso” significa el Contrato Original de Fideicomiso enmendado y replanteado por el Contrato de Fideicomiso Enmendado y Replanteado, según enmendado por la Enmienda al Contrato de Fideicomiso que se celebrará en o antes de la Fecha de Subasta Panameña de esta oferta, por y entre el Emisor, el Fiduciario de la Garantía y las otras partes de estos y según enmendado, modificado o complementado cada cierto tiempo.

“Ley de Fideicomiso” significa la Ley de Fideicomiso de Estados Unidos de 1939, según enmendada.

“Cuenta General del Fiduciario” significa la cuenta en la que los Ingresos Comprometidos, sujetos al flujo de ingresos descrito en “—*Colateral — Cuentas y Prioridad de Pagos — Flujo de Ingresos*,” bajo el Contrato de Fideicomiso se depositarán periódicamente, pero en ningún caso con menos frecuencia que cada mes, previa obtención del refrendo de *Contraloría*.

“Ingresos No Comprometidos” significa (i) los ingresos de Otros Aeropuertos, los ingresos de La Ciudad Aeroportuaria y los ingresos de ventas o transferencia de todo o parte de los terrenos de La Ciudad Aeroportuaria; (ii) ingresos de subsidiarias financieras u otras entidades de propósito especial que han contraído deudas para el financiamiento de proyectos; (iii) los Impuestos Gubernamentales Exentos; y (iv) cualesquiera otros Ingresos Aeronáuticos e Ingresos No Aeronáuticos que no comprendan Ingresos Comprometidos.

“Aplicable Uniformemente” tiene el significado que se establece en “*Enmiendas de los Documentos de la Transacción: Enmiendas con el consentimiento de los Tenedores de Bonos mayoritarios.*”

“Subsidiaria Sin Restricciones” significa, (1) cualquier Subsidiaria del Emisor que en el momento de la determinación haya sido designada como Subsidiaria sin restricciones a los efectos del Contrato por la Junta de Directores del Emisor de conformidad con el convenio descrito en párrafo (i) de “— *Convenios negativos*” y (2) cualquier Subsidiaria de una Subsidiaria Sin Restricciones. No obstante lo anterior, si en algún momento, una Subsidiaria sin restricciones no cumpliera con los requisitos como Subsidiaria sin restricciones descritos en párrafo (i) de “— *Convenios negativos*”, dejará de ser una Subsidiaria sin restricciones para los fines del contrato.

“Subsidiaria de Propiedad Total” significa cualquier Subsidiaria del Emisor todo el Capital Social en circulación (excepto las acciones calificadas de los directores y, en la medida que lo requiera la Ley Aplicable, el Capital Social que represente no más del 5% del Capital Social de dicha Subsidiaria) de los cuales es propiedad, directa o indirectamente, del Emisor.



REGISTRO CONTABLE, ENTREGA Y FORMULARIO

Los bonos vendidos con base en la Regla 144A bajo la Ley de Valores inicialmente estarán representados por bonos permanentes en forma global, totalmente registrada sin cupones de interés (cada uno, un “bono global restringido”). Los bonos vendidos en transacciones extraterritoriales de conformidad con el Reglamento S bajo la Ley de Valores serán inicialmente representados por Bonos permanentes en forma global, totalmente registrada sin cupones de interés (cada uno, un “Reglamento S de bonos globales”, junto con los bonos globales restringidos, los “bonos globales”). Los bonos globales serán depositados con el fiduciario como custodio de DTC, como depositario, y registrados a nombre de un nominado de dicho depositario.

Los bonos globales (y cualquier bono emitido en cambio de estos) estarán sujetos a ciertas restricciones de transferencia establecidas en el mismo y en el Contrato de Emisión y llevará la leyenda correspondiente con respecto a dichas restricciones establecidas bajo el título “*Restricciones de transferencia - Leyendas*” en este documento. Los valores bursátiles certificados se emitirán solo en las circunstancias limitadas que se describen a continuación. Para obtener una descripción de las restricciones sobre la transferencia de valores bursátiles certificados y cualquier interés en los bonos globales, consulte “*Restricciones de transferencia*” y “*Plan de distribución*”.

Los bonos globales

Esperamos que, de conformidad con los procedimientos establecidos por DTC, (i) tras la emisión de los bonos globales, DTC o su custodio acredite, en su sistema interno, el capital de los derechos de usufructo individuales representados por dichos bonos globales a los respectivos las cuentas de las personas que tienen cuentas con dicho depositario (“participantes”) y (ii) la propiedad de los derechos de usufructo en los bonos globales se mostrarán, y la transferencia de dicha propiedad se efectuará únicamente por medio de los registros mantenidos por DTC o su representante (con respecto a los intereses de los participantes) y los registros de los participantes (con respecto a los intereses de personas distintas de los participantes).

Siempre que DTC o su nominado sea el propietario registrado o poseedor de los bonos, DTC o dicho nominado, según sea el caso, será considerado el único propietario o poseedor de los bonos representados por dichos bonos globales para todos los propósitos bajo el fideicomisario de emisión que rige los bonos. A menos que DTC nos notifique que no está dispuesto o no puede continuar como depositario de un Bono global, o deja de ser una “agencia de compensación” registrada bajo la Ley de Valores, o cualquiera de los Bonos se vence y es pagadero inmediatamente de acuerdo con la “*Descripción de los Bonos — Eventos de Incumplimiento*”, los propietarios de derechos de usufructo en un bono global no tendrán derecho a que ninguna parte de dicho bono global se registre a su nombre, no recibirán ni tendrán derecho a recibir la entrega física de bonos en forma individual definitiva y no serán considerados los propietarios o tenedores de los bonos globales (o cualquier bono representado por el mismo) bajo el Contrato de Emisión o los bonos. Ningún beneficiario efectivo de una participación en los bonos globales podrá transferir esa participación excepto de acuerdo con los procedimientos de DTC, además de los previstos en el Contrato de Emisión con respecto a los bonos y, en su caso, los de Euroclear, Clearstream y LatinClear.

Los inversores pueden tener intereses en los bonos globales por medio de Euroclear o Clearstream (o por medio de LatinClear, un participante en Euroclear y Clearstream), si participan en dichos sistemas. Euroclear, Clearstream y LatinClear mantendrán intereses en los bonos globales en nombre de los titulares de sus cuentas por medio de las cuentas de valores de los clientes a sus respectivos nombres en los libros de sus respectivos depositarios, que, a su vez, mantendrán dichos intereses en el Reglamento S de bonos globales. Anotar en las cuentas de valores de los clientes a nombre de los depositarios en los libros de DTC. Los inversores pueden mantener sus intereses en el bono global restringido directamente por medio de DTC, si son participantes, o indirectamente por medio de organizaciones que son participantes.

Los pagos del capital y la prima (si corresponde) y los intereses de los bonos globales se realizarán a DTC o su representante, según sea el caso, como propietario registrado de los mismos. Ninguno de nosotros, el fiduciario, cualquier agente de pagos, cualquier agente de transferencia o el registrador tendrá responsabilidad alguna por cualquier aspecto de los registros relacionados con los pagos realizados a cuenta de los intereses del beneficiario final en los bonos globales o por mantener, supervisar o revisar cualquier registro relacionado con dicho interés de beneficiario final.



Esperamos que DTC o su representante, al recibir cualquier pago de capital y prima (si corresponde) e intereses de los bonos globales, acredite las cuentas de los participantes con pagos en montos proporcionales a sus respectivos intereses beneficiosos en el capital de los bonos globales como se muestra en los registros de DTC o su nominado. También esperamos que los pagos de los participantes a los propietarios de los derechos de usufructo en los bonos globales mantenidos por medio de dichos participantes se registrarán por instrucciones permanentes y prácticas habituales, como es ahora el caso de los valores mantenidos para las cuentas de clientes registrados a nombre de nominados para tales clientes. Dichos pagos serán responsabilidad de dichos participantes.

Las transferencias entre participantes se realizarán de acuerdo con los procedimientos de DTC. Las leyes de algunas jurisdicciones requieren que ciertas personas reciban la entrega física de valores en forma definitiva. En consecuencia, la capacidad de transferir intereses beneficiosos en un bono global a dichas personas puede ser limitada. Debido a que DTC solo puede actuar en nombre de los participantes, quienes a su vez actúan en nombre de los participantes indirectos y de ciertos bancos, la capacidad de una persona que tiene un interés beneficioso en un bono global para pignorar dicho interés a personas o entidades que no participan en el sistema DTC, o tomar medidas de otro modo con respecto a dicho interés, puede verse afectado por la falta de un certificado definitivo de persona física con respecto a dicho interés. Las transferencias entre los titulares de cuentas en Euroclear, Clearstream y LatinClear, se realizarán de forma ordinaria de acuerdo con sus respectivas normas y procedimientos operativos.

Sujeto al cumplimiento de las restricciones de transferencia disponibles para los bonos descritos anteriormente, las transferencias cruzadas entre los participantes, por un lado, y directa o indirectamente por medio de los titulares de cuentas de Euroclear, Clearstream y LatinClear, por otro lado, se realizarán en DTC de conformidad con las normas DTC en nombre de Euroclear, Clearstream y LatinClear (un participante in Euroclear and Clearstream), según sea el caso, por su respectivo depositario; sin embargo, dichas transacciones entre mercados requerirán la entrega de instrucciones a Euroclear, Clearstream y LatinClear, según sea el caso, por parte de la contraparte en dicho sistema de acuerdo con sus Normas y procedimientos y dentro de los plazos establecidos.

Euroclear, Clearstream y LatinClear, según sea el caso, si la transacción cumple con sus requisitos de liquidación, entregarán instrucciones a su respectivo depositario para que tome medidas para efectuar la liquidación final en su nombre mediante la entrega o recepción de intereses en el Reglamento S Global Note. en DTC, y realizar o recibir pagos de acuerdo con los procedimientos normales para la liquidación de fondos el mismo día aplicables a DTC. Los titulares de cuentas de Euroclear, Clearstream y LatinClear no pueden entregar instrucciones directamente a los depositarios de Euroclear, Clearstream y LatinClear.

Debido a las diferencias de zona horaria, la cuenta de valores de un titular de cuenta de Euroclear, Clearstream y LatinClear que compra una participación en una nota global de un Participante de DTC se acreditará durante el día de procesamiento de liquidación de valores (que debe ser un día hábil para Euroclear, Clearstream , y LatinClear, según sea el caso) inmediatamente después de la fecha de liquidación de DTC y dicho crédito de cualquier transacción de intereses en una nota global liquidada durante dicho día de procesamiento se informará al titular de la cuenta correspondiente de Euroclear, Clearstream y LatinClear ese día. El efectivo recibido en Euroclear, Clearstream y LatinClear como resultado de la venta de participaciones en un bono global por o por medio de un titular de cuenta de Euroclear, Clearstream y LatinClear a un Participante de DTC se recibirá por su valor en la fecha de liquidación de DTC, pero será disponible en la cuenta de efectivo correspondiente de Euroclear, Clearstream y LatinClear solo a partir del día hábil siguiente a la liquidación en DTC.

DTC nos ha informado lo siguiente: DTC es una compañía fiduciaria de propósito limitado constituida bajo la ley bancaria de Nueva York, una "organización bancaria" en el sentido de la ley bancaria de Nueva York, un miembro del Sistema de la Reserva Federal, una "corporación de compensación" dentro del significado del Código Uniforme de Comercio de Nueva York y una "agencia de compensación" registrada de conformidad con las disposiciones de la Sección 17A de la Ley de Bolsa. DTC mantiene y proporciona servicios de activos para emisiones de los Estados Unidos Y fuera de los Estados Unidos emisiones de capital, deuda corporativa y municipal que los participantes depositan en DTC. DTC también facilita la liquidación posterior a la negociación entre los participantes de ventas y otras transacciones de valores en valores depositados por medio de transferencias electrónicas computarizadas de anotaciones en cuenta y prendas entre las cuentas de los participantes. Esto elimina la necesidad de movimiento físico de certificados de valores. Los participantes incluyen tanto a Estados Unidos Como fuera de los Estados Unidos corredores y agentes de valores, bancos, sociedades fiduciarias, sociedades de compensación y algunas otras organizaciones. El acceso al sistema DTC también está disponible para participantes indirectos, tanto



estadounidenses como no estadounidenses. corredores y corredores de valores, bancos, sociedades fiduciarias y sociedades de compensación que compensan o mantienen una relación de custodia con un participante, ya sea directa o indirectamente. Latinclear es un participante in Euroclear and Clearstream)

Aunque DTC ha aceptado los procedimientos anteriores para facilitar las transferencias de intereses en los bonos globales entre los participantes de DTC, no tiene la obligación de realizar dichos procedimientos, y dichos procedimientos pueden interrumpirse en cualquier momento. Ninguno de nosotros, el fiduciario, cualquier agente de pagos, cualquier agente de transferencia o el registrador tendrá ninguna responsabilidad por el desempeño por parte de DTC o sus participantes o participantes indirectos de sus respectivas obligaciones bajo las Normas y procedimientos que rigen sus operaciones.

Valores certificados

Un bono global es redimible por bonos certificados en forma totalmente registrada sin cupones de interés ("Valores Certificados") solo en las siguientes circunstancias limitadas:

- si DTC nos notifica que no está dispuesto o no puede continuar como depositario del bono global y no designamos un depositario sucesor dentro de los 90 días posteriores a dicha notificación, o
- habrá ocurrido y continuará un evento de incumplimiento con respecto a los bonos bajo el Contrato de Emisión y DTC habrá solicitado la emisión de valores certificados.

