



UNIVERSIDAD DE PANAMA  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS Y CONTABILIDAD  
VICERECTORIA DE INVESTIGACION Y POST-GRADO

PROGRAMA DE MAESTRIA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS CON  
ESPECIALIZACION EN FINANZAS

**"PERSPECTIVAS DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD: PROPUESTA  
DE PRIVATIZACION PARA SU FORTALECIMIENTO Y DESARROLLO"**

POR  
PASTOR DE LOS SANTOS REGINO PAREDES VERGARA

Trabajo de Graduación sometido a  
la consideración de la Facultad,  
para optar por el Título de Magister  
en Administración de Empresa con  
especialización en Finanzas

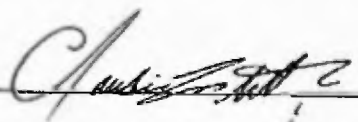
315605

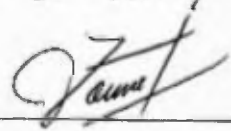
Obs. del autor

2 JUL 1999

T.M.

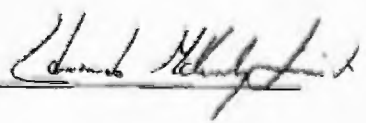
**APROBADO POR:**

Director de Tesis 

Miembro del Jurado 

Miembro del Jurado 

Fecha: 29/12/98

Vicerrectoria de Investigación y Post Grado 

Fecha: 29/XI/98

## DEDICATORIA

A mi madre Saiustia, fuente silenciosa de mi formación profesional, a mis hijas Paola y Patricia, razón que me impulsan a cumplir los más grandes anhelos, a mi esposa Juanita cuya voz de aliento tuvo eco en todo momento; a mi Tia Isaura, crisol donde se funden mis deseos de superación, a mis hermanos Fredesvinda, Reynaldo, Flénda, Jorge y Fabiola, cuya comprensión ha sido mi más grande fortaleza

## AGRADECIMIENTO

Mi gratitud al Profesor Asesor, MBA Claudio Castillo Castillo cuya atinada asesoría facilitó la culminación de este trabajo de graduación. A los Licdos Enrique Herrera, Pablo Mendoza y Jorge Campos por su colaboración desinteresada.

Además, a mis compañeros Nelly, Sandra, Lucy, Bolívar y Alex, por su apoyo y comprensión incondicional, y a todas aquellas personas que, en una u otra forma me brindaron su ayuda y cooperación, la cual sirvió de piedra angular para la feliz realización del presente trabajo.

## ÍNDICE GENERAL

Dedicatoria	I
Agradecimiento	II
Contenido General	III
Indice de Tablas	VI
Indice de Gráficas	IX
Indice de Figuras	IX
Introducción	X
Capítulo 1 Antecedentes, Historia y Situación Actual de los Aeropuertos Marcos A Gelabert (Partilla) y Albrook Field	1
1 1 Antecedentes	5
1 2 Historia de los Aeropuertos Marcos a Gelabert (Partilla) y de Albrook Field.	5
1 2 1 Aeropuerto Marcos A Gelabert (Partilla)	8
1 2 2 Aeropuerto de Albrook Field	9
1 3 Situación Actual	9
1 3 1 Del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Partilla)	9
1 3 1 1 Aspectos Técnicos	10
1 3 1 1 1 Localización	10
1 3 1 1 2 Tamaño de la pista	11
1 3 1 1 3 Capacidad para las operaciones	13
1 3 1 1 4 Servicios aeroportuarios que se brindan	14
1 3 1 2 Detalle de la flota	15
1 3 1 3 Instalaciones Aeroportuanas	16
1 3 1 4 Evaluación de la demanda de pasajeros, carga y aeronaves	16
1 3 1 4 1 Operaciones de Aeronaves	18
1 3 1 4.2 Pasajeros	19
1 3 1 4 3 Carga	21
1 3 2 Del Aeropuerto de Albrook Field .	21
1 3 2 1 Aspectos Técnicos	21
1 3 2 1 1 Localización	22
1 3 2 1 2 Tamaño de la pista	22
1 3 2 1 3 Capacidad para las operaciones	23
1 3 2 1 4 Servicios aeroportuarios que se brindan	23
1 3 2.2 Detalle de la flota	24
1 3 2 3 Instalaciones Aeroportuanas	25
1 3 2.4 Evaluación de la demanda de pasajeros, carga y aeronaves	26
1 4 Escogencia del Aeropuerto de Albrook Field.	28
1 5 Marco Legal.	28
1 5 1 Traslado de Partilla	28
1 5 2 Privatización del Aeropuerto de Albrook .	30

Capítulo 2 Criterios, Principios, Políticas y Mecanismo para la Privatización del Aeropuerto de Albrook Field	33
2 1 Criterios para la Privatización del Aeropuertos	33
2 1 1 De la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	33
2 1 2 De la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL)	48
2 1 3 De la Organización Internacional de Transportistas Aéreos (IATA)	53
2 2 Políticas de Privatización	58
2 2 1 Concepto	58
2 2 2 Objetivos	59
2 2 3 Aspecto Legal..	59
2 3 Mecanismos para la privatizaciór	60
2 3 1 Ventajas	61
2 3 2 Desventajas	62
2 4 Modelo de Privatización para el Aeropuerto de Albrook Field	62
2 4 1 Aspectos Legales	64
2 4 2 Aspectos Laborales	64
2 4 3 Aspectos Administrativos y Organizativos	65
2 4 4 Aspectos Financieros	65
2 4 5 Aspectos Técnicos	66
2 5 Implementación y Perspectivas del modelo propuesto de privatización	67
 Capítulo 3 Estructuras y Actividades principales de las distintas unidades en el Aeropuerto de Albrook Field	 69
3 1 Nivel Superior	69
3 2 Nivel de Asesoría	73
3 3 Nivel Fiscalizador	74
3 4 Nivel Ejecutor	75
3 5 Nivel Operativo	76
 Capítulo 4 Aspectos Financieros..	 80
4 1 Fuentes de Ingresos	80
4 1 1 Tasa por Aterrizaje de Aeronave	83
4 1 2 Tasa por Estacionamiento de Aeronave	87
4 1 3 Tasa por Servicio al Pasajero	91
4 1 4 Impuesto de Seguridad Aérea	94
4 1 5 Tasa de Combustible y Concesión de Venta de Combustible	96
4 1 6 Ingresos por Canon de Arrendamiento	99
4 1 7 Otros Ingresos	102
4 2 Fuentes de Gastos	104
4 2 1 Gastos de Funcionamiento..	104
4 2 2 Gastos de Mantenimiento	105
4.2 3 Gastos de Capital	106

4 2 4 Otros Gastos.	107
4 3 Estados Financieros	107
4 4 Indicadores Financieros	110
4 5 Financiamiento	114
4 5 1 Venta del Aeropuerto Marco A. Gelabert (Paitilla)	115
4 5 2 Construcción de la nueva infraestructura	115
Capítulo 5 Propuesta para la Concesión del Aeropuerto de Albrook Field	118
5 1 Consideraciones Generales	118
5 2 Período de Concesión	120
5 3 Programa de inversión para el período	121
5 4 Flujo de caja proyectado	122
5 5 Monto de Concesión	130
Conclusiones	132
Recomendaciones	138
Bibliografía	
Anexos	

## INDICE DE CUADROS

- Cuadro No 1 Movimiento Anual de Operaciones registradas en los principales Aeropuertos Nacionales Período 1987-1996
- Cuadro No 2 Operaciones registradas en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert, según tipo de servicios, en el período comprendido entre enero y diciembre de 1996
- Cuadro No 3 Pasajeros Embarcados y Desembarcados registrados en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert, por año, según provincia Años 1987-1996
- Cuadro No 4 Carga domestica Embarcada y Desembarcada registrada en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert, por año, según provincia Años 1987-1996
- Cuadro No 5 Transporte Aéreo Domestico de Pasajeros por año, según provincia y aeropuerto registrados en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert. Años 1987-1996
- Cuadro No 6 Transporte Aéreo Doméstico de Carga, por año, según provincia y aeropuerto, registrados en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert Años 1987-1996
- Cuadro No 7 Pasajeros según Compañía Aérea, por año, registrados en el Aeropuerto Internacional Marcos A Gelabert Años 1987-1996
- Cuadro No 8 Listado de Matrícula de Aeronaves Panameñas, por características, según número de matrícula Año 1998
- Cuadro No.9 Concesionario del Aeropuerto Marcos A Gelabert
- Cuadro No.10 Sintesis de las Tasas Aeronáuticas Actuales para Aeropuertos Nacionales (Excepto Tocumen)
- Cuadro No 11 Tasa de Aterrizaje para vuelos internacionales en Aeropuertos Domésticos por peso máximo de despegue según cargo

- Cuadro No 12 Tasa de Aterrizaje para vuelos internos en Aeropuertos Domésticos por peso máximo de despegue según cargo y tasa fija anual
- Cuadro No 13 Ingresos de Aviación por Tasa de Aterrizaje cobrada en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) por monto y variación, según año  
Período 1978-1997
- Cuadro No 14 Ingresos de Aviación según localidad por año 1991-1996
- Cuadro No 15 Ingresos de Aviación generado en el Aeropuerto Marcos A Gelabert según tipo de ingreso por año Años 1991-1996
- Cuadro No 16 Ingresos de Aterrizaje, según localidad por año Años 1991-1996
- Cuadro No 17 Ingresos de Aviación por Tasa de Estacionamiento de Aeronaves Cobradas en el Aeropuerto Marcos A Gelabert, por monto y variación, según año Período 1978-1997
- Cuadro No 18 Ingresos de Estacionamiento según localidad por año Años 1991-1996
- Cuadro No 19 Ingresos de Aviación por Servicio al Pasajero cobrada en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), por monto y variación, según año
- Cuadro No 20 Ingresos por pasajeros, según localidad, por año Años 1991-1996
- Cuadro No 21 Ingresos de Aviación por Tasa de Combustible y Concesión por Venta cobrados en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), por venta y variación, según año Período 1978-1997
- Cuadro No 22 Ingresos por venta de combustible según localidad por año. Años 1991-1996
- Cuadro No 23 Ingreso de Aviación por Canon de Arrendamiento cobrados en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla), por monto y variación, según año. Período 1978-1997

- Cuadro No.24 Ingresos varios cobrados en el aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), por monto y variación, según año Período 1978-1997
- Cuadro No 25 Gastos anuales generados por el Aeropuerto Marcos A Gelabert según rubro de gastos por años Durante los años 1994-1996
- Cuadro No 26 Ingresos y Gastos en el Aeropuerto Marcos A Gelabert, según rubro por años Años 1975-1997
- Cuadro No 27 Comparativos de Ingresos y Egresos incurrido en el Aeropuerto Marcos A Gelabert por rubro, según año Período 1975-1997
- Cuadro No 28 Estados de Resultados del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) al 31 de diciembre de los años 1994,1995 y 1996
- Cuadro No 29 Estado de Situación del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) Al 31 de diciembre de los años 1994, 1995 y 1996
- Cuadro No 30 Análisis de los Indicadores Financieros aplicados al Aeropuerto Marcos A Gelabert, según índice por año Años 1994 a 1996
- Cuadro No 31 Programa de Inversiones efectuadas en el Aeropuerto de Albrook pro rubro de gasto Año 1998
- Cuadro No 32 Flujo de Caja, proyectada para el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) por detalle, según año Período 1999 – 2013
- Cuadro No 33 Resolución No 013JD del 19 de febrero de 1998
- Cuadro No 34 Estimados de ingresos por planta del terminal de pasajeros de Albrook, según canon por M<sup>2</sup> y monto y metraje
- Cuadro No.35 Estimados de ingresos por Hangares denominado 450-449-446-445 en Albrook, con canon preferencial, según metraje, canon por M<sup>2</sup> y monto
- Cuadro No 36 Estimado de Ingresos por tipo de Hangares en Albrook, con canon preferencial, según metraje, unidades, canon por M<sup>2</sup> y monto
- Cuadro No 37 Ingresos generados en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) por derecho de concesiones anualmente

- Cuadro No 38 Operaciones de aeronaves realizadas y proyectadas en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) en el periodo de quince años
- Cuadro No 39 Movimiento de Pasajeros embarcados y proyectados en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) en el periodo de quince años
- Cuadro No 40 Programa de Inversiones para el Aeropuerto de Albrook por proyecto, según año Período 1999-2013

### INDICE DE GRÁFICAS

- |              |  |
|--------------|--|
| Gráfica No 1 | Operaciones Aéreas según año                       |
| Gráfica No 2 | Ingresos por Tasa de Aterrizaje                    |
| Gráfica No 3 | Ingresos por Tasas de Estacionamiento de Aeronaves |
| Gráfica No 4 | Ingresos por Servicios al Pasajero                 |
| Gráfica No 5 | Ingresos por Venta de Combustible                  |
| Gráfica No 6 | Ingresos por Canon de Arrendamiento                |
| Gráfica No 7 | Ingreso Varios                                     |

### INDICE DE FIGURA

- |             |  |
|-------------|--|
| Figura No 1 | Organigrama propuesto para el Aeropuerto de Albrook Field. |
|-------------|--|

## INTRODUCCIÓN

La creciente aplicación de Políticas de Modernización a la Economía Panameña y teniendo el país una posición geográfica privilegiada, hace que el Gobierno Nacional piense en transferir bienes y servicios del sector público al sector privado

Así pues, el trabajo que presentamos trata de ofrecer perceptivas, a la administración futura del Aeropuerto de Albrook Field, que contribuyan a mejorar la prestación de los servicios y facilidades aeroportuarias al flujo de aeronaves, pasajeros y carga. Considerando que las actuales estructuras existentes en el Aeropuerto de Albrook Field, presentan mínimas facilidades para el tratamiento, comodidades y servicios que requieren los concesionarios y usuarios

Nuestra investigación está encaminada al análisis financiero y económico del Aeropuerto de Albrook Field, tomando en consideración el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

Teniendo en consideración la importancia creciente que tiene el transporte aéreo en el mundo entero, y siendo el Aeropuerto de Albrook

Field el aeropuerto doméstico de mayor importancia del país, y por ser la terminal aérea en la que se realizan operaciones aerocomerciales domésticas en mayor magnitud, decidimos realizar este trabajo de graduación titulado "Perceptivas del Aeropuerto de Albrook Propuesta de Privatización para su Fortalecimiento y Desarrollo"

En lo particular, el presente trabajo tiene como objetivo determinar la viabilidad de privatizar el nuevo Aeropuerto de Albrook Field. El proyecto constituye, hoy por hoy, una innovación administrativa tanto para la Dirección de Aeronáutica Civil como para el país en general, lógicamente, su estructuración difiera de quien lo analicé y revise, por muchas razones que pudieran ser de orden político, social y administrativo, pero en el que se tiende a considerar a la Dirección de Aeronáutica Civil, al estado, a la industria aeronáutica y al pueblo panameño como una sola entidad, que desde el punto de vista financiero y económico tiende a lograr el bienestar de todos.

Para una mejor ilustración y compenetración de la investigación, la hemos estructurado en los siguientes capítulos:

En el primer capítulo presentamos los Antecedentes Generales, en una primera instancia la Historia y situación actual de los Aeropuertos Marcos A

Gelabert (Partilla) y Albrook Field. Como se puede observar, el propósito de este capítulo es hacer un marco referencial de la situación actual

El capítulo dos, desarrolla los Criterios, Principios, Políticas y mecanismos para la Privatización del Aeropuerto de Albrook Field en esencia, podríamos llamar el marco conceptual de ésta investigación

Posteriormente, en el capítulo tres, nos dedicamos a desarrollar la descripción de la futura estructura y actividades principales de las distintas unidades en el Aeropuerto

La panorámica inmediatamente anterior sirve de base para que, en un cuarto capítulo presentamos los aspectos financieros, las fuentes de ingresos y gastos, estados e indicadores financieros y el financiamiento, que permiten tener un vasto conocimiento acerca de la investigación. La información que nos sirvió para el desarrollo de este capítulo fueron los estados financieros, suministrados por la Dirección de Aeronáutica Civil, como sector del aeropuerto en estudio y el análisis económico en base a la importancia que representa el mismo para el país.

El capítulo cinco, que es el objeto de la investigación, trata sobre la propuesta para la Concesión del Aeropuerto de Albrook Field, el cual evaluamos

mediante la combinación del flujo de caja proyectado para el período, con el programa de inversión y cuyo producto conlleva al monto de la concesión administrativa

Finalmente, presentamos las conclusiones obtenidas mediante la investigación, así como las recomendaciones que estimamos necesarias para lograr la realización del trabajo

**CAPITULO 1.**

**ANTECEDENTES, HISTORIA Y SITUACIÓN ACTUAL DE LOS  
AEROPUERTOS MARCOS A. GELABERT (PAITILLA) Y ALBROOK FIELD.**

CAPITULO 1. ANTECEDENTES, HISTORIA Y SITUACIÓN ACTUAL DE LOS  
AEROPUERTOS MARCOS A GELABERT (PAITILLA) Y  
ALBROOK FIELD

1.1 Antecedentes

En la última década, la operación y administración de los aeropuertos en el mundo ha experimentado cambios significativos. La participación de la inversión privada en este sector ocupa espacios cada vez más importantes para modernizar y mejorar la eficiencia de la infraestructura, y atender con seguridad, calidad y oportunidad el creciente número de pasajeros, así como para hacer frente al crecimiento de la demanda de transporte aéreo de mercancías.

En la República de Panamá, se ha diseñado una estrategia de cambio estructural orientada a ampliar, conservar y modernizar la infraestructura del transporte para impulsar el crecimiento. En este contexto, se ha reconocido que por la importancia del desarrollo del transporte aéreo y su evolución futura, se requiere de la modernización de la infraestructura aeroportuaria, por lo que se hace necesario abrir mayores espacios y oportunidades de participación a la inversión privada.

Para tal efecto, se actualiza y define el marco jurídico aplicable a los aeropuertos, el cual, al tiempo que fortalece la rectoría del Estado, permite establecer bases claras para transparencias y certidumbres jurídicas

En nuestro país, las políticas de liberalismo económica practicadas en la región latinoamericana, en países como Chile, Colombia, Venezuela, Bolivia y Argentina, ha causado un movimiento hacia la privatización<sup>1</sup> de las empresas del Estado entre las que se encuentran los aeropuertos, sus edificios terminales y otras facilidades en tierra

Para la privatización de Servicios Aeronáuticos no se ha considerado, la de los "Servicios de Protección de Vuelo"<sup>2</sup>, pues se estima que es un servicio público directamente relacionado con la seguridad del Estado, y que por lo tanto deben seguir siendo controlado por el Estado

En países como Colombia, Chile, Bolivia, Argentina y Venezuela, los gobiernos han considerado que la privatización de los aeropuertos dará lugar a una mayor eficiencia, ya que se supone que el sector privado es más eficaz que el sector público. Pero, en el fondo, la consideración más importante es que se ha creado la posibilidad de que los Estados se desprendan de los costos e inversiones implicadas en la operación y administración de los aeropuertos, lo

---

<sup>1</sup> Privatizar: Transferir bienes y servicios del sector público al sector privado

<sup>2</sup> "Servicios de Protección de Vuelo": Servicios que se les brinda a las aeronaves en vuelo que recorren la región de información, orientada a mantener la seguridad de la Navegación Aérea.

que les permitirá, a la vez, destinar ese dinero a otros fines, al tiempo que logran nuevos o extraordinarios ingresos de capital

En otras palabras, es decir, que la privatización de los aeropuertos supondría que, siendo el transporte aéreo actualmente una actividad totalmente privada, la gestión aeroportuaria, también en manos privadas, llevaría a una autonomía casi total de la industria<sup>3</sup> aérea

Los Estados quedarían solamente con sus funciones tradicionales de reglamentación y supervisión

Correspondería, entonces, a los usuarios sufragar casi todos los costos aeroportuarios, mediante las tarifas que se cobren por el transporte aéreo y por el uso de los aeropuertos, menos la contribución que pueda derivarse de los arrendamientos de locales comerciales y otras facilidades aeroportuarias

Debe notarse, que en los casos hasta ahora conocidos, los beneficiarios de estas concesiones han sido entidades o empresas de capital extranjero, generalmente, asociadas con conocidos operadores internacionales de aeropuertos

---

<sup>3</sup> Industria Aérea: Conjunto de las operaciones que concurren a la prestación de los Servicios de Transporte Aéreo

Como la gran mayoría de los principales aeropuertos de Latinoamérica son propiedad del Estado, la manera de privatizar los aeropuertos ha sido por vía de la concesión<sup>4</sup>, como por ejemplo los aeropuertos de Cali, Medellín, la segunda pista del Aeropuerto de Bogotá, los aeropuertos de Argentina, los de Chile y Bolivia

El término más apropiado para enmarcar la acción que realizan los Estados, sería el de la comercialización de los aeropuertos, aunque continuaremos hablando del tema como privatización, como usualmente se conoce

Dentro del concepto de concesión es lógico que el concesionario reciba en contraprestación todos los ingresos de la administración aeroportuaria, es decir, tasa y derechos que pagan los usuarios, arrendamientos y otros

La empresa concesionada tendrá que realizar todas las futuras inversiones y mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria, como lo es la reposición de equipos, construcción de nuevas infraestructuras, la adecuación de nueva tecnología y otras que estén contempladas en un plan de inversiones para el período a concesionar

---

<sup>4</sup> Concesión: Traspaso de la explotación de los ingresos y gastos obtenidos de brindar una serie de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos

## 1 2 Historia de los Aeropuertos Marcos A Gelabert (Paitilla) y de Albrook Field

### 1 2 1 Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla)

El Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) fue construido por el gobierno de los Estados Unidos de América, durante la Segunda Guerra Mundial, al igual que muchos otros aeropuertos en la República de Panamá, entre los cuales podemos mencionar a France Field en la Ciudad de Colón, Sherman en las riberas del Canal, Jaqué en la Provincia del Darién, La Joya en Chepo, Rio Hato en la Provincia de Coclé, Chame en la Provincia de Panamá, Punta Cocos en el Archipiélago de las Perlas, La Candelaria en la Ciudad de las Tablas, Albrook Field en el corregimiento de Balboa y otro más.

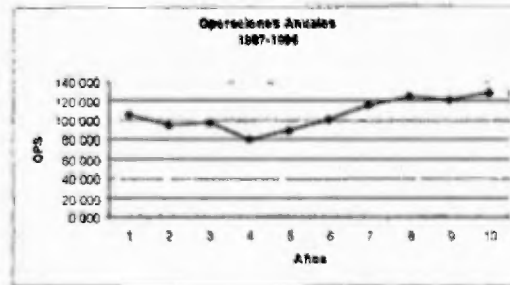
Después de la segunda guerra mundial, el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), revirtió a la República de Panamá, dando inicio al desarrollo de la aviación nacional y a la formación de personal aeronáutico, ya que de allí ha salido el 99 0% de los pilotos panameños.

Este aeropuerto se fue comercializando y la aviación panameña se fue desarrollando. Hacia el año 1996 se efectuaban en promedios 6,071 (seis mil setenta y una) operaciones<sup>5</sup> mensuales (Ver Cuadro No1), frente a 4,053 (cuatro mil cincuenta y tres) que se realizaron en 1991

---

<sup>5</sup> Operaciones: Se refiere al movimiento o flujo de aeronaves en periodo de un mes o treinta días

Gráfica No1



El Aeropuerto Marcos A. Gelabert tiene una participación del 56.8% del total de operaciones aéreas que se realizan en el país. Seguido del Aeropuerto de France Field en Colón (con un 18.0%), según la tabla No 1.

Entre los aeropuertos donde se efectuaron menos operaciones, en 1996, tenemos a Jaqué en Darién, Puerto Obaldía en San Blas y Puerto Armuelles en la Provincia de Chiriquí. Este mismo patrón se presenta en casi todos los años que se muestran en la tabla en mención.

El Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla), presta un gran servicio social, porque las personas procedentes de zonas apartadas y de bajo poder adquisitivo lo usan para transportarse, por vías aéreas, en pequeñas avionetas y, así, llegar al centro de la Ciudad de Panamá, donde podrían tomar un transporte público para ir a la Avenida Central, al Mercado Público o al Hospital Santo Tomás para atender sus necesidades comerciales, personales y de salud.

Las instalaciones e infraestructuras en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) no cuentan, desde su construcción, con un plan Maestro por lo que no tuvo una planificación para su futuro crecimiento, ya que, en las administraciones pasadas sólo se vivió el momento y no se le prestó la atención debida a la aviación nacional, a pesar que en otros países si se tomaban en cuenta las recomendaciones que formulaba la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como es el caso de Estados Unidos y Colombia entre otros

Al no contar con un Plan Maestro ni seguir las recomendaciones que emanaban de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) fue creciendo en infraestructura desproporcionadamente, como lo fue el edificio terminal para pasajeros que al ser inicialmente muy pequeño, se fue agrandando con anexos y anexos. También, se dio la construcción de hangares por cualquier parte y de cualquier tamaño, sin seguir las normas contempladas en los libros de la Organización de Aviación Civil Internacional denominadas ANEXOS 2, 11, 14 y 17

En sus inicios, el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) contaba con tres (3) pistas en los terrenos que ocupaba en esa fecha. Con el transcurrir de los años, las diferentes administraciones que han gestionado las funciones de la

Dirección de Aeronáutica Civil, han efectuado donación de grandes extensiones de terrenos a escuelas públicas y privadas, tal es el caso del terreno donde se encuentran ubicado los Colegios Esclavas, Richard Newman, José A. Remón Cantera (por un lado), Instituto Justo Arosemena-Partilla, Colegio Don Bosco y Alberto Einstein (por otro lado) igualmente, en sus cercanías se desarrollaron las barradas Boca la Caja y San Sebastián

Además, se ha permitido la construcción de edificios altos, que se han convertido en obstáculos fijos para las operaciones de vuelo sobre todo en las condiciones de vuelo de poca visibilidad

#### 1 2 2 Aeropuerto de Albrook Field

El Aeropuerto de Albrook Field se encuentra a una distancia de 3 5 millas lineales del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) y también, fue construido por los Estados Unidos de América durante la segunda guerra mundial

Fue utilizado como el Aeropuerto Internacional de Panamá hasta 1948, cuando se construye el Aeropuerto Internacional de Tocumen, actualmente el terminal de carga, pues la República de Panamá no tenía Aeropuerto Internacional propio

Durante la década de los años cincuenta se da inicio a lo que se conoce como los primeros movimientos de soberanía de Panamá en la entonces Zona

del Canal. Y el Aeropuerto Internacional de Albrook Field se encontraba en las riberas del Canal, de allí que el gobierno de la República de Panamá dispusiera la constitución de un aeropuerto internacional fuera de la extinta zona del canal.

