

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 19 - 28 de junio de 2000

**PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 5.2 DEL ORDEN DEL DÍA
(parcial)**

**Cuestión 5.2 del
orden del día:**

Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI

BASE DE COSTOS DE DERECHOS Y ASIGNACIÓN DE COSTOS

5.2.1 Documentación

Suiza (WP/44) pidió que se alentara a los Estados a aplicar en los aeropuertos normas de contabilidad internacionalmente aceptadas como medio de asegurar la explotación eficaz de los mercados de capitales internacionales en el caso de entidades privatizadas o semiprivatizadas, conjuntamente con una plataforma transparente y uniforme para establecer los derechos. Suiza sugirió que la OACI preparara la orientación apropiada a este respecto.

Estados Unidos (WP/42) invitó a la Conferencia a hacer un llamamiento a los Estados para que examinen nuevamente sus métodos de asignación de costos en lo que se refiere a las orientaciones de la OACI relativas a la asignación de costos comunes y fijos entre los distintos entornos de servicios o instalaciones y servicios. Los proveedores de servicios deberían adoptar asignaciones que reflejen con precisión el costo real del servicio proporcionado. En la nota se recomendaba también que la OACI realizara un estudio detallado del modo en que los Estados y otros proveedores de servicios de navegación aérea cumplen con las actuales orientaciones de la OACI al identificar y asignar costos. Estados Unidos sugirió (WP/98) además que se reforzara la orientación que figura en las Declaraciones del Consejo (Doc 9082) para desalentar la discriminación y la subvención cruzada entre los usuarios en general.

La Comisión Europea (WP/76) describió el marco normativo del mercado único europeo, en particular con respecto a los servicios de escala y los principios de imposición de derechos aeroportuarios. La Comisión había adoptado una instrucción para la aplicación obligatoria en la Unión Europea de los principios de no discriminación, relación con los costos y transparencia que figuran en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082.

EUROCONTROL (WP/45) planteó para los servicios de navegación aérea el mismo asunto que planteaba Suiza para los aeropuertos en la nota WP/44, con respecto a normas de contabilidad internacionalmente aceptadas. EUROCONTROL (WP/72) también recomendó que se ampliara la orientación de la OACI sobre la asignación de costos entre control en ruta, de aproximación y de aeródromo en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) para reflejar los acontecimientos recientes y posiblemente aquellos del futuro en la organización de los servicios de navegación aérea y los métodos de establecimiento de derechos.

La Organización Meteorológica Mundial (OMM) (WP/97) expresó su oposición con respecto a la sugerencia de la IATA en la nota WP/78 (véase a continuación) de enmendar la actual orientación de la OACI para determinar los costos meteorológicos aeronáuticos, señalando que se basaba en consideraciones de seguridad y que había sido preparada recientemente por un grupo de expertos de la OACI en el cual había participado la IATA que en ese momento no había planteado ninguna reserva al respecto.

A la **Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)** (WP/78) le preocupaba el hecho de que los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos habían aumentado significativamente y que a la aviación se le atribuía una parte indebidamente elevada de los costos de los servicios meteorológicos. La IATA sugirió que se enmendara el texto de orientación de la OACI que figura en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082 para limitar los costos de los servicios meteorológicos que se asignarían a los usuarios de la aviación a las instalaciones y servicios que están destinadas a satisfacer exclusivamente necesidades aeronáuticas. La IATA sugirió que el suministro competitivo de estos servicios podría reducir los costos y debería promoverse activamente.

5.2.2 **Análisis**

5.2.2.1 La ampliación de las directrices de la OACI para promover y facilitar la aplicación de normas de contabilidad internacionalmente aceptadas tanto para los aeropuertos como para los servicios de navegación aérea (WP/44 y 45) fue ampliamente respaldada. Se expresó cierta inquietud con respecto a promover únicamente normas de contabilidad “internacionales” ya que también habría que observar las normas de contabilidad nacionales. En consecuencia, los Estados decidirían qué normas de contabilidad utilizarían y aplicarían normas internacionales cuando fuera apropiado. Con esta salvedad, la Conferencia convino en aceptar las propuestas de las notas.

5.2.2.2 La Conferencia respaldó con prontitud las propuestas de la nota WP/42. También hubo un apoyo considerablemente sólido para los principios expresados en la nota WP/98 con respecto a la no discriminación y relación con los costos, pero la mayoría consideró que el texto que se proponía para reflejar esto en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082 iba más allá de la intención del Artículo 15 del Convenio de Chicago. Se expresó preocupación con respecto a capacidad y problemas del medio ambiente y otros aspectos prácticos de la asignación de costos. En consecuencia, la Conferencia no pudo respaldar esa propuesta.