Los valores certificados no se pueden redimir por intereses beneficiosos en ningún bono global a menos que el cedente primero entregue al fiduciario un certificado por escrito (en la forma provista en el Contrato de Emisión) en el sentido de que dicha transferencia cumplirá con las restricciones de transferencia apropiadas aplicables a tales bonos. Consulte "*Restricciones de transferencia*" y "*Plan de distribución: los bonos no se están registrando*".

Las leyes de algunos estados requieren que ciertas personas reciban la entrega física en forma definitiva de los valores que poseen. En consecuencia, la capacidad de transferir los bonos estará limitada a tal grado.

El intercambio entre el Reglamento S de bonos y bonos globales restringidos

Por lo general, los derechos de usufructo de un bono global se pueden redimir por intereses en otro bono global. Dependiendo de si la transferencia se realiza durante o después del período de 40 días que comienza en la fecha de emisión original de los bonos, y a qué bono global se realiza la transferencia, es posible que el vendedor deba proporcionar ciertas certificaciones por escrito en la forma proporcionada en el Contrato de Emisión. Un interés beneficioso en un bono global que se transfiere a una persona que recibe la entrega por medio de otro bono global estará sujeto, en el momento de la transferencia, a cualquier restricción de transferencia y otros procedimientos aplicables a los intereses beneficiosos en el otro bono global.

Las transferencias que involucren intercambios de intereses beneficiosos entre los bonos globales del Reglamento S y los bonos globales restringidos serán efectuadas por DTC por medio de una instrucción originada por medio del sistema de depósito / retiro de DTC en el sistema de custodia. En consecuencia, en relación con dicha transferencia, se harán los ajustes apropiados para reflejar una disminución en el capital del bono global del Reglamento S y un aumento correspondiente en el capital del bono global restringido o viceversa, según corresponda. Cualquier interés beneficioso en uno de los bonos globales que se transfiera a una persona que reciba la entrega en forma de un interés en el otro bono global, en el momento de la transferencia, dejará de ser un interés en dicho bono global y se convertirá en un interés en el otro bono global y, en consecuencia, estará sujeto a todas las restricciones de transferencia y otros procedimientos aplicables a los intereses beneficiosos en dicho otro bono global durante el tiempo que siga existiendo dicho interés.

La sociedad fiduciaria depositaria

DTC es una compañía fiduciaria de propósito limitado constituida bajo la Ley Bancaria de Nueva York; una "organización bancaria" bajo la Ley Bancaria de Nueva York; miembro del Sistema de la Reserva Federal; una



“corporación de compensación” bajo el Código Comercial Uniforme de Nueva York; y una “agencia de compensación” registrada bajo la Sección 17A de la Ley de Bolsa de Valores.

DTC fue creado para mantener valores para sus participantes y facilitar la compensación y liquidación de transacciones de valores entre sus participantes. Lo hace mediante la liquidación electrónica de anotaciones en cuenta en las cuentas de sus participantes directos, eliminando la necesidad de movimiento físico de certificados de valores. DTC es propiedad de varios de sus participantes directos y de NYSE Euronext, American Stock Exchange, Inc. y Financial Industry Regulatory Authority, Inc. (sucesora de la National Association of Securities Dealers, Inc.).

DTC solo puede actuar en nombre de sus participantes directos, quienes a su vez actúan en nombre de los participantes indirectos y de ciertos bancos. Además, a menos que un valor global sea intercambiado total o parcialmente por un valor definitivo, no podrá ser transferido físicamente, excepto en su totalidad entre DTC, sus nominados y sus sucesores. Por lo tanto, su capacidad para prometer un interés beneficioso en la seguridad global a personas que no participan en el sistema DTC, y para tomar otras acciones, puede ser limitada porque no poseerá un certificado físico que represente su interés.

Euroclear

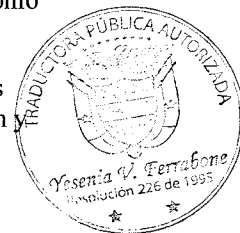
Euroclear se creó como una cooperativa en 1968 para mantener valores para los participantes de Euroclear, como se define a continuación, y para compensar y liquidar transacciones entre participantes de Euroclear mediante la entrega simultánea de registros contables en cuentas electrónicas contra pago, eliminando así la necesidad de movimientos físicos de valores y cualquier riesgo por falta de transferencias simultáneas de valores y efectivo. Euroclear ofrece varios otros servicios, incluidos préstamos y préstamos de valores e interfaces con los mercados nacionales de varios países. Todas las operaciones están a cargo del Euroclear Bank, y todas las cuentas de compensación de valores de Euroclear y las cuentas de efectivo de Euroclear son cuentas del Euroclear Bank, no de la cooperativa. La cooperativa establece una política para Euroclear en nombre de los Participantes de Euroclear. Los Participantes de Euroclear incluyen bancos (incluidos los bancos centrales), corredores y agentes de valores y otros intermediarios financieros profesionales (“Participantes de Euroclear”). El acceso indirecto a Euroclear también está disponible para otras empresas que compensan o mantienen una relación de custodia con los Participantes de Euroclear, ya sea directa o indirectamente. Euroclear se encuentra en 1 Boulevard du Roi Albert II, B-1210 Bruselas, Bélgica.

Las cuentas de compensación de valores y las cuentas de efectivo con Euroclear Bank se rigen por los términos y condiciones que rigen el uso de Euroclear y los Procedimientos operativos relacionados del Sistema Euroclear, y la legislación belga aplicable (en conjunto, los “Términos y condiciones de Euroclear”). Los Términos y Condiciones de Euroclear rigen las transferencias de valores y efectivo dentro de Euroclear, los retiros de valores y efectivo de Euroclear y los recibos de pago con respecto a valores en Euroclear. Todos los valores de Euroclear se mantienen de forma fungible sin la atribución de certificados específicos a cuentas de compensación de valores específicas. Euroclear Bank actúa de conformidad con los Términos y condiciones de Euroclear solo en nombre de los participantes de Euroclear y no tiene registro ni relación con personas que posean por medio de Participantes de Euroclear. Las distribuciones con respecto a los bonos mantenidos de manera beneficiosa por medio de Euroclear se acreditarán en las cuentas de efectivo de los Participantes de Euroclear de conformidad con los términos y condiciones de Euroclear, en la medida en que lo reciban el Euroclear Bank y Euroclear.

Clearstream

Clearstream está constituida de conformidad con las leyes de Luxemburgo como depositario profesional. Clearstream mantiene valores para los participantes de Clearstream, como se define a continuación, y facilita la compensación y liquidación de transacciones de valores entre los Participantes de Clearstream por medio de cambios de registros contables en libros electrónicos en las cuentas de los Participantes de Clearstream, eliminando así la necesidad de movimiento físico de valores. Clearstream proporciona a los Participantes de Clearstream, entre otras cosas, servicios de custodia, administración, compensación y liquidación de valores negociados internacionalmente y préstamo y toma de valores de valores. Clearstream interactúa con los mercados nacionales de varios países. Como depositario profesional, Clearstream está sujeto al Reglamento del Instituto Monetario de Luxemburgo.

Los participantes de Clearstream son instituciones financieras reconocidas en todo el mundo, incluidos suscriptores, corredores y corredores de valores, bancos, compañías fiduciarias, corporaciones de compensación y



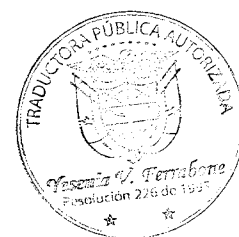
algunas otras organizaciones, y pueden incluir el administrador principal único y el agente de estructuración (“Participantes de Clearstream”). El acceso indirecto a Clearstream también está disponible para otros, como bancos, corredores, distribuidores y compañías fiduciarias que compensan o mantienen una relación de custodia con un participante de Clearstream, ya sea directa o indirectamente. Clearstream se encuentra en 42 Avenue JF Kennedy, L-1855 Luxemburgo, Luxemburgo.

Las distribuciones con respecto a los bonos mantenidos de manera beneficiosa por medio de Clearstream se acreditarán a las cuentas de efectivo de los participantes de Clearstream de acuerdo con sus normas y procedimientos, en la medida en que las reciba Clearstream.

LatinClear

LatinClear está incorporada bajo las leyes de Panamá como una corporación. LatinClear mantiene valores depositados en ella por sus participantes y facilita la liquidación de transacciones entre sus participantes en dichos valores por medio de cambios electrónicos computarizados en anotaciones en las cuentas de los participantes, eliminando así la necesidad de movimiento físico de certificados de valores. Los participantes de LatinClear incluyen corredores de valores y bancos. El acceso al sistema de anotaciones en libros de LatinClear también está disponible para otros, como bancos, corredores, concesionarios, compañías fiduciarias e inversionistas individuales que compensan o mantienen una relación de custodia con un participante, ya sea directa o indirectamente. El sistema de anotaciones en cuenta de LatinClear también es utilizado por otras organizaciones, como corredores y corredores de valores, bancos y compañías fiduciarias que trabajan por medio de un participante directo. Las Normas que se aplican a LatinClear y sus participantes están archivadas en la SMV. LatinClear es propiedad de Latinex Holdings, Inc., que también es la empresa matriz de LATINEX.

LatinClear es la cámara de compensación en Panamá para los bonos. LatinClear puede ser contactado en el apartado postal 0823-0467, Panamá, República de Panamá o por teléfono al + (507) 214-6105 o por fax al + (507) 214-8175. LatinClear participa en Euroclear y Clearstream.



IMPUESTOS

Consideraciones del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos

El siguiente argumento es un resumen de ciertas consecuencias del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos De adquirir, poseer y enajenar los bonos. Salvo que se indique lo contrario, esta discusión se aplica solo a los tenedores estadounidenses (como se define a continuación) de bonos que compren los bonos al precio de emisión inicial indicado en la portada de este Prospecto Informativo y que mantienen los bonos como "activos de capital" (generalmente, propiedad mantenido para inversión). Esta discusión se basa en el Código de Rentas Internas de 1986, según enmendado (el "Código"), su historial legislativo, Reglamentos del Tesoro de los Estados Unidos finales, temporales y propuestos existentes, pronunciamientos administrativos del Servicio de Rentas Internas (el "IRS por su sigla en inglés") y judiciales decisiones, todas a la fecha del presente y todas las cuales están sujetas a cambios (posiblemente con carácter retroactivo) y a diferentes interpretaciones.

Este argumento no pretende señalar a la dirección todas las consecuencias del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Que puedan ser relevantes para un tenedor en particular y se insta a los tenedores a consultar a sus propios asesores fiscales con respecto a sus situaciones fiscales específicas. La discusión no dirige las consecuencias tributarias que pueden ser relevantes para los tenedores sujetos a normas tributarias especiales, incluyendo, por ejemplo:

- las compañías de seguros;
- organizaciones exentas de impuestos;
- comerciantes de valores o divisas;
- operadores de valores que eligen el método contable de ajuste a precio de mercado con respecto a sus tenencias de valores;
- bancos u otras instituciones financieras;
- sociedades u otras entidades intermediarias a los efectos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos
- tenedores estadounidenses cuya moneda funcional a efectos del impuesto sobre la renta federal estadounidense no es el dólar estadounidense;
- personas sujetas a reglas especiales de contabilidad tributaria como resultado de que cualquier partida de ingreso bruto con respecto a los bonos se tenga en cuenta en un "estado financiero aplicable" (como se define en la sección 451 del Código)
- expatriados estadounidenses;
- tenedores que mantienen los bonos como parte de una cobertura, combinación, conversión u otra transacción integrada; o
- personas que dispongan de bonos existentes de conformidad con la oferta pública de adquisición.

Además, este argumento no se refiere al impuesto federal sobre sucesiones y donaciones de los Estados Unidos, Ni las consecuencias impositivas mínimas alternativas, ni el impuesto al Medicare sobre los ingresos netos por inversiones, ni las consecuencias impositivas estatales, locales y no estadounidenses de la adquisición, posesión y disposición de los bonos.

Como se usa en este documento, el término "Tenedor de Bonos de los Estados Unidos" significa un beneficiario final de los Bonos, es decir, a los efectos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos:

- un individuo que es ciudadano o residente de los Estados Unidos;



- una corporación, o cualquier otra entidad sujeta a impuestos como corporación, creada u organizada en o bajo las leyes de los Estados Unidos, cualquier estado de estos o el Distrito de Columbia;
- un patrimonio cuyos ingresos están sujetos al impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Independientemente de su fuente; o
- un fideicomiso si (i) un tribunal dentro de los Estados Unidos puede ejercer la supervisión primaria sobre su administración y una o más personas estadounidenses tienen la autoridad para controlar todas las decisiones sustanciales del fideicomiso o (ii) el fideicomiso tiene una elección en vigor bajo los Reglamentos del Tesoro de los Estados Unidos vigentes para ser tratado como una persona estadounidense.

Si una sociedad (o cualquier otra entidad o acuerdo tratado como una sociedad a efectos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos) Posee los Bonos, el tratamiento fiscal de la sociedad y un socio en dicha sociedad generalmente dependerá del estado del socio y de las actividades de la Asociación. Dicho socio o sociedad debe consultar a su propio asesor fiscal sobre las consecuencias de adquirir, poseer y enajenar los bonos.