En el año 1977, se firman los Tratados del Canal de Panamá, denominados "Tratados Torrijos-Carter"<sup>6</sup>, los que estipulaban que el Aeropuerto de Albrook Field revertiría a la República de Panamá con todas sus instalaciones y terrenos, antes del año 2,000.

El Aeropuerto de Albrook Field tiene más terreno que el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla), además su pista de aterrizaje es de mayor longitud y de mayor capacidad, igualmente, se encuentra ubicado en el Centro de la Ciudad de Panamá y actualmente se encuentra en fase de rehabilitación a un costo de más de diez millones de balboas (B/ 10,000,000.00).

### 1.3 Situación Actual

#### 1.3.1 Del Aeropuerto Marcos A. Gelabert ( Paitilla )

##### 1.3.1.1 Aspectos Técnicos

En este punto pasaremos a mencionar lo relativo a la ubicación del aeropuerto, dimensiones de la pista de aterrizaje, las instalaciones

<sup>6</sup> Tratados Torrijos-Carter. Firmado entre la República de Panamá y Los Estados Unidos de América, el 7 de septiembre de 1977.

aeroportuarias para brindar los servicios al tránsito aéreo y la evaluación de la demanda de pasajeros, carga y aeronaves

#### 1 3 1 1 1 Localización

El Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) está ubicado en la parte sureste de la Provincia de Panamá. Está instalado en el corregimiento de San Francisco de la Caleta del Distrito de Panamá y el centro geométrico<sup>7</sup> de la pista es el siguiente: Ocho grados, cincuenta y ocho minutos con cuarenta y nueve segundos de latitud norte (08° 58' 49" N), y setenta y nueve grados con treinta minutos y treinta y ocho segundos de latitud oeste (079° 30' 38" W)

#### 1 3 1 1 2 Tamaño de la pista

El tamaño de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Marco A. Gelabert (Paitilla) es de 1,300 metros de largo por 27.5 metros de ancho, siendo su superficie de concreto. La pista de aterrizaje posee dos (2) cabeceras<sup>8</sup> a saber la "17" orientada hacia la parte norte y la "35" orientada hacia la parte sur del centro geométrico de la pista. También, posee calles de rodaje<sup>9</sup>, zonas de parada<sup>10</sup> y la plataforma<sup>11</sup>, además tiene iluminación de aproximación y de pistas<sup>12</sup> para operar las 24 horas del día.

<sup>7</sup> Centro Geométrico: Son las coordenadas de localización del centro de la pista de un aeropuerto.

<sup>8</sup> Cabeceras: Corresponde las puntas de la pista, en cualquier aeropuerto.

<sup>9</sup> Calle de rodaje: Calle paralela a la pista para el tránsito de las aeronaves que aterrizan o van a despegar en un aeropuerto.

<sup>10</sup> Zona de Parada: Área cercana a la cabecera utilizada para despegar o calentar motores.

<sup>11</sup> Plataforma: Área abierta destinada para el estacionamiento de aeronaves.

<sup>12</sup> Iluminación de aproximación y de pistas: Conjunto de luces que señalan la aproximación de la pista y luces en los bordes y centro de pista.

### 1 3 1 1 3 Capacidad para las operaciones.

Se entiende por capacidad de una pista, al número de operaciones (despegue y aterrizaje) que la pista puede recibir en un período de tiempo limitado

En el Cuadro No 2, encontramos las operaciones efectuadas en el año 1996 y podemos determinar que el promedio de operaciones diarias asciende a un total de 202 para ese año. La tabla, también, señala que el mes de marzo registra el mayor número de operaciones, igualmente los meses de enero y abril refleja cantidades significativas de operaciones

Por tipo de servicio, las operaciones militares extranjeras son las menos realizadas en el período analizado. Y las operaciones privadas nacionales, con 35,177, son las más significativas en primer lugar, seguida de cerca por las operaciones de las empresas comerciales con 29,418

No obstante, si tomamos el tiempo de tres (3) minutos de separación entre cada operación (despegue y aterrizaje), vemos que el aeropuerto tendrá una capacidad máxima de utilización de 240 operaciones en la jornada diaria, ya

que, el aeropuerto sólo opera de las seis de la mañana ( 06 00 a.m ) a las seis de la tarde (06 00 p m ), salvo en casos excepcionales

La capacidad máxima de utilización del aeropuerto se obtiene de la multiplicación de 12 horas de operaciones por sesenta (60) minutos que tiene cada hora y luego se divide dicho producto entre tres (3) minutos como mínimo entre cada operación, o sea

12 horas x 60 minutos de cada hora = 720 minutos Luego 720 minutos ÷  
3 minutos por operación = 240 operaciones

Entonces, tenemos que la utilización actual del aeropuerto, es la siguiente

Capacidad utilizada =  $a/b \times 100$  en donde en el año 1996

a= Operaciones realizadas en 1996

b= Cantidad de operaciones diarias que actualmente se efectúan

A= 202      100=100,0%

B= 240

C=  $202/240 \times 100 = 83,3 \%$

Esta capacidad encontrada refleja el mínimo de capacidad que tendrá que enfrentar la Administración de la Dirección de Aeronáutica Civil en el nuevo aeropuerto

Actualmente, no logramos ninguna estadística de operaciones ni tráfico de pasajeros y carga, en el Aeropuerto de Albrook Field que nos serviría para medir ambas capacidades, lo que se convierte de un máximo en el Aeropuerto de Patilla para un mínimo en el Aeropuerto de Albrook Field

#### 1 3 1 1 4 Servicios Aeroportuarios que se brindan

Existen, en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla), otras entidades públicas ligadas al transporte aéreo como lo son el Ministerio de Desarrollo Agropecuario, Ministerio de Salud, Ministerio de Hacienda y Tesoro, y el Ministerio de Gobierno y Justicia, que brindan servicios de Cuarentena, Sanidad, Aduana, Migración y Seguridad Pública, respectivamente

Por otro lado, también, se brindan los servicios de salvamento y de extinción de incendios con equipos y personal adiestrados en éstos menesteres, los cuales pertenecen a la Dirección de Aeronáutica Civil

El aeropuerto cuenta con torre de control, edificio terminal, restaurante, estacionamiento de aeronaves, transporte terrestre público colectivo y otros, para brindar un buen servicio al viajero y acompañantes

Estos servicios aeroportuarios se brindan con una alta calidad para aquellos que brinda la Dirección y Aeronáutica Civil, incluyendo la prestación de los mismos para casos especiales como el transporte de ambulancia aérea

Por otra parte, existe disponibilidad para efectuar vuelos especiales a cualquier hora del día y en equipos tanto de alas fijas como alas giratorias. También, el servicio de transporte terrestre público (Taxis) se encuentra disponible en un alto porcentaje, por encontrarse cerca de la Avenida Balboa en la Ciudad de Panamá

#### 1.3.1.2 Detalle de la Flota

En la actualidad existe un total de ciento setenta y una aeronave registradas oficialmente en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla). Estas aeronave pertenecen a Aerolíneas Comerciales, empresas privadas, individuos particulares y a entidades públicas que tienen su sede y operan en el aeropuerto.

En la tabla No 8, presentamos el número de aeronaves que operan en el citado aeropuerto, según el nombre del propietario, número de matrícula y modelo de aparato. Observamos, además, que la aeronave de mayor capacidad es el Short SD-360, que puede transportar a 35 pasajeros más dos (2) tripulantes. Seguida de cerca por el equipo Twin Otter DHC-6, con capacidad para veinte (20) pasajeros, en tercer lugar, por capacidad, se encuentra el avión Cessna Gran Caravan con 14 sillas para pasajeros y dos (2) tripulantes.

Por otro lado, la aeronave más utilizada comercialmente es el Islander BN-2A con capacidad para nueve (9) pasajeros y dos (2) tripulantes. También, se encuentran registradas otros tipos de aeronaves de menor tamaño y capacidad como por ejemplo el Cessna C-206 con capacidad para cuatro (4) pasajeros incluido el piloto de la aeronave.

### 1.3.1.3 Instalaciones Aeroportuarias

En el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) existen ochenta y cinco concesionarios (Ver Tabla No 9), lo que se clasifican en diferentes categorías como aviación privada, aviación comercial, talleres, aeroclubs, entre otros.

Además, el aeropuerto brinda infraestructura como una pista principal y otra de carreteo, rampa de estacionamiento para aeronaves, un edificio terminal

para pasajeros, ayudas visuales, radio ayudas, servicios de extinción de incendios, estacionamientos para autos y abastecimiento de combustible

Según, el Departamento de Bienes Patrimoniales de la Dirección de Aeronáutica Civil, el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Patilla) mantiene activos por un valor catastral de aproximadamente ochenta y cinco millones setecientos noventa y seis mil ciento diez y seis Balboas (B/ 85,796,116 00), al mes de enero de 1998, el cual se detallo de la siguiente manera

<u>Detalle</u>	<u>Valor Catastral</u>
Terreno	78,921,545 00
Pista	2,487,100 00
Mejoras (estructura)	4,387,471 00
TOTAL	B/ 85,796,116 00

#### 1 3 1 4 Evaluación de la demanda de pasajeros, carga y aeronaves

##### 1 3 1 4 1 Operaciones de Aeronaves

Según, los datos estadísticos de la Dirección de Transporte Aéreo (Ver Tabla No 1), las operaciones de aeronaves efectuada en los últimos cinco (5) años fueron

## Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla)

<u>AÑO</u>	<u>CANTIDAD DE OPERACIONES</u>
1992	101,060
1993	116,097
1994	125,074
1995	121,921
1996	128,254

Se observa un crecimiento sostenido en el número de operaciones realizadas, con un promedio en el quinquenio de 118,481 operaciones anuales y reportando entre 1995 y 1996 un incremento por el orden del 5,2%

Se alcanzó, en el año de 1996 un total de 72,850 operaciones con una media mensual de 6,070 operaciones y una diaria de 202

Su comportamiento obedece a un crecimiento de las operaciones que realizan las empresas aerocomerciales, en la determinación de sus itinerarios y horarios de vuelo; como ejemplo se señala el aumento de frecuencia efectuado por la empresa Aeroperlas, y entre sus destinos están el flujo hacia el Aeropuerto Enrique A. Jiménez en la Ciudad de Colón

Hacia la ciudad de Colón, también, han crecido las operaciones de los concesionarios privados, en la movilización entre su puesto de trabajo en la Zona Franca y sus residencias en la Ciudad de Panamá

### 1 3 1 4 2 Pasajeros

El comportamiento del transporte aéreo doméstico de pasajeros, analizado mediante el movimiento desde y hacia el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) (Ver Tabla No 3), nos permite señalar en los últimos cinco (5) años, lo siguiente

#### Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla)

<u>AÑOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>Pasajeros</u>	
		<u>EMBARCADO</u>	<u>DESEMBARCADO</u>
1992	192,102	93,307	98,795
1993	227,225	115,312	111,913
1994	300,344	151,852	148,492
1995	310,192	151,314	158,878
1996	305,273	154,927	150,346

Se observa, un promedio anual, en el quinquenio de 267,027 pasajeros. También, nos permite señalar que en 1996 utilizaron el aeropuerto 305,273 pasajeros, de los cuales el 31,1% es decir 94,856 pasajeros tuvieron como destino la ciudad de Colón. Esto es relevante, si recordamos el flujo del

movimiento de las operaciones de las aeronaves, enmarcado en el punto anterior

Otros destino, significativamente frecuentado los constituye la Ciudad de David, en la Provincia de Chiriqui, con 52,960 pasajeros (unos 17,3%)

Por día, encontramos que para el años 1996 se dio una frecuencia promedio de ochocientos treinta y seis (836) pasajeros, siendo Aeroperlas la empresa que más pasajeros transportó (Ver Tabla No 7)

#### 1 3 1 4 3 Carga

El movimiento de carga registrado hacia y desde el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paítilla) (Ver Tabla No 4) para los últimos cinco (5) años es

#### Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paítilla)

#### Carga (En Kilos)

<u>AÑOS</u>	<u>TOTAL</u>	<u>EMBARCADO</u>	<u>DESEMBARCADO</u>
1992	854,012	47,527	806,485
1993	791,642	676,888	126,423
1994	774,918	651,615	123,303
1995	781,058	701,923	79,135
1996	716,291	629,892	86,399

Como se observa, en los últimos cinco (5) años, existe un descenso sostenido en el transporte de carga aérea, hacia y desde el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla). Este comportamiento obedece a varios factores, entre los cuales podemos señalar:

- La poca capacidad de bodega que tienen las aeronaves actuales para el transporte de carga
- El flujo de pasajeros encontrado en el mismo período, y transportados en las aeronaves en mención, dan lugar a un crecimiento del equipaje de las personas transportadas, dejando aún menos espacio para el transporte de carga
- La poca existencia de empresas dedicadas exclusivamente al transporte de carga aérea hacia y desde el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla)
- Mejoramiento de la red vial, en ciertos destinos servidos por las aerolíneas comerciales domésticas

Durante 1996 se transportaron 716,291 Kilos de carga, de los cuales el 26.9% se movilizó entre el Aeropuerto Marcos A. Gelabert y la Comarca Kuna Yala. Otros 25.7% se transportó en la Provincia de Panamá, específicamente en el Archipiélago de las Perlas y las Islas de San Miguel y Contadora.

La tendencia del flujo de carga es a desaparecer en aquellos destinos donde se han mejorado las redes viales y de mantenerse en el mismo consumo a destinos donde aún no existe comunicación vía terrestre

### 1 3 2 Del Aeropuerto Albrook Field

#### 1 3 2 1 Aspectos Técnicos

Este punto tratará los aspectos del Aeropuerto Albrook Field relativo a la ubicación del aeródromo, dimensiones de la pista de aterrizaje, las instalaciones aeroportuarias para brindar los servicios al tránsito aéreo y la demanda de pasajeros, carga y aeronaves

##### 1 3 2.1 1 Localización

El Aeropuerto de Albrook Field está ubicado en la parte sureste de la Ciudad de Panamá y su orientación es norte-sur. Está instalado en el corregimiento de Balboa del Distrito de Panamá y el centro geométrico de la pista es el siguiente: ocho grados, cincuenta y ocho minutos de latitud norte ( $08^{\circ} 58' 00''$  N), y setenta y nueve grados con treinta y tres minutos con veintidós segundos de latitud oeste ( $079^{\circ} 33' 22''$  W)

### 1 3 2 1 2 Tamaño de la Pista

El tamaño de la pista de aterrizaje es de 1,800 metros de largo por 30 metros de ancho, siendo su superficie de asfalto. La pista de aterrizaje posee dos (2) cabeceras a saber: la cabecera "18" orientada hacia la parte norte y la "36", orientada hacia la parte sur del centro geométrico de la pista.

También, posee las calles de rodaje A,B,C,D,E,F, plataforma para estacionamiento de aeronaves y zona de parada.

### 1 3 2 1 3 Capacidad para las operaciones

El Aeropuerto de Albrook Field, actualmente, se encuentra inoperativo por rehabilitación y trabajos en la pista, y construcción del edificio terminal para pasajeros. No obstante, el tamaño de la pista permite que el factor de operación del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) sea aplicable en este aeropuerto.

La capacidad de la pista e infraestructura rehabilitadas en el Aeropuerto de Albrook es mayor al 83.3% de capacidad, que se realiza en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla), dado que la pista es más larga y más ancha que la de Paitilla.

#### 1 3 2 1 4 Servicios Aeroportuarios que se brindan

Actualmente, en el Aeropuerto de Albrook Field, no se brindan ningún tipo de servicios aeroportuario. El Aeropuerto estuvo condicionado por las autoridades americanas a operaciones aéreas para equipos de alas giratorias (Helicópteros), solamente, y en forma esporádica.

Una vez, esté habilitado se espera brinde los siguientes servicios aeroportuarios:

- 1 De entidades públicas como Migración, Salud, Cuarentena, Policía Nacional, Narcóticos, Aduana e IRRENARE
- 2 Servicios Aeronáuticos Salvamento y Extinción de Incendio, Seguridad Aeroportuaria, Abastecimiento de Combustible, Clínica Aeroportuaria, Estacionamiento de Aeronaves, Meteorología, Comunicaciones, Estacionamiento de Autos y Planta de Energía Eléctrica

#### 1 3 2.2 Detalle de la flota

El Aeropuerto de Albrook Field brinda operaciones solamente para helicópteros, en forma esporádica. Una vez se encuentre habilitado totalmente, los ciento setenta y una aeronaves registrada oficialmente (Ver Tabla No 8), en

el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Partilla), operaran normalmente en el aeropuerto indicado

La aeronave crítica estudiada a operar en el Aeropuerto de Albrook Field es la aeronave DASH7, cuya capacidad es para cincuenta (50) pasajeros y dos (2) tripulantes y un peso máximo de despegue de 17,463 Kg Aunque, actualmente, la aeronave comercial más grande que opera en la República de Panamá es el SHORT SD-36<sup>13</sup> que utiliza la empresa Aerolíneas Pacifico Atlántico ,S A (AEROPERLAS)

### 1 3 2 3 Instalaciones Aeroportuanas

Actualmente, las instalaciones aeroportuanas en el Aeropuerto de Albrook Field se encuentran en una fase de rehabilitación para adecuarlas a lo que señala el Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional<sup>14</sup> , garantizando el desarrollo del transporte aéreo desde y hacia la Ciudad de Panamá

Entre las instalaciones aeroportuanas rehabilitadas tenemos

- Pista Principal con sus zonas de seguridad, cono de aproximación, extensión, señalización de la pista, canales de desague, Bermas y taxeos

<sup>13</sup> Aeronave Short SD-36 Con capacidad para 35 pasajeros y dos (2) tripulantes

<sup>14</sup> Documento de la Organización Civil Internacional que sirve como indicador base para la rehabilitación o construcción de Aeropuertos, en todo el mundo

- Plataforma con su rampa de parqueo, su señalización de acuerdo al anexo 014 de la Organización de Aviación Civil Internacional y con una capacidad aproximada de ochenta (80) mil metros cuadrados
- Edificio Terminal para pasajeros que incluye áreas para los mostradores de las líneas aéreas comerciales, operador del aeropuerto, un restaurante de dos (2) niveles, una sala de espera, sala de entrega de equipaje, área pública, clínica aeroportuaria y área para entidades públicas que brindan servicio conexos a la aviación
- Salvamento y Extinción de Incendio instalaciones donde estarán ubicados los bomberos aeronáuticos
- Abastecimiento de Combustible son las instalaciones para el expendio y venta de combustible
- Hangares en donde los usuarios guarden sus aeronaves y otras pertenencias
- Estacionamientos para autos
- Planta de emergencia eléctrica, corresponde a la caseta donde se ubica la planta de emergencia eléctrica de todo el aeropuerto

#### 1.3.2.4 Evaluación de la demanda para pasajero, carga y aeronave

Actualmente, no existen estadísticas del flujo de aeronaves, pasajeros y carga, para el Aeropuerto de Albrook Field, ya que estaba restringido para

operaciones civiles y con aeronaves de alas fijas, por las autoridades norteamericanas

No obstante, utilizando las series estadísticas para el movimiento de aeronaves, pasajeros y carga, realizadas en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), y aplicadas al modelo econométrico de proyección llamado SHAZY para acercarnos a un realidad en el Aeropuerto de Albrook Field, presentamos para los próximos cinco (5) periodos los siguientes resultados.

Aeropuerto de Albrook

<u>AÑOS</u>	<u>OPERACIONES</u>	<u>PASAJEROS</u>	<u>CARGA (Kilos)</u>
1	76,320	340,790	769,940
2	82,270	370,820	777,950
3	88,630	400,840	786,040
4	95,400	430,870	749,210
5	102,570	460,904	802,470

#### 1.4 Escogencia del Aeropuerto de Albrook Field

El Estado Panameño, dentro de su política de modernización y globalización, tomó la decisión de negociar la construcción del corredor Sur, cuyo trayecto hacía uso de los terrenos donde se encuentra ubicado el

Aeropuerto Marco A. Gelabert (Paítilla) Esto motivó el trasladar las operaciones que se efectúan allí hacia otro lugar

Tomando en cuenta, que el Aeropuerto de Albrook Field estaba próximo a revertir sus instalaciones, hacia las autoridades aeronáuticas panameñas, y que contaba con alguna infraestructura utilizable o rehabilitable, el Estado Panameño, consideró que con un monto de B/ 10 millones de balboas se rehabilitaría y construiría las obras civiles, Ya que, el futuro de la aviación doméstica y parte de la aviación general internacional está en desarrollar en el Aeropuerto de Albrook Field, las operaciones aéreas que se registraban en el Aeropuerto Marcos A Gelabert ( Paítilla)

Si la Dirección de Aeronáutica Civil planifica, para el futuro y aprovecha las actuales instalaciones del Aeropuerto de Albrook Field, organiza la distribución de las áreas existentes y se reservan las otras áreas para desarrollo, del mismo, podríamos contar con un aeropuerto moderno, amplio, eficiente y rentable Hay que rehabilitar la pista totalmente, construir un terminal para pasajeros, una torre de control, un local para operaciones, una barnada de hangares, colocar luces de pista y aproximación.

El Aeropuerto de Albrook Field posee una pista de aterrizaje superior a la que se utiliza actualmente en el Aeropuerto Marcos A Gelabert ( Paítilla) (Pista

de Albrook 1,800 metros de largo y la pista del Aeropuerto Marcos A. Gelabert [Partilla] es de 1,300 metros de largo)

Desde el inicio de la investigación se estableció que los terrenos del Aeropuerto de Albrook Field eran los más indicados para el establecimiento de las operaciones del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla), ya que permitía tener una capacidad igual o mayor de operaciones (83.3%), dada la rehabilitación de su pista así como el largo de la misma

Aparte, de todo lo enseñado, el Estado Panameño busca completar un Centro Multimodal para el transporte de carga. Es decir, faltaba habilitar el Aeropuerto de Albrook Field para la carga aérea, porque ya existía la concesión del transporte ferroviario y la proximidad de los puertos y el Canal de Panamá, completan el acopio de carga hacia y desde la República de Panamá

## 1.5 Marco Legal

### 1.5.1 Traslado de Partilla

El marco legal, que fundamenta el traslado del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) hacia las instalaciones del Aeropuerto de Albrook Field, es el Contrato No. 70-96 suscrito entre el Estado Panameño y la sociedad ICA

PANAMA, S A , para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento y explotación del Corredor Sur

ICA PANAMA, S A es un consorcio conformado por panameños y mexicanos, con especialización en ingeniería Operan en Panamá a raíz de la apertura de la licitación para realizar macro de obras civiles, que el Estado Panameño desea realizar, entre ellas tenemos el Corredor Sur que es un proyecto de red vial que incluye tramos en el mar y otros en tierra firme

Según, la Gaceta Oficial No 23,108 del lunes 26 de agosto de 1996, el contrato en su contenido, señala disposiciones que obligan a realizar el traslado de las operaciones aéreas del Aeropuerto de Marcos A Gelabert (Partilla) al Aeropuerto de Albrook Field

Según el contrato 70-96, en la cláusula primera, la cual trata sobre el "Objeto del Contrato" es su numeral 4 señala

" Construir las mejoras necesarias y habilitar a su costo un Aeropuerto en Albrook o Tocumen, a selección del Estado, con capacidad de infraestructura y edificaciones iguales o mayores al actual Aeropuerto Marcos A Gelabert

(Partilla), hasta por un monto de diez (10) millones de balboas <sup>15</sup>

En la cláusula quinta sobre "derechos del concesionario" en su numeral señala

" Recibir de El Estado en propiedad 29 5 hectáreas, aproximadamente, del actual Aeropuerto Marcos A Gelabert, las cuales se entregarán libre de todo tipo de gravámenes El Estado entregará las instalaciones del Aeropuerto Marcos A Gelabert, totalmente desocupado y desalojarlas por precaristas, usuarios o concesionarios del mismo, con quienes la Dirección de Aeronáutica Civil haya celebrado contratos u otorgado autorizaciones de uso y operación " <sup>16</sup>

#### 1 5 2 Privatización del Aeropuerto de Albrook Field

Como una secuela natural del liberalismo económico que ha invadido el transporte aéreo mundial, en la República de Panamá, se ha puesto de moda la privatización de los aeropuertos que, por razones legales, han estado en manos del Estado

Ante todo, el término privatización ha sido criticado, porque el Estado no se desprende de la propiedad, sino que concede su uso a particulares por

<sup>15</sup> Contrato 70-96 firmado entre el Estado Panameño y la sociedad ICA PANAM, S A Página No 8 numeral 4

<sup>16</sup> Contrato 70-96 firmado entre el Estado Panameño y la sociedad ICA-PANAMA, S A Pagina No 10, numeral 6

períodos de largo plazo, es decir, sólo se privatiza la administración. Pues, en todo caso, la razón radica en la creencia de que las empresas privadas son más eficientes que las entidades públicas, lo que, a pesar de ser generalmente cierto, no siempre conlleva un servicio mejor y más barato.