5.2.2.3 La Conferencia convino en respaldar la propuesta de la nota WP/72 en cuanto a ampliar la orientación del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) en vista de los cambios y acontecimientos en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo.

5.2.2.4 Con respecto a la recuperación de los costos de los servicios meteorológicos aeronáuticos, la Conferencia convino en conservar principalmente la orientación actual relativa a la determinación de costos que figura en el Apéndice 2 de las Declaraciones del Consejo del Doc 9082. No obstante, el Consejo tendría en consideración al examinar las Declaraciones el concepto de la nota WP/78, en la cual se pide básicamente la identificación separada de los costos meteorológicos en la base de costos para los derechos por servicios de navegación aérea en ruta. Se sugirió que debería alentarse el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos de manera comercial.

5.2.2.5 Para dar efecto a este análisis, la Conferencia convino formular las recomendaciones siguientes:

RECOMENDACIÓN 5.2/1

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA

- a) que los Estados consideren la aplicación, cuando corresponde, de normas de contabilidad aceptadas internacionalmente para los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, que mantienen cuentas separadas; y
- b) que la OACI amplíe en consecuencia la orientación de las Declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082, el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3).

RECOMENDACIÓN 5.2/2

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que los Estados examinen nuevamente los métodos de asignación de costos que aplican para sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea ya que están relacionados con la orientación de la OACI sobre la asignación de costos comunes y fijos, por ejemplo, entre las diferentes etapas de utilización de los servicios, como terminal o en ruta.

RECOMENDACIÓN 5.2/3

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI estudie la forma en que los Estados y otros proveedores de servicios de navegación aérea cumplen con la actual orientación de la OACI al identificar y asignar costos.

RECOMENDACIÓN 5.2/4

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI, en el examen previsto del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3), revise la orientación relativa a la asignación de costos entre el control en ruta, de aproximación y de aeródromo para reflejar la reciente evolución de la organización de los servicios de navegación aérea y de los métodos de establecimiento de derechos.

APLICACIÓN DE PRINCIPIOS ECONÓMICOS

5.2.3

Documentación

La **Secretaría** (WP/14) se refirió al principio económico fundamental de las Declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082 de que los costos deberían determinarse basándose en principios de contabilidad sanos. A fin de permitir una mayor flexibilidad en la fijación de los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación

aérea, especialmente en los casos en que existan problemas de capacidad, la nota proponía la inserción de un nuevo texto en las Declaraciones del Consejo, indicando que los costos pueden reflejar, según corresponda, otros principios económicos con la condición de que éstos sean conformes con el Artículo 15 del Convenio de Chicago y otros principios de las Declaraciones del Consejo.

Los Estados Unidos (WP/43) preguntaban si la aplicación de los principios económicos que incluyen la fijación de precios marginales al establecer los derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea era compatible con las Declaraciones del Consejo existentes. Los Estados Unidos propusieron que se ampliara la orientación de la OACI sobre el uso de la fijación económica de precios para la gestión de la capacidad a fin de evitar una posible recuperación de costos que sea superior a éstos. También instó a la realización de consultas con los usuarios y a un alto nivel de transparencia cuando se apliquen los principios de fijación económica de precios en la asignación de costos. Por último, Estados Unidos propuso que el Consejo examinara si se necesita revisar el enfoque tradicional para medir la discriminación y las subvenciones cruzadas.

La **Comisión Europea** (WP/74) hizo notar que si bien los sistemas justos y eficientes de fijación de derechos deben basarse en los principios de no discriminación, relación con los costos y transparencia, la evolución de la gestión de los aeropuertos requiere un debate a fondo sobre el modo de ampliar el marco normativo. En este contexto, se observó que el concepto la fijación de precios en virtud de los costos sociales marginales (por ejemplo, reflejando las consideraciones ambientales), puede aportar una importante contribución.

El **Consejo Internacional de Aeropuertos** (WP/54) propuso que los explotadores aeroportuarios tengan libertad para adoptar políticas de fijación de precios que tengan en cuenta las circunstancias locales particulares. No obstante, cuando se aplique la fijación de precios al costo marginal, esto debería estar acompañado de un cuidadoso análisis de los costos.

La **Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)** (WP/80) se opuso al empleo de la fijación de precios marginales al establecer derechos a los usuarios. En la nota WP/81, la IATA también manifestó su oposición al concepto de recargo de hora punta, indicando que la OACI debería reafirmar los principios básicos de no discriminación y de relación con los costos y en la fijación de derechos.