Tratamiento potencial de instrumentos de deuda de pago contingente

En determinadas circunstancias, es posible que estemos obligados a pagar montos que excedan el interés o el capital establecido sobre los bonos. Ver "*Descripción de los bonos — Redención de los bonos — Cambio de control y "Descripción de los Bonos - Redención de los Bonos - Redención opcional"*". Dicha obligación de pagar dichos montos en exceso puede hacer que el IRS adopte la posición de que los bonos son "instrumentos de deuda de pago contingente" para fines del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Si el IRS tiene éxito en tal aseveración, el momento y el monto de los ingresos incluidos y el carácter de la utilidad reconocida con respecto a los bonos pueden ser diferentes de las consecuencias aquí discutidas. No obstante, esta posibilidad, no creemos que los bonos sean instrumentos de deuda de pago contingente y, en consecuencia, no pretendemos tratar los bonos como instrumentos de deuda de pago contingente. Nuestra determinación es vinculante para todos los tenedores, a menos que un tenedor revele su posición diferente en una declaración adjunta a su declaración del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Presentada a tiempo para el año fiscal durante el cual se adquirió un Bono. El resto de esta discusión asume que los bonos no serán tratados como instrumentos de deuda de pago contingente para propósitos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos

Interés declarado

Los intereses declarados pagados a un tenedor bonos de los Estados Unidos En un bono, incluida cualquier cantidad retenida con respecto a cualquier impuesto y cualquier monto adicional, se incluirán en los ingresos brutos de dicho tenedor bonos de los Estados Unidos Como ingresos por intereses ordinarios en el momento en que dichos pagos se reciban o devenguen de acuerdo con el método habitual de contabilización fiscal de dicho tenedor estadounidense a efectos del impuesto sobre la renta federal estadounidense. Además, los intereses sobre los bonos se tratarán como ingresos de fuente extranjera a los efectos del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Y, en general, constituirán ingresos de "categoría pasiva" para la mayoría de los Tenedores estadounidenses. Sujeto a las restricciones y condiciones generalmente aplicables (incluido un requisito de período mínimo de tenencia), un Tenedor de Bonos de los Estados Unidos Generalmente tendrá derecho a un crédito fiscal extranjero con respecto a cualquier impuesto sobre la renta extranjero retenido sobre los pagos de intereses de los bonos. Alternativamente, el tenedor de bobos de los Estados Unidos Puede deducir dichos impuestos al calcular la renta imponible para fines del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Siempre que el Tenedor de Bonos de los Estados Unidos No elija reclamar un crédito tributario extranjero por cualquier impuesto sobre la renta extranjero pagado o acumulado para el año tributario relevante. Las normas que rigen el crédito fiscal extranjero son complejas. Se insta a los titulares estadounidenses a consultar a sus asesores fiscales con respecto a la disponibilidad del crédito fiscal extranjero en sus circunstancias particulares.

Venta, intercambio u otra disposición imponible

Tras la venta, permuta u otra disposición imponible (incluida una redención) de un Bono, un Tenedor de Bonos generalmente reconocerá una utilidad o pérdida imponible igual a la diferencia, si la hubiera, entre el monto realizado en la venta, permuta u otra disposición imponible. (distintos de los intereses declarados devengados, pero no pagados que estarán sujetos a impuestos como ingresos ordinarios en la medida que no se hayan incluido previamente



en los ingresos brutos) y la base fiscal ajustada Tenedor de Bonos de los Estados Unidos en el Bono. La base impositiva ajustada de un Tenedor de Bonos de los Estados Unidos en un bono generalmente será igual al costo del bono para el Tenedor de Bonos de los Estados Unidos. Cualquier utilidad o pérdida de este tipo generalmente será una utilidad o pérdida de capital y será una utilidad o pérdida de capital a largo plazo si el bono se ha mantenido durante más de un año en el momento de su venta, redención u otra disposición imponible. Ciertos Tenedores de Bonos estadounidenses no corporativos (incluidos los individuos) pueden ser elegibles para tarifas preferenciales del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Con respecto a las utilidad de capital a largo plazo. La deducibilidad de las pérdidas de capital está sujeta a limitaciones en virtud del código.

Cualquier utilidad o pérdida realizada en la venta, intercambio u otra disposición imponible de un bono generalmente se tratará como utilidad o pérdida de origen estadounidense, según sea el caso. Si cualquier utilidad de la venta, intercambio u otra disposición imponible de bonos está sujeta al impuesto sobre la renta extranjero, es posible que los Tenedores de Bonos de los Estados Unidos no puedan acreditar dicho impuesto contra su obligación de impuesto sobre la renta federal de EE. dicha utilidad generalmente sería un ingreso de fuente estadounidense) a menos que dicho impuesto sobre la renta pueda acreditarse (sujeto a las limitaciones aplicables) contra el impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos adeudado sobre otros ingresos que se consideren derivados de fuentes extranjeras. Alternativamente, el Tenedor de Bonos de los Estados Unidos puede deducir dichos impuestos al calcular la renta imponible para fines del impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos Siempre que el Tenedor de Bonos de los Estados Unidos no elija reclamar un crédito fiscal extranjero por cualquier impuesto sobre la renta extranjero pagado o acumulado para el año fiscal correspondiente.

Retención de respaldo de los Estados Unidos e informes de información

Los requisitos de retención de respaldo e informes de información generalmente se aplican a los pagos del principal y los intereses de un bono (incluidos los montos adicionales, si los hubiera), y al producto de la venta, intercambio u otra disposición imponible (incluido el redención) de un bono, a titulares de los Estados Unidos La presentación de información generalmente se aplicará a los pagos de capital e intereses de bonos (incluidas las cantidades adicionales, si las hubiera), y al producto de la venta, intercambio u otra disposición imponible (incluida la redención) de bonos dentro de los Estados Unidos, o por un pagador estadounidense o un intermediario estadounidense, a un Tenedor de Bonos de los Estados Unidos (que no sea un destinatario exento). Se requerirá una retención adicional en los pagos realizados dentro de los Estados Unidos, o por un pagador o un intermediario de los Estados Unidos, En una nota a un Tenedor de Bonos de los Estados Unidos, Que no sea un destinatario exento, si el Tenedor de Bonos de EE. UU no proporciona su número de identificación de contribuyente correcto o de lo contrario, no cumple o establece una exención de los requisitos de retención adicional.

La retención adicional no es un impuesto adicional. Un Tenedor de Bonos generalmente tendrá derecho a acreditar cualquier monto retenido bajo las normas de retención de respaldo contra su obligación de impuesto sobre la renta federal de los Estados Unidos U obtener un redención de los montos retenidos siempre que la información requerida se proporcione al IRS de manera oportuna.

Informes específicos de activos financieros extranjeros

Además, ciertos Tenedores de Bonos de los Estados Unidos deben reportar información relacionada con una participación en los bonos, sujeto a ciertas excepciones (incluida una excepción para los bonos mantenidos en cuentas mantenidas por ciertas instituciones financieras). Los Tenedores de Bonos de los Estados Unidos deben consultar a sus asesores fiscales sobre el efecto, si lo hubiera, de esta legislación sobre su propiedad y disposición de los Bonos.

La descripción anterior no pretende constituir un análisis completo de todas las consecuencias fiscales relacionadas con la propiedad de bonos. Los posibles compradores de bonos deben consultar a sus propios asesores fiscales sobre las consecuencias fiscales de sus situaciones particulares.

Consideraciones fiscales en Panamá

El siguiente es un resumen de los principales ingresos panameños, timbres y ciertas consecuencias fiscales en Panamá resultantes de la propiedad beneficiaria y disposición de los bonos por parte de ciertos inversionistas. Este resumen se basa en el Código Tributario de Panamá de 1956, según enmendado, otras leyes tributarias aplicables (incluidas las disposiciones tributarias del Decreto Ley No. 1 de 1999, Replanteado y enmendado de tiempo en



tiempo), decretos y reglamentos promulgados en virtud de este, opiniones y las sentencias interpretativas emitidas por las autoridades tributarias y las decisiones judiciales, todas en vigor a la fecha del presente. Este resumen está sujeto a cambios en estas leyes, decretos, reglamentos, dictámenes, fallos y decisiones judiciales que se produzcan con posterioridad a la fecha del presente, posiblemente con efecto retroactivo. Este resumen tiene la intención de ser un resumen descriptivo únicamente y no es un análisis completo o una lista de todas las posibles consecuencias del impuesto a la renta panameño para los tenedores de los bonos. El resumen no aborda el tratamiento tributario de los inversionistas potenciales que pueden estar sujetos a normas especiales de retención del impuesto a la renta. El resumen no pretende ser un consejo fiscal para ningún inversor en particular, ni pretende proporcionar información en el nivel de detalle o con atención a las circunstancias fiscales específicas de un inversor que proporcionaría el propio asesor fiscal de un inversor. Se insta a los posibles compradores de los bonos a que consulten a sus propios asesores fiscales sobre las consecuencias fiscales precisas para Panamá y otras consecuencias de adquirir, poseer y disponer de los bonos.

Tributación de intereses

Los intereses pagaderos sobre los bonos estarán exentos de impuestos sobre la renta o requisitos de retención en Panamá, siempre que los bonos estén registrados en la SMV y se coloquen inicialmente en una bolsa o en un mercado organizado. Los bonos están registrados en la SMV y se colocarán inicialmente por medio de LATINEX. En consecuencia, los pagos de intereses realizados sobre los bonos estarán exentos de impuestos sobre la renta o requisitos de retención en Panamá; siempre y cuando, sin embargo, no pueda garantizarse que estos beneficios fiscales no serán modificados o revocados por el Gobierno en el futuro. Los pagos de intereses sobre bonos que no se colocan inicialmente en LATINEX están sujetos a un impuesto sobre la renta del 5%, que tendríamos que retener.

Enajenación sujeta a impuestos

Una vez registrados los Bonos con la SMV, cualquier utilidad de capital obtenida por un Tenedor de Bonos en la venta u otra disposición de bonos estará exenta del impuesto sobre la renta en Panamá, siempre que la venta o disposición de los bonos se realice a través de un intercambio u otra disposición organizada en el mercado en Panamá o fuera de Panamá. La cotización y negociación de los bonos ha sido autorizada por LATINEX. Por lo tanto, cualquier utilidad obtenida por la venta de los bonos en este intercambio estará exenta del impuesto sobre la renta en Panamá.

Si los bonos no se venden por medio de una bolsa de valores u otro mercado organizado, de conformidad con el artículo 701 (e) del Código Tributario de Panamá de 1956, según enmendado, el cual está regulado por el Decreto Ejecutivo No. 170 del 27 de octubre de 1993 (según enmendado por el Decreto Ejecutivo No. 135 del 6 de febrero de 2012), y el artículo 334 de la Ley de Seguridad de Panamá (Decreto Ley 1 de 1999, Replanteado y enmendado de tiempo en tiempo), (i) el vendedor estará sujeto al impuesto sobre la renta en Panamá sobre las utilidades de capital realizadas por la venta de los Bonos calculado a una tasa fija del diez por ciento (10%) sobre la utilidad realizada, y; (ii) el comprador estará obligado a retener al vendedor una cantidad equivalente al cinco por ciento (5%) del producto total de la venta, como anticipo del impuesto sobre la renta de las utilidades de capital pagadero por el vendedor, y el comprador deberá enviar a las autoridades fiscales el monto retenido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de la retención; (iii) el vendedor tendrá la opción de considerar el monto retenido por el comprador como pago definitivo de la obligación del vendedor de pagar el impuesto sobre la renta sobre las utilidades de capital; y (iv) en el caso de que el monto retenido por el comprador sea mayor que el monto del impuesto sobre la renta de las utilidades de capital pagadero por el vendedor, es decir, que exceda el diez por ciento (10%) de la utilidad de capital realmente realizada en la venta, el vendedor puede presentar una declaración jurada ante las autoridades tributarias reclamando un crédito o devolución de impuestos por los montos pagados en exceso.

Las disposiciones del impuesto sobre la renta de las utilidades de capital del Código Tributario de Panamá de 1956, según enmendado (Ley Núm.18 de 19 de junio de 2006) y sus reglamentos no prevén una exención del impuesto sobre la renta en Panamá con respecto a las utilidades de capital sobre las ventas de bonos fuera de Panamá por titulares no residentes en Panamá. Sin perjuicio de la Ley Núm.18 de 19 de junio de 2006, que modificó el Código Tributario de Panamá de 1956 con base en ciertas opiniones emitidas por la Dirección General de Ingresos, o la Autoridad Tributaria, cualquier utilidad de capital realizada por un Tenedor de Bonos que no sea residente en Panamá sobre la venta u otra disposición de bonos que se ejecute y efectúe fuera de Panamá, y cuyo pago de los mismos se realice fuera de Panamá, no se considerará ingreso de fuente panameña y la inferencia de lo anterior sería, por lo tanto, que el ingreso obtenido de dicha venta no estaría sujeta al impuesto sobre la renta en Panamá. Sin



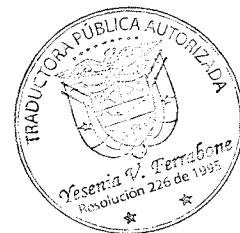
embargo, nuestro abogado panameño nos ha informado que los Dictámenes Tributarios no son interpretaciones legalmente vinculantes de la Ley Tributaria de 2006.

Sellos y otros impuestos

Tras el registro de los bonos con la SMV, los bonos no estarán sujetos a sellos, registro o impuestos similares. No existen impuestos sobre las ventas, la transferencia o la herencia aplicables a la venta o disposición de los bonos.

Inversores extranjeros

Una persona domiciliada fuera de Panamá no está obligada a presentar una declaración de impuestos en Panamá, únicamente por razón de su inversión en los bonos, *siempre y cuando* las utilidades obtenidas por la venta y disposición de los bonos estén exentas del impuesto sobre la renta como se indica anteriormente.