La privatización del Aeropuerto de Albrook Field, una vez concluyan los trabajos de rehabilitación de la pista con la construcción del edificio terminal, torre de control y hangares particulares, y se reinicien las operaciones aéreas, busca lograr una mayor eficiencia en la prestación de los servicios aeroportuarios con tasas o derechos acorde con la realidad que se vive y que lleve beneficios tanto a los pasajeros como a las compañías aéreas que desde allí operen.

El Aeropuerto de Albrook Field como sigue siendo propiedad estatal, la concesión como vía escogida de privatización a largo plazo, previa licitación pública, permite que operadores privados entren a manejar la nueva infraestructura, las nuevas facilidades y los nuevos servicios, a lucrarse de las mismas y eventualmente ampliarlas y mejorarlas por su cuenta.

Si bien es cierto, que dentro de un concepto puramente estatal, los usuarios de un determinado aeropuerto estaban, en la práctica obligados a subsidiar a otros, desde el punto de vista de la economía privada, resulta

absurdo que un usuario que recibe y paga contraprestaciones precisas de parte del adjudicatario, tenga que subsidiar a pasajeros e instalaciones de otros aeropuertos que no tienen absolutamente nada que ver con él

Por otra parte, lo que pregona el mundo desarrollado es que cada aeropuerto sea autónomo, como una **unidad económica** separada, por lo cual serán los costos de las inversiones **necesarias** más los costos de administración y una razonable ganancia, lo que determine al final el monto de las tasas, tarifas y derechos aeroportuarios

Sólo así podrá balancearse el interés del adjudicatario con el interés particular de los usuarios, y no se gravará a **éstos** últimos de manera exagerada y desproporcionada

CAPITULO 2.

CRITERIOS, PRINCIPIOS, POLÍTICAS Y MECANISMOS PARA LA  
PRIVATIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD.

## CAPITULO 2 CRITERIOS, PRINCIPIOS, POLÍTICAS Y MECANISMOS PARA LA PRIVATIZACIÓN DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD

### 2.1 Criterios para la Privatización del Aeropuerto

#### 2.1.1 De la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) "es la organización intergubernamental mundial creada por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero"<sup>17</sup>

Se trata, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de un organismo especializado de las Naciones Unidas que fija las normas, criterios, principios y reglamentos internacionales necesarios para que el transporte aéreo sea seguro, regular, eficaz y económico, y que desempeña, además, la función de medio para la cooperación en todos los campos de aviación civil entre los 184 Estados contratantes (al 3 de noviembre de 1995) que lo integran

Como en el caso de la mayoría de las organizaciones intergubernamentales, los criterios se elaboran en una variedad de reuniones

<sup>17</sup> Manual de Regulación de Transporte Aéreo Internacional Documento 9626, capítulo 3.4, página 3-4-1 1996 Primera edición

multinacionales. Los diversos órganos que componen la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al reunirse, elaboran criterios, incluidos los relativos a la reglamentación del transporte aéreo internacional.

La elaboración de criterios, principios, políticas y reglamentos exige normalmente un volumen importante de investigación y análisis previos, al apoyo de las reuniones de los órganos normativos y, posteriormente, la ejecución y el seguimiento de las decisiones adoptadas. Las actividades, de los órganos normativos y de la Secretaría de la Organización de Aviación Civil Internacional, permiten producir criterios, orientación e información para los Estados contratantes.

El manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos<sup>18</sup> es el manual que da respuesta a las solicitudes formuladas por algunos Estados, de que se les brindara orientación destinada a mejorar la eficacia financiera de sus operaciones aeroportuarias.

Considerando que los aeropuertos representan por lo general una proporción considerablemente mayor que las instalaciones y servicios en rutas dentro de los costos de infraestructura de los Estados, se admitió, en junio de 1986 por el Comité de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil

---

<sup>18</sup> Conocido como el documento 9562 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en su preámbulo, página (iii) Edición de 1991.

Internacional (OACI), que existía manifiesta necesidad de contar con un manual que tratara de los aspectos económicos de los aeropuertos

Este manual está destinado a proporcionar textos de orientación práctica a los responsables de la gestión aeroportuaria. Dicha orientación no reviste la forma de recomendaciones concretas y debería utilizarse según corresponda, teniendo en cuenta la amplia variedad de circunstancias de una administración aeroportuaria a otra en las regiones del mundo. El manual se basa en los criterios y principios internacionales sobre recuperación de costes aeroportuarios que los Estados han elaborado con intervención de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), y en él se describen procedimientos y métodos que están de acuerdo con los mismos

En el Capítulo 2, del manual, figura la orientación sobre la estructura orgánica de los aeropuertos. A este respecto, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desea, además, destacar la importancia de observar todos los métodos y principios pertinentes de la Organización, particularmente los que se indican en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en sus Anexos y en las declaraciones contenidas en el mismo

En los Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional, va en aumento el número de aeropuertos nacionales e

internacionales en que los ingresos son superiores a los gastos, principalmente, en los casos en que se observan volúmenes importantes de tránsito y niveles elevados de utilización de las instalaciones y los servicios, y en los que se ha intensificado la búsqueda de ingresos aeroportuarios de fuentes no aeronáuticas, sobre todo concesiones y acciones de arrendamiento

No obstante, en la República de Panamá, la explotación de la gran mayoría de los aeropuertos nacionales<sup>19</sup> arroja pérdidas, según se observa en los balances de situación consolidado en la Dirección de Aeronáutica Civil para los años 1996, 1995, 1994, situación que ha de imputarse sobre todo a una utilización insuficiente de la capacidad aeroportuaria y de servicio de los mismos

La Organización de Aviación Civil Internacional prevé, en sus estudios económicos-financieros, que la situación financiera de los aeropuertos seguirá siendo afectada por diversos factores, entre los cuales podemos señalar la liberación de los servicios aéreos, la concentración de líneas aéreas, incluyendo las fusiones y los cambios en los métodos de financiamiento, considerando que los aeropuertos deben asumir mayor responsabilidad en materia de financiamiento de sus inversiones y en proyectos de ampliación, la gestión de la capacidad aeroportuaria, la congestión de aeropuertos, congestión del espacio aéreo y, por último, las preocupaciones relativas al medio ambiente

---

<sup>19</sup> Aeropuertos Nacionales son aquellos que se utilizan exclusivamente para servicios aéreos interiores

Sin embargo, La Organización de Aviación Civil Internacional, reconociendo que los usuarios se enfrentan a restricciones con respecto a su selección de aeropuerto de selección específico, recomienda que se proceda con cautela al procurar compensar las pérdidas en ingresos, y que se tengan en cuenta el efecto que tiene el aumento en los derechos para los transportistas aéreos , quienes pueden verse obligados a ajustar sus tarifas a los pasajeros y carga para hacer frente a los incrementos en gastos imputables al aumento en los derechos

También, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estima que debe haber cierto equilibrio entre los intereses respectivos, de los aeropuertos y de las líneas aéreas, en vista de la importancia que el sistema de transporte aéreo reviste para los Estados , así como su influencia para el fomento del intercambio económico, cultural, social entre los mismos

**La situación financiera** de la mayor parte de los aeropuertos en las economías menos avanzadas, tales como Haití, Jamaica, Cuba, Nicaragua, Guatemala, El Salvador, entre otras, sigue siendo particularmente difícil. Aunque, el tráfico de pasajeros y carga ha ido aumentando, la mayoría de los aeropuertos mencionados aún no se utilizan suficientemente y los ingresos a menudo ni siquiera alcanzan a cubrir los costos de mantenimiento y explotación

El suministro de capital para el desarrollo de los aeropuertos, constituye otro problema, y también se experimentan dificultades para contratar al personal competente en número suficiente

Debe tomarse nota, especialmente, de los beneficios económicos directos e indirectos que un aeropuerto reporta al público y a la comunidad. Las políticas nacionales para reducir o eliminar las desventajas pueden ser diferentes, no obstante, al considerar la adopción de medidas en una situación determinada, los Estados reconocen que su remedio no es necesariamente responsabilidad exclusiva de ninguna de las partes afectadas.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) expresa, así mismo, su preocupación por la proliferación de derechos sobre el tráfico aéreo y las represalias a las que ellos podría conducir, y recomienda que los Estados deben

- Imponer derechos, únicamente, por los servicios y funciones que se requieren para la Aviación Civil Internacional
- Abstenerse de imponer derechos que discriminen a la Aviación Civil Internacional en relación con otros medios de transporte

Sin embargo, la misma entidad recomienda evaluar aspectos como

- 1 Base de Costos para fijar los derechos aeroportuarios
- 2 Sistema de imposición de derechos aeroportuarios
- 3 Derechos de aterrizaje
- 4 Derechos de estacionamiento de aeronaves y derechos de hangar
- 5 Derechos por servicios a los pasajeros

Iniciamos con

- 1 Base de Costos para fijar los derechos aeroportuarios

Como principio general conviene que, cuando un aeropuerto, esté abierto al tráfico internacional o doméstico, los usuarios del mismo asuman plenamente la parte equitativa que le corresponde del costo que supone la operación del aeropuerto. Es importante, por consiguiente, que los aeropuertos mantengan estados de cuenta que proporcionen información adecuada a las necesidades, tanto de los aeropuertos como de los usuarios, y que las instalaciones y servicios relacionados con los derechos aeroportuarios se identifiquen en la forma más precisa posible.

Los aeropuertos deben mantener estados de cuenta financieros que proporcionan una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos que haya que recuperar.

Al determinar la base de costos para la imposición de los derechos aeroportuarios, se deben aplicar las condiciones siguientes

- El coste a compartir, es el coste total que supone proporciona el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por interés sobre la inversión de capital y depreciación de bienes, así como también el costo de mantenimiento, explotación y los gastos de dirección y administración, aunque teniendo siempre en cuenta todos los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos, derivados de la explotación del aeropuerto, que obtienen sus administraciones
- En general, no deben cobrarse derechos por el suministro de instalación y servicios que los explotadores de aeronaves, y otros usuarios del aeropuerto no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicios de acuerdo con un plan nacional
- Sólo se incluyen aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales o nacionales y se excluyen los costos de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte

- Toma en cuenta una asignación de costos, respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales
  
- La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, deben determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no correspondan asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad
  
- Los costos relativos al suministro de control de aproximación y de aeródromo, deben identificarse separadamente
  
- Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos suficientes que sean superiores a la totalidad de gastos directos e indirectos de explotación, a fin de obtener beneficios razonables sobre el activo para contribuir al aumento necesario de la inversión
  
- Debe tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de calcular y distribuir todos los costos, en forma objetiva

## 2 Sistemas de imposición de Derechos Aeroportuarios

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para los sistemas de imposición de derechos en los aeropuertos internacionales o nacionales, recomienda que deben elegirse de acuerdo con los siguiente aspectos

- a) Todo sistema de imposición de derecho debe, en la medida de lo posible, ser simple y adecuado para aplicarse en los aeropuertos
- b) Los derechos no deben imponerse, de forma tal, que desalienten la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad
- c) En materia de derecho, no debe existir discriminación entre usuario extranjeros y nacionales, que se dediquen a brindar los servicios similares, ni tampoco entre dos o más usuarios extranjeros
- d) Cuando se otorguen a determinadas categorías de usuarios derechos preferenciales, descuentos especiales u otras clases de reducciones en los derechos que normalmente hayan de abonar, respecto a las instalaciones aeroportuarias, los

gobiernos deberían cerciorarse, en la medida de lo posible, de que cualquier recuperación deficiente de los costes debidamente asignables a los usuarios en cuestión no recaiga sobre otros usuarios

- e) Para evitar trastornos indebidos a los usuarios, los aumentos de los derechos se introducirán paulatinamente. No obstante, se reconoce que en ciertas circunstancias puede ser necesario apartarse de este proceder
- f) Cuando los derechos sean impuestos por diferentes autoridades en un aeropuerto, deberían, en la medida de lo posible, reunirse en un derecho único o en número muy limitado de derechos, distribuyendo los ingresos combinados en forma apropiada entre dichas autoridades
- g) Debe mantenerse la máxima flexibilidad en la aplicación de los métodos de imposición a fin de permitir la introducción de técnicas mejoradas a medida que vayan surgiendo
- h) Los derechos aeroportuario impuestos a la aviación civil internacional deberían fijarse de manera razonable, teniendo en

cuenta el coste de las instalaciones y servicios, necesarios y utilizados, así como el objetivo de fomentar el desarrollo sano de la aviación civil en su totalidad

### 3 Derechos de Aterrizaje

Al establecer los derechos de aterrizaje, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomienda que se tengan en cuenta los principios que se indican a continuación

- a) Los derechos de aterrizaje deberían basarse en la fórmula de peso, utilizándose la masa máxima admisible de despegue inscrita en el certificado de aeronavegabilidad (o en otros documentos prescritos) Sin embargo, debería permitirse recurrir a un derecho fijo por aeronave o a un derecho fijo combinado con un elemento relativo al peso en ciertas circunstancias como, por ejemplo, en los aeropuertos congestionados y durante los periodos de máxima actividad
- b) La escala de derecho de aterrizaje debería basarse en una tasa constante por mil Kilogramo (1,000 Kg) o equivalente en libras, que puede modificarse a determinados niveles de peso, si se considera necesario

- c) Cuando se impongan derechos de control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o separadamente, puede tenerse en cuenta el peso de la aeronave, pero en menor cuantía que en proporción directa
- d) No deberían establecerse distinciones en las tasas aplicables a los vuelos internacionales debido a la longitud de la etapa de vuelo efectuada
- e) Debería aplicarse un solo derecho por el coste de utilización del mayor número posible de instalaciones y servicios proporcionados por el aeropuerto para los aterrizajes y despegues normales de aeronaves
- f) Cuando las limitaciones del aeropuerto impongan restricciones a la carga de pago de las aeronaves, debería estudiarse localmente el ajuste del derecho de aterrizaje previsto en la escala de pesos, en aquellos casos en que las restricciones sean importantes y de carácter duradero

#### 4 Derechos de Estacionamiento de Aeronaves y Derechos de Hangar

Se recomienda, por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la aplicación de los siguientes principios al establecer los derechos de estacionamiento y los derechos de hangar

- a) En lo posible, debería utilizarse la masa máxima admisible de despegue o las dimensiones de la aeronave (espacio que ocupa) y la duración de su estancia para determinar los derechos por estacionamiento, hangares y almacenamiento a largo plazo de aeronaves
- b) El periodo de estacionamiento gratuito para las aeronaves, inmediatamente a continuación del aterrizaje, debería determinarse localmente considerando los horarios de las mismas, la disponibilidad de espacio y otros factores pertinentes

#### 5 Derechos por servicios a los pasajeros

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reafirma que los derechos por servicios a los pasajeros no son objetables en principio y reconoce

que los ingresos devengados de dichos derechos son esenciales para la economía de importante número de aeropuertos

Existen, sin embargo, objeciones de orden práctico a la recaudación de derechos por servicios a los pasajeros , directamente de la persona, y las dificultades derivadas de este sistema de recaudación se agudizan, cada vez, más debido al crecimiento continuo del tráfico de pasajeros y debido a la explotación de un mayor número de aeronaves de gran capacidad, especialmente en los edificios terminales congestionados durante las horas de máxima actividad

La OACI destaca, además, la necesidad de que se celebren consultas, a nivel local, entre las autoridades aeroportuarias y las líneas aéreas, a fin de disminuir los problemas de recaudación

Más, específicamente, considera que cuando la recaudación de los derechos por servicios a los pasajeros directamente a los mismos en un aeropuerto ocasione problemas de facilitación, esos derechos deben cobrarse, de ser posible, a las líneas aéreas

Por otra parte, la OACI reconoce que incumbe a los Estados asegurar la aplicación de medidas de seguridad adecuada en los aeropuertos, de

conformidad con las disposiciones del Anexo 17<sup>20</sup>, y que los Estados pueden delegar la tarea de prestar las distintas funciones de seguridad en organismos tales como autoridades aeroportuarias, las líneas aéreas y la policía de la localidad

También, se recomienda que, cuando se impongan derechos por el abastecimiento de combustible, las autoridades aeroportuarias los reconozcan como derechos de concesión de carácter aeronáutico y que los concesionarios de combustible no los añadan automáticamente al precio del combustible abonado por los explotadores de aeronaves, aunque sí pueden incluir los apropiadamente como un elemento de sus gastos, al negociar los precios del suministro de combustible con los explotadores de aeronaves

#### 2.1.2 De la Asociación Internacional de Transporte aéreo Latinoamericano (AITAL)

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), según el manual<sup>21</sup>, tiene las siguientes características

Fundada en 1980

Sede Ciudad de Bogotá

Miembros Todas las Líneas aéreas basadas en América Latina

<sup>20</sup> Documento de la Organización de Aviación Civil Internacional que trata sobre seguridad y protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita

<sup>21</sup> Manual de Reglamentación de Transporte Aéreo Internacional" Primera edición - 1996 Capítulo 3.9-1

### Tipo Organización No Gubernamental de Transporte Aéreo

Por su parte, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL), adoptó un documento oficial destinado a presentar a los Estados de la región Latinoamericana con los siguientes puntos de vista

- a) La Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) no se opone a la transferencia, a las empresas privadas (privatización), de los aeropuertos, aunque es temerosas de que ello conduzca a incrementos en las tasas y derechos aeroportuarios, lo que puede aumentar notablemente los costos de operación de las aerolíneas. Debe tomarse en cuenta que los aeropuertos son, de hecho y casi siempre, un auténtico monopolio, lo que lleva naturalmente a la imposición de criterios unilaterales (Abuso de la posición dominante). Por ello, es indispensable que los usuarios, tanto las empresas como los pasajeros, tengan acceso a los mecanismos de control que se creen, y que sean oídos en los procesos previos a la licitación.
- b) Es normal que una gerencia privada de los aeropuertos, que obviamente tiene ánimo de lucro, tienda a incrementar sus ingresos mediante el aumento de las tasas y derechos, para

recuperar rápidamente la inversión hecha. Esto, requiere por lo tanto, la existencia de reglamentos oficiales, cláusulas contractuales precisas y una muy estrecha y efectiva labor de control de parte de las autoridades aeroportuarias

- c) Los derechos de aterrizaje y en general los cargos aeroportuarios son parte muy importantes de los costos operativos de las compañías. El criterio tradicional es que a mayores costos corresponden mayores tarifas, ya no es aplicable, dada las condiciones de la mayoría de los mercados. Las tarifas dependen de la situación competitiva de los respectivos mercados y ya no tienen necesariamente una relación directa con los costos de operación. Por lo tanto, los cargos aeroportuarios excesivos implican aumento de los costos de las empresas, que no pueden compensarse con ingresos por tarifas. Esta situación puede poner en serio peligro, la situación económica y financiera de las empresas aéreas
  
- d) Los derechos aeroportuarios en América Latina son, generalmente, más altos que los de los aeropuertos de Estados Unidos, más utilizados por las líneas aéreas

latinoamericanas. Esto implica que los aumentos en los costos aeroportuarios de la región afectan en mayor grado a las compañías latinoamericanas, ya que sus bases principales de operación se encuentran en los aeropuertos de su propio país. Los cargos excesivos afectan negativamente la competitividad de las empresas aéreas latinoamericanas.

- e) La privatización de aeropuertos no debería convertirse en una nueva fuente de recursos fiscales para los Estados. Si bien, actualmente, el Estado puede destinar fondos importantes a la construcción, administración y desarrollos de los aeropuertos, no puede pasarse al criterio contrario, esto es, que a través de la privatización el Estado reciba fondos que pueda dedicar a fines generales, pues entonces se había creado un nuevo impuesto de cargo de las empresas aéreas. O sea, que cuando los costos de construcción de un aeropuerto ya hayan sido amortizados, su paso al sector privado de debería convertirse en motivo de lucro para el Estado, especialmente si un aeropuerto ya ha sido pagado a través de las tarifas que los usuarios han venido contribuyendo a través de los años anteriores a la privatización. No debe olvidarse que las

concesiones son temporales, o sea que al final el Estado recibirá aeropuertos probablemente mejorados

- f) Hay que evitar subsidios cruzados, es decir, que los buenos resultados de la gestión de los aeropuertos principales se destinen a subsidiar los aeropuertos deficitarios, pues dentro de un criterio puramente económico de empresa privada el usuario debe pagar por el servicio que reciba y no tiene ¿por qué? Subsidiar a terceros. Los aeropuertos existentes en muchas regiones periféricas deprimidas o con poco tráfico, pueden justificarse por razones de estrategia económica o conveniencia general y, por lo tanto, el Estado debería correr con sus respectivos costos. Pero, no es lógico obligar a los aeropuertos rentables a que subsidien a los que no lo son, pues ello sería un nuevo factor de aumentos de costos para los usuarios (pasajeros y aerolíneas)
  
- g) Un buen ejemplo del tipo de privatización de aeropuertos a seguir es el que ha sido adoptado en muchos aeropuertos británicos, donde se ha conseguido mediante la aplicación del principio de la razonabilidad, privatizaciones que rebajan o al menos estabilizan los cargos a los diferentes usuarios

### 2 1 3 De la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) "es el organismo no gubernamental mundial de las líneas aéreas regulares, creado en 1945 para fomentar el transporte aéreo seguro, regular y económico, ofrecen los medios para establecer la colaboración entre las empresas de transporte aéreo y cooperar con la Organización de Aviación Civil Internacional, con otros organismos internacionales y con las asociaciones regionales de líneas aéreas"<sup>22</sup>

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) cuenta con dos oficinas principales, una en Montreal y otra en Ginebra, así como cuatro oficinas regionales en Ammán, Santiago, Singapur y Washintogton, D C

Como institución no gubernamental la IATA deriva su personalidad jurídica de una ley especial del Parlamento Canadiense, que obtuvo la aprobación real en diciembre de 1945

Considerada como una organización, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) tiene las características de voluntaria, apolítica y democrática, sin ser exclusiva

---

<sup>22</sup> Manual de Reglamentacion del Transporte Aereo Internacional Primera Edicion- 1996, Pagina 3 8-1

El ingreso, a ésta institución está abierto automáticamente a cualquier Línea Aérea que haya sido autorizada para establecer servicios aéreos regulares por parte de un Estado que sea elegible como miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Las empresas aéreas dedicadas a operaciones internacionales son miembros activos, en tanto que las que explotan servicios nacionales son miembros asociados

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) se ocupa de los aspectos no políticos de la explotación del transporte aéreo. Su labor tan sólo después de que sólo después de que los Estados han decidido a qué empresas desean conceder licencias y la forma en que desean intercambiar el tráfico aéreo y otros derechos entre sí, pero a partir de este punto, la actividad se extiende, virtualmente, a cada aspecto de la explotación del transporte aéreo

El objetivo primordial de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) es asegurar que el tráfico aéreo se realice en las distintas partes del mundo con la mayor velocidad, comodidad y eficiencia posible y dentro de la mayor economía, tanto para las líneas aéreas como para el público

Para la Compañía de Líneas Aéreas, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), es el medio de encontrar soluciones comunes a problemas que no podría resolver cualquier compañía individualmente con sólo los medios a su alcance. La Asociación es el acervo internacional de experiencia y de información, tendiendo, además, a su cargo una serie de servicios y actividades comunes.

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) considera que con anterioridad, a la transferencia de la administración de aeropuertos hacia las empresas privadas, al proceso de privatización se deben llevar los aspectos siguientes:

1. Debe existir una legalización o regulación que asegure que los Estados son responsables de proporcionar y/o brindar:
  - La seguridad aérea y la vigilancia aeroportuaria para eliminar cualquier acto de interferencia ilícita.
  - Cumplimiento de las obligaciones internacionales que incluye a los documentos (Anexos) de la Organización de Aviación Civil Internacional.
  - Se cumplan los requisitos operacionales de los usuarios, en cuanto a comunicación torre-aeronave, estacionamiento de las aeronaves y otros.

- Se mantenga un alto nivel de servicio y que exista el equipamiento para vigilar la eficiencia del sistema de cobro a los usuarios
  - Brindar a las aerolíneas un foro imparcial para arreglar las controversias con la empresa privada que obtenga la concesión del aeropuerto
- 2 Debe asegurar que no se imponga cargos excesivos o discriminatorio, a saber
- Los cargos se determinaran sobre la base de los costos razonables por los servicios brindados
  - Los cargos sean justamente proporcionados a las diferentes categorías de usuarios.
  - El precio de venta debe estar basado en el valor histórico en libros
  - La tasa de beneficio tome en consideración el costo del capital, los niveles de riesgo asociados al manejo del aeropuerto y las tasas de beneficio percibidas por industrias o actividades comerciales similares.
  - El terreno usado por un aeropuerto no debe tomarse en cuenta al calcular el beneficio de capital o la depreciación. El terreno deberá tratarse como una inversión del dueño del aeropuerto

de no negar un beneficio pero que puede ser adaptado a una importante ganancia en el capital

- No deberán establecerse nuevos impuestos en el aeropuerto privatizado
- El aeropuerto no deberá ser forzado a desviar sus ingresos
- El concepto de caja de fondo común aplicarse de manera que las aerolíneas reciban algunos beneficios por el crecimiento del aeropuerto en forma de reducción de los cargos al usuario
- Los costos en que se incurra por la transición de un status al otro, no deberán ser cargados a los usuarios
- Dependiendo de las características de la propia organización, las aerolíneas podrían estar representadas en la junta o, si esto no es posible, un cuerpo consultor debería permitir a los miembros de la asociación de usuarios expresar sus puntos de vista y sus necesidades y vigilar la forma de operación del servicio
- Las disposiciones estatutarias deben incluir una maquinaria administrativa apropiada para manejar los problemas de relaciones industriales.