5.2.4 **Análisis**

5.2.4.1 La Conferencia hizo notar que los Estados no deberían estar obligados a recurrir a una teoría o a un principio único al fijar sus derechos por servicios aeroportuarios y de navegación aérea, sino que deberían optar por la solución más adecuada a sus propias circunstancias locales, siempre que satisficieran los principios básicos aceptados internacionalmente. También se estimó que debería otorgarse la debida consideración a los factores de la demanda. Además, se observó que podrían considerarse otros principios económicos no enumerados en la nota WP/14, algunos de los cuales podían tener un efecto discriminatorio si no se aplicasen de conformidad con el Artículo 15 del Convenio de Chicago. Se manifestaron inquietudes sobre el posible abuso del poder de mercado que podría resultar de la aplicación de estos principios, y sobre su carácter “abierto”.

5.2.4.2 Hubo amplio apoyo para la propuesta de la nota WP/14 de insertar un nuevo texto en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082, con una modificación al texto y a su ubicación.

5.2.4.3 Con respecto a la nota WP/43, hubo amplio apoyo para respaldar la medida propuesta, igualmente con modificaciones, incluso la noción de que los derechos no estaban destinados solamente a proporcionar un rendimiento razonable sobre la inversión sino también a cubrir costos por el suministro de capacidad adicional.

5.2.4.4 La medida propuesta en la nota WP/54 fue adoptada con algunas enmiendas al texto para su inserción en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), observando que el mismo texto que ya figuraba en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) sería enmendado del modo consiguiente.

5.2.4.5 A fin de hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia convino en la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2/5

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que el Consejo inserte el siguiente texto en las Declaraciones del Consejo que figuran en el Doc 9082 (en relación tanto a los sistemas de imposición de derechos aeroportuarios como a los de imposición de derechos por servicios de navegación aérea):

“Los derechos deberían determinarse basándose en principios de contabilidad sanos, y pueden reflejar, según corresponda, otros principios económicos, a condición de que éstos se armonicen con el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y otros principios en el presente documento”.

RECOMENDACIÓN 5.2/6

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA

- a) que los Estados insten a sus proveedores de servicios a que adopten principios de fijación económica de precios, a que notifiquen los detalles tanto sobre el nivel como sobre la asignación de los costos fijos y variables, y a que consulten con los usuarios sobre el modo en que los costos marginales se estiman y utilizan en la fijación de derechos; y
- b) que la OACI:
 - 1) complemente la orientación del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) y el *Manual de los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) destinada a asegurar que el uso de la fijación económica de precios para la gestión de la capacidad no resulte en una recuperación de costos mayor que éstos, proporcionando al mismo tiempo un rendimiento razonable sobre la inversión; y
 - 2) examine si el enfoque tradicional para medir la discriminación y las subvenciones cruzadas tiene que ser revisado, dado el creciente interés en la aplicación de principios económicos en la fijación de derechos.

RECOMENDACIÓN 5.2/7**LA CONFERENCIA**

RECOMIENDA que la OACI modifique el actual párrafo 5.6 del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) de modo que diga lo que sigue y armonice el párrafo 5.7 del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) del modo consiguiente:

“La aplicación de los principios económicos para establecer derechos que concuerden con las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 debería recalcar la necesidad de recuperar costos de forma eficiente y equitativa de los usuarios de los servicios aeroportuarios. Dentro de un contexto económico, deberían establecerse derechos tanto para recuperar costos como para proporcionar capacidad adicional cuando se justifique”.

PREFINANCIAMIENTO

5.2.5

Documentación

La **Secretaría** (WP/15) trató el asunto del prefinanciamiento de proyectos mediante la imposición de derechos, una práctica que algunos aeropuertos habían introducido en los últimos años. Recordando los principios fundamentales de la recuperación de costos, según los cuales no deberían cobrarse derechos respecto a ninguna instalación o servicio hasta que se hayan puesto en práctica, y que las reservas acumuladas de un exceso de los ingresos respecto a los gastos podrían contener un elemento de prefinanciamiento, la Secretaría consideraba que en circunstancias muy específicas tal vez podría justificarse el prefinanciamiento mediante la imposición de derechos, si se aplicaran salvaguardas estrictas contra los abusos.

Los Estados de la **CEAC** (WP/69) describieron los principios de las mejores prácticas comerciales que deberían aplicar los aeropuertos. Al proceder así, una consideración que deberían tener los aeropuertos era que quizás fuese necesario el prefinanciamiento, en forma de derechos más elevados o cualquier otro método apropiado, para permitir una inversión a largo plazo y en gran escala.