PLAN DE DISTRIBUCIÓN

BofA Securities, Inc. y Citigroup Global Markets Inc. actúan como Suscriptores Líderes Conjuntos y Líderes de Emisión Conjunta y Banco General, S.A. actúa como organizador líder conjunto y agente de estructuración local de la oferta. Sujeto a los términos y condiciones establecidos en el acuerdo de compra con fecha de este Prospecto Informativo, cada comprador Inicial nombrado a continuación ha acordado de manera solidaria y no conjunta comprar, y nosotros hemos acordado vender a ese comprador Inicial, el capital de los bonos establecido frente al nombre del comprador inicial.

| <u>Comprador Inicial</u> | <u>Capital de los Bonos</u> <u>2041</u> |
|-----------------------------------|--|
| BofA Securities, Inc. | USD 184,998,000 |
| Citigroup Global Markets Inc..... | USD |
| Banco General, S.A..... | 277,500,000USD |
| | 92,502,000 |
| Total | USD 555,000,000 |

| <u>Comprador Inicial</u> | <u>Capital de los Bonos</u> <u>2061</u> |
|-----------------------------------|--|
| BofA Securities, Inc. | USD 433,329,000 |
| Citigroup Global Markets Inc..... | USD 650,000,000 |
| Banco General, S.A..... | USD 216,671,000 |
| Total | USD 1,300,000,000 |

El contrato de compraventa establece que las obligaciones de los Compradores Iniciales de adquirir los bonos está sujeta a determinadas condiciones suspensivas, incluida la compra de los bonos por parte de los Compradores Iniciales por medio de LATINEX y la consumación de la compraventa de los bonos en la fecha de liquidación como contemplada en el contrato de compraventa en la subasta pública descrita a continuación por los Compradores Iniciales si y solo si la oferta de los Compradores Iniciales en LATINEX es la oferta más alta (y en caso de igualdad, la más temprana), dicha oferta es posteriormente aceptada por el emisor y sujeto a la aprobación de los asuntos legales por parte de sus abogados, incluida la validez de los bonos, y otras condiciones contenidas en el contrato de compra, tales como la recepción por parte de los Compradores Iniciales de los certificados y opiniones legales de los oficiales. Los Compradores Iniciales están ofreciendo los bonos, sujetos a venta previa, cuando, como y si fueran emitidos y aceptados por ellos, sujeto a las condiciones descritas anteriormente.

Los Compradores Iniciales proponen revender los bonos al precio de oferta establecido en la portada de este Prospecto Informativo dentro de los Estados Unidos a compradores institucionales calificados (como se define en la Regla 144A) en base a la Regla 144A y fuera de los Estados Unidos en base a Reglamento S. El precio al que se ofrecen los bonos puede cambiar en cualquier momento sin previo aviso. Los bonos no han sido ni estarán registrados bajo la Ley de Valores o cualquier ley estatal de valores y no pueden ser ofrecidos o vendidos dentro de los Estados Unidos o para, o para la cuenta o beneficio de, personas estadounidenses (como se define en el Reglamento S). excepto en transacciones exentas o no sujetas a los requisitos de registro de la Ley de Valores. Consulte "*Aviso a los inversionistas*" y "*Restricciones de transferencia*".

Además, hasta 40 días después del comienzo de esta oferta, una oferta o venta de bonos dentro de los Estados Unidos por parte de cualquier distribuidor puede violar los requisitos de registro de la Ley de Valores si esa oferta o venta se realiza de manera diferente a la Regla 144A.

Además, las entidades afiliadas al gobierno de la República de Panamá (que también pueden ser filiales del emisor), pueden de tiempo en tiempo comprar o mantener bonos.



Sin ventas de valores similares

Hemos acordado que, durante un período de 60 días a partir de la fecha de este Prospecto Informativo, sin el consentimiento previo por escrito de los Compradores Iniciales, no ofreceremos, venderemos o contrataremos para vender, ni dispondremos de otro modo, directa o indirectamente, o anunciar la oferta de cualquier título de deuda emitido o garantizado por nosotros. Los Compradores Iniciales, a su entera discreción, pueden liberar cualquiera de los valores sujetos a estos acuerdos de bloqueo en cualquier momento sin previo aviso.

Cotización de valores en la Bolsa

Los Bonos constituirán una nueva clase de valores sin un mercado comercial establecido. Se ha realizado una solicitud para incluir los bonos en el SGX-ST. Los bonos están listados en LATINEX. Sin embargo, no podemos asegurarle que los precios a los que se venderán los bonos en el mercado después de esta oferta no serán más bajos que el precio de oferta inicial o que se desarrollará y continuará un mercado comercial activo para los bonos después de esta oferta. Los Compradores Iniciales nos han informado que actualmente tienen la intención de hacer un mercado en los bonos. Sin embargo, no están obligados a hacerlo y pueden interrumpir cualquier actividad de creación de mercado con respecto a los bonos en cualquier momento sin previo aviso. En consecuencia, no podemos asegurarle la liquidez o el mercado de negociación de los bonos.

Transacciones de estabilización

En relación con la oferta de los bonos, los Compradores Iniciales (o las personas que actúen en su nombre) pueden sobreasignar bonos o efectuar transacciones con miras a respaldar el precio de mercado de los bonos a un nivel más alto que el que de otro modo podría prevalecer, incluyendo, mediante ventas al descubierto, estabilizando transacciones y compras para cubrir posiciones creadas por ventas al descubierto. Sin embargo, no hay garantía de que los Compradores Iniciales (o las personas que actúen en su nombre) emprendan acciones de estabilización. Cualquier acción de estabilización puede comenzar en o después de la fecha en que se hace la divulgación pública adecuada de los términos de la oferta de los bonos y, si se inicia, puede terminarse en cualquier momento, pero debe terminar a más tardar 30 días después de la fecha en que recibimos el producto de la emisión, o a más tardar 60 días después de la fecha de cesión de los valores relevantes, lo que ocurra primero.

La sobreasignación implica ventas que superan el tamaño de la oferta, lo que crea una posición corta para los Compradores Iniciales. Las transacciones de estabilización involucran licitaciones para comprar los bonos en el mercado abierto con el propósito de vincular, fijar o mantener el precio de los bonos. La estabilización de las transacciones puede hacer que el precio de los bonos sea más alto de lo que sería de otra manera en ausencia de esas transacciones.

Liquidación

Esperamos entregar los bonos contra el pago de los bonos el 11 de agosto de 2021, que será el cuarto día hábil siguiente a la fecha de fijación de precios de los bonos.

Los bonos serán ofrecidos a la venta por el emisor y adquiridos por los Compradores Iniciales y potencialmente otros compradores en la Latina American Exchange de conformidad con el proceso de licitación que se describe en este documento. La liquidación tendrá lugar un día hábiles después de la fecha de negociación. Sin embargo, la consumación de la compraventa de los bonos en la fecha de liquidación según lo contemplado en el contrato de compra estará condicionada a la satisfacción del comprador Inicial sobre la fecha de liquidación de que se han cumplido o renunciado todas las condiciones precedentes establecidas en el contrato de compra en o antes de la fecha de liquidación (las “Condiciones”). Además, el contrato de Compra permite a los Compradores Iniciales rescindir sus obligaciones de comprar los bonos en determinadas circunstancias, incluidas suspensiones comerciales generales, moratorias bancarias en los Estados Unidos o Panamá y actos de guerra o terrorismo (“Eventos de terminación”).

Si los Compradores Iniciales determinaran en o antes de la fecha de liquidación, de acuerdo con los términos del contrato de compra, que alguna de las condiciones no se ha cumplido o renunciado



satisfactoriamente o que ha ocurrido un evento de terminación o si el emisor y los Compradores Iniciales acuerden mutuamente, los Compradores Iniciales tienen derecho a exigir al emisor que recompre los bonos (total o parcialmente) en la fecha de liquidación mediante notificación al emisor, en cuyo caso el emisor recomprará en la fecha de liquidación los bonos vendidos a los Compradores Iniciales en LATINEX. El precio de recompra será igual al precio pagadero al Emisor por los bonos (incluida cualquier prima, descuento o interés prepago) y ninguna prima de compensación o cualquier otra cantidad será pagadera en relación con el mismo. La obligación del emisor de pagar el precio de recompra de los bonos adquiridos por los Compradores Iniciales redención será compensar con las obligaciones de los Compradores Iniciales de pagar el precio de compra de dichos bonos.

Bajo la Norma 15c6-1 de la Ley de Mercado de Valores, las operaciones en el mercado secundario generalmente deben liquidarse en dos (2) días hábiles, a menos que las partes de dicha operación acuerden expresamente lo contrario. En consecuencia, los compradores que deseen negociar los bonos en la fecha de fijación del precio o en los próximos cuatro días hábiles posteriores deberán especificar un ciclo de liquidación alternativo en el momento de dicha negociación para evitar una liquidación fallida. Los compradores de bonos que deseen negociar los bonos en la fecha de este Prospecto Informativo o en los próximos cuatro (4) días hábiles posteriores deben consultar a sus propios asesores.

Relación con los Compradores Iniciales

Los Compradores Iniciales y sus filiales son instituciones financieras de servicio completo que se dedican a diversas actividades, que pueden incluir negociación de valores, banca comercial y de inversión, asesoría financiera, gestión de inversiones, inversión principal, actividades de cobertura, financiación y corretaje. Los Compradores Iniciales y sus filiales han realizado en el pasado o pueden en el futuro servicios de banca comercial, banca de inversión y asesoría para nosotros de tiempo en tiempo por los cuales han recibido o podrían recibir honorarios habituales y reembolso de gastos. Además, en el curso normal de sus diversas actividades comerciales, los Compradores Iniciales y sus filiales pueden realizar o mantener una amplia gama de inversiones y negociar activamente valores de deuda y de capital (o valores derivados relacionados) e instrumentos financieros (que incluyen préstamos bancarios) por su propia cuenta y por las cuentas de sus clientes. Dichas actividades de inversión y valores pueden involucrar valores o instrumentos nuestros o nuestros filiales. Algunos de los Compradores Iniciales o sus filiales que tienen una relación de préstamo con nosotros cubren rutinariamente su exposición crediticia a nosotros de manera consistente con sus políticas habituales de gestión de riesgos. Por lo general, dichos Compradores Iniciales y sus filiales cubrirían dicha exposición mediante la celebración de transacciones que consisten en la compra de swaps de incumplimiento crediticio o la creación de posiciones cortas en nuestros valores, incluidos potencialmente los pagarés ofrecidos por el presente. Cualquiera tal las posiciones cortas podrían afectar adversamente los precios de negociación futuros de los pagarés ofrecidos por el presente.

Los Compradores Iniciales y sus filiales también pueden hacer recomendaciones de inversión o publicar o expresar opiniones de investigación independientes con respecto a dichos valores o instrumentos financieros y puede mantener, o recomendar a los clientes que adquieran, posiciones largas o cortas en dichos valores e instrumentos. Banco General, S.A. o sus filiales también pueden comprar una parte de los pagarés por su propia cuenta. Banco General, S.A. no es un corredor de bolsa registrado en la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos y, por lo tanto, no puede solicitar ofertas para la compra o venta de notas en los Estados Unidos o a personas estadounidenses, excepto en cumplimiento de las leyes y reglamentaciones de los Estados Unidos aplicables.

Hemos acordado indemnizar a los Compradores Iniciales contra ciertas responsabilidades, incluidas las obligaciones en virtud de la Ley de Valores, o contribuir a los pagos que los Compradores Iniciales deban realizar debido a cualquiera de esas responsabilidades.

Liquidación

Proceso de liquidación en Panamá.

Hemos designado a BG Investment, Co., Inc., como la casa de bolsa de la oferta de los bonos por medio de Latinex y BofA Securities, Inc., como banco de facturación y entrega a los Compradores Iniciales, ha designado a BG



Valores, S.A. como la casa de bolsa de los Compradores Iniciales para la compra de los Bonos por medio de Latinex. BG Investment, Co., Inc. tiene un puesto de negociación en Latinex y es una casa de bolsa autorizada para actuar como tal por la SMV, de conformidad con las Resoluciones CNV-322-00 del 24 de noviembre de 2000, mientras que BG Valores, S.A. tiene un puesto de negociación en Latinex y es un corredor de bolsa autorizado para actuar como tal por la SMV, de conformidad con la Resolución CNV -376-00 del 22 de noviembre de 2000.

Las oficinas de BG Investment, Co., Inc. están ubicadas en Calle Aquilino de la Guardia y Avenida 5B Sur, Ciudad de Panamá, República de Panamá, su número de teléfono es (507) 303-5001 y su número de fax es (507) 215-8160. Las oficinas de BG Valores, S.A. están ubicadas en Plaza BG, Calle Aquilino de la Guardia y Avenida 5B Sur y Calle 50, Panamá, República de Panamá, su número de teléfono es (507) 205-1755 y su número de fax es (507) 205-1712. BG Investment, Co., Inc. celebrará un contrato de casa de bolsa con nosotros para llevar a cabo la venta de los Bonos a través de Latinex. Entre los servicios que se prestarán en su función de agente de colocación de los Bonos, BG Investment, Co., Inc.:

- realizar las ofertas de los Bonos por medio de Latinex de conformidad con las Normas de Latinex; y
- poner a disposición de las casas de bolsa, corredores, asesores de inversiones y público en general, este Prospecto Informativo y sus modificaciones.

Como se establece en el Procedimiento del Manual de Mercado Primario de LATINEX, según enmendado, el proceso de subasta pública que se describe a continuación es aplicable a los bonos. Los procedimientos de subasta pública panameña aplicables a los bonos podrían ser los aplicables a la “primera sesión del mercado primario”, que es una sesión disponible únicamente en LATINEX para ciertas emisiones de valores cuya liquidación se realiza total o parcialmente en el mercados internacionales, incluyendo, entre otros, esta oferta de los bonos y que se realiza entre las 8:00 am y hasta las 9:00 a.m. (hora de Panamá) o la sesión ordinaria de negociación que se realiza entre las 10:00 a.m. y hasta las 3:00 p.m. (Hora de Panamá).