## 2 2 Política de Privatización

Una política de privatización consiste en disminuir el rol del Estado, ya sea, ajustando sus funciones, reduciendo normas o leyes, o simplemente minimizando su rol de empresa productiva, puesto que al Estado no le compete ser un empresario productivo "Al Estado no le compete preocuparse de que todos lleguen a la línea mínima de partida con igualdad de oportunidades y otras tareas de infraestructura"<sup>23</sup>

Como vemos, el Estado debe orientar sus gestiones hacia una política de liderazgo de manera que ocupe el rol de orientador, porque de lo contrario ¿cuál sería la función del sector empresarial privado, ante una política de privatización?

### 2 2 1 Concepto

El concepto "Privatización" significa la introducción de una mentalidad competitiva al sector público. La privatización indica la transferencia de bienes (activos) o servicios de la empresa propiedad del gobierno a inversionistas o empresas de capital privado. La privatización puede, además, referirse a la instauración de una empresa subsidiaria separada de la organización pública utilizando bienes (activos) o servicios de propiedad del sector público.

---

<sup>23</sup> Piñera, Jose. Una Auténtica Revolución social "El Nuevo Chile" Consejo Interamericano de Comercio y Producción, 1991 p 20

La conceptualización de privatización varía de acuerdo a la estructura de cada país, no obstante, el objetivo es el mismo al buscar la maximización de la eficiencia y eficacia de las inversiones

### 2.2.2 Objetivos

La empresa pública o estatal, bajo cualquier régimen político, por su propia naturaleza, carece de debida flexibilidad de manera que le permita adecuarse rápidamente a las exigencias del mercado cambiante y en consecuencia no logra niveles sostenidos de eficiencia. En este sentido, la privatización resulta ser una alternativa para dotarla de una organización operacional competente en el cual se minimicen los costos de la economía y se maximizen las ganancias con igualdad de oportunidades para todos los sectores de la economía

### 2.2.3 Aspecto Legal

Al Estado le compete establecer políticas en materia de subsidios, eliminación o la restricción de políticas proteccionistas, a la aplicación de impuestos, fijación de precios, a la firma con un margen que permita una rentabilidad superior al costo de oportunidad.

Según, la Constitución Panameña, el Estado está facultado para vender sus activos de acuerdo a los procedimientos establecidos por la ley que incluyen las licitaciones públicas, concurso de precios y solicitudes de precios, dependiendo del monto de dichos activos

Actualmente, el proceso de privatización de las empresas estatales panameñas, se fundamentan en la Ley No 16 del 14 de julio de 1992, por la cual se establece y regula el proceso de privatización de empresas, bienes y servicios estatales

### 2.3 Mecanismo para la Privatización

Los mecanismo que debe utilizar el Estado para iniciar el proceso de privatización son Crear y promulgar leyes, fijar normas tarifarias lógicas, entre otros

Una vez que las leyes fijan las tarifas, se ha desestatizado las empresas, las cuales entonces tienen el gran rol de incrementar la productividad, mejorar la eficiencia, bajar costos y proveer un mejor servicio

Otros mecanismos consisten en conceder y/o vender las empresas a capitalistas nacionales, a inversionistas extranjeros o hacer los trabajadores participes de la propiedad de las empresas

### 2 3 1 Ventajas

Permite que se efectúen altas inversiones en el aeropuerto privatizado, ya que se obvian todos los proceso burocráticos que actualmente no permiten una efectiva inversión en las necesidades más apremiantes, del mismo

También, permite que se brinde un mejor servicio aeroportuario tanto a los pasajeros como a las líneas aéreas y sus tripulantes

Se podrá minimizar los problemas laborales, al indemnizar a todos los funcionarios y escoger a aquellos trabajadores que se interesan más por la buena marcha de la empresa

Mejora la eficiencia y eficacia de los servicios y facilidades que brinda el aeropuerto, a favor de los usuarios del transporte aéreo

El Estado Panameño, como autoridad, se reserva la prestación de los servicios de tránsito aéreo, por lo que en la práctica solo se está cediendo a la actividad privada la administración del edificio terminal, el manejo de pasajeros, la utilización de la pista y calles de rodajes

Otra ventaja significativa es la de mejorar los niveles de servicios, incrementar los ingresos potenciales y explotar los aeropuertos de una manera

comercial más agresiva Y una participación privada mayor en infraestructura y servicios

Por ultimo, señalaremos la promoción de una sana competencia entre líneas aéreas

### 2 3 2 Desventajas

Por lo general, la mayor desventaja se da en la alta reducción de la planilla, ya que, las empresas concesionadas no absorben el 100% del personal rentado. Esto puede ocasionar inconvenientes en el nivel político del Estado y en el económico de la población económicamente activa, porque tiende a aumentar los niveles de desempleo

El Estado, como fuente de generación, pierde participación en los ingresos y ganancias producidas, como resultado de la gestión empresarial privada. Aunque, reciba dinero producto de la concesión anual que entrega las empresas privadas

### 2 4 Modelo de Privatización para el Aeropuerto de Albrook Field

Las propiedades del Aeropuerto de Albrook Field están determinadas por la posesión del polígono donde se ubica el edificio terminal para pasajeros, los hangares viejos y los nuevos para aeronaves privadas, la pista y calles de

rodajes, el edificio para operaciones y comunicaciones, y el edificio de la torre de control, cuya totalidad pertenece al Estado

En este sentido, la privatización debe darse mediante la concesión administrativa de ciertos servicios, por parte del Estado, lo cual puede efectuarse en su totalidad o parcialmente, en un porcentaje superior o igual a 50 0%. Para este último caso, el Estado tendría una participación minoritaria que le permitirá tener acceso a las utilidades y a la toma de decisiones de la política de la empresa

La justificación, de ésta segunda alternativa, es que el Aeropuerto de Albrook Field, continuará siendo un aeropuerto con todo el respaldo del Estado Panameño

La desventaja que se encuentra se fundamenta en el hecho de que puede introducirse en la política partidista de los que detentan el poder político en un momento determinado, lo cual es negativo de acuerdo con la experiencia panameña en empresas estatales

Por consiguiente, es más conveniente que la privatización del Aeropuerto de Albrook Field se realice mediante la concesión de la administración y en cuyo

proceso se considere los siguientes aspectos: legales, laborales, administrativos, financieros y técnicos

#### 2.4.1 Aspectos Legales

Como quiera que el Aeropuerto de Albrook Field es un bien estatal, se debe cumplir con lo que establece en la ley 16 del 14 de julio de 1992, con el proceso de precalificación y con el proceso de licitación pública, a los efectos de su privatización

#### 2.4.2 Aspectos Laborales

Los inversionistas que adquieran la administración por concesión, del Aeropuerto de Albrook Field, después del proceso de privatización deberán utilizar recursos humanos con experiencia en el campo de la aeronavegación, la administración de aeropuerto y la comercialización de los servicios que brinda un aeropuerto, para garantizar la eficiente operación del Aeropuerto de Albrook como una empresa totalmente privada

En cuanto al rol, que debe jugar el funcionario seleccionado al ser indemnizado y recontratado, es el optimizar la eficiencia de la empresa, puesto que los empleados no sólo laborarían por un salario, sino que se esforzarían por aumentar las ganancias de la empresa. De esta manera, se garantiza una

privatización, en la cual se verá favorecidos tanto los inversionistas, como el operador y los empleados

#### 2 4 3 Aspectos Administrativos y Organizativos

En base a la evaluación que se efectúa en el capítulo tercero, de éste trabajo, en lo que respecta a la administración y organización del Aeropuerto de Albrook Field, podemos observar que éste aeropuerto gozará de un moderno sistema organizacional (en términos científicos), en lo que respecta a las funciones y división del trabajo (Ver capítulo tercero)

En este sentido, creo que la empresa que se gane la licitación pública, puede iniciar sus labores, puesto que el aeropuerto gozará de una estructura organizativa-administrativa funcional acorde a las necesidades de una empresa privada que brinda servicios y facilidades aéreas

#### 2 4 4 Aspectos Financieros

En términos generales, en todo aspecto económico-financiero, las deudas son un gran peso para cualquier empresa, por consiguiente, se requiere de una gran austeridad y rigidez en el manejo financiero de la empresa, por un período, hasta que la liquidez y la situación financiera se normalice

Aunque, los inversionistas se encuentren con una pista bien rehabilitada, un nuevo edificio terminal para pasajero y torre de control con equipamiento totalmente nuevo, se requiere de un control financiero moderado que permita cierta flexibilidad

Esta normalización se logra en más de cinco años, al garantizarse una eficiente administración financiera y sentarse un clima de entendimiento entre las autoridades aeronáutica, el operador del aeropuerto, los usuarios (líneas aéreas, pasajeros y público) y los inversionistas, lo cual se refleja en una situación financiera estable, de manera tal que el Aeropuerto de Albrook Field tome la posición que se merece, como empresa privada

#### 2 4 5 Aspectos Técnicos

En lo que concierne a los aspectos técnicos para el Aeropuerto de Albrook Field, se destaca que las fallas de los equipos instalados serán mínimas, ya que aparte de la garantía que se tendrá de los fabricantes, todo el equipamiento será totalmente nuevo, que conlleva a que los programas de mantenimiento no serán correctivos sino preventivos, pues el equipamiento está en óptimas condiciones, pese al uso constante que tendrá el mismo

Resumiendo, se propone una continuidad en los programas de mantenimiento del equipo, salvo pequeños ajustes en los equipos que así lo requieran

## 2.5 Implementación y Perspectivas del Modelo Propuesto de Privatización

La implementación del modelo de privatización para el Aeropuerto de Albrook Field conlleva

- 1 La concesión, por parte del Estado, de la administración del mismo
- 2 Se fundamenta en los procedimientos y requisitos establecidos en la ley 16 de 14 de julio de 1992
- 3 También, tiene fundamento en el Código Fiscal y en la ley 56
- 4 Programa de privatización que implementa la Oficina de Programación de Privatización del Ministerio de Hacienda y Tesoro de la República de Panamá

El programa e implementación de privatización para los servicios aeroportuarios comprende los siguientes pasos

- a) La declaración de privatización que es emitida por el Consejo de Gabinete.
- b) Confección del Memo-Informativo que contiene toda la información oficial sobre el Bien o Servicio a concesionar
- c) Perfil del Plan Maestro para el Aeropuerto a privatizar

- d) Confección, entrega y recibo del documento de precalificación
- e) Confección del Contrato de Concesión
- f) Reestructuración del bien o servicio a concesionar
- g) Periodo de transición para entrega de la concesión

Con la privatización del Aeropuerto de Albrook Field se busca una eficiente administración por parte de la empresa que obtenga la concesión y que podrá obtener desarrollando, entre otros, los aspectos siguientes

- 1 Para el control financiero, tendrá que mantener una evaluación constante de los ingresos y desembolsos, de manera que se obtenga utilidades para la empresa de más impuestos (sobre rentas)
- 2 En los aspectos técnicos, la nueva administración tendrá que mantener programas de mantenimiento para aquellos aspectos que le correspondan, lo cual le daría credibilidad y confianza a lo pasajeros y líneas aéreas, que allí operen
- 3 Las perspectivas de crecimiento de los ingresos, de las operaciones y del nivel técnico, son muy halagadoras, dado que sus infraestructuras y equipamiento son totalmente nuevos, aún son considerar futuras ampliaciones

CAPITULO 3.

ESTRUCTURAS Y ACTIVIDADES PRINCIPALES DE LAS DISTINTAS

UNIDADES EN EL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD.

### CAPITULO 3 ESTRUCTURAS Y ACTIVIDADES PRINCIPALES DE LAS DISTINTAS UNIDADES EN EL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD

En el Aeropuerto de Albrook Field para operar en forma eficiente y llevar a cabo el cumplimiento de sus objetivos, requiere organización por departamento, en forma coordinada

La estructura organizativa que se puede adoptar para operar el Aeropuerto de Albrook Field como una empresa se establece en el organigrama funcional, presentado en la figura No 1

Dicho organigrama crea las relaciones funcionales entre los diferentes departamentos operativos que desarrollan las actividades operacionales específicas relacionadas con funciones de los mismos, lo cual refleja una organicidad en la forma de abordar los objetivos planteados por la empresa

#### 3 1 Nivel Superior

El nivel superior está integrado por la Junta Directiva, Gerencia General y Sub-Gerencia General, este alto congreso de administración coordinará, dirigirá y autorizará la labor de las Direcciones

### Junta Directiva

Establece las políticas y aprueba las normas y programas para el buen funcionamiento de la entidad, además, supervisa, evalúa y vela por la eficiencia y eficacia de la administración, conjuntamente con el gerente General y adopta medidas necesarias para superar los obstáculos que se presenten

Otras de las funciones de la Junta Directiva es la de Autorizar la adquisición de contratos de préstamos, aprueba el presupuesto de la misma, realiza los nombramiento del personal directivo y supervisa las relaciones comerciales con el ente regulador aeronáutico y la Autoridad Aeronáutica

### Gerencia General

A la gerencia general le compete las siguientes funciones

- 1 Dirigir, administrar y supervisar, con eficiencia, las efectivas labores con los usuarios del aeropuerto (Público en general, líneas aéreas y pasajeros).
- 2 Representar al Aeropuerto ante cualquier persona natural, jurídica y fuera del país (Ente Regulador y Autoridad Aeronáutica)
- 3 Poner en práctica las políticas establecidas y delegadas en ella por la Junta Directiva mediante los planes y programas

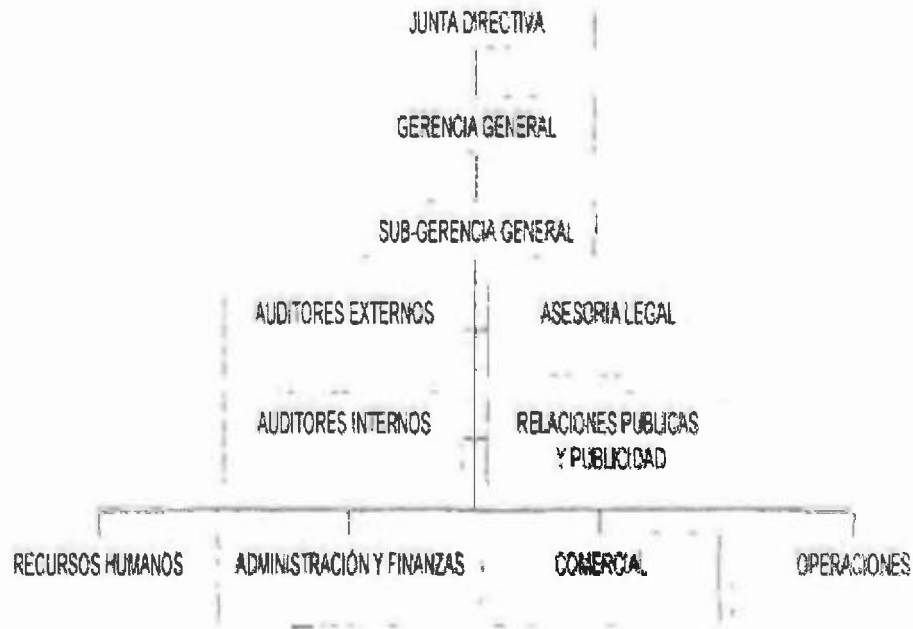
- 4 Supervisar el funcionamiento de todos los servicios y actividades del Aeropuerto como empresa. Mantener una adecuada estructura organizacional.
- 5 Presentar, periódicamente, a la Junta Directiva informe sobre las actividades y las operaciones realizadas, y previsiones respectivas para períodos futuros.
- 6 Presentar ante la Junta directiva el presupuesto de explotación de la institución y controlar su realización.
- 7 Realizar los nombramientos del personal de mandos medios e inferiores.

#### Sub-gerencia General

De existir, tendrá la función básica de

- Asistir al Gerente General en las funciones que le son propias y en aquellas que le sean delegadas por el gerente general. También, reemplazar al gerente en su ausencias temporales.
- Coordinar y supervisar las actividades de las Direcciones, Gerencias, Departamentos Administrativos y Técnicos, así como los comités y comisiones que se establezcan, de acuerdo con las prioridades e instrucciones dictadas por el gerente general.

Figura No 1 Organigrama Propuesto para el Aeropuerto de Albrook Field



### 3.2 Nivel de Asesoría

El Nivel de Asesoría está integrado por la Asesoría Legal y Gerencia de Relaciones Públicas y Publicidad, las cuales serán responsables de proteger y asesorar a la empresa legalmente, como también el de mantener una buena imagen hacia el público

#### Asesoría Legal

La Asesoría Legal será responsable de

- Asesorar el nivel operativo de la institución en los problemas legales que se presentan
- Participar en la tramitación y documentación legal que se lleve a cabo en el aeropuerto. Representa al aeropuerto en juicios administrativos y otros de orden legal. Elaborar contratos y cuerdos en general
- Estudiar, opinar y resolver todas las consultas de carácter legal que le formulen los diferentes niveles de la organización

#### Gerencia de Relaciones Públicas y Publicidad

A este nivel de asesoría le correspondería

- Planificar, organizar, dirigir y controlar una estrategia agresiva de publicidad y promoción para la captación de más y mejores usuarios (clientes) para el aeropuerto

- Dirigir y coordinar todas las actividades vinculadas a las proyecciones internas y externas de la empresa con el objeto de proyectar una buena imagen del Aeropuerto de Albrook Field y mantener buena relaciones con los principales medios de comunicación, compañías aéreas, proveedores y otras entidades
- Sostener una sólida imagen del Aeropuerto de Albrook Field a través de una publicidad creativa en la cual resalte la importancia del principal aeropuerto doméstico del país

### 3.2 Nivel Fiscalizador

El nivel fiscalizador será el encargado de vigilar por el fiel cumplimiento de las normas establecidas, para lograr el mejor manejo de todas las actividades que desarrolle el aeropuerto. Lo integran Auditoría interna y Auditoría externa

#### Auditoría Interna

Asiste al Director Ejecutivo como una parte integrante, o en coordinación, de las funciones de contabilidad y control, reduce el trabajo administrativo y moderniza los procedimientos sin sacrificar el control interno

#### Auditoría Externa

Fiscalizar todos los actos de manejo de fondos de la empresa. Verifica los informes financieros, de contabilidad, órdenes de compra y los pagos

### 3.4 Nivel Ejecutor

El nivel ejecutor está integrado por la Dirección de Recursos Humanos, Departamento de Personal, Sección de Planilla, Análisis Administrativo y Adiestramiento

La principal preocupación del nivel ejecutor será la de velar por el cumplimiento, del personal que está bajo su jurisdicción, de que se brinde un buen servicio al público

Su tarea más importante será la de establecer las políticas a seguir en materia de administración de personal, reclutamiento, contratación, traslado, ascensos, licencias, riesgos profesionales, suspensiones, despidos, o historiales del personal. Así como aplicar, preparar, tramitar y coordinar las planillas de pagos del personal del aeropuerto

Además, deberá coordinar, organizar y evaluar los programas de capacitación o adiestramiento para el personal, con miras a mejorar los recursos humanos de la empresa.

### 3.5 Nivel Operativo

El nivel operativo, en general, trata de las labores de operación, políticas financieras, análisis contables, fiscaliza los pedidos a proveedores y establece los proyectos de programas y los planes a largo plazo del aeropuerto. Estará integrado por la Dirección de Administración y Finanzas, Dirección de Operaciones y Dirección Comercial.

#### Dirección Comercial

Su responsabilidad consiste en planificar, controlar y dirigir el desarrollo de las ventas/ingresos del aeropuerto, además, contribuye con estudios técnicos de planificación y formulación de programas que conlleven al incremento económico en el aeropuerto.

La función principal para mercadear el aeropuerto será la de maximizar los ingresos al menor costo posible, coordinando las actividades vinculadas a las proyecciones internas y externas del aeropuerto, con el objeto de proyectar una buena imagen.

#### Dirección de Operaciones

La Dirección de Operaciones administrará de forma ordenada y coordinada las operaciones de transporte aéreo (regular, no regular y especiales), de acuerdo con proyecciones del aeropuerto en condiciones

óptimas de seguridad, eficiencia y economía cónsona con las normas que regulan los anexos 14 y 17 de la Organización de Aviación Civil Internacional<sup>24</sup>

Su responsabilidad consiste en cumplir con el programa de vuelos establecidos por las líneas aéreas que allí operarán, en forma eficiente al menor costo posible y con los máximos sistemas de seguridad

#### Dirección de Administración y Finanzas.

El objetivo central de la Dirección de Administración y Finanzas será el de administrar los recursos financieros mediante el uso racional y eficaz de las entradas y salidas que generará el aeropuerto. Entre las funciones que desempeñará ésta dirección, tenemos

- Mantener estrecha relación con el Departamento de Contabilidad con el propósito de tener un efectivo control de flujo monetario a corto, mediano y largo plazo
- Dirigir, supervisar y coordinar los servicios administrativos del aeropuerto; suscribe y administra la póliza de seguros necesarias para cubrir riesgos obligados y otros
- Tendrá la obligación de programar, formular, ejecutar y evaluar el presupuesto para el aeropuerto, de acuerdo con la política y

<sup>24</sup> Documentos de la Organización Civil Internacional que sirven como indicador base para la rehabilitación o construcción de Aeropuertos, en todo el mundo

lineamiento de la Junta Directiva y Gerencia General, durante la vigencia del año fiscal correspondiente

- Entre las funciones que realizará esta dirección estará la de desarrollar las normas sobre programación de recursos financieros, manipulación y custodia de fondos disponibles, operaciones bancarias y de crédito. Además, ejecuta y programa pagos por los servicios adquiridos por el aeropuerto
- También, llevará el registro sistemático y el análisis ordenado de la información contable que permite efectuar la elaboración y análisis de los Estados Financieros de las actividades que el aeropuerto realice, de forma que se pueda suministrar la información necesaria a los diferentes niveles de la misma. Además, lleva el control de cuentas por cobrar, controla los bienes y valores del aeropuerto

CAPITULO 4.  
ASPECTOS FINANCIEROS.

## CAPITULO 4 ASPECTOS FINANCIEROS

El análisis financiero del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook Field), lo realizaremos tomando en consideración los datos financieros del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) referente a sus ingresos, egresos, estados financieros, indicadores financieros y el financiamiento, tal como lo detallamos a continuación:

### 4.1 Fuentes de Ingreso

El Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) recibe ingresos por diversos servicios que presta a sus usuarios, y por concesiones y alquileres de sus instalaciones

Las fuentes de ingresos del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) se muestran en el cuadro No. 10 y que comprende a todos aquellos ingresos de aviación tales como: tasa por aterrizaje, tasa por estacionamiento de aeronaves, tasa por Servicio al Pasajero, Impuesto de Seguridad Aérea, tasa por venta de combustible; también forman parte de estos ingresos los provenientes de concesiones como los arrendamientos y los ingresos varios, que son aquellos provenientes de licencias para las aeronaves, inspección a las aeronaves y servicios de avalúo de aeronaves

Es conveniente recordar que el fundamento legal que utiliza la Dirección de Aeronáutica Civil para aplicar tasas y cánones de arrendamientos se da, entre otros, en el artículo tercero (3°) del Decreto de Gabinete No 13 del 22 de enero de 1969 que faculta a la Dirección de Aeronáutica Civil para estructurar, determinar, fijar, alterar, imponer y cobrar tarifas y tasas por el uso de sus facilidades o por los servicios que presta o suministra

De acuerdo a lo establecido en el artículo (4°), las tasas y tarifas deben ser fijadas y revisadas de manera que en todo momento

"Provean fondos suficientes para el funcionamiento y operación de la Dirección de Aeronáutica Civil"<sup>25</sup>

La Dirección de Aeronáutica Civil ha establecido tasas para regular los servicios ofrecidos a las aeronaves en los aeródromos nacionales, las mismas están amparadas por disposiciones legales, las cuales establecen procedimientos a seguir para la aplicación de los cánones a cobrar. Algunas de éstas disposiciones son.