El **ACI** (WP/52 y 55) opinaba que el prefinanciamiento controlado podría formar parte de un plan eficiente de gestión aeroportuaria y utilizarse, cuando correspondiese, a condición de que se suministren salvaguardias a los usuarios.

La **IATA** (WP/31) opinaba que el costo de los grandes proyectos debía solventarse mediante financiación externa, y que sólo debería incluirse en la base de costos para fines de imposición de derechos una vez que estén en funcionamiento las instalaciones y servicios de que se trate.

El **IBAC** (WP/38) explicó que los usuarios individuales de aeropuertos y servicios de navegación aérea en la aeronáutica comercial no eran, en general, usuarios “habituales” de esas instalaciones y servicios, y que sería apropiado hacer una distinción entre usuarios habituales y otros usuarios en el contexto del prefinanciamiento.

5.2.6 Análisis

5.2.6.1 La Conferencia convino en que en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082, debían conservarse los principios de la relación de los derechos aeroportuarios con los costos y de la protección de los usuarios, a los que no debe cobrarse por instalaciones y servicios que no utilicen. Sin embargo, teniendo en cuenta los costos del desarrollo de infraestructura, así como la autonomía organizativa y financiera en rápido incremento de los proveedores de servicios, la Conferencia consideró que el concepto de prefinanciamiento merecía ser estudiado en circunstancias muy limitadas en el caso de proyectos de gran envergadura.

5.2.6.2 Se formularon varios comentarios sobre la aplicación y el procedimiento de ese prefinanciamiento. Algunos delegados, por ejemplo, manifestaron reservas con respecto al principio de prefinanciar proyectos mediante la aplicación de derechos, observando que el elemento del prefinanciamiento ya había sido reconocido en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082/5. En consecuencia, en caso de que se aceptara el concepto del prefinanciamiento mediante imposición de derechos, debía ser una excepción a la regla general. Asimismo, todo prefinanciamiento debería considerarse en el contexto de los ingresos totales que recibe un aeropuerto, sobre todo incluidos los ingresos no aeronáuticos, que deberían constituir la base principal de la cual se extraería en primer término el capital con fines de inversión. También se consideró que no era apropiado aplicar el prefinanciamiento como única fuente para financiar un proyecto en su totalidad, sino que debía usarse una combinación de fuentes diferentes.

5.2.6.3 En conclusión, existió amplio y generalizado apoyo al concepto de estudiar el prefinanciamiento en el contexto de la reglamentación económica, es decir sujeto a cierto grado de control y acompañado de salvaguardias, entre ellas las descritas en las notas WP/15 y 69. La Conferencia convino en que los elementos propuestos en ambas notas debían combinarse, advirtiendo que debía insistirse en la consulta con los usuarios y la transparencia, como se expresa también en las notas WP/52 y 55.

5.2.6.4 Teniendo en cuenta sus deliberaciones, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2/8

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que el Consejo, al examinar las directrices de la OACI sobre la cuestión del prefinanciamiento de proyectos mediante la imposición de derechos, debería:

- a) mantener los principios de que los derechos estén relacionados con los costos y de que los usuarios deben ser protegidos contra el cobro de derechos por instalaciones y servicios que no existen o no se suministran (actualmente o en el futuro);
- b) indicar que el prefinanciamiento de proyectos, en particular a partir de derechos no aeronáuticos, puede aceptarse en circunstancias específicas cuando sea el medio más apropiado de financiar inversiones en gran escala a largo plazo, a condición de que existan estrictas salvaguardas, entre ellas las siguientes:
 - 1) una reglamentación económica probadamente eficaz y transparente de los derechos impuestos a los usuarios y el suministro correspondiente de servicios, entre ellos una auditoría del rendimiento y tablas de referencia (comparación de criterios de productividad con otras empresas semejantes);

- 2) una contabilidad amplia y transparente, con garantías de que todos los derechos aplicados a los usuarios aeronáuticos son y seguirán siendo destinados a servicios o proyectos aeronáuticos;
- 3) la consulta anticipada, transparente y fundamental y, en la mayor medida posible, el acuerdo con los usuarios con respecto a los proyectos importantes; y
- 4) la aplicación por un período limitado, de modo que los usuarios se beneficien con la reducción de derechos y una transición más fluida en los cambios aplicados a los derechos que la que se produciría una vez que las nuevas instalaciones o infraestructura estén en funcionamiento.