En la sesión de negociación elegida en la fecha en la que ofrecemos los bonos por medio de LATINEX, se abrirá una sesión de negociación de los bonos, por un lado, para cada persona inscrita como miembro de LATINEX (cada uno, un “corredor de bolsa local”) Como compradores potenciales de los Bonos y, por otro lado, para nosotros como vendedor de los Bonos (la “subasta pública panameña”). Durante este período, cualquier corredor local podrá presentar una oferta para comprar los bonos y se nos permitirá presentar nuestra oferta para vender los bonos en LATINEX. Cualquiera de dichas ofertas para comprar los bonos debe ser por el capital total de la oferta, ya que se realizarán como una orden “total o ninguna” (GANADA) según el Reglamento LATINEX. Durante la sesión de negociación correspondiente en la misma fecha, los Compradores Iniciales presentarán su oferta para comprar la totalidad de los bonos por medio de BG Valores S.A.

En el contrato de compra relacionado con los bonos, también hemos acordado que si el representante de los Compradores Iniciales no ha colocado y asegurado el precio de oferta más alto (y en caso de igualdad, el más temprano) para los bonos, retiraremos cualquier oferta de venta, los bonos en LATINEX y cualquier oferta de este tipo serán inmediatamente retiradas y canceladas y no tendrán más vigencia o efecto. Consulte los “factores de riesgo — riesgos relacionados con los bonos — La subasta pública en LATINEX permitirá a cualquier inversionista presentar una oferta por los bonos y el postor que presente la oferta más alta y, en caso de igualdad, la primera, tendrá derecho a comprar los bonos. Si un postor diferente a los Compradores Iniciales presenta una oferta mayor o igual pero anterior, usted no recibirá los bonos en la fecha de emisión ya que nos abstendremos de vender y la oferta será cancelada en consideración a las responsabilidades que podría enfrentar el emisor en virtud del contrato de compra”. Si un postor que no sea el representante de los Compradores Iniciales presenta una oferta mayor o igual pero anterior, usted no recibirá los bonos en la fecha de emisión ya que nos abstendremos de vender y la oferta será cancelada en consideración a las responsabilidades que podría enfrentar bajo el contrato de compra.

En cualquier momento desde o después del inicio de la subasta pública panameña y o antes de la liquidación de los bonos, si los Compradores Iniciales determinan, de acuerdo con los términos del contrato de compra, que alguna de las condiciones no se ha cumplido o renunciado, o que se ha producido un evento de terminación o si nosotros y los Compradores Iniciales acordamos mutuamente, los Compradores Iniciales tienen derecho a solicitar que recompremos los bonos comprados en LATINEX en la fecha de liquidación, entregándonos un aviso, y en ese



caso, recompraremos en fecha de liquidación de los Bonos vendidos al representante de los Compradores Iniciales en LATINEX. El precio de recompra será igual al precio pagadero a nosotros por los bonos (incluida cualquier prima, descuento o interés prepago) y no se pagará ninguna prima de compensación ni ningún otro monto en relación con el mismo. Nuestra obligación de pagar el precio de recompra de los bonos adquiridos por los Compradores Iniciales se compensará con la obligación de los Compradores Iniciales de pagar el precio de compra de esos bonos.

Proceso de liquidación internacional

La liquidación de los bonos se llevará a cabo fuera del mercado comercial panameño y del sistema LatinClear según lo establecido en el contrato de compra. Esperamos que la entrega de los bonos se realice a los inversores el 11 de agosto de 2021 o alrededor de esa fecha, que será el cuarto día hábil siguiente a la fecha de este Prospecto Informativo (dicho acuerdo se denominará "T + 4"). Según la Norma 15c6-1, según la Ley de Mercado de Valores, las operaciones en el mercado secundario deben liquidarse en dos días hábiles, a menos que las partes de dicha operación acuerden expresamente lo contrario. En consecuencia, los compradores que deseen intercambiar bonos antes de la entrega de los bonos a continuación pueden estar obligados, en virtud del hecho de que los bonos se establecen inicialmente en T+4, que especifiquen un acuerdo de liquidación alternativo en el momento de dicha transacción para evitar un acuerdo fallido. Los compradores de bonos que deseen comerciar con los bonos antes de la fecha de entrega a continuación deben consultar a sus asesores. Los procedimientos de liquidación asociados con la oferta de bonos en LATINEX son complejos y no están dentro de nuestra capacidad de controlar o dirigir. Cualquier demora que involucre estos procedimientos de liquidación panameños puede causar demoras correlativas con respecto a la liquidación y entrega de los bonos en el sistema de DTC, con el resultado de que la liquidación y entrega de los bonos reales puede no completarse en la fecha de emisión y los inversionistas deben considerar los riesgos de negociar sus bonos en el mercado secundario antes de la fecha de emisión, ya que la liquidación está condicionada a que los Compradores Iniciales tengan la oferta ganadora en LATINEX e incluso si los Compradores Iniciales tienen la oferta ganadora, pueden producirse demoras en la liquidación en entrega a los inversores de bonos el día hábil siguiente al previsto fecha de liquidación.

Banco General, S.A. no es un corredor de bolsa registrado en la Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos y, por lo tanto, no puede solicitar ofertas para comprar o realizar ventas de Bonos en los Estados Unidos o a personas estadounidenses, excepto en cumplimiento con las leyes y Reglamentos estadounidenses aplicables.

Restricciones de venta⁶

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en el Espacio Económico Europeo

Este prospecto Informativo se ha preparado sobre la base de que cualquier oferta de bonos se realizará de conformidad con una exención en virtud del "reglamento del contrato de oferta" del requisito de producir un prospecto para las ofertas de los Bonos. La expresión "reglamento del contrato de oferta" significa el Reglamento (UE) 2017/1129 (según enmendado o reemplazado).

Los bonos no están destinados a ofrecerse, venderse o ponerse a disposición de ningún otro modo y no deben ofrecerse, venderse ni ponerse a disposición de ningún inversor minorista en el EEE. A estos efectos, un inversor minorista significa una persona que es uno (o más) de: (i) un cliente minorista según se define en el punto (11) del artículo 4 (1) de la Directiva 2014/65 / UE (en su versión modificada, "MiFID II"); (ii) un cliente en el sentido de la Directiva de Distribución de Seguros, cuando ese cliente no calificaría como cliente profesional según se define en el punto (10) del artículo 4 (1) de MiFID II. En consecuencia, no se ha preparado ningún documento de información clave requerido por el Reglamento (UE) NO 1286/2014 (el "Reglamento de los PRIIP") para ofrecer o vender los bonos o ponerlos a disposición de inversores minoristas en el EEE y, por lo tanto, ofrecer o vender los bonos o ponerlos a disposición de cualquier inversor minorista en el EEE puede ser ilegal según el Reglamento de los PRIIP.

⁶ NTD: Sujeto a revisión adicional por parte de los bancos.



Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Reino Unido

Este Prospecto Informativo se ha preparado sobre la base de que cualquier oferta de bonos se realizará de conformidad con una exención en virtud del Reglamento de Prospectos del Reino Unido y la Ley de Mercados y Servicios Financieros de 2000 del requisito de publicar un prospecto de ofertas de Bonos. La expresión "Reglamento del Prospecto del Reino Unido" significa el Reglamento (UE) 2017/1129, ya que forma parte de la legislación nacional en virtud de la EUWA.

Cada comprador inicial ha manifestado y acordado que: solo ha comunicado o hecho que se comunique y solo comunicará o hará que se comunique una invitación o incentivo para participar en una actividad de inversión (en el sentido de la Sección 21 de la FSMA) recibida por él en relación con la emisión o venta de Bonos en circunstancias en las que la Sección 21 (1) de la FSMA no se aplica al emisor y ha cumplido y cumplirá con todas las disposiciones aplicables de la FSMA con respecto a todo lo que haga en relación con los bonos en, desde o que involucren de otra manera el Reino Unido.

Los bonos no están destinados a ofrecerse, venderse o ponerse a disposición de ningún otro modo y no deben ofrecerse, venderse ni ponerse a disposición de ningún inversor minorista en el Reino Unido. A estos efectos, un inversor minorista significa una persona que es uno (o más) de: (i) un cliente minorista, según se define en el punto (8) del Artículo 2 del reglamento (UE) No 2017/565, ya que forma parte de derecho interno en virtud de EUWA; (ii) un cliente en el sentido de las disposiciones de la FSMA y las normas o reglamentos elaborados en virtud de la FSMA para implementar la Directiva (UE) 2016/97, donde ese cliente no calificaría como un cliente profesional, como se define en el punto (8) del artículo 2 (1) del reglamento (UE) No 600/2014, ya que forma parte de la legislación nacional en virtud de la EUWA. En consecuencia, ningún documento de información clave requerido por el Reglamento (UE) No 1286/2014, ya que forma parte de la legislación nacional en virtud de la EUWA (el "Reglamento de los PRIIP del Reino Unido") para ofrecer o vender los bonos o ponerlos a disposición de inversores minoristas. en el Reino Unido se ha preparado y, por lo tanto, ofrecer o vender los bonos o ponerlos a disposición de cualquier inversor minorista en el Reino Unido puede ser ilegal según el Reglamento de los PRIIP del Reino Unido.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Canadá

Los bonos se pueden vender solo a compradores que compran, o se considere que están comprando, como principal que son inversionistas acreditados, según se define en el Instrumento Nacional 45-106 Exenciones del Folleto o la subsección 73.3 (1) de la Ley de Valores (Ontario), y están permitidos clientes, según se define en el Instrumento Nacional 31-103 Requisitos de registro, exenciones y obligaciones de los registrantes en curso. Cualquier reventa de los bonos debe realizarse de acuerdo con una exención de, o en una transacción no sujeta a, los requisitos del prospecto de las leyes de valores aplicables.

La legislación de valores en ciertas provincias o territorios de Canadá puede proporcionar a un comprador recursos por terminación o daños si este prospecto (incluida cualquier enmienda al mismo) contiene una tergiversación, siempre que los recursos por terminación o daños sean ejercidos por el comprador dentro del límite de tiempo prescrito. por la legislación de valores de la provincia o territorio del comprador. El comprador debe consultar las disposiciones aplicables de la legislación de valores de la provincia o territorio del comprador para conocer los detalles de estos derechos o consultar con un asesor legal.

De conformidad con la sección 3A.3 (o, en el caso de valores emitidos o garantizados por el gobierno de una jurisdicción no canadiense, la sección 3A.4) del Instrumento Nacional 33-105 Conflictos de suscripción ("NI 33-105"), los Compradores Iniciales no están obligados a cumplir con los requisitos de divulgación de NI 33-105 con respecto a los conflictos de intereses de los aseguradores en relación con esta oferta.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Australia

No se ha presentado ningún documento de colocación, prospecto, declaración de divulgación de producto u otro documento de divulgación ante la Comisión de Inversiones y Valores de Australia ("ASIC"), en relación con la oferta. Este Prospecto Informativo no constituye un prospecto, declaración de divulgación de producto u otro documento de divulgación bajo la Ley de Corporaciones de 2001 (la "Ley de Corporaciones")



no pretende incluir la información requerida para un prospecto, declaración de divulgación de producto u otro documento de divulgación bajo la Ley de Sociedades Anónimas. :

Cualquier oferta en Australia de los pagarés solo puede hacerse a personas (los "Inversores Exentos") que sean "inversores sofisticados" (en el sentido de la sección 708 (8) de la Ley de Sociedades Anónimas), "profesionales inversores" (en el sentido de la sección 708 (11) de la Ley de Sociedades Anónimas) o de otra manera de conformidad con una o más exenciones contenidas en la sección 708 de la Ley de Sociedades Anónimas para que sea legal ofrecer los pagarés sin divulgación a los inversores según el Capítulo 6D la Ley de Sociedades Anónimas.

Los bonos solicitados por los inversores exentos en Australia no debe ofrecerse a la venta en Australia en el período de 12 meses después de la fecha de adjudicación según la oferta, excepto en circunstancias en las que la divulgación a los inversores en virtud del Capítulo 6D de la Ley de Sociedades Anónimas; no se requeriría de conformidad con una exención bajo la sección 708 de la Ley de Corporaciones o de lo contrario o cuando la oferta sea conforme a un documento de divulgación que (c) dicha acción cumpla con todas las leyes, reglamentaciones y directivas aplicables (incluidos, entre otros, los requisitos de licencia en el Capítulo 7, Capítulo 6D de la Ley de Corporaciones) del Commonwealth de Australia; y cualquier persona que adquiera los pagarés debe respetar dichas restricciones de venta australianas.

Este Prospecto Informativo contiene solo información general y no tiene en cuenta los objetivos de inversión, la situación financiera o las necesidades particulares de ninguna persona en particular. No contiene recomendaciones sobre valores ni asesoramiento sobre productos financieros. Antes de tomar una decisión de inversión, los inversores deben considerar si la información contenida en este Prospecto Informativo es adecuada para sus necesidades, objetivos y circunstancias y, si es necesario, buscar asesoramiento de expertos sobre esos asuntos.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Chile

La oferta de los valores se acoge a la Norma de Carácter General N°336 de la Comisión para el Mercado Financiero o "CMF." La fecha de inicio de la presente oferta es la indicada en la portada de este Prospecto Informativo. Los valores no estarán inscritos en el Registro de Valores o en el Registro de Valores Extranjeros que lleva la CMF, y tales valores no estarán sujetos a la fiscalización de la CMF. Por tratarse de valores no inscritos, no existe obligación por parte del emisor de entregar en Chile información pública respecto de los valores. Los valores no podrán ser objeto de oferta pública en Chile mientras no sean inscritos en el Registro de Valores o el Registro de Valores Extranjeros que lleva la CMF. Si los valores son ofrecidos dentro de Chile, serán ofrecidos y colocados solo de acuerdo con la Norma de Carácter General N°336 de la CMF, una excepción a la obligación de inscripción, o en circunstancias que no constituyan una oferta pública de valores en Chile de conformidad a la ley chilena.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Colombia

Los bonos no han sido, ni estarán, inscritos en el *Registro Nacional de Valores y Emisores de Colombia* ni listados en la Bolsa de Valores de Colombia. Por lo tanto, los bonos no pueden ofrecerse ni venderse públicamente en Colombia, excepto en cumplimiento de los reglamentos de valores colombianos aplicables.