---

<sup>25</sup> Decreto de Gabinete No 13 del 22 de enero de 1969 en su artículo cuarto

- Resolución No 173 JD  
del 13 de mayo de 1980

Por la cual se actualiza el régimen de tasa y cánones sobre los servicios e instalaciones aeroportuarias, derechos y facilidades de arrendamiento y explotación comercial, suministrada por la Dirección de Aeronáutica Civil en los aeropuertos domésticos

- Resolución No. 116-JD  
del 20 de julio de 1987

Por el cual se crea la tasa por Servicios de Protección al Vuelo

- Resolución No 88-JD  
del 28 de diciembre de 1983

Por el cual se crea la tasa por Servicios de Plataforma y Despacho de Aeronaves

Por lo anteriormente, expuesto, el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) y futuramente el Aeropuerto de Albrook Field, aplica las tasa, de acuerdo a los

servicios que pone a disposición de los usuarios De estos servicios ofrecidos haremos mención de los siguientes

#### 4 1 1 Tasa por Aterrizaje de Aeronaves

Es el derecho de cobro a las aeronaves por cada aterrizaje que realizan en el aeropuerto La tasa por aterrizaje de aeronaves en los aeropuertos nacionales , se calcula de acuerdo al peso máximo de despegue de la aeronave y tipo de vuelo, ya sea internacional o doméstico, como se establece a continuación

**Cuadro No 11 Tasa de Aterrizaje para vuelos internacionales en Aeropuertos Domésticos por peso máximo de despegue según cargo Al 30 de noviembre de 1998**

Peso Máximo de despegue de la Aeronave (en Kg)	Cargos
Hasta 5,000	B/ 10 00 cargo mínimo
De 5,001 a 7,000	B/ 2 00 por cada 1,000 kg o fracción
De 7,001 a 10,000	B/ 2 10 por cada 1,000 Kg o fracción
Más de 10,001	B/ 2 20 por cada 1,000 Kg o fracción

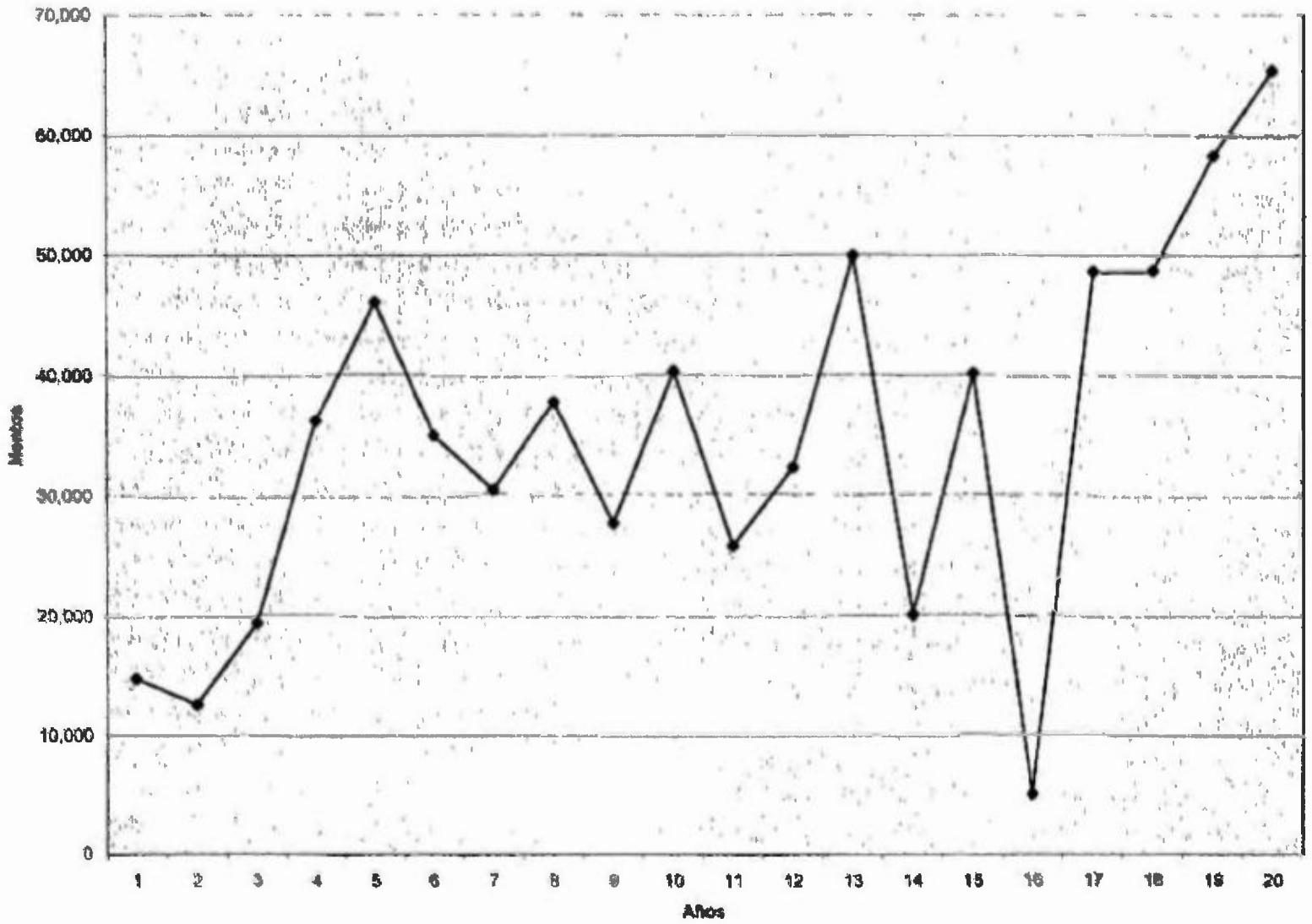
Fuente Resolución No 173 del 13 de mayo de 1980, página No 5

**Cuadro No. 12 Tasa de Aterrizaje para vuelos interno en Aeropuertos Domésticos por peso máximo de despegue según cargo y tasa fija anual Al 30 de noviembre de 1998**

Peso Máximo de despegue de la Aeronave (en Kg)	Tasa por cada Aterrizaje Comercial y privado	Tasa fija anual	
		Comercial	Privada
Hasta 3,000	1 05 cargo mínimo	360 00	120 00
De 3,001 a 6,000	0 35 por c/1,000 Kg o Frac	540 00	150 00
De 6,001 a 13,000	0 40 por c/1,000 kg o Frac	--	--
Más de 13,000	0 45 por c/1,000 Kg o Frac	--	--

Fuente Resolución No 173 del 13 de mayo de 1980, página No 5

### Ingreso por Tasa de Aterrizaje



Como se observa en los cuadros No 11 y 12, la tasa de aterrizaje se aplica, salvo algunas excepciones estipuladas, al propietario u operador de toda aeronave que aterrice en el aeropuerto. Esta tasa está fijada mediante la Resolución No 173-JD del 13 de mayo de 1980, emitida por la Dirección de Aeronáutica Civil.

La tasa de aterrizaje es cobrada, atendiendo al peso máximo de despegue de la aeronave consignado en su certificado de aeronavegabilidad y atendiendo además, al tipo de vuelo que se trate, si es interno o internacional.

Dentro de las normas y procedimientos de la Resolución No 173 del 13 de mayo de 1980, se establece que las aeronaves privadas y utilizadas únicamente para vuelos internos, cuyo peso máximo de despegue sea inferior a los 6,000 Kilogramos deberán acogerse a la Tasa Fija Anual. También, se concederá un descuento de 10.0% sobre la referida tasa, si la misma es pagada en su totalidad dentro de los primeros sesenta (60) días calendario del año.

En caso de que, por alguna circunstancia, una aeronave no se acoja a la Tasa de Aterrizaje, se efectuarán por cada aterrizaje de acuerdo al peso máximo de despegue de la aeronave.

Se entiende que la tasa fija anual cubre únicamente los vuelos internos, cuando se trate de vuelos internacionales se aplicará la tasa correspondiente

Realmente, no se perciben ingresos, en este concepto, dado que las empresas comerciales realizan más de una (1) frecuencia diaria con más de un (1) vuelo por equipo, esto se puede notar con los cuadros de itinerarios que las empresas publican con respecto a sus operaciones

El Cuadro No 13, muestra los ingresos por Tasa de Aterrizaje cobrados en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) durante el período de 1978 a 1997. En el mismo observamos un crecimiento sostenido desde 1994 a 1997, con un 12.1 % de crecimiento en su último año.

En el cuadro No 14, encontramos los ingresos de aviación que se generan según localidad por año y en él observamos que el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) es el tercero en la generación de ingresos de aviación, en este rubro para la Dirección de Aeronáutica Civil durante el período presentado.

Según, el Cuadro No 15 en donde se muestran los ingresos de aviación generados en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert, según tipo de ingreso por año, de 1991 a 1997, señalando un crecimiento entre 1991 y 1992 para luego

presentar un decrecimiento en 1993 y el crecimiento sostenido en los años siguientes

Comparativamente, el cuadro No 16 nos presenta los ingresos de aterrizaje según localidad por año, de 1991 a 1996, y nos muestra los ingresos por aterrizaje que genera el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) en comparación con los otros aeropuertos que administra la Dirección de Aeronáutica Civil

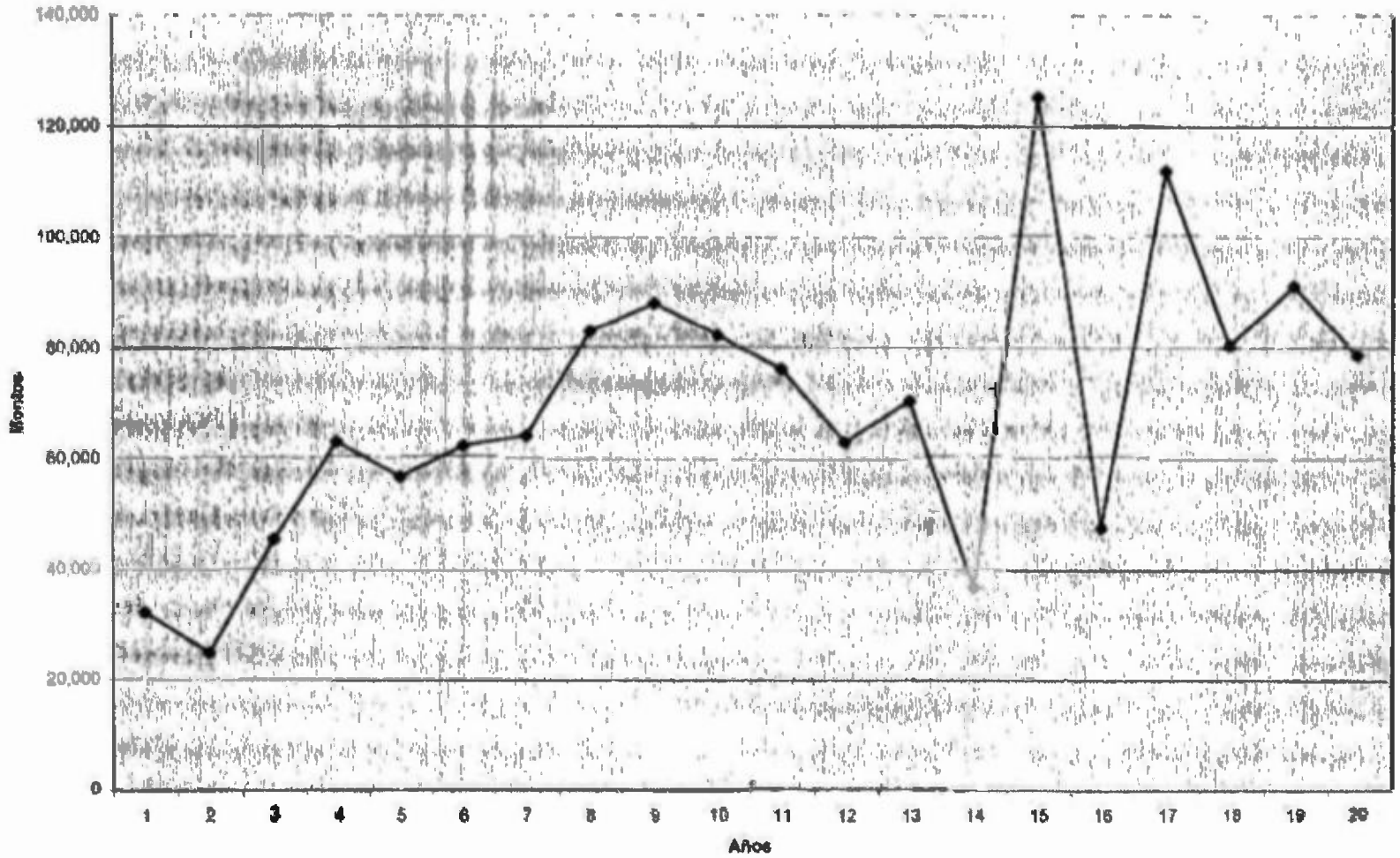
Por su parte la gráfica No 2, nos enmarca cual ha sido el comportamiento de los ingresos generados por la tasa por aterrizaje en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), en los últimos veinte (20) años (1978-1997)

#### 4.1.2 Tasa por Estacionamiento de Aeronaves

Es el derecho de cobro a las aeronaves que estacionan en las diferentes áreas del aeropuerto. La tasa por estacionamiento de aeronaves en los aeropuertos nacionales se calcula de acuerdo al peso máximo de despegue de la aeronave y tipo de vuelo, el cual puede ser internacional o doméstico, tal como se señala a continuación:

- a) En el caso de vuelo interno, después de doce (12) horas a partir de la hora de aterrizaje, se aplica la Tasa de Veinticinco Centésimos de Baibos (0.25 cent.) por cada mil (1,000)

### Ingresos por Tasa de Estacionamiento



kilogramo o fracción de mil (1,000) kilogramo del peso de la aeronave, por cada veinticuatro (24) horas o fracción de veinticuatro (24) que la aeronave permanezca en tierra

Cargo Mínimo Setenta y Cinco centésimo de balboas (0.75) por cada veinticuatro horas o fracción de la misma<sup>26</sup>

b) En el caso de vuelo internacional, después de seis (6) horas a partir de la hora de aterrizaje, se aplica la tasa de cincuenta centésimos (B/ 0.50) por cada mil (1,000) kilogramo o fracción de mil (1,000) kilogramos del peso de la aeronave, por cada seis (6) horas o fracción de seis (6) horas que la aeronave permanezca en tierra

Cargo Mínimo Un balboa con cincuenta centésimos de balboa (B/ 1.50) por cada seis (6) horas o fracción de seis (6) horas

---

<sup>26</sup> Para un ejemplo práctico: "Refiriéndose al trabajo de Graduación de los señores Pablo Mendoza y Hernando Gamán sobre la transferencia de Tránsito Aéreo y Servicios Afines del Gobierno del Estado Unidos a Panamá y la elaboración de una Tasa por los Servicios de Navegación Aérea en Rusia, en el cual los autores proponen y describen la tasa utilizada en la actualidad"

- c) Todos los propietarios u operadores de aeronaves con base de operaciones en los aeropuertos nacionales, excepto el Aeropuerto de Tocumen, y cuyo peso sea inferior a seis mil (6,000) kilogramos (Kg) deberán acogerse a una "Tasa Anual por Estacionamiento de Aeronaves", conforme se detalla a continuación
- Propietario u operador de aeronave con facilidades de hangar propio B/ 300 00 anual
  - Propietario u operador de aeronaves sin facilidades de hangar propio B/ 400 00 anual

Todo aquel propietario u operador de aeronaves privada y comercial utilizada únicamente para vuelos internos, cuyo peso máximo sea inferior a los seis mil (6,000) kilogramos y aquellas de mayor peso que cuenten con la facilidad de hangar, deberán acogerse a la "Tasa Fija Anual" y se concederá un descuento del 10,0% sobre la referida tasa si la misma es pagada durante los primeros sesenta (60) días calendario del año.

En el Cuadro No.17 se muestra los ingresos por Tasa de Estacionamiento de Aeronaves cobradas en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) por monto

y variación, según año. Reflejando un comportamiento irregular en su obtención producto de las altas y bajas que tiene el uso de la plataforma o área de estacionamiento que tiene dicho aeropuerto

Por su parte, el Cuadro No 18, nos señala los ingresos por estacionamiento de aeronaves, según localidad por año. El Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), en los años de 1991-1996, presenta en esta cuanta de ingresos el segundo nivel en importancia para la Dirección de Aeronáutica Civil

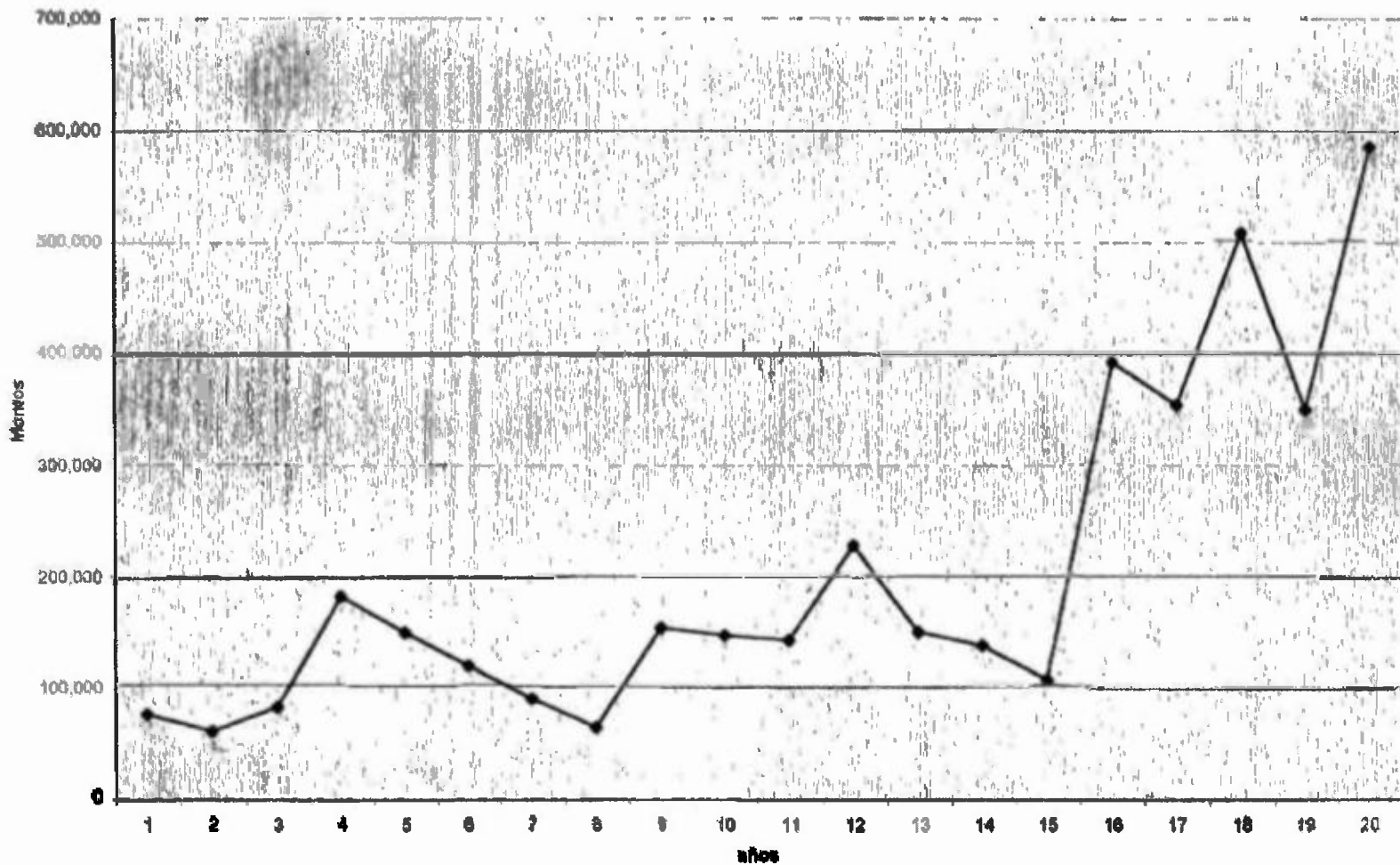
Y, por rubro de ingreso, regresando a el Cuadro No 15, vemos que efectivamente, el ingreso por estacionamiento de aeronaves es el segundo nivel significativo de ingreso para el aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) en los años estudiados

La gráfica No 3 muestra cual ha sido el comportamiento de los ingresos recaudados en concepto de Tasa por Estacionamiento de Aeronaves en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) en los últimos veinte (20) años

#### 4.1.3 Tasa por Servicios al Pasajero.

La tasa por servicios al pasajero internacional o mejor conocido como tasa por uso de aeropuerto, se aplica, salvo algunas excepciones estipuladas, a

### Ingresos por Servicios al Pasajero



todo pasajero que viaje al exterior del país desde el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Patilla)

No obstante, dicha tasa también es cobrada a todo viajero extranjero cuya aeronave con matrícula extranjera aterrice en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Patilla) y permanezca por un período de tiempo superior a las nueve (9) horas.

La última fijación de esta tasa fue dictada mediante la Resolución No 081-JD del 23 de junio de 1994, por la Dirección de Aeronáutica Civil, cuyo monto es de B/ 20 00 por viajero, la cual señala que la tasa deberá ser pagada por todo pasajero que viaje al exterior desde algún aeropuerto nacional.

También, existe la Resolución No 173-JD del 13 de mayo de 1980, en donde se establece una tasa por servicio al pasajero de vuelos domésticos especiales (Charters), que deberá ser pagada por todo viaje de ésta naturaleza que se efectúe dentro del territorio nacional.

Por otro lado, en el artículo 19, de dicha Resolución se agrega un párrafo que indica: Esta tasa no afecta en ninguna medida el impuesto sobre pasaje aéreo de viajes que se efectúen dentro del territorio nacional, creada por la ley 54 de 1958.

EL Cuadro No 19, nos presenta los ingresos de aviación por servicios al pasajero cobrada en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), por monto y variación, según año Mostrando un comportamiento irregular con más decrecimientos anuales que incrementos entre los años estudiados

Retornando a el Cuadro No 15, podemos señalar que en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla), el rubro de ingresos por pasajeros es el más significativo entre todas las cuentas de ingreso del mismo

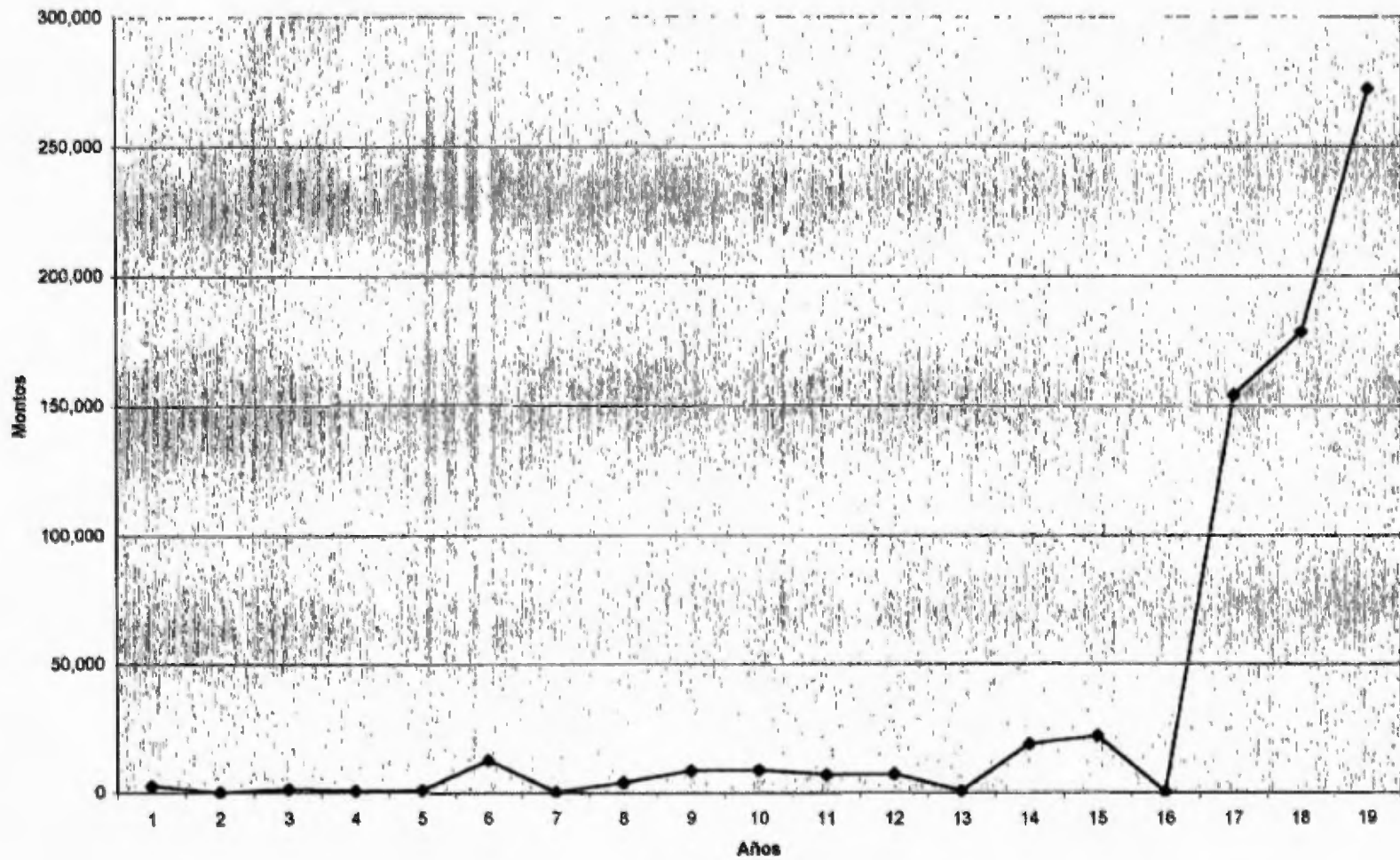
Por localidad, el Cuadro No 20, nos dice que el rubro en estudio del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) constituye el segundo en importancia dentro de las localidades que proporcionan ingresos a la Dirección de Aeronáutica Civil

Durante el periodo de 1991 a 1997 los ingresos por Servicios al Pasajero contabilizaron B/ 2 4 millones

#### 4 1 4 Impuesto de Seguridad Aérea

Este ingreso se obtiene en el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Paitilla) mediante el cobro de un 5,0% sobre el valor de los boletos o pasajes que venden las empresas aéreas que operan desde él.