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SAR)

5.2.7

Documentación

La **Secretaría** (WP/16) se refirió al Apéndice 2 de las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082, donde se trata la recuperación de los costos por los Estados que suministran servicios de búsqueda y salvamento (SAR), bajo el título “Otros servicios aeronáuticos auxiliares”, y a la recomendación del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea en 1996, de enmendar ese criterio para permitir que los costos de los servicios SAR realizados por dotaciones que no sean civiles permanentes, como las militares, se incluyan en la base de costos de los derechos por servicios de navegación aérea. El Consejo no había aprobado la recomendación del grupo de expertos, a la espera de que la Secretaría emprendiera un estudio de las repercusiones del caso.

Ese estudio se había basado en las respuestas a un cuestionario que se envió a los Estados recabando información y antecedentes sobre criterios y prácticas de recuperación de costos en materia de búsqueda y salvamento. Había respondido al cuestionario una cantidad limitada de Estados (33), y la mayoría (21), habían contestado que no estaban de acuerdo en aplicar la recomendación del grupo de expertos. En este contexto, se invitó a la conferencia a asesorar al Consejo en cuanto a si existe suficiente justificación para enmendar el texto actual de la parte “Otros servicios aeronáuticos auxiliares” del Apéndice 2 de las Declaraciones del Consejo.

Los Estados miembros de la **CAFAC** (WP/100), preocupados por las carencias en materia de búsqueda y salvamento, propusieron un enfoque regional, mediante derechos impuestos a los usuarios o un fondo aeronáutico internacional propuesto que estudia actualmente el Consejo.

La **IAOPA** (WP/63) sugirió que debían reforzarse las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082, para reflejar que determinados servicios indispensables suministrados a los ciudadanos de un Estado, entre ellos los servicios SAR, también debían proporcionarse a la aviación civil internacional.

La **IATA** (WP/84) sugirió que la OACI debía preparar orientaciones más apropiadas para asignar los costos SAR a los usuarios aeronáuticos, sobre todo que no se basaran en la “capacidad de pagar”.

El **IBAC** (WP/38) sostuvo que los costos de SAR debían recaer en la sociedad en su conjunto y, en particular, que no debían asignarse a la aviación civil los costos por las instalaciones y servicios prestados por los militares.

5.2.8 **Análisis**

5.2.8.1 Algunos delegados señalaron que era muy difícil llegar a una conclusión de aplicación general sobre la base de los escasos Estados que habían contestado al cuestionario acerca de si los Estados estaban de acuerdo con que los costos de los servicios SAR prestados por dotaciones que no fueran civiles permanentes se incluyeran en la base de costos para los derechos. La Conferencia convino en que era necesario continuar el estudio de la Secretaría y recabar información de muchos Estados que no habían contestado el cuestionario en primera instancia.

5.2.8.2 La Secretaría hizo notar la perspectiva más amplia de las actividades SAR como parte de empresas humanitarias asumidas por los Estados en respuesta a las demandas en caso de emergencia, por las cuales no se cobran derechos. Se tomó nota de que en el *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos* existe la obligación de prestar asistencia a cualquiera que esté en peligro y que no existía ningún mecanismo de recuperación de costos establecidos para los servicios SAR marítimos.

5.2.8.3 Si bien algunos delegados adoptaron el punto de vista de que los servicios SAR constituyen una obligación de los Estados, que deben suministrarlos sin cargo, otros manifestaron inquietud acerca de las dificultades que afrontaban muchos países menos desarrollados para financiar las inversiones en instalaciones y servicios SAR. La institución de mecanismos a nivel regional o subregional podría contribuir a reducir las carencias existentes en este aspecto y reforzaría la seguridad. En este contexto, se sugirió que debían tenerse en cuenta las instituciones de instrucción aeronáutica existentes. En consecuencia, la Conferencia hizo suyas en términos generales las propuestas que figuraban en la nota WP/100, pero sin hacer referencia a un “fondo aeronáutico internacional”, ya que esta cuestión está actualmente en estudio del Consejo, en un contexto específico.

5.2.8.4 Para hacer efectiva esta deliberación, la Conferencia convino en las siguientes recomendaciones:

RECOMENDACIÓN 5.2/9

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI emprenda más estudios acerca de la postura de los Estados y de las repercusiones de enmendar los criterios de la OACI con respecto a la recuperación de costos por servicios de búsqueda y salvamento prestados por instituciones que no sean instituciones civiles permanentes.

RECOMENDACIÓN 5.2/10

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI

- a) prepare orientaciones sobre la creación de organizaciones a nivel regional para actividades de búsqueda y salvamento; y
- b) lleve a cabo un estudio sobre la creación de mecanismos regionales o subregionales de búsqueda y salvamento y cómo podrían financiarse con respecto a la aviación civil.

Proyecto