Este Prospecto Informativo es para uso único y exclusivo del destinatario como destinatario de la oferta en Colombia, y este Prospecto Informativo no se interpretará como dirigido a ningún tercero en Colombia o para el uso de un tercero en Colombia, incluidos los accionistas, administradores o empleados del destinatario.

El beneficiario de los bonos reconoce que ciertas leyes y Reglamentos colombianos (específicamente reglamentos de intercambio de divisas e impuestos) son aplicables a cualquier transacción o inversión realizada en relación con los bonos que se ofrecen y declara que es la única parte responsable del cumplimiento total de dichos bonos, leyes y reglamentos.



Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Italia

La oferta de los bonos no ha sido aprobada por la *Commissione Nazionale per la Società e la Borsa* (“CONSOB”) de conformidad con la legislación de valores italiana. En consecuencia, cada comprador inicial ha manifestado y aceptado que no ha ofrecido, vendido o entregado, directa o indirectamente, ningún bono al público en la República de Italia. A los efectos de esta disposición, la expresión “oferta de bonos públicos” en Italia significa la comunicación en cualquier forma y por cualquier medio de información suficiente sobre los términos de la oferta y los bonos que se ofrecerán para permitir a un inversor decidir comprar o suscribir los bonos, incluida la colocación por medio de intermediarios autorizados. Cada comprador inicial ha manifestado y acordado que no ofrecerá, venderá o entregará, directa o indirectamente, ninguna nota o distribuirá copias de estos detalles de la lista o de cualquier otro documento relacionado con los bonos en la República de Italia excepto: (i) a inversionistas calificados, según se define en el Artículo 100 del Decreto Legislativo No. 58 del 24 de febrero de 1998, según enmendado (la “Ley Financiera Italiana”), según se implementa en el Artículo 26, párrafo 1 (d) del Reglamento CONSOB No. 16190 del 29 de octubre de 2007, según enmendado (“Reglamento No. 16190”), de conformidad con el Artículo 34-ter, primer párrafo, letra (b), del CONSOB Reglamento No. 11971 del 14 de mayo de 1999, según enmendado (“Reglamento No. 11971”); o (ii) en otras circunstancias que estén exentas de las Normas sobre ofertas públicas de conformidad con el Artículo 100 de la Ley Financiera Italiana y sus Reglamentos CONSOB de implementación, incluido el Reglamento No. 11971. Cualquier oferta, venta o entrega de los bonos o distribución de copias, de los datos de cotización o cualquier otro documento relacionado con los bonos en la República de Italia debe cumplir con la restricción de venta bajo (i) y (ii) arriba y: (1) realizado por empresas de inversión, bancos o intermediarios financieros autorizados a llevar a cabo tales actividades en la República de Italia de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Ley Financiera Italiana, el Reglamento No. 16190, el Decreto Legislativo No. 385 del 1 de septiembre de 1993 enmendado (la “Ley Bancaria”) y cualquier otra ley aplicable o reglamento; (2) de conformidad con el artículo 129 de la Ley Bancaria y las directrices de aplicación del Banco de Italia, en su versión modificada, según las cuales el Banco de Italia puede solicitar información sobre la oferta o emisión de valores en Italia o por personas italianas fuera de Italia; y (3) de conformidad con cualquier otra ley y reglamentos aplicables o requisito impuesto por CONSOB o el Banco de Italia o cualquier otra autoridad italiana. Cualquier inversionista que compre los bonos es el único responsable de garantizar que cualquier oferta, venta, entrega o reventa de los bonos por parte de dicho inversionista se realice de conformidad con las leyes y Reglamentos italianos aplicables.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Hong Kong

Los bonos no pueden ofrecerse ni venderse en Hong Kong por medio de ningún documento que no sea (i) en circunstancias que no constituyan una oferta al público en el sentido de la Ordenanza de Empresas (Disposiciones y Disposiciones Misceláneas) (Cap. 32) de las Leyes de Hong Kong (“Ordenanza de Sociedades (Disposiciones Misceláneas y de Liquidación)”) o que no constituyan una invitación al público en el sentido de la Ordenanza de Valores y Futuros (Capítulo 571 de las Leyes de Hong Kong) (“Ordenanza de Valores y Futuros”), (ii) a “inversores profesionales” según se define en la Ordenanza de Valores y Futuros y cualquier Norma dictada en virtud de la misma o (iii) en otras circunstancias que no den como resultado que el documento sea un “prospecto” como definido en la Ordenanza de Compañías (Liquidación y Disposiciones Misceláneas), y no se puede emitir publicidad, invitación o documento relacionado con los bonos ni estar en posesión de ninguna persona con el propósito de emitirlos (en cada caso, ya sea en Hong Kong o en otro lugar), que está dirigido a, o cuyo contenido es probable que sea consultado o leído por el público en Hong Kong (excepto si está permitido por las leyes de valores de Hong Kong) que no sea con respecto a bonos que están o están destinados a ser dispuestos solo a personas fuera de Hong Kong o solo a “inversores profesionales” en Hong Kong, según se define en la Ordenanza de valores y futuros y las Normas establecidas en virtud de la misma.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Japón

Los Bonos no han sido ni serán registrados bajo la Ley de Mercado de Valores e Instrumentos Financieros de Japón (Ley Núm. 25 de 1948, según enmendada) (la “FIEA”). Los bonos no pueden ofrecerse ni venderse, directa o indirectamente, en Japón ni a ningún residente de Japón o para el beneficio de este (incluida cualquier persona residente en Japón o cualquier corporación u otra entidad organizada de conformidad con las leyes de



Japón) ni a terceros por volver a ofrecer o revender, directa o indirectamente, en Japón o para cualquier residente de Japón o para el beneficio de este, excepto de conformidad con una exención de los requisitos de registro de la FIEA y de otra manera en cumplimiento con las leyes y los Reglamentos de Japón pertinentes.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en México

Los bonos no han sido, ni estarán, inscritos en el *Registro Nacional de Valores* que mantiene la *Comisión Nacional Bancaria* y de Valores de México y, por lo tanto, los bonos pueden no ser ofrecidos o vendidos ni serán objeto de intermediación en México, públicamente o de otro modo, excepto que los bonos podrán ofrecerse en México a inversionistas institucionales y calificados de conformidad con la excepción de colocación privada establecida en el Artículo 8 de la *Ley del Mercado de Valores* de México.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Perú

Los bonos y la información contenida en este Prospecto Informativo no han sido ni serán registrados ni aprobados por la Superintendencia del Mercado de Valores o BVL. Las leyes de valores peruanas y los Reglamentos sobre ofertas públicas no serán aplicables a la oferta de los bonos y, por lo tanto, las obligaciones de divulgación allí establecidas no serán aplicables al emisor antes o después de su adquisición por parte de los posibles inversionistas. Como corresponde, los bonos no pueden ofrecerse ni venderse en Perú, excepto si (i) los bonos están previamente registrados en la Superintendencia del Mercado de Valores o (ii) dicha oferta se considera una oferta privada según las leyes de valores y los Reglamentos del Perú. La Ley del Mercado de Valores del Perú establece, entre otros, que una oferta dirigida exclusivamente a inversionistas institucionales (según se define en la ley peruana) califica como oferta privada. Al tomar una decisión de inversión, los inversionistas institucionales, según la definición de la ley peruana, deben basarse en su propio criterio del emisor y los términos de la oferta de los bonos para determinar su capacidad legal para invertir en los bonos.

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Singapur

Cada comprador inicial ha reconocido, y cualquier otro comprador inicial designado bajo la oferta deberá reconocer, que este Prospecto Informativo no ha sido ni será registrado como prospecto con la Autoridad Monetaria de Singapur (el "MAS"). En consecuencia, cada comprador inicial ha manifestado, garantizado y acordado que no ha ofrecido ni vendido ningún título de deuda o hecho que los bonos sean objeto de una invitación para suscripción o compra y no ofrecerá ni venderá ningún bono ni hará que los bonos se cancelen. ha sido objeto de una invitación para suscripción o compra, y no ha circularizado o distribuido, ni circulará ni distribuirá, este Prospecto Informativo o cualquier otro documento o material en relación con la oferta o venta, o invitación para suscripción o compra de los bonos, ya sea directa o indirectamente, a cualquier persona en Singapur que no sea (i) a un inversor institucional (como se define en la Sección 4A de la Ley de Valores y Futuros (Capítulo 289 de Singapur) (la "SFA") de conformidad con la Sección 274 de la SFA, (ii) a una persona relevante (como se define en la Sección 275 (2) de la SFA) de conformidad con la Sección 275 (1) de la SFA, o cualquier persona de conformidad con la Sección 275 (1A) de la SFA, y de acuerdo con las condiciones especificadas en la Sección 275 de la SFA y (cuando corresponda) la Regulación 3 de las Regulaciones de Valores y Futuros (Clases de Inversores) de 2018, o (iii) de otra manera de conformidad con, y de acuerdo con las condiciones de, cualquier otra disposición aplicable de la SFA.

Cuando los bonos sean suscritos o comprados bajo la Sección 275 de la SFA por una persona relevante que sea:

(a) una corporación (que no es un inversionista acreditado (como se define en la Sección 4A de la SFA) cuyo único negocio es mantener inversiones y todo el capital social es propiedad de una o más personas, cada una de las cuales es un inversor acreditado; o

(b) un fideicomiso (donde el fiduciario no es un inversionista acreditado) cuyo único propósito es mantener inversiones y cada beneficiario del fideicomiso es un individuo que es un inversionista acreditado,

valores o contratos derivados basados en valores (cada término según se define en la Sección 2 (1) de la SFA) de esa corporación o los derechos e intereses de los beneficiarios (cualquiera que sea su descripción) en ese



fideicomiso no se transferirán dentro de los seis meses posteriores a esa corporación o ese fideicomiso ha adquirido los bonos de conformidad con una oferta hecha bajo la Sección 275 de la SFA, excepto:

1. a un inversionista institucional o a una persona relevante, o a cualquier persona que surja de una oferta mencionada en la Sección 275 (1A) o la Sección 276 (4) (i) (B) de la SFA;
2. donde no se da ni se dará consideración por la transferencia;
3. cuando la transferencia sea por efecto de la ley;
4. cómo se especifica en la Sección 276 (7) de la SFA; o
5. según se especifica en la Regulación 37A del Reglamento de Valores y Futuros (Ofertas de Inversiones) (Contratos de Valores y Derivados Basados en Valores) de 2018.

Cualquier referencia a la "SFA" es una referencia a la Ley de Valores y Futuros, Capítulo 289 de Singapur y cualquier referencia a cualquier término como se define en la SFA o cualquier disposición en la SFA es una referencia a ese término modificado o enmendado en el momento. hasta el momento, incluida la legislación subsidiaria que sea aplicable en el momento pertinente.

Únicamente para los propósitos de sus obligaciones de conformidad con las secciones 309B (1) (c) de la SFA, el Emisor ha determinado, y por la presente notifica a todas las personas relevantes (como se define en la Sección 309 (A) de la SFA) que los bonos son "productos de mercado de capitales prescritos" (según se define en las Regulaciones de valores y futuros (productos de mercado de capitales) de 2018 y Productos de inversión excluidos (según se define en el Aviso MAS SFA 04-N12: Aviso sobre la venta de productos de inversión y Aviso MAS FAA-N16: Aviso sobre recomendaciones sobre inversión).

Aviso de convocatoria para posibles inversionistas en Suiza

Este Prospecto Informativo no constituye un prospecto de emisión de conformidad con el Artículo 652a o el Artículo 1156 del Código Suizo de Obligaciones y los bonos no se listarán en SIX Swiss Exchange. Por lo tanto, este Prospecto Informativo puede no cumplir con los estándares de divulgación de las normas de cotización (incluidas las normas de cotización adicionales o esquemas de prospectos) de SIX Swiss Exchange. En consecuencia, los bonos no pueden ofrecerse al público en o desde Suiza, sino solo a un círculo seleccionado y limitado de inversores que no se suscriban a los bonos con vistas a la distribución. Los Compradores Iniciales se acercarán individualmente a dichos inversores periódicamente.

Aviso de convocatoria a posibles inversionistas en Emiratos Árabes Unidos

Federal

Los bonos no se han ofrecido, vendido, promocionado o publicitado públicamente en los Emiratos Árabes Unidos, ni se ofrecerán, salvo en cumplimiento de las leyes de los Emiratos Árabes Unidos que rigen la emisión, oferta y venta de valores. Además, este Prospecto Informativo no constituye una oferta pública de valores en los Emiratos Árabes Unidos y no pretende ser una oferta pública. Este prospecto no ha sido aprobado ni presentado ante el Banco Central de los Emiratos Árabes Unidos o la Autoridad de Valores y Productos Básicos.