### Ingresos Varios



El impuesto de seguridad aérea fue puesto en vigencia, por el Gobierno Nacional, mediante la ley No 54 del 15 de diciembre de 1958, la cual establece el impuesto sobre pasajes aéreos de viajes que se efectúen dentro del territorio nacional

4.1.5 Tasa por Suministro de Combustible y Concesión por Venta de Combustible.

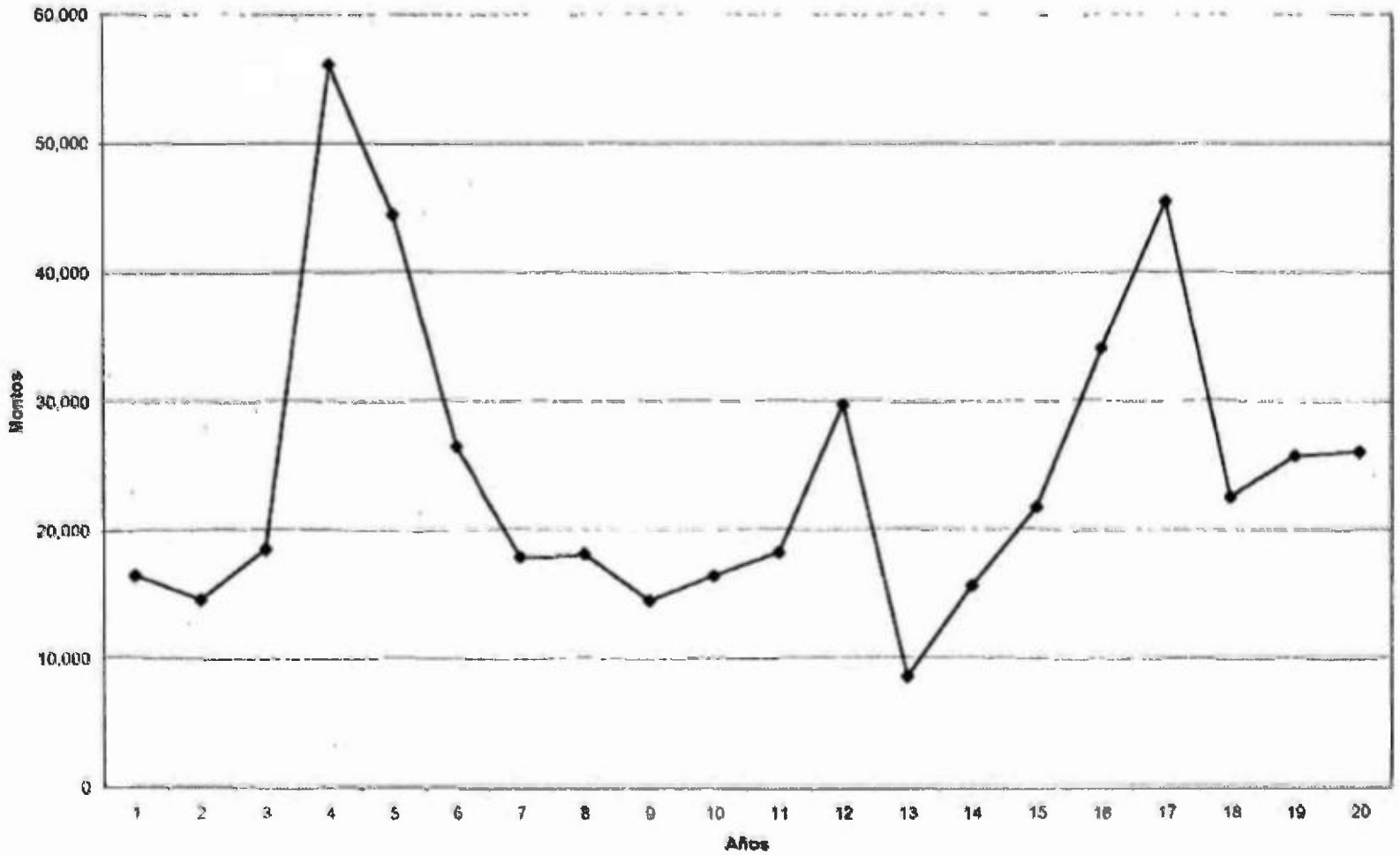
Las compañías petroleras pagan como tasa por el derecho a suministrar combustible, la suma de B/. 0.015 (uno y medio centésimo), por galón.

La tasa por suministro de combustible fue promulgada por el Gobierno Nacional, mediante la ley 14, artículo 11 del 6 de agosto de 1962

También, mediante la Resolución No 050-JD del 9 de abril de 1987, se estableció la tasa sobre la concesión por venta de combustible por B/. 0.07 (siete centésimos de balboa) por galón vendido a las aeronaves de transporte público y de aviación general en los aeropuertos nacionales con excepción del Aeropuerto Internacional de Tocumen

En el Cuadro No 21, se refleja los ingresos de aviación por la tasa por suministro de combustible y concesión por venta de combustible. Que muestra un comportamiento aceptable al observarse crecimientos anuales constantes

### Ingresos por Tasa de Combustible



entre los años 1991 a 1997, a excepción del año 1995 que presenta una disminución por el orden del 50.6% comparado con el año de 1994

Según, el Cuadro No. 22, los ingresos por venta de combustible son recibidos, en la Dirección de Aeronáutica, en tres (3) aeropuertos, a saber Aeropuerto Internacional de Tocumen, Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paítilla) y en el Aeropuerto Enrique Malek (David). Y, el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paítilla) es el segundo en ingresos por venta de combustible.

La participación de los ingresos de la Tasa por Venta de Combustible, en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paítilla), corresponden al 7.0% de lo recaudado en dicho aeropuerto, tal como lo indica el Cuadro No. 15

Durante el período de los años 1991 a 1997 los ingresos por venta de combustible sumaron B/ 190,651.00

La gráfica No. 5, nos presenta la relación entre los años y montos de los ingresos de aviación de la tasa por suministro de combustible y concesión por venta, en forma lineal reflejando, entre 1978 y 1997, siete (7) disminuciones en veinte (20) años.

#### 4.1.6 Ingresos por Canon de Arrendamiento

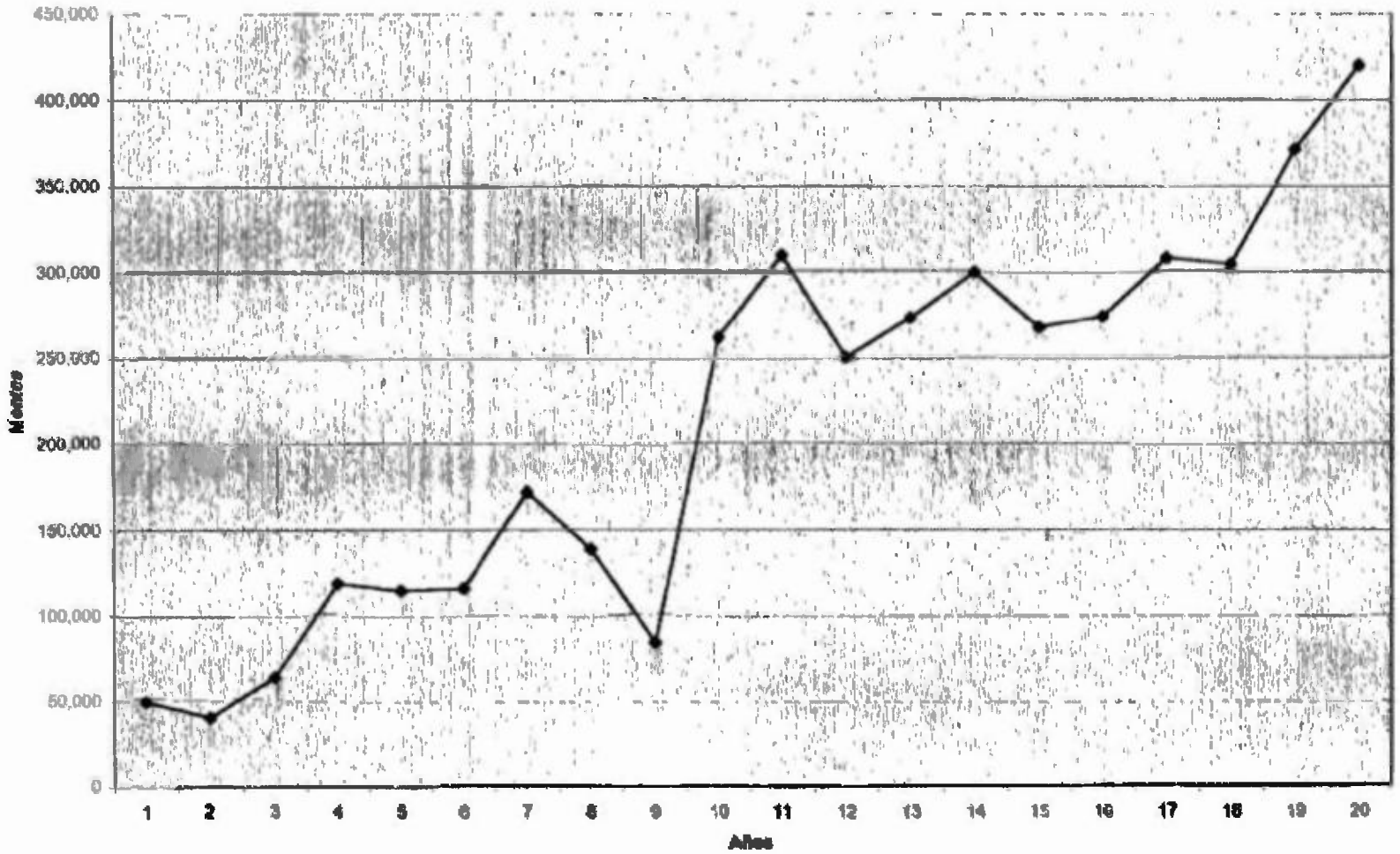
El arrendamiento es el derecho de ocupar un local o terrenos determinados pagando un canon establecido

La Dirección de Aeronáutica Civil emitió la Resolución No. 050-JD del 23 de mayo de 1986, mediante la cual establece los cánones de arrendamiento por el uso de los locales, aéreos y otras, dadas en arrendamiento en los aeropuertos nacionales destinados para oficinas, comercio, negocio de cualquier naturaleza, depósitos, edificaciones, agencias, hangares, se calculará en base a un canon por metro cuadrado anual, tal como se detalla a continuación:

#### Especificaciones de las tarifas que se cobrarán en los Aeropuertos Nacionales

A Locales y Espacios ubicados dentro de edificios terminales	
1 Locales para oficina y atención al pasajero	Trenta Balboas (B/ 30 00) por metro cuadrado anual
2 Locales para Comercio y servicios en general	Cincuenta Balboas (B/ 50 00) por metro cuadrado anual
3. espacio para letreros, anuncios y equipos de diversión	Sujeto a contratación con la institución

### Ingresos por Canon de Arrendamiento



## B. Locales y espacios ubicados fuera de edificios terminales

	De Propiedad de la D A C (*) (Por M2 Anual)	En mejoras realizadas por particulares (Por M2 Anual)
1 Locales para oficina y atención al pasajero	B/ 25 00	B/ 9 00
2 Locales para depósito y carga (L Aerea)	B/ 25 00	B/ 9 00
3 Locales para talleres de mantenimiento	B/ 25 00	B/ 9 00
4 Locales para comercio en general	B/ 30 00	B/ 9 00
5 Area techada de hangares	B/ 15 00	B/ 5 00
6 Area abierta pavimentada	B/ 10 00	B/ 4 00
7 Area abierta no pavimentada	B/ 4 00	---
8 Espacios para letreros y anuncios, equipos de diversión y recreación	Sujeto a la contratación con la Dirección de Aeronáutica Civil	

(\*) Corresponde a Dirección de Aeronáutica Civil

En la actualidad, en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla), existen cuarenta y seis (46) hangares privados y cinco (5) hangares comerciales, y las áreas abiertas pavimentadas son veinticinco (25)

En el Cuadro No. 23, se refleja los ingresos de aviación por Canon de Arrendamiento cobrados en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla), en el Período de 1978 a 1997. En los veinte (20) años presentados el comportamiento es aceptable con un 19.4% promedio de crecimiento, para finalizar con el 13.4% de crecimiento entre los años 1997 y 1996.

Durante, el mismo período, los ingresos por arrendamiento en éste aeropuerto, totalizaron B/ 4 2 millones, constituyéndose (año a año) en el rubro de ingreso más significativo para el aeropuerto en mención.

La gráfica No. 6, por su parte, refleja en forma lineal el comportamiento de dichos ingresos, con trece (13) recaudaciones positivas durante los veinte (20) años de estudio (Ver Cuadro No. 15)

#### 4.1.7 Otros Ingresos.

Son aquellos ingresos que obtiene el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) por medio de las multas, recargos por infracciones, mora de pago de las empresas aéreas, expedición de carnets y licencia a los pilotos, mecánicos, auxiliares de vuelo, despachadores, controladores y demás personal aeronáutico.

Aunque de poca magnitud, éstos ingresos complementan lo que recauda el Aeropuerto Marcos A. Gelabert, tal cual se observa en el Cuadro No. 15. También, el Cuadro No. 24 nos señala el flujo de ingresos varios cobrados en ese aeropuerto durante los años 1978-1996. En esta tabla podemos observar recaudaciones bajas casi insignificantes.

Por su parte, la gráfica No 7, nos refleja el comportamiento de los mencionados ingresos, en forma lineal. Además, se observan doce (12) cúspides positivas con el resto de las cifras decrecientes.

Después de conocer cuales son los tipos de ingresos que se generan en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paítilla), haremos un análisis sobre el comportamiento (Reflejado en el Cuadro No. 15) que han registrado los mismos durante los años 1991-1997.

En el mencionado período, los ingresos ascendieron en su totalidad a B/ 63 millones, en esta cifra se incluyen todos los ingresos generados en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paítilla).

El tipo de ingreso más representativo, observado durante el período antes señalado, es el ingreso por pasajero, que representó el 38.2%. No obstante, el ingreso por arrendamiento representó el 35.3%, mientras que los otros ingresos representan el 26.5% del total de los ingresos recaudados en dicho aeropuerto.

Después de haber observado el comportamiento de los ingresos en sus diferentes etapas, durante el período en mención, hemos visto que el ingreso total generado durante el período refleja una tasa de crecimiento del 13.0%.

#### 4.2 Fuente de Gastos

Para que el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) funcione con la normalidad que requieren las autoridades aeronáuticas u organismos internacionales vinculados a la aviación comercial, aviación general, privada y oficial, se requiere atender las necesidades básicas, que permitan el buen funcionamiento en todo sus sentidos de las estructuras e instalaciones del aeropuerto y de los sistemas de navegación aérea adjudicados al aeropuerto antes mencionado.

Los gastos de operación de la Dirección de Aeronáutica Civil en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla), lo hemos agrupados en gastos de funcionamiento, mantenimiento, de capital y otros

##### 4.2.1 Gastos de Funcionamiento

Los gastos de funcionamiento del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) están formados por los gastos de operación, gastos generales, gastos administrativos y los gastos de depreciación de los activos fijos

EL Cuadro No. 25, nos muestra los gastos generados por el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) durante los años 1994 - 1995 y 1996. Así como un promedio anual del periodo analizado. Del año 1994 a 1995, observamos un

decrecimiento de los gastos del aeropuerto, en un 9.9% y del año 1995 a 1996 un leve crecimiento de un 2.4%

En la mismo Cuadro No 25, encontramos que los gastos de funcionamiento se contabilizaron, en los tres (3) años en B/. 1.7 millones

#### 4.2.2 Gastos de Mantenimiento

Se refiere a los gastos incurridos en las reparaciones, pintura y mejoras de las instalaciones aeronáuticas de la Dirección de Aeronáutica Civil en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla)

La pista de aterrizaje, la plataforma y las calles de rodaje necesitan un continuo mantenimiento, debido a su constante uso y para prevenir cualquier contingencia en las operaciones aéreas. Normalmente, se le brinda el mantenimiento en concepto de relleno de baches, suministro periódico de capa asfáltica, pintura de umbrales y centro de pista, cambio de mangas de viento, limpieza de áreas verdes y demás

Los edificios y hangares de propiedad de la Dirección de Aeronáutica Civil necesitan, también, el debido mantenimiento periódico para que puedan llevar su cometido a cabalidad

Por su parte, el Cuadro No. 25 nos refleja para los años 1994 a 1996 un total de gastos de mantenimiento por B/ 326 mil balboas. También, en el Cuadro No. 26 podemos observar el flujo de gastos en que ha incurrido el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) del año 1975 a 1996, siendo constante su erogación al fluctuar en un promedio anual de B/ 547,000 balboas.

#### 4.2.3 Gastos de Capital

La Dirección de Aeronáutica Civil se ve a veces en la obligación de adquirir empréstitos con los bancos locales e internacionales, o bien con entidades financieras a nivel internacional con el propio gobierno nacional, para sufragar el costo de alguna mejora o inversión que ésta realice.

Los gastos en concepto de capital se originan debido a que la Dirección de Aeronáutica Civil, tiene que amortizar el capital y por ende, pagar los intereses sobre los bonos, préstamos emitidos o contratados.

Actualmente, no existen erogaciones con concepto de gastos de capital dado que no tiene ningún empréstito por inversión o mejoras, del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla).

#### 4.2.4 Otros Gastos

Entre los otros gastos que contabilizan para el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla), queremos resaltar aquellos en los que se incurre por el manejo de la Escuela de Aeronáutica Civil, que pertenece a la Dirección de Aeronáutica Civil desde el 22 de enero de 1976.

Recomendamos que estos gastos no se agreguen a los gastos del Aeropuerto, aunque sus instalaciones (Escuela de Aeronáutica Civil) se encuentran dentro del polígono, del mencionado aeropuerto.

#### 4.3 Estados Financieros

Para el estudio de los estados financieros del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) nos encontramos con una pequeña problemática, ya que, la Dirección de Aeronáutica Civil mantiene sus estados financieros consolidados, es decir, que los rubros de ingresos y gastos/egresos se codifican arbitrariamente, con criterios de fondo general porque así lo considera la contabilidad gubernamental que recomienda la Contraloría General de la República.

Sin embargo, aclaramos que en el Cuadro No 26 presentamos los ingresos y egresos del aeropuerto, solamente faltaba determinar las utilidades que se obtenían de las operaciones, año por año. La fuente de información de

ésta tabla la constituyen los estados financieros consolidados de la Dirección de Aeronáutica Civil en el periodo señalado. Para determinar el resultado de los ingresos y egresos extraídos de los estados, nos avocamos a confeccionar el Cuadro No 27, con la cual encontramos las utilidades que se obtenían en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) para el periodo analizado.

Retomando los estados financieros de la Dirección de Aeronáutica Civil para los años 1994, 1995 y 1996, logramos confeccionar en el Cuadro No 28 el Estado de Resultados del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) al 31 de diciembre de los años mencionados. Y, en el Cuadro No 29 preparamos el Estado de Situación o Balance General del Aeropuerto señalado (anteriormente) al 31 de diciembre de los años 1994, 1995 y 1996.

Del Cuadro No 27 señalamos que el Aeropuerto Marcos A. Gelabert, durante los años 1975 a 1997 ha generado B/ 12.6 millones de balboas y ha incurrido en B/ 12.5 millones, para gastos u egresos. De los resultados obtenidos, en el mismo periodo de el Cuadro No 27, indicamos niveles de pérdidas financieras entre los periodos 1975 a 1980, de 1982 a 1987 y de los años 1990 a 1993. Resultados positivos lo observamos en los años 1981, 1988/1989 y de los años 1994 a 1997.

Los Estados de Resultados mostrados en la Tabla No 28 nos señalan niveles de ganancias en los años 1994, 1995 y 1996 que confirma los resultados esbozados en el Cuadro No 27

El Balance General de los Años 1994 a 1996 muestran total de activos por B/ 3 5, B/ 3 8 y B/ 3 7 millones, respectivamente, en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) (Ver Cuadro No 29) y Pasivos totales por el orden de los B/ 3 1, B/ 3 4 y B/ 3 4 millones, respectivamente

Como parte de una contabilidad gubernamental, los estados financieros para los años 1994 a 1996, específicamente, el Balance General, requerimos de aplicar una cuenta control<sup>27</sup> para balancear dichos estados. Otro fundamento a ésta discrepancia entre los activos, pasivos y patrimonio lo enmarcamos en la forma consolidada como se llevan los estados de situación actualmente

Además, otro aporte lo constituye el señalamiento de la configuración que presenta el estado general consolidada para la estructura de capital. Somos del criterio que con la Transferencia del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) hacia el sector privado se puede diseñar una estructura de capital apropiada a lo que señala la teoría financiera

#### 4.4 Indicadores Financieros

El análisis de los indicadores financieros es utilizado para comparar el desempeño y la posición de una empresa con los de otra, o con los de ella misma a través del tiempo. Comprende los métodos para calcular e interpretar los índices financieros a fin de evaluar el desempeño y la situación de la empresa. ahora veamos al Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Partilla) como una empresa individual, separada de la Dirección de Aeronáutica Civil

Los aportes básicos para el análisis de los indicadores financieros son el estado de resultados y el balance general del aeropuerto, esbozados en los Cuadro No 28 y 29, elaborados a partir de datos contables, y éstos están sujetos a diferentes interpretaciones e incluso a manipulaciones

Cuando el análisis de los indicadores financieros señalan que los patrones, de un aeropuerto, se alejan de los estándares de la industria aeronáutica no constituye, ello, una señal absolutamente segura de que tenga alguna deficiencia.

Por otro lado, es importante saber que el Estado de Resultado es un informe contable que muestra la situación financiera de un aeropuerto a una

---

<sup>2</sup> Cuenta Control. Se refiere a una cuenta ficticia que se emplea para balancear el balance general de las empresas estatales que emplean una contabilidad consolidada.

**CAPITULO 5.**

**PROPUESTA PARA LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO DE ALBROOK**

**FIELD.**

## CAPITULO 5 PROPUESTA PARA LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD

### 5.1 Consideraciones Generales

El Mecanismo de la privatización de aeropuertos estatales es una experiencia que se viene practicando con éxito desde hace algunos años, tanto en países en vías de desarrollo, como en países desarrollados. En este sentido, podemos anotar que el objetivo de la puesta en práctica de la concesión de aeropuertos como estrategia de gestión gubernamental varía de país a país.

En el corto plazo, algunos gobiernos persiguen el reordenamiento y modernización del Estado, en otros casos, el interés en la privatización está motivado por el deseo de corregir fallas pasadas en la política de desarrollo y acabar con las administraciones de aeropuertos que crónicamente pierden dinero. No obstante, el objetivo en el mediano plazo es coincidente, y en forma general todos los Estados buscan un reajuste de las finanzas fiscales, mediante el mercado de valores y la participación creciente de empresas de capital abierto.

La situación económica financiera imperante en la Dirección de Aeronáutica Civil de nuestro país, hace necesario un reordenamiento de

estrategias y políticas que promuevan un proceso coherente y funcional de desarrollo aeronáutico. Por lo que factores, tales como: la creatividad, el ahorro, la inversión productiva y el empleo eficiente de los recursos disponibles, son los elementos que merecerían una mayor atención a la hora de dictar pautas y lineamientos en materia de reactivación financiera-económica en la autoridad aeronáutica.

El proceso de privatización o concesión de aeropuertos, representa la combinación de cada uno de los factores antes señalados, cuyo objetivo final es el de obtener una mayor eficiencia de la gestión aeroportuaria.

La privatización de aeropuertos es una condición necesaria para lograr una democratización eficiente. Ello induce a privilegiar los derechos individuales y al sector privado como agente fundamental del desarrollo y como incitación poderosa a la eficiencia del proceso productivo.

En este contexto, a la luz de los niveles alcanzados por un Estado empresario, el proceso de privatización de aeropuertos mediante la concesión administrativa, aparece como una acción coherente con el cambio institucional.

La privatización, propiamente concebida, es el deseo del Estado de obtener financiamiento para sus gastos corrientes y de capital.

Característicamente, el objetivo de la privatización del Aeropuerto de Albrook Field, mediante la concesión administrativa, es que el mismo debe sobrevivir sin subsidios. Por lo tanto, la preparación para la privatización significará, entre otras cosas, hacer inversiones, reforzar el capital social, el establecimiento de la perspectiva de lucro y crear un ambiente económico financiero propicio para la propiedad privada.

## 5.2 Período de Concesión

El período de concesión es aquel tiempo en años, que un operador puede administrar un bien o servicio del estado. De acuerdo a situaciones económicas, aeronáuticas y políticas que se darán a muy corto plazo; se puede establecer el período de concesión para la privatización de éste aeropuerto.

Entre esas situaciones a futuro se encuentran

1. Reversión del Aeropuerto de Howard, quien por su cercanía al Aeropuerto de Albrook Field representa una competitividad casi inmediata, 31 de diciembre de 1999
2. Reversión del Canal de Panamá, hacia el Estado Panameño, en la misma fecha de reversión del Aeropuerto de Howard
3. Continuidad de la política gubernamental de globalización y modernización de la economía panameña

- 4 Privatización de la Administración del Aeropuerto de Tocumen
- 5 Definición de una política aeronáutica en materia de privatización de aeropuertos, proyectos de la falta de recursos económicos-financieros para atender las necesidades de las infraestructuras aeroportuarias en todo el país
- 6 Los bajos costos en inversiones de equipamiento, ya que los mismos, son totalmente nuevos y recién instalados

Estas condiciones, aunadas a otras ya expuestas en capítulos anteriores, nos llevan a recomendar un período de concesión de quince (15) años, prorrogables por igual tiempo. Dado que, en ese período, el inversionista puede recuperar su capital bien la Dirección de Aeronáutica Civil pueda revisar el contrato y ajustarlo a la realidad de esos años, sin detrimento de ninguna de las partes

### 5.3 Programa de Inversión para el Período

El plan de inversiones propuestos, en este estudio, proviene del plan quincenal 1999-2004 que confecciona la Dirección de Planificación y Presupuesto en coordinación con la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria, ambas pertenecen a la Dirección de Aeronáutica Civil. Este plan asciende a la suma de B/ 883 mil balboas por un período de 15 años y no incluye expansión debido al crecimiento del tráfico

Claramente, identifica los servicios que serán responsabilidad del concesionario, especialmente en el caso de los bomberos que tienen proyectos como construcción del edificio y adquisición de dos (2) carros bombas (Ver Cuadro No 40)

Este plan de inversiones es pequeño y de bajo monto, debido a que el Aeropuerto está reiniciando sus operaciones con una inversión en rehabilitación por un valor de B/ 13 4 millones de balboas, aproximadamente

#### 5.4 Flujo de Caja Proyectado

Un flujo de caja proyectado es un instrumento financiero que muestra, en un período determinado, los ingresos a recaudar, los desembolsos o compromisos financieros, las inversiones a realizar en dicho período y la presentación de la utilidad bruta (positiva o negativa) con el descuento en la tasa impositiva, para brindar la utilidad neta

Los ingresos totales del Aeropuerto de Albrook Field se pueden distinguir en dos (2) categorías principales. Ingresos operacionales y no operacionales<sup>29</sup> Los ingresos operacionales son aquellos relacionados directamente con el funcionamiento y operación del aeropuerto, incluidas las áreas de operación,

<sup>29</sup> Manual de Previsión del Tráfico Aéreo. Segunda edición -1985. Organización de Aviación Civil Internacional. Doc 9991-AT/722/2. Págs. 41

terminales, áreas en arrendamiento y terrenos. En consecuencia, son generados por las instalaciones o servicios proporcionados por el aeropuerto durante el manejo de éste, y las fuentes de esos ingresos en general son fáciles de identificar.

El área de aterrizaje produce los ingresos directamente relacionados con la operación de la aeronave, las concesiones de área terminal incluye los ingresos de aquellas personas que no son usuarios de las aerolíneas, las áreas arrendadas por aerolíneas conforman los ingresos que obtiene el explotador del aeropuerto a través de contratos directamente convenidos con las propias aerolíneas, otras áreas arrendadas, corresponde, dependiendo la naturaleza del complejo aeroportuario, a otros ingresos que producen arrendos de operaciones que no son de aerolíneas, por último la categoría de otros ingresos de explotación, puede agrupar todas las fuentes de ingresos de explotación que no caen en las categorías antes mencionadas.

Los ingresos no operacionales son aquellos que se obtienen de actividades que no están directamente relacionadas con la función de explotación.

Las tasas que conforman el ingreso para el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook) son las siguientes. Tasa por aterrizaje, Tasa por

Estacionamiento de Aeronaves, Tasa por uso de Aeropuerto, Tasa por Venta de Combustible, Impuesto del 5.0% sobre venta del servicio y los ingresos por concesiones, entre otros

Los desembolsos o gastos totales que presentamos en los flujos de caja de un aeropuerto se pueden dividir en desembolsos o gastos operacionales o no operacionales. Los desembolsos o gastos operacionales son aquellos en que se incurre con el funcionamiento del aeropuerto y pueden presentarse en función de la instalación u operación por la cual se hizo el gasto, o bien, por el tipo de gasto expresado en sueldos, servicios, suministros, transporte, mantenimiento, administración y misceláneos

Por su parte, los desembolsos no operacionales corresponden a aquellos que no están relacionados con la explotación, propiamente tal, del aeropuerto

Para el desarrollo del flujo de caja se desarrolló un modelo financiero básico que permite una revisión y evaluación de los ingresos, costos y planes de inversión para la operación del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook)

En el Cuadro No. 32 presentamos el flujo de caja proyectado para el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook), para el período de 1999 al año 2013

Para la estimación de los ingresos, desembolsos e inversiones utilizamos los siguientes criterios

- Tasa por Aterrizaje con un monto de B/ 53,380 00, para un movimiento de 74 aeronaves que pagan la tasa fija de aterrizaje a una tasa promedio anual de B/ 721 00
  
- Tasa por Estacionamiento de Aeronave con un monto de B/ 52,900 00 Recomendamos aprobación de nuevas tasas para estacionamiento de aeronaves, en este aeropuerto. No obstante, proyectamos el estacionamiento anual de 162 aeronaves, a una tarifa promedio anual de B/ 325 00 (Ver Cuadro No 38)
  
- Tasa de Combustible y Concesión de Venta de Combustible con un monto de B/ 29,000 00 que proyectamos de un consumo de un millón novecientos treinta y cuatro galones de combustible a la tasa de suministro de 0 015 centavos por galón

- Servicios de iluminación de pista, con un monto de B/ 9,150 00, producto de proyectar brindar el servicio de iluminación nocturno a 92 operaciones anuales por un valor de B/ 100 00 cada una
  
- Estacionamiento de autos con un monto de B/ 35, 880 00 esta tasa la recomendamos para ser aplicada a los vehículos que estacionen dentro de los hangares y para aquellos que se estacionen en la parte pública. Proyectamos 196 horas de estacionamientos diarios para autos por 365 días del año y por una tarifa promedio de cincuenta centavos (0 50)
  
- Tasa por uso de aeropuerto internacional con un monto de B/ 19,600 00 es el cobro de la actual tarifa de B/ 20 00 por pasajero en vuelos internacional a razón de un flujo anual de 980 pasajeros, aproximadamente. Es una cifra conservadora

para el flujo de pasajeros que desde allí se debe movilizar (Ver Cuadro No 39)

- Impuesto de Seguridad con un monto de B/ 310,000 00  
Corresponde al cobro del 5% a los pasajeros proyectados a ser vendidos por la líneas aéreas Es una cuantificación conservadora
  
- Vuelos Charters Con un monto de B/ 3,100 00 producto del cálculo del 1 0% del monto pagado por impuesto de seguridad
  
- Servicio de Basura con un monto de B/ 40,000 00 Se calcula el cobro de B/ 3,330 00 en función de lo autorizado en la Resolución No 013-JD del 19 de febrero de 1998, en su artículo primero, párrafo C (Ver Cuadro No 33)
  
- Canon de Arrendamiento con un monto de B/ 316,120 00 en fundamento a los establecido en la Resolución No 013JD del 19 de febrero de

1998, hemos confeccionado las Tablas No 34, 35,36 y 37 que nos muestran los montos anuales que obtendremos de los canon por metraje en el edificio terminal, en los hangares 450-449-446-445 y particulares, mediante un canon preferencial

- Tasa por Salvamento y Extinción de Incendio con un monto de B/ 542,535 00 Recomendamos sea creada para sufragar los costos por servicios de los bomberos, a razón de B/ 15 00 por operación (Ver Cuadro No 38)
  
- Tasa de Seguridad Aeroportuana con un monto de B/ 170,000 00 También, recomendamos su creación y corresponde al cobro de B/ 1 00 por pasajero embarcado según transportista (Ver Cuadro No 39)
  
- Tasa por uso de Aeropuerto Doméstico con un monto de B/ 341,600 00 Recomendamos su creación y

consiste en el cobro de B/ 2 00 por pasajero embarcado en el terminal de pasajero del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) (Ver Cuadro No 39)

- Tasa por el uso de servicios de meteorología con un monto de B/ 163, 800 00. Debe ser creada por la Junta Directiva a razón de B/ 15 00 según operación realizada (Ver Cuadro No 38)
  
- Servicios de Comunicaciones: con un monto de B/ 14,346 00  
Corresponde a la aplicación de B/ 25 00 por envío de telex, fax e información adicionales, cálculo de 574 envíos
  
- Desembolsos: han sido proyectados a razón de un 4 0% de crecimiento en base al incremento anual del Producto Interno Bruto
  
- Inversiones se contemplan aquellas desglosadas en la Tabla No 31 como inversiones previstas.

- Impuestos Sobre la Renta corresponde al 30% de las utilidades obtenidas por las empresas privadas

Para concluir la Tabla No 32, debemos resaltar que la proyección de los ingresos se mantienen utilizando como base legal las tasas, tarifas, cánones de arrendamiento vigente a la fecha, contemplando las últimas modificaciones autorizadas en la Resolución 013-JD del 19 de febrero de 1998 (Véase el Cuadro No 33), por los próximos quince (15) años

Con respecto a los desembolsos o gastos proyectamos un consumo de B/ 515,742 00 iniciales que, componen gastos de personal, mantenimiento de áreas verdes, seguros para las infraestructuras, otros gastos de operación, consumo de agua, energía eléctrica, telefonía y basura, con un crecimiento acumulado del 4 0% anual

Las utilidades netas, al final del período y después del pago de impuesto sobre la renta, estarán cercanas al millón de dólares anualmente

#### 5.5 Monto de la Concesión

Para el monto de la concesión por la administración del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook), somos de la concepción que la Dirección de Aeronáutica Civil, o el ente que regule las actividades aeronáuticas en la

República de Panamá, está en la potestad de cobrar la concesión en dos (2) vías, a saber una tarifa por el uso del terreno y un porcentaje (%) mínimo por el total de los ingresos brutos que se reconoce de las actividades que brinde el aeropuerto

Aproximadamente, el polígono del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Aibrook) es de cuarenta y cinco (45) hectáreas más cinco mil (5,000) metros cuadrados (45 ha + 5,000 mtz) y recomendamos se aplique una tasa por concesión de veinte centavos por metro cuadrado (B/ 0.20 x mtz), o sea

$$1 \text{ Hectárea} = 10,000 \text{ mtz} = 45 \text{ hectáreas} = 450,000 \text{ mtz}$$

$$450,000 + 5,000 = 455,000 \text{ mtz}$$

$$0.20 \times 455,000 = \text{B/ } 91,000 \text{ anuales}$$

Adicional, recomendamos el cobro de un 20,0% anual de los ingresos brutos generados por el aeropuerto. Según, el Cuadro No 32, el total de ingresos anuales asciende a un estimado de B/ 2,1 millones de balboas en los años que dure la concesión. Entonces

$$20.0\% \times 2,101,411.00 = \text{B/ } 420,282.00 \text{ anuales aproximadamente}$$

Ambos sub-totales, B/ 420,282.00 más B/ 91,000.00 es igual a B/ 511,282.00 que serían percibido anualmente por las autoridades aeronáuticas

## CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

La Dirección de Aeronáutica Civil ha jugado un rol importante en la conducción, control y mantenimiento de los aeropuertos domésticos según lo establece el Decreto de Gabinete No. 13 del 22 de enero de 1969<sup>29</sup>. Lo que ha permitido alcanzar grandes avances en materia de aviación, con logros sustanciales en infraestructura, equipamiento y otros.

No obstante, encontramos que existen desajustes en la forma como se ha permitido la proliferación de pistas y aeropuertos en todos el país, sin una programación adecuada que permita definir si en realidad se justifica una pista en un área determinada.

De lograrse, el objetivo que persigue esta investigación, significaría una gran oportunidad para el fortalecimiento y desarrollo, que redundaría en beneficios financieros para la administración del Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook), que permitiría destinar los ingresos al movimiento y desarrollo de la aviación.

Actualmente, vemos que no existe ningún ente privado (empresa), gobierno municipal, comunidad, ni otras instituciones del Estado, que hagan

---

<sup>29</sup> Decreto de Gabinete No. 13 de enero de 1969, por el cual se crea la Dirección de Aeronáutica Civil y se le asignan funciones, derechos y deberes.

aportes, que redunden en el mejoramiento y funcionamiento de los aeropuertos en el país

Los ingresos que se utilizan para mitigar parte de las necesidades que tienen estos aeropuertos provienen de lo que genera el Aeropuerto Internacional de Tocumen, ya que este es el único que mantiene un superávit en sus finanzas

El Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook) será uno de los aeropuertos a nivel nacional, más moderno y eficiente, sus instalaciones están consona con las necesidades de la aviación civil doméstica

El mismo representa un importante aporte a la economía nacional, ya que es una fuente permanente de empleo y satisface las necesidades en lo nacional como también para actividades aerocomerciales internacionales

Dada la problemática existente en los aeropuertos domésticos se hace necesaria la privatización del aeropuertos de Albrook Field con la participación de la empresa privada, ésta privatización permitirá que la Dirección de Aeronáutica Civil se desligue de cierta responsabilidad y pueda atender con más capacidad a otros aeropuertos y pistas que necesitan ser atendidas con mayores recursos económicos y financieros

También, se debe dar una reestructuración en la parte organizativa del aeropuerto, que conduzca a una mayor eficiencia en cuanto a la actividad aérea que se da

Entonces, creadas las condiciones económicas, operacionales y administrativa del aeropuerto, se va a permitir que

- a) Se perfile un mejoramiento en los ingresos del aeropuerto, manteniendo dentro de sus finanzas un superávit, lo cual conlleva una mayor disponibilidad de recursos financieros, para la inversión en mantenimiento y equipos de comunicación
- b) Con esta medida se logre un mejoramiento en el movimiento de las operaciones aéreas y en el tráfico de pasajeros y carga, como también en los servicios a los concesionarios y público en general

Los ingresos percibidos por el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Patilla) ha tenido una tendencia a aumentar (Vease Cuadro No 26), a excepción de los años 1989-1991, no obstante, hay que advertir que las caídas durante este período, obedecen fundamentalmente a la situación de crisis por la que atravesó el país. Casi todos los gastos disminuyeron, a excepción de los gastos

administrativos pues mantienen, las autoridades de la Dirección de Aeronáutica Civil, su planilla de salarios

Desde el punto de vista financiero, el Aeropuerto ha sido rentable en los últimos cuatro años (Véase Cuadro No 27), ya que los ingresos que perciben superaron notablemente a los gastos que se realizaron Su utilidad neta acumulada, en los años 1994 a 1997, fue de B/ 2 1 millones, lo que indica que éste genera utilidades para cubrir sus necesidades

Desde el punto de vista del turismo, el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) desempeña un rol importante, ya que es a través de él que saldrán e ingresarán al país, la mayoría de los turistas que visitan los centros ecológicos que hay en Panamá En el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Patilla), el tráfico de turistas se vio afectado a finales de los años 1980 (Véase Cuadros No 3 y 5), producto de la inestabilidad económica y política que vivió el país durante esos años, sin embargo, en los años 1990 a 1996, el flujo de turistas transportados hacia y desde, Patilla, mantiene un comportamiento progresivo, por lo que concluimos que nuestro país se está proyectando como destino turístico

Actualmente, las condiciones y los recursos que existen para que la empresa privada administre el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Albrook), están dados, sólo se requiere que se de una administración eficiente, y para ello

debería organizar estructurar ordenadamente, con objetivos claros y metas alcanzables. También, habrá que cambiar los esquemas tradicionales, los cuales se basan en la captura de ingresos en lo que concierne a la aviación.

Además, la administración tendrá bajo su responsabilidad el mantenimiento de la infraestructura actual, de los nuevos hangares, estacionamientos de aeronaves y autos y mantenimiento del nuevo terminal de pasajeros.

Por otro lado, se debe llevar a cabo una revisión inmediata de las tarifas aeronáuticas para Albrook y el resto del sistema de la Dirección de Aeronáutica Civil, lo que permitirá una ampliación justa de las mismas y así poder establecer un equilibrio entre la demanda, la oferta y el precio de mercado (Véase Cuadro No 10).

Por su parte, el flujo de pasajeros transportados desde y hacia el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla) se incrementa en un 206%, que corresponde a un bajo crecimiento. Este bajo crecimiento está influido por los altos costos del transporte aéreo, el monopolio existente, sistemas de comercialización deficiente y a otros factores.

En cuanto a la oferta, la misma aumentó cuando las empresas Aeroperlas y Alas Chiricanas lograron introducir dos (2) aeronaves De Haviland Dash-7 de cincuenta (50) pasajeros cada una y aeronaves marca Short SD-360 de fabricación canadiense con capacidad para treinta y cinco (35) pasajeros. Este incremento en la capacidad ofrecida permitió la captación de una mayor demanda en el tráfico aéreo.

Los resultados de un análisis financiero preliminar, llevados a cabo usando el modelo mencionado (Véase capítulo quinto y Cuadro No 32) indica que aún bajo relativas proyecciones de crecimiento futuro, el Aeropuerto de Albrook Field, debe ser capaz de generar ahorros a niveles atractivos suficientes para atraer el interés del sector privado y al mismo tiempo hacer una contribución significativa de alcanzar las necesidades financieras futuras de la Dirección de Aeronáutica Civil.

## RECOMENDACIONES

## RECOMENDACIONES

Recomendamos hacer una revisión a las tasas y derechos aeronáuticos, ya que se cobrarán en el Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Paitilla), están muy por debajo, en comparación con las que se cobrarán en otros aeropuertos de otros países, con lo cual se verían aumentados los ingresos percibidos por dichas actividades y sería mayor el aporte financiero y económico que dicho aeropuerto brinde al Estado

Recomendamos, además, la creación de una nueva ley que permita obtener una mayor eficiencia en el desarrollo de la aviación nacional, disminuyendo la cantidad de aeropuertos y pistas, que están bajo la responsabilidad de la Dirección de Aeronáutica Civil. El objetivo primordial de la misma es lograr traspasar la administración de los aeropuertos a las empresas privadas y a los gobiernos municipales, que estén interesados

Cabe destacar, que esta ley eliminaría la proliferación de aeropuertos y pistas porque se ha convertido en un problema para la Dirección de Aeronáutica Civil, toda vez que en ciertos casos, los mismos responden más a compromisos políticos, que a una necesidad vital de la comunidad. Esta situación conlleva a que la institución responsable destine recursos tecnológicos, humanos y financieros para atender los requerimientos de esos aeropuertos y pueda operar

con el grado de eficiencia requiendo, pero a su vez, también confrontar ciertas limitaciones como lo es el tamaño y los tipos de aeronaves que operan en ellos, por consiguiente sus costos son elevados, ocasionando que los ingresos generados no sean suficiente para cubrir todas sus necesidades, por tanto, la Dirección de Aeronáutica Civil, con las limitaciones que tiene de recursos económicos se le hace difícil atender en forma eficiente las necesidades de todos estos aeropuertos y pistas, en el territorio nacional

Nuestra recomendación se dirige, principalmente, a que se Privatice el Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) para su fortalecimiento y desarrollo, una vez se reinicien allí las operaciones aéreas que antes se efectuaban en el Aeropuertos Marcos A Gelabert (Partilla), dado que el nivel de ingresos es más alto que sus gastos, convirtiéndolo en un aeropuerto lucrativo

La Dirección de Aeronáutica Civil tendrá que aportar como apoyo a la administración del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook), el personal técnico aeronáutico, además deberá invertir en la adquisición de equipos de comunicaciones y el mantenimiento de los mismos

Hay que modificar la legislación aeronáutica, para que ésta permita a su vez que las empresas privadas puedan administrar los aeropuertos dentro del país, específicamente el de Albrook También, para que lo mismos puedan

aplicar el cobro de las tasas, tarifas y cánones de arrendamientos por los servicios prestados en dichas instalaciones

Plantearémos, que la Administración del Aeropuerto Marcos A Gelabert (Albrook) se le otorgue a una empresa privada por un periodo de quince (15) años prorrogables, el cual tendrá que contar con la supervisión de la Dirección de Aeronáutica Civil

Las inversiones en la adquisición de equipos técnicos serán aportadas por la Dirección de Aeronáutica Civil, además, tendrá que asumir los costos de obra del personal técnico aeronáutico, porque conservaría la parte técnica como unidad integral del sistema aeronáutico

Por otro lado, tenemos que la empresa que se encargue de ésta administración tendrá que asumir todos los costos de administración, mantenimiento y de inversiones en infraestructuras necesarias para el desarrollo de la aviación

En cuanto, a las políticas de transporte aéreo, se darán de acuerdo a lo que establezca la Dirección de Aeronáutica Civil, sin embargo, la empresa privada tiene la obligación de mantener un personal asignado, en ésta actividad, para que participe en la confección de planes de desarrollo de la aviación

Entonces, de no ejecutarse ninguna de las alternativa anteriores la Dirección de Aeronáutica Civil, deberá aplicar un plan de estrategias para aeropuertos de corta distancia, que permita un desarrollo en cada uno de los aeropuertos

Dentro de este plan debemos contemplar la revisión de las tasas y tarifas, y los cánones de arrendamientos, permitir una libre competencia en la explotación del servicio aéreo de pasajero y carga, la creación de leyes especiales que permitan el desarrollo de otras actividades no aeronáutica en las áreas del aeropuerto

También, es necesario poner en marcha las inversiones requeridas en infraestructura, equipamiento, mantenimiento y cuales quiera otras obras que coadyuven a mantener este aeropuerto en óptimas condiciones operacionales de cara al fortalecimiento y modernización del mismo, con la finalidad de estar en capacidad de poder brindar los servicios requeridos por la población determinada actual y futuras que surjan con la apertura de mercado producto de la política de universalización o globalización de la economía que está promoviendo el gobierno nacional

## BIBLIOGRAFÍA

## BIBLIOGRAFÍA

- 1 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Manual de Previsión del Tráfico Aéreo"  
Documento 8991 – AT/722/2  
Segunda Edición – 1985  
Reimpreso en septiembre de 1995 Tienen 48 páginas
  
- 2 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Manual de Planificación de Aeropuertos"  
Documento 9184 – AN/902  
Parte 1
  
- 3 Organización de Aviación Civil Internacional  
"La Situación Económica del Transporte Aéreo Examen y Perspectivas,  
1978 – 2000"  
Circular 222 – AT/90
  
- 4 Fábrega, Ramón Código Fiscal de Panamá, con notas, concordancias y  
leyes, decretos-leyes y Decretos de Gabinete que lo reforman o adicionan  
Impreso por litografía e imprenta Lili, S A  
Edición revisada, Costa Rica, 1987 Tienen 484 páginas
  
5. Fábrega, Ramón y Mano Boyd Galindo. Constitución Política de Panamá de  
1972  
Impreso por Talleres gráficos del Centro de Impresión educativa, Panamá,  
Septiembre-1981. Tiene 251 páginas

- 6 Hoesl, Paul G. Y Raymond J. Jessen , Estadísticas Básicas para Negocios y Economía. Compañía Editorial Continental, S.A. , Primera edición en español, México-noviembre de 1975. Tienen 152 páginas
- 7 Stanton, William. Fundamentos de Marketing, Primera edición, Editorial McGraw Hill Latinoamericana. México, 1980. Tiene 316 páginas
- 8 Privatization: Concepts and Implications, 15-16 March 1990, Panamá City. Tiene 15 páginas
- 9 Privatizaciones por Cristian Lanoulett Vignau, Instituto Libertad y Desarrollo. Marzo de 1990. Tiene 75 páginas
- 10 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Manual de Reglamentación del transporte Aéreo Internacional"  
Primera edición - 1996  
Documento 9626. Tiene 173 páginas
- 11 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Manual sobre el programa de estadísticas de la OACI"  
Cuarta edición. 1994  
documento 9060. Tiene 108 páginas
- 12 Ellis J. Juan  
"Airport Infrastructure: The Emerging Role of the Private Sector"  
Banco Mundial, edición de noviembre de 1995  
Tiene 25 páginas

- 13 Organización de Aviación Civil Internacional  
"El mundo de la Aviación Civil"  
Circular 250 – AT/102  
Impreso en OACI – 1994 Tiene 118 páginas
  
- 14 Organización de Aviación Civil Internacional  
"El mundo de la Aviación Civil Internacional 1995-1998"  
Circular 265 1996 Tiene 132 páginas
  
- 15 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Criterio de la OACI sobre impuestos en la esfera del Transporte"  
Documento 8362 Segunda Edición Enero de 1994 Tiene 22 Páginas
  
- 16 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Fines de la OACI en la esfera de la Facilitación"  
Documento 7891 Segunda edición, 1965  
Reimpreso en septiembre de 1984 Tiene 23 Páginas
  
- 17 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Perspectivas del Transporte Aéreo hacia el año 2,003"  
Circular 252 Año 1995 Tiene 58 Páginas
  
- 18 Organización de Aviación Civil Internacional  
"Manual de Tarifas de Aeropuertos y de Instalaciones y servicios de Navegación Aérea".  
Edición de 1994 Documento 7100 Año 1996 Tiene 504 Páginas

19 Organización de Aviación Civil Internacional

"Manual sobre los aspectos económicos de los Aeropuertos" Documento  
9562

Primera edición, 1991

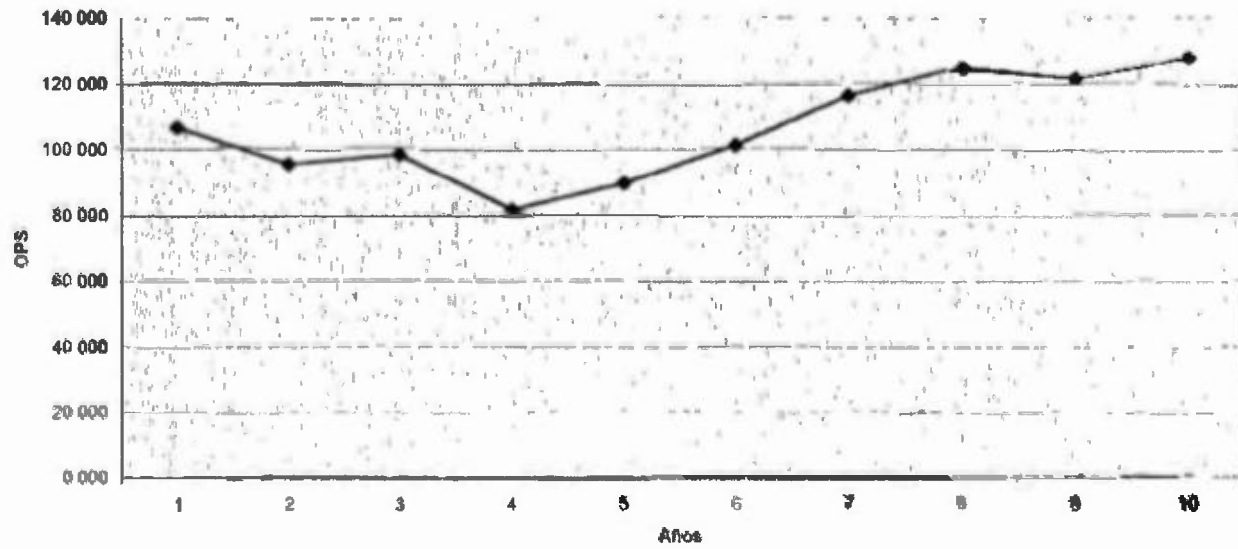
**ANEXOS**

**CUADROS No 1**  
**MOVIMIENTO ANUAL DE OPERACIONES REGISTRADAS EN LOS**  
**PRINCIPALES AEROPUERTOS NACIONALES**  
**PERIODO 1987-1996**

AERÓPUERTO / AÑO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>TOTAL</b>	<b>106 136</b>	<b>94 924</b>	<b>97 989</b>	<b>80 734</b>	<b>88 944</b>	<b>101 060</b>	<b>116 097</b>	<b>125 074</b>	<b>121 921</b>	<b>128 254</b>
MARCOS A GELABERT	57 242	47 267	51 801	41 643	48 632	55 882	62 607	67 353	70 491	72 850
NUEVO FRANCE FIELD	14 589	15 839	16 510	12 163	15 198	15 291	20 973	24 143	21 621	23 152
ENRIQUE MALEK	10 982	10 482	8 452	6 422	9 467	10 224	13 106	9 622	8 435	8 499
MANUEL NIÑO	9 225	9 092	9 268	6 895	1 105	2 129	7 771	7 641	7 142	8 613
BÓCAS DEL RÓRO	3 088	2 835	2 792	3 880	3 787	4 144	2 004	1 865	204	1 830
LA PALMA	3 080	2 993	2 907	2 072	2 493	2 057	2 249	1 881	1 632	2 073
SANTIAGO	2 948	2 040	2 186	1 719	1 958	3 098	1 014	2 632	2 818	2 882
PORVENIR	2 504	2 179	1 854	3 298	2 308	3 603	2 639	4 557	3 785	3 523
JAQUE	780	690	581	600	730	569	538	788	956	707
PUERTO OBALDIA	1 114	1 115	1 184	1 976	3 196	4 063	1 960	1 016	856	768
NUEVO GUARARE	564	358	363	86	70	0	0	0	0	0
WANUKANDI	0	0	0	0	0	0	0	2 358	2 756	2 499
PUERTO ARMUELLES	0	0	0	0	0	0	0	1 218	1 225	888

FUENTE: DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

Operaciones Anuales  
1987-1995



COMPRO No 2

OPERACIONES DE CONTABILIDAD EN EL REGISTRO INTERCONTINENTAL SANCOS A. GELABERT  
 ARQUITO DE SANCOS EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE ENERO Y DICIEMBRE DE 1989

MES DE EJERCICIO	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE					
	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA	ENTRADA	SALIDA				
<b>TOTAL</b>	<b>31 529</b>	<b>30 919</b>	<b>3 427</b>	<b>1 889</b>	<b>7 129</b>	<b>5 128</b>	<b>3 537</b>	<b>2 316</b>	<b>3 139</b>	<b>3 199</b>	<b>1 892</b>	<b>9 834</b>	<b>2 764</b>	<b>3 821</b>	<b>2 885</b>	<b>3 951</b>	<b>3 049</b>	<b>2 794</b>	<b>2 781</b>	<b>2 984</b>	<b>2 847</b>	<b>2 538</b>	<b>2 569</b>	<b>3 057</b>	<b>3 175</b>	
OPERACIONES INTERNACIONALES	191	189	51	56	58	57	58	50	10	25	43	35	18	22	39	21	25	28	21	13	22	31	28	31	31	
OPERACIONES NACIONALES	58	61	7	7	8	3	11	17	8	3	12	10	3	1	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
OPERACIONES INTERNAS	269	257	34	35	52	26	25	29	19	19	23	22	38	27	19	20	15	15	14	14	19	23	31	31	35	
OPERACIONES DOMESTICAS	24 11	24 201	2 233	2 252	2 320	2 887	2 520	2 128	2 227	2 612	2 888	2 384	2 618	2 218	2 150	2 858	2 811	2 588	2 581	2 751	2 280	2 285	2 275	2 288	2 287	
OPERACIONES COMERCIALES	14 728	14 88	1 469	1 512	1 380	1 504	1 386	1 284	1 284	1 283	1 138	1 592	1 081	1 082	1 113	1 139	1 225	1 112	1 119	1 094	1 200	1 187	1 117	1 111	1 248	1 342
OPERACIONES NACIONALES	17 498	17 323	1 821	1 845	1 415	1 492	1 281	1 225	1 244	1 349	1 288	1 561	1 453	1 379	1 420	1 468	1 338	1 321	1 349	1 319	1 406	1 382	1 380	1 037	1 220	1 388
OPERACIONES INTERNAS	490	725	51	10	48	92	113	122	20	10	21	51	95	27	48	54	61	65	40	33	47	54	48	38	31	
OPERACIONES EXTERNAS	1 182	1 189	177	153	79	81	124	124	10	10	147	122	165	31	82	68	84	95	62	62	68	67	89	88	93	
OPERACIONES EXTERNAS	10	11	2	2	0	0	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
OPERACIONES LOCALES	1 721	1 288	162	162	168	185	54	64	168	131	81	14	30	98	120	120	122	122	122	122	122	122	122	122	122	
OPERACIONES COMERCIALES	247	287	27	27	16	16	11	18	22	22	40	10	11	11	18	18	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
OPERACIONES NACIONALES	1 147	1 145	131	131	142	169	43	46	146	111	41	29	29	108	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	
OPERACIONES INTERNAS	158	164	24	24	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	
OPERACIONES EXTERNAS	173	173	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	

CUADROS No 3  
PASAJEROS EMBARCADOS Y DESEMBARCADOS  
Registrados en el Aeropuerto Int. Marcos A. Gelabert  
POR PROVINCIA (1987-1996)

PROVINCIA/AÑO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	124.989	166.941	121.114	137.219	156.978	192.102	227.225	300.344	310.192	305.273
TOTAL EMBARCADO	63.809	84.547	61.182	66.983	75.187	93.307	115.312	151.852	151.314	154.927
TOTAL DESEMBARCADO	61.180	82.394	59.932	70.236	80.791	98.795	111.913	148.492	158.878	150.346
BOCAS DEL TORO										
EMBARCADOS	16.938	19.618	15.750	20.283	19.604	23.901	24.449	26.586	26.520	27.908
DESEMBARCADOS	8.744	9.935	8.399	10.934	9.320	11.730	12.354	13.613	13.342	13.833
COCLÉ										
EMBARCADOS	0	0	0	0	6	15	0	295	55	0
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	3	4	0	157	30	0
COLON										
EMBARCADOS	25.020	64.120	51.587	37.071	41.108	52.510	78.050	94.670	100.410	94.656
DESEMBARCADOS	11.938	32.873	26.150	18.134	19.949	24.742	40.459	49.534	47.938	49.661
CHIRIQUI										
EMBARCADOS	13.082	31.247	25.437	18.937	21.159	27.768	37.591	45.136	52.472	45.185
DESEMBARCADOS	26.088	25.959	12.536	19.441	25.225	34.333	38.507	52.566	49.887	52.960
DARIEN										
EMBARCADOS	12.925	12.990	6.086	9.281	12.692	16.955	18.922	25.359	25.333	26.142
DESEMBARCADOS	10.890	9.523	8.327	9.327	11.845	12.194	11.914	18.899	18.481	18.172
HERRERA										
EMBARCADOS	5.072	4.671	4.032	4.061	6.039	6.345	5.740	8.660	10.409	9.047
DESEMBARCADOS	4.894	4.852	4.259	4.686	5.806	5.849	6.174	10.249	8.072	9.125
LOS SANTOS										
EMBARCADOS	9.794	7.489	3.129	7.253	9.268	10.544	10.184	17.285	21.044	16.941
DESEMBARCADOS	4.900	3.730	1.544	3.604	4.705	5.375	5.144	8.407	10.566	8.268
PANAMA										
EMBARCADOS	4.894	3.759	1.585	3.649	4.563	5.189	5.040	8.878	10.476	8.643
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	26	32	0
VERAGUAS										
EMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	20	12	0
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	6	28	0
PANAMA										
EMBARCADOS	19.705	20.980	22.477	17.820	23.062	24.445	22.435	43.931	43.003	39.064
DESEMBARCADOS	5.445	10.573	11.363	8.791	11.271	11.704	11.027	22.236	18.425	19.868
SAN BLAS										
EMBARCADOS	5.259	10.407	11.114	9.120	11.791	12.741	11.405	21.895	23.608	19.155
DESEMBARCADOS	25.235	19.252	7.308	25.924	25.690	34.752	41.664	43.150	47.258	51.301
EMBARCADOS	14.618	9.775	3.608	12.478	12.206	16.448	21.325	22.049	22.952	25.054
DESEMBARCADOS	10.617	9.477	3.700	13.446	13.482	17.304	19.761	21.103	24.306	26.247
VERAGUAS										
EMBARCADOS	0	0	0	0	0	8	0	2.932	2.479	4.101
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	4	0	1.827	1.317	2.047
VERAGUAS										
EMBARCADOS	0	0	0	0	0	1	0	1.105	1.162	2.054
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	1	0	1.105	1.162	2.054

FUENTE DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

CUADROS No.4  
CARGA DOMÉSTICA EMBARCADA Y DESEMBARCADA  
Registrados en el Aeropuerto Int. Marcos A. Gelbert  
Por Provincia años 1987-1996  
(En Kios)

PROVINCIA/ANO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	341 842	276 859	228 518	178 021	138 267	85 012	791 842	774 918	791 058	716 291
TOTAL EMBARCADO	253 747	214 587	15 118	59 524	24 882	47 527	676 888	651 615	701 923	629 882
TOTAL DESEMBARCADO	88 095	62 272	213 398	269 497	511 405	806 485	126 478	123 303	79 135	86 399
BOCAS DEL TORO										
EMBARCADOS	95 907	92 088	47 241	62 561	85 509	68 489	193 135	219 960	200 901	177 427
DESEMBARCADOS	67 319	68 376	7 332	3 708	3 118	0	152 400	183 539	177 773	157 591
COCLE										
EMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
COLON										
EMBARCADOS	1 038	688	551	0	104	1 152	4 744	4 514	981	16 989
DESEMBARCADOS	1 038	653	0	0	0	0	4 863	4 520	726	16 989
CHIRIQUI										
EMBARCADOS	19 442	11 777	4 230	6 023	22 490	25 382	48 518	85 120	47 106	55 883
DESEMBARCADOS	15 189	10 599	1 324	0	681	0	47 320	79 124	45 007	50 729
DARIEN										
EMBARCADOS	0	516	629	11 680	57 110	85 961	113 533	42 279	41 446	78 368
DESEMBARCADOS	0	516	0	979	0	0	106 186	41 807	41 428	68 172
HERRERA										
EMBARCADOS	16 673	6 486	3 880	8 768	3 680	15 138	11 688	14 697	17 113	10 737
DESEMBARCADOS	9 696	3 508	1 762	4 363	3 753	8 380	5 835	7 872	6 536	7 589
LOS SANTOS										
EMBARCADOS	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DESEMBARCADOS	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PANAMA										
EMBARCADOS	23 571	77 049	45 404	39 148	43 219	73 721	139 704	219 146	270 681	184 120
DESEMBARCADOS	23 571	23 978	2 201	668	2 317	873	123 268	214 483	289 694	184 120
SAN BLAS										
EMBARCADOS	185 198	138 236	126 561	200 648	317 145	604 169	278 296	189 142	202 640	197 687
DESEMBARCADOS	136 920	104 957	2 499	49 798	15 033	38 149	224 624	143 113	158 867	143 530
VERAGUAS										
EMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	957	90	90
DESEMBARCADOS	0	0	0	0	0	0	0	957	90	90

FUENTE: DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL

CUADROS No 5  
TRANSPORTE AEREO DOMESTICO DE  
PASAJERO POR AEROPUERTO  
Registrados en el Aeropuerto Int. Marcos A. Gelabert  
Por Provincia años 1987-1996

PROVINCIA/AÑO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>TOTAL</b>	<b>124.898</b>	<b>168.941</b>	<b>121.114</b>	<b>137.218</b>	<b>155.978</b>	<b>182.102</b>	<b>227.225</b>	<b>300.344</b>	<b>310.348</b>	<b>365.273</b>
Bocas del Toro	16936	19618	15750	20.283	19.804	23.901	24.449	26.586	26.520	27.906
Bocas del Toro	3.315	3.769	3.602	4.225	4.152	4.556	4.633	7.644	1.088	6.426
Changuinola	13.623	15.849	12.148	16.055	11.810	19.345	19.616	18.916	25.432	21.482
Rembala	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0
Obora	0	0	0	0	3.813	0	0	0	0	0
Finca 47	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0
Cocle	0	0	0	0	6	15	0	295	58	0
aguardilón	0	0	0	0	8	15	0	65	0	0
Peronomé	0	0	0	0	0	0	0	221	34	0
Río Hato	0	0	0	0	0	0	0	9	24	0
Colón	25.020	64.120	51.587	37.071	41.108	52.510	78.050	94.670	100.410	84.856
France Field	25.020	64.120	51.587	37.071	41.108	52.510	78.050	94.670	100.410	84.856
Chiriquí	26.088	25.959	12.536	19.441	26.225	34.333	38.507	52.568	49.877	52.960
Enrique Malek	26.088	25.959	12.536	19.441	26.225	34.333	38.507	52.568	49.877	52.960
Darien	10.890	9.523	8.327	9.327	11.845	12.194	11.914	18.999	19.461	18.172
Jaqué	1.681	1.603	1.474	1.736	2.226	2.191	3.075	3.381	3.851	3.646
La Palma	4.438	3.966	2.992	3.582	3.938	4.626	4.360	6.087	6.752	5.850
el Relá	1.116	1.293	1.165	1.259	1.507	1.590	1.680	4.086	3.803	4.987
Yaviza	1.155	1.119	1.186	1.157	1.287	1.380	531	0	0	0
Carachiné	1.337	1.032	1.106	992	1.196	1.272	1.288	2.545	2.169	689
Sambu	1.163	910	494	541	1.251	1.128	982	2.725	2.795	2.685
Otros	0	0	0	0	0	0	0	55	95	113
Habrera	9.794	7.489	3.129	7.253	9.268	10.544	10.184	17.266	21.044	16.911
Chitre	9.794	7.489	3.129	7.253	9.268	10.544	10.184	17.266	21.044	16.911
Los Santos	0	0	0	0	0	0	0	26	32	0
Guararé	0	0	0	0	0	0	0	26	32	0
Panamá	10.705	20.980	22.477	17.920	23.082	24.445	22.435	43.831	43.033	39.064
Isla Grande	8.803	18.618	20.449	16.177	20.993	22.299	19.657	39.776	39.587	35.466
Isla San Miguel	3.902	2.162	2.028	1.743	1.901	1.828	2.314	3.517	2.574	2.724
Isla San José	0	0	0	0	0	65	26	0	180	180
Tocumen	0	0	0	0	568	252	136	207	118	87
Calzada Larga	0	0	0	0	0	0	0	191	517	605
Coronado	0	0	0	0	0	0	0	105	0	0
Vie Local	0	0	0	0	0	0	0	125	57	0
San Blas	25.235	19.252	7.308	25.924	25.680	34.162	41.686	43.152	47.256	51.301
Porvenir	5.444	3.331	1.368	4.477	6.154	7.157	5.684	10.665	9.775	10.264
Puerto Obaldía	1.879	1.405	650	1.902	1.729	3.155	3.638	3.668	3.100	3.465
Otros	17.912	14.516	5.290	19.545	17.777	23.840	32.362	28.819	34.383	37.572
Veraguas	0	0	0	0	0	8	0	2.932	2.479	4.101
Santiago	0	0	0	0	0	8	0	2.932	2.479	4.101

FUENTE: DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

CUADROS No6  
TRANSPORTE AEREO DOMESTICO DE  
CARGA POR AEROPUERTO  
Registrada en el Aeropuerto Marcos A. Gelbert (1987-1996)  
(En Kilos)

AEROPUERTO / AÑOS	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>TOTAL</b>	<b>341,842</b>	<b>276,659</b>	<b>228,516</b>	<b>329,021</b>	<b>536,287</b>	<b>854,012</b>	<b>791,642</b>	<b>774,916</b>	<b>761,058</b>	<b>716,291</b>
Bocas del Toro	95,907	92,089	47,241	82,581	85,589	64,489	195,155	238,869	200,901	177,427
Bocas del Toro	15,042	17,560	2,192	6,588	17,138	18,016	52,916	64,802	2,404	31,361
Changuinola	80,865	74,529	45,049	53,893	46,506	50,473	142,239	174,167	196,497	146,066
Rambala	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Debrae	0	0	0	0	19,924	0	0	0	0	0
Finca #7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cocle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aguarduloe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Penonomé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Río Hato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Colon	1,038	688	551	0	104	1,152	4,744	12,464	981	15,969
France Field	1,038	688	551	0	104	1,152	4,744	12,464	981	15,969
Chiniqui	19,442	11,777	4,230	6,023	22,480	25,382	48,518	53,792	47,106	55,883
Enrique Malek	19,442	11,777	4,230	6,023	22,480	25,382	48,518	53,792	47,106	55,883
Darien	0	516	629	11,660	57,110	65,861	113,533	59,657	41,446	78,396
Jaqué	0	516	629	1,610	10,512	12,434	22,801	11,981	13,455	18,662
La Palma	0	0	0	3,845	14,188	22,231	38,871	20,425	15,955	32,255
El Reta	0	0	0	2,025	9,942	8,381	19,698	10,351	5,161	15,089
Yaviza	0	0	0	2,028	8,598	2,447	5,678	3,089	0	0
Gerachene	0	0	0	1,587	6,729	8,628	17,277	9,087	2,550	1,325
Sambú	0	0	0	765	7,160	4,440	9,008	4,733	4,325	10,657
Otros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Herrera	16,675	6,495	3,880	8,759	8,660	15,138	11,669	22,247	17,113	10,727
Chitre	16,675	6,495	3,880	8,759	8,660	15,138	11,669	22,247	17,113	10,727
Los Santos	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Guarema	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Panamá	23,571	27,048	45,404	39,149	45,219	73,721	138,727	145,554	270,581	164,124
Isla Grande	22,896	26,538	44,761	38,798	42,944	66,715	131,363	137,828	263,659	160,602
Isla San Miguel	675	510	643	350	2,195	7,006	7,137	7,468	1,399	1,260
Isla San José	0	0	0	0	0	0	0	0	2,522	2,042
Tocumen	0	0	0	0	79	0	227	238	1,260	200
Calzada Larga	0	0	0	0	0	0	0	0	1,241	0
Coronado	0	0	0	0	0	0	0	0	690	0
Via Local	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Blas	165,198	138,296	126,581	209,849	317,145	604,169	279,296	384,310	202,840	192,687
Porvenir	28,858	13,813	0	17,638	12,163	12,580	14,021	18,841	21,519	19,909
Puerto Obaldia	11,300	35,886	126,519	76,557	260,922	458,137	82,744	111,189	15,807	15,140
Otros	145,040	88,557	62	106,684	44,090	126,452	182,531	245,280	165,514	157,638
Veraguas	0	0	0	0	0	0	0	0	90	58
Sanbago	0	0	0	0	0	0	0	0	90	58

FUENTE: DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL

CUADROS No 7  
PASAJEROS POR COMPAÑIA AEREA  
Registrados en el Aeropuerto Int. Marcos A. Gelibert  
(1987-1996)

COMPAÑIA AEREA AÑO	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	124,989	166,941	121,114	137,219	156,976	192,102	227,225	300,344	310,192	305,273
AEROPERLAS	40,874	73,277	84,249	70,796	83,469	100,257	95,876	157,621	249,596	249,806
ALAS CHIRICANAS	35,782	24,771	7,288	24,203	27,257	32,506	69,880	87,466	0	0
ANSA	20,969	16,549	7,129	9,205	6,975	4,688	11,384	13,221	11,531	10,132
PARSA, S.A.	12,076	9,815	8,201	9,121	11,519	11,992	10,545	0	0	0
CHITREANA	10,113	7,489	3,118	7,251	9,266	10,544	9,919	13,174	14,581	3,823
AERO TAXI	0	0	0	13,837	16,490	24,129	22,660	28,125	34,484	33,565
TRANSPASA	4,144	2,668	0	2,906	0	7,575	7,041	0	0	0
ISTMEÑA	1,029	32,381	11,129	0	0	0	0	0	0	0
ADSA-TASA-SASA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AEROVÍAS DE VERAGUAS	0	0	0	0	0	0	0	737	0	0

FUENTE: DIRECCIÓN DE AERONÁUTICA CIVIL.

CUADRO No 8  
LISTADO DE MATRICULA

20/03/98

AÑO	MATRICULA	PROPIETARIO	MARCA	MODELO	SERIE	N/A	STATUS	DIRECCION DEL PROPIETARIO	TELEFONO	EXPIRACION AERONAVEG
	HP-AIA	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL	SYKOSKY	578C	780386	N5507R	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-1622	agosto 10 1998
	HP-1A	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL	GULFSTREAM	GII	1158078	N304H	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-1622	agosto 10 1998
57	HP-247	AEROTOUR S A	PIPER	J3C	20235	N6690H	O	Urb Obama Ave Samuel Lewis Ct 58	262-6710	noviembre 13 1998
63	HP-371	CELIA C DE BASTISTA Y OTROS	CESSNA	172E	17250881		O	Ave Ramón Anas El Carmen #50-38		noviembre 01 1998
70	HP 512	AEROKING S A	CESSNA	U206E	U20601504		O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	263-8261	diciembre 14 1998
	HP-531	LUIS A RIANO HERNANDEZ	CESSNA	150F	15062126	N8828S	O	Ave Ja L Sur Coto del Mar	226-8258	febrero 14 1998
	HP-594	JOAQUIN ALONSO FABREGA	CESSNA	172L	17259913	N38130	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	266-9087	enero 17 1998
72	HP-808	R AUSMEIER B STINEBAUGH D WELDO	CESSNA	180A	50206	N5308D	O	Apdo AA-3462 Ancon Panama	282-5688	julio 28 1998
74	HP-622AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	THRUSH COMMANDER	S2R1200	1708R	N5508X	O	Las Palmas Puerto Armuelles	770-7427	julio 22 1998
74	HP-875	AVIACION ILIMITADA S A	PIPER SENECA	PA34200	347350001	N30771	O	Urbanizacion La Loma No 73	460-0700	julio 30 1998
	HP-668AR	AVIACION DE TURISMO S A	AERO COMMANDER	5005	1862-41	N200CA	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	263-7330/263-7331	abril 21 1998
	HP 669	EUSTACIO FABREGA	CESSNA	337G	33701559		O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	223-9079	diciembre 12 1998
	HP-694	CONSORCIO PENO DE CONVERSIONES	CESSNA	U206E	U20601602	NB402G	O	Via España y Brasil, Galerías Obama #3	226-7461	mayo 05 1998
	HP 897	ARTEMIO VEGA RODRIGUEZ	CESSNA	170B	25002	N815DA	O	Changanda	775-8538	agosto 28 1998
	HP-733FV	COMPANIA FUMIGADORA VERAGUENSE	CESSNA	WAGON A188B	18802302	AN303	O	Sona Veraguas	726-0576	marzo 10 1998
	HP-743	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL	CESSNA	182Q	18265498	N7351A	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-1761	octubre 27 1998
	HP 747APP	AEROPERLAS S A	DE HAVILLAND	DHC-6300	403		O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	263-5363	enero 15 1998
	HP-751	FUMIGACION AEREA PANAMENA S A	SNOW COMMANDER	S2R	3246		O			
	HP-755	HP-755 S A	CESSNA	170B	26239	N2595C	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	769-0578	octubre 15 1998
	HP-762AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	CESSNA	172N	17270342	N738YM	O	Las Palmas Puerto Armuelles	770-7427	mayo 8 1998
	HP-783CC	GEO AIR S A / COCLESANA DE AVIACION	PIPER	PA34200T	348070268		O	Via Cincuenteno No 49 San Francisco	226-5044/227-4300	febrero 2 1998
	HP-773	INST GEOG NAL TOMMY GUARDIA / MOP	CESSNA	T310R	310R1531	HPR31A	O	Frente a la Universidad de Panamá	226-1843	noviembre 11 1998
	HP-775PS	PARSA S A	PIPER	PA34200T	347670306		O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-3883	febrero 5 1998
	HP-784	FRENCH JEANS S A	PIPER SENECA	PA34220T	348233023	NUEVO	O	El Campesino Ct 55 Edif Ananda Apdo #	883-9300	febrero 6 1998
	HP-797AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	THRUSH COMM	S2R	2360R		O	Las Palmas Puerto Armuelles	770-7427	enero 15 1998
78	HP-802AF	AERO FACILIDADES S A / AEROKING S