Centro financiero internacional de Dubái

Este Prospecto Informativo es para distribución solo a personas que (a) están fuera del Centro Financiero Internacional de Dubái, (b) son personas que cumplen con los criterios de Cliente Profesional establecidos en la Regla 2.3.4 del Módulo de Conducta Comercial de la DFSA o (c) son personas a las que una invitación o incentivo en



relación con la emisión o venta de valores puede de otro modo comunicarse legalmente o hacer que se comunique (a todas esas personas en conjunto se las denomina "personas relevantes" a los efectos de este párrafo). Este Prospecto Informativo está dirigido solo a personas relevantes y no debe ser tomado en cuenta ni depender de personas que no sean personas relevantes. Cualquier inversión o actividad de inversión a la que se refiera este Prospecto Informativo está disponible solo para las personas relevantes y se llevará a cabo solo con las personas relevantes. Este Prospecto Informativo se relaciona con una oferta exenta de acuerdo con las reglas del mercado de la Autoridad de Servicios Financieros de Dubai ("DFSA").

Este Prospecto Informativo está destinado a ser distribuido únicamente a personas de un tipo especificado en las Reglas de mercado de la DFSA. No debe ser entregado ni depender de ninguna otra persona. La DFSA no tiene la responsabilidad de revisar o verificar ningún documento relacionado con las Ofertas Exentas. La DFSA no ha aprobado este Prospecto Informativo ni ha tomado medidas para verificar la información aquí establecida y no tiene responsabilidad por el Prospecto Informativo. Los bonos a las que se refiere este memorándum de oferta pueden no ser líquidas o estar sujetas a restricciones sobre su reventa. Los posibles compradores de los bonos ofrecidas deben realizar su propia diligencia debida sobre los bonos. Si no comprende el contenido de este Prospecto Informativo, debe consultar a un asesor financiero autorizado.

Mercado de Abu Dhabi

Este Prospecto Informativo es para distribución solo a personas que (a) están fuera del mercado global de Abu Dhabi, o (b) son personas autorizadas u organismos reconocidos (tal como se definen dichos términos en el Reglamento de Mercados y Servicios Financieros de 2015 ("FSMR")), o (c) son personas a las que una invitación o incentivo para participar en una actividad de inversión (en el sentido de la sección 18 de la FSMR) en relación con la emisión o venta de cualquier valor puede, de otro modo, comunicarse legalmente o hacer que se comunique (a todas esas personas en conjunto se las denomina "personas pertinentes" a los efectos de este párrafo). Este Prospecto Informativo está dirigido solo a personas relevantes y no debe ser tomado en cuenta ni depender de personas que no sean personas relevantes. Cualquier inversión o actividad de inversión a la que se refiera este Prospecto Informativo está disponible solo para las personas relevantes y se llevará a cabo solo con las personas relevantes. Este documento de oferta es una Oferta Exenta de acuerdo con las Reglas de Mercado de la Autoridad Reguladora de Servicios Financieros de ADGM.

Este documento de Oferta Exenta está destinado a ser distribuido únicamente a Personas de un tipo especificado en las Reglas del Mercado. No debe ser entregado ni depender de ninguna otra persona. La Autoridad Reguladora de Servicios Financieros de ADGM no tiene la responsabilidad de revisar o verificar ningún documento relacionado con las Ofertas Exentas. La Autoridad Reguladora de Servicios Financieros de ADGM no ha aprobado este documento de Oferta Exenta ni ha tomado medidas para verificar la información contenida en él, y no tiene ninguna responsabilidad por ello. Los pagarés a los que se refiere esta Oferta Exenta pueden no ser líquidos o estar sujetos a restricciones sobre su reventa. Los posibles compradores de los bonos ofrecidas deben realizar su propia diligencia debida sobre los bonos. Si no comprende el contenido de este documento de oferta exenta, debe consultar a un asesor financiero autorizado.



GASTOS ESTIMADOS DE LA OFERTA

Los Reglamentos locales panameños y las pautas de la SMV requieren que divulguemos una estimación de los gastos y costos totales de esta oferta que se deducirá de los ingresos de los bonos.

El precio público total estimado a continuación es una estimación y, como tal, no es indicativo del precio real de la emisión. Hemos estimado los gastos relacionados con la emisión de nuestros bonos en esta oferta con base en un precio público total estimado a la fecha del Prospecto Informativo de los USD \$1,855,000,000, a continuación:

| Tarifas ¹ | Recurrencia | Costo aproximado en USD | % |
|--|-------------|-------------------------|---------------|
| Estructuración y colocación | Una vez | 6,800,000.00 | 0.367% |
| Gastos legales | Una vez | 3,000,000.00 | 0.162% |
| Agencias calificadoras | Una vez | 2,660,000.00 | 0.143% |
| Supervisión de agencias calificadoras | Una vez | 160,000.00 | 0.009% |
| Agente entre acreedores | Anual | 25,000.00 | 0.001% |
| Fiduciario del Contrato de Emisión/Agente de Pago /Registrador | Una vez | 40,000.00 | 0.002% |
| Fiduciario del Contrato de Emisión/Agente de Pago /Registrador | Anual | 10,000.00 | 0.001% |
| Fideicomiso local | Anual | 50,000.00 | 0.003% |
| Agente de información/DTC | Una vez | 65,000.00 | 0.004% |
| Luxembourg Stock Exchange | | | |
| Tarifa por servicio de comunicación | Una vez | 1000.00 | 0.000% |
| Singapore Stock Exchange – SGX | | | |
| Cargo por listado y registro | Una vez | 50,000.00 | 0.003% |
| LATINEX | | | |
| Cargo por negociación | Una vez | 610,000.00 | 0.033% |
| Cargo por listado y registro | Una vez | 1,000.00 | 0.000% |
| Central Latinoamericana de Valores | Anual | | |
| Cargo por registro | Una vez | 165,000.00 | 0.009% |
| Cargo por mantenimiento | Anual | 1000 | 0.000% |
| SMV | | | |
| Cargo por registro por Oferta Pública | Una vez | 400,000.00 | 0.022% |
| Cargo por supervisión | Anual | 100,000.00 | 0.005% |
| Total | Una vez | 14,138,000.00 | 0.762% |

¹ Todas las cifras son basadas en USD 1,855.0 millones en emisión de bonos



GOBERNANZA CORPORATIVA

El 11 de noviembre de 2003, la SMV aprobó el Acuerdo No. 12-2003 mediante el cual se recomiendan las guías y principios de gobernanza corporativa para todas los emisores registrados ante la SMV. Posteriormente, en febrero de 2004, la Junta Directiva de LATINEX aprobó los principios de divulgación de prácticas de gobernanza corporativa para emisores registrados.

La adopción de estas recomendaciones no es obligatoria; sin embargo, los emisores registrados en la Superintendencia de Mercado de Capitales de Panamá están obligados a revelar públicamente si son adoptados o no.

Nuestra Junta Directiva ha tomado en consideración y adoptado parcialmente, según corresponda en el transcurso de las operaciones comerciales, las recomendaciones de gobernanza corporativa. De conformidad con el literal C, sección IX del artículo 7 del Acuerdo No. 2-2010, (que establece el procedimiento para la presentación de registro de valores y de terminación de registros, ante la SMV), según enmendado, replanteado o reemplazado, mediante el cual la SMV establece un procedimiento para la presentación de solicitudes de registro de valores o terminación de registro ante la SMV, hemos adoptado los siguientes principios y procedimientos de gobierno corporativo:

- La Junta Directiva supervisa las actividades del Aeropuerto.
- Las decisiones adoptadas en la Junta Directiva y juntas de accionistas se documentan por escrito por medio de actas. El acta reflejará las discusiones que se desarrollen durante las reuniones y sean elaboradas, aprobadas y firmadas en la reunión correspondiente. Posteriormente se guardan en lugares designados para el mantenimiento de registros.
- Existen políticas de información y comunicación con respecto a nuestra gerencia, directores, accionistas y terceros.
- Los miembros de la Junta Directiva deben revelar cualquier conflicto de interés en cualquier asunto que se someta a su consideración.
- Existen políticas para controlar el riesgo.
- Mantenemos registros contables apropiados que reflejan razonablemente nuestra posición financiera.
- Nuestros activos están protegidos y contamos con procedimientos para la prevención y detección de fraudes y otras irregularidades.
- Mantenemos mecanismos de control interno
- Nuestra Junta Directiva trabaja por medio de diferentes comités de la empresa, enfocados en funciones de auditoría, cumplimiento, compensación y gobernanza corporativa entre otros asuntos.
- Nuestra gerencia mantiene reuniones periódicas para implementar nuestra estrategia y planes comerciales.



RESTRICCIONES DE TRANSFERENCIA

Los bonos no han sido registrados, y no serán registrados, bajo la Ley de Valores o cualquier ley estatal de valores, y los bonos no pueden ofrecerse ni venderse excepto de conformidad con una declaración de registro efectiva o de conformidad con transacciones exentas o no sujetas a, registro bajo la Ley de Valores. En consecuencia, los bonos se ofrecen y venden solo:

en los Estados Unidos a compradores institucionales calificados (como se define en la Regla 144A) de conformidad con la Regla 144A bajo la Ley de Valores; y

fuera de los Estados Unidos, a ciertas personas, que no sean estadounidenses, en transacciones en el extranjero que cumplan con los requisitos de la Norma 903 del Reglamento S de la Ley de Valores.

Representaciones de los compradores y restricciones sobre reventa y transferencia

Se considerará que cada comprador de los bonos (que no sean los Compradores Iniciales en relación con la emisión y venta inicial de los bonos) y cada propietario de cualquier interés beneficioso en los mismos, por su aceptación o compra de los mismos, ha representado y acordado lo siguiente:

- (1) está comprando los bonos por su propia cuenta o una cuenta con respecto a la cual ejerce su exclusiva discreción de inversión y él y cualquier otra cuenta es (a) un comprador institucional calificado y es consciente de que la venta se realiza de conformidad con la Regla 144A o (b) una persona no estadounidense que se encuentre fuera de los Estados Unidos;
- (2) acepta que los bonos no han sido registrados bajo la Ley de Valores o con ninguna autoridad reguladora de valores de ningún estado y no pueden ofrecerse ni venderse dentro de los Estados Unidos o para, o para la cuenta o beneficio de, personas estadounidenses, excepto según lo establecido a continuación;
- (3) se entiende y se acuerda que los bonos ofrecidos inicialmente en los Estados Unidos a compradores institucionales calificados estarán representados por una Nota Global y que los bonos ofrecidos fuera de los Estados Unidos de conformidad con el Reglamento S también estarán representados por un bono global;
- (4) no ofrecerá, venderá, pignoraré ni transferirá de otro modo ninguno de dichos bonos excepto (a) a nosotros, (b) a un comprador institucional calificado de conformidad con la Regla 144A de la Ley de Valores, (c) en una transacción en el extranjero que cumpla con los requisitos de la Norma 903 o Norma 904 del Reglamento S bajo la Ley de Valores, (d) conforme a una exención de registro bajo la Ley de Valores (si está disponible) o (e) conforme a una declaración de registro que ha entrado en vigencia bajo la Ley de Valores y de acuerdo con todas las leyes de valores aplicables de los estados de los Estados Unidos y otras jurisdicciones;
- (5) Se acuerda que dará a cada persona a quien transfiera los bonos un aviso de cualquier restricción en la transferencia de dichos bonos;
- (6) reconoce que antes de cualquier transferencia propuesta de Bonos (que no sea conforme a una declaración de registro efectiva o con respecto a Bonos vendidos o transferidos de conformidad con (a) Regla 144A o (b) Reglamento S dentro de sus respectivos Bonos Globales) el titular de Es posible que se requiera que dichos Bonos proporcionen certificaciones relacionadas con la forma de dicha transferencia, según lo dispuesto en el Contrato de Emisión;
- (7) reconoce y acuerda (a) que (i) no se han utilizado activos de un plan o un plan gubernamental o eclesiástico no estadounidense para adquirir los bonos o una participación en los mismos o (ii) la compra, tenencia y disposición de los bonos o un interés en los mismos por parte del comprador no constituyen una transacción prohibida no exenta bajo la Ley de Seguridad de los Ingresos de Jubilación para los Empleados de 1974 o la Sección 4975 del Código o una violación de una ley similar, y (b) que no venderá o de otra manera transferir dichos bonos o cualquier interés en los mismos que no sea a un comprador o receptor que se considere que representa y acepta con



respecto a su compra, tenencia y disposición de dichos bonos al mismo efecto que la representación y el acuerdo del comprador establecidos en este párrafo (7);

- (8) se deja constancia de que el fiduciario, registrador o agente de transferencia de los bonos puede no estar obligado a aceptar el registro o la transferencia de los bonos adquiridos por él, excepto mediante la presentación de evidencia satisfactoria para nosotros de que se han cumplido las restricciones establecidas en este documento;
- (9) y se deja constancia de que nosotros, los Compradores Iniciales y otras personas, confiaremos en la veracidad y exactitud de los reconocimientos, representaciones y contratos anteriores y acuerda que si alguno de los reconocimientos, representaciones y contratos se considera que ha sido realizado por la compra de los bonos ya no son precisos, nos notificará de inmediato a nosotros y a los Compradores Iniciales; y
- (10) si está adquiriendo los bonos como fiduciario o agente para una o más cuentas de inversionistas, representa que tiene la exclusiva discreción de inversión con respecto a cada una de dichas cuentas y tiene pleno poder para realizar los reconocimientos, declaraciones y contratos anteriores en nombre de cada cuenta.

Leyendas

La siguiente es la forma de leyenda restrictiva que aparecerá en el anverso de los bonos globales restringidos y que se utilizará para notificar a los receptores de las restricciones de transferencia anteriores. Esta leyenda solo se eliminará con nuestro consentimiento.

“ESTE BONO NO HA SIDO REGISTRADO BAJO LA LEY DE VALORES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE 1933, ASÍ COMO SUS REFORMAS (LA "LEY DE VALORES"), O CUALQUIER LEY ESTATAL DE VALORES DE LOS Estados Unidos EL TITULAR DE LA PRESENTE, AL COMPRAR ESTE BONO, ACEPTA, EN BENEFICIO DEL EMISOR, QUE ESTE BONO O CUALQUIER INTERÉS O PARTICIPACIÓN EN ESTE DOCUMENTO PUEDE OFRECERSE, REVENDER, COMPROMETER O TRANSFERIR DE OTRO MODO ÚNICAMENTE (1) AL EMISOR, (2) SIEMPRE EL BONO ES ELEGIBLE PARA LA REVENTA DE ACUERDO CON LA NORMA 144A BAJO LA LEY DE VALORES (“NORMA 144A”), PARA UNA PERSONA QUE EL VENDEDOR CREA RAZONABLEMENTE QUE ES UN COMPRADOR INSTITUCIONAL CALIFICADO (COMO SE DEFINE EN LA NORMA 144A) DE ACUERDO CON LA NORMA 144A, (3) EN UNA OPERACIÓN OFFSHORE DE ACUERDO CON NORMA 903 O NORMA 904 DE REGLAMENTO S BAJO LA LEY DE VALORES, (4) DE ACUERDO CON UNA EXENCIÓN DE REGISTRO BAJO LA LEY DE VALORES (SI ESTÁ DISPONIBLE) O (5) DE CONFORMIDAD CON UNA DECLARACIÓN DE REGISTRO EFECTIVA BAJO LA LEY DE REGISTRO Y EN CADA UNO DE DICHS CASOS DE ACUERDO CON LAS LEYES DE VALORES APLICABLES DE CUALQUIER ESTADO DE LOS ESTADOS UNIDOS U OTRA JURISDICCIÓN APLICABLE. EL TITULAR DE LA PRESENTE, AL COMPRAR ESTE BONO, REPRESENTA Y ACEPTA QUE NOTIFICARÁ A CUALQUIER COMPRADOR DE ESTE BONO DE LAS RESTRICCIONES DE REVENTA ANTES MENCIONADAS.

ESTA LEYENDA PUEDE SER ELIMINADA ÚNICAMENTE A DISCRECIÓN E INDICADO POR EL EMISOR.”

La siguiente es la forma de leyenda restrictiva que aparecerá en el anverso del bono global del Reglamento S y que se utilizará para notificar a los receptores de las restricciones de transferencia anteriores:

“ESTE BONO NO HA SIDO REGISTRADO BAJO LA LEY DE VALORES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE 1933, ASÍ COMO SUS REFORMAS (LA ”



LEY DE VALORES"), O CUALQUIER LEY ESTATAL DE VALORES DE LOS ESTADOS UNIDOS EL TITULAR DE LA PRESENTE, AL COMPRAR ESTE BONO, ACEPTA QUE NI ESTE BONO NI NINGÚN INTERÉS O PARTICIPACIÓN EN LA MISMO PUEDE OFRECERSE, REVENDER, COMPROMETER O TRANSFERIR DE OTRO MODO EN AUSENCIA DE DICHO REGISTRO A MENOS QUE DICHA TRANSACCIÓN ESTÉ EXENTA O NO ESTÉ SUJETA A DICHO REGISTRO. Y DE ACUERDO CON LAS LEYES DE VALORES APLICABLES DE CUALQUIER OTRA JURISDICCIÓN APLICABLE.

LA LEYENDA ANTERIOR PUEDE SER ELIMINADA DE ESTE BONO DESPUÉS DE 40 DÍAS A PARTIR DE (A) LA FECHA EN QUE SE OFRECEN LOS BONOS A PERSONAS QUE NO SEAN DISTRIBUIDORES (SEGÚN SE DEFINE EN REGLAMENTOS BAJO LA LEY DE VALORES) Y (B) EL FECHA DE EMISIÓN ORIGINAL DE LOS BONOS."



LISTADO E INFORMACIÓN GENERAL

- Los bonos se enviarán para su aprobación por medio de DTC, Euroclear, Clearstream y, como participante de Clearstream, LatinClear y proporcionaremos los siguientes códigos de seguridad cuando estén disponibles:

| | <u>CUSIP</u> | <u>ISIN</u> |
|----------------------------------|--------------|--------------|
| Regla 144A Bonos 2041 | 00787C AD4 | US00787CAD48 |
| Reglamento S Bonos 2041 | P0092A AF6 | USP0092AAF68 |
| Regla 144A Regla 144A Bonos 2061 | 00787C AE2 | US00787CAE21 |
| Reglamento S Bonos 2061 | P0092A AG4 | USP0092AAG42 |

- Se hará una solicitud para admitir los bonos ofrecidos por la presente para listar en LATINEX y SGX-ST.
- Estamos inscritos en el Registro Público de Panamá y nuestro número de identificación es 432290.
- No existen procedimientos de litigio o arbitraje contra nosotros o que nos afecten o a ninguno de nuestros activos, ni tenemos conocimiento de ningún procedimiento pendiente o amenaza que sea o pueda razonablemente esperarse que sea sustancial en el contexto de la emisión de los bonos.
- Se pueden obtener copias de nuestros últimos estados financieros anuales y estados financieros intermedios, que se publican trimestralmente, durante el horario laboral normal en las oficinas del fiduciario y del agente de contrataciones, transferencia y pago de Singapur. Las copias de nuestros *estatutos sociales*, así como los Documentos de la Transacción (incluidos los formularios de los bonos), estarán disponibles (sin cargo) en las oficinas del agente de pagos en Singapur. Mientras los bonos estén pendientes, los documentos a que se refiere este párrafo estarán disponibles, por medios físicos o electrónicos.
- Excepto por lo que se revela en este Prospecto Informativo, no ha habido ningún cambio adverso o cualquier desarrollo que razonablemente pueda involucrar un cambio adverso, en nuestra condición (financiera o de otro tipo), perspectivas o asuntos generales desde el 31 de marzo de 2021 que sea material en el contexto de la emisión de los bonos.
- A nuestro mejor saber y entender, la información contenida en este Prospecto Informativo concuerda con los hechos y no omite nada que pueda afectar la importancia de dicha información. En consecuencia, aceptamos la responsabilidad.
- Se han otorgado todos los consentimientos, aprobaciones, autorizaciones u otras órdenes requeridas de todas las autoridades reguladoras para nuestro registro en los documentos de la transacción y la creación y emisión de los bonos. Cumpliremos con los requisitos de información y demás de la Ley de Valores panameña aplicable a las empresas que hayan registrado sus valores en la SMV, así como con los requisitos de LATINEX.
- Si los bonos se enumeran y cotizan en SGX-ST y las reglas del SGX-ST así lo exigen, y durante el tiempo que lo requieran, nombraremos y mantendremos un agente de pago en Singapur, donde los bonos podrán presentarse o entregarse por pago o redención, en el caso de que los Bonos Globales se intercambien por bonos en forma definitiva. Además, se hará un anuncio de dicho intercambio por nosotros o en nuestro nombre por medio del SGX-ST y dicho anuncio incluirá toda la información material con respecto a la entrega de los bonos en forma definitiva, incluidos los detalles del agente de pagos en Singapur. Los bonos se negociarán en el SGX-ST en un tamaño de lote mínimo de USD 200,000 (o su equivalente en moneda extranjera) durante el tiempo que los bonos estén listados y cotizados en el SGX-ST y las reglas del SGX-ST, así que requiera.



ASUNTOS LEGALES

Ciertos asuntos legales con respecto a la ley de los Estados Unidos Y la ley de Nueva York y la emisión de los bonos ofrecidos por el presente serán transmitidas por Shearman & Sterling LLP, como nuestro asesor legal de los Estados Unidos Ciertos asuntos legales con respecto a la ley panameña serán transmitidos por Icaza, González Ruiz & Alemán, como nuestro asesor legal panameño. Ciertos asuntos legales con respecto a la ley de los Estados Unidos Y la ley de Nueva York y la emisión de los bonos ofrecidos por el presente serán transmitidos a los Compradores Iniciales por Milbank LLP, como su asesor legal de los Estados Unidos Ciertos asuntos legales con respecto a la ley panameña serán transmitidos a los Compradores Iniciales por parte de Alemán, Cordero, Galindo & Lee, como sus asesores legales panameños.



AUDITORES EXTERNOS

Nuestros estados financieros auditados al 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, incluidos en este Prospecto Informativo, han sido auditados por Deloitte, Inc., nuestros auditores externos, como se indica en su reporte que aparece en este documento.



EL EMISOR

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.
Vía Tocumen, Terminal de Pasajeros, Tercer Nivel
Panamá, República de Panamá
Contacto: Julieta Córdoba
Teléfono: +507 238 2899
Correo electrónico: jcordoba@tocumenpanama.aero

SUSCRIPTORES LÍDERES CONJUNTOS Y LLEVADORES DE REGISTROS DE INVERSIONISTAS

| | |
|---|---|
| BofA Securities, Inc. One Bryant Park Nueva York, N Y 10036 Estados Unido Contacto: Liability Management Group Teléfono: +1 646 855 8988 Fax: +1 888 292 0070 | Citigroup Global Markets Inc. 388 Calle Greenwich Nueva York, NY 10013 Estados Unidos Contacto: Adam D. Bordner Teléfono: +1 800 831 9146 Fax: +1 646 291 1469 Correo electrónico: TEG.NewYork@citi.com |
|---|---|

SUSCRIPTORES LÍDERES CONJUNTOS Y AGENTE DE ESTRUCTURACIÓN LOCAL

Banco General, S.A.
Calle Aquilino de la Guardia y Ave 5B Sur
Piso E-4, Torre BG
Ciudad de Panamá, Panamá
Contacto: Gary Chong-Hon
Teléfono: +507 303 8079
Fax: +507 265 0227
Correo electrónico: gchong@bgeneral.com

ASESORES LEGALES DEL EMISOR

| | |
|---|--|
| <i>Asesor jurídico internacional</i> Shearman & Sterling LLP 599 Avenida Lexington Nueva York, NY 10022 Estados Unidos Contacto: Manuel A. Orillac Teléfono: +1 212 848 4000 Correo electrónico: morillac@shearman.com | <i>Asesor jurídico en Panamá</i> Icaza, González Ruiz & Alemán Calle Aquilino de la Guardia No. 8 Edificio IGRA Apartado postal 0823-02435 Ciudad de Panamá, Panamá Contacto: Gabriel González-Ruiz Teléfono: +507 205 6000 Correo electrónico: gabrielg@icazalaw.com |
|---|--|

ASESORES LEGALES DE LOS COMPRADORES INICIALES

| | |
|---|---|
| <i>Asesor jurídico internacional</i> Milbank LLP 55 Hudson Yards Nueva York, NY 10001 Estados Unidos Contacto: Marcelo A. Mottes Teléfono: +1 212 530 5000 Correo electrónico: mmottes@milbank.com | <i>Asesor jurídico en Panamá</i> Alemán, Cordero, Galindo & Lee 2do piso, Torre Humboldt I Calle 1era 53 este, Urb. Marbella Contacto: Arturo Gerbaud Teléfono: +507 269 2620 Fax: +507 264 3257 Correo electrónico: agerbaud@alcolgal.com |
|---|---|



FIDUCIARIO DEL CONTRATO DE EMISIÓN, FUNCIONARIO DE REGISTRO, AGENTE DE TRANSFERENCIA Y AGENTE DE PAGO

Citibank, NA
388 calle Greenwich
Nueva York, NY 10013
Estados Unidos
Contacto: William G. Keenan
Teléfono: +212 816 9946
Correo electrónico: william.g.keenan@citi.com

SINGAPUR AGENTE CONTRATANTE

Allen & Gledhill LLP
One Marina Boulevard #28-00
Singapur, 018989
Contacto: Tan Jun Han
Teléfono: +65 6890 7188
Fax Number: +65 6327 3800
Correo electrónico: enquiries@allenandgledhill.com

FIDUCIARIO DE LA GARANTÍA

Scotia Panama Trust Company, S.A. previamente The Bank of Nova Scotia (Panama), S.A.
Torre de las Américas,
Torre A, 5to piso
Ciudad de Panamá, Panamá
Contacto: Edgar Coronado / Christy López
Teléfono: +507 301 8841
Correo electrónico: Edgar.Coronado@pa.scotiabank.com/christy.lopez@pa.scotiabank.com

CASA DE BOLSA LOCAL

BG Investment Co., Inc.
Centro Operativo, Piso 8
Ciudad Radial, Panamá
Panamá, República de Panamá
Contacto: Desmond Alvarado
Teléfono: +507 301 8841
Fax: +507 215 8160
Correo electrónico: dalvarado@bgeneral.com





USD 1,855,000,000

Aeropuerto Internacional de Tocumen, S.A.

**USD 555,000,000 al 4.000% en Bonos de Deuda Prioritaria con
vencimiento en 2041**

**USD 1,300,000,000 al 5.125% en Bonos de Deuda Prioritaria
con vencimiento en 2061**

PROSPECTO INFORMATIVO

5 de agosto de 2021

Suscriptores Líderes Conjuntos y Llevadores de Registros de Inversionistas

BofA Securities

Citigroup

Suscriptores Líderes conjuntos y agente de estructuración local

Banco General

Este documento es una traducción del documento original en inglés.
Ciudad de Panamá, República de Panamá
9 de agosto de 2021


Yesenia Ferrabone
Traductora Pública Autorizada
Res. 226 de 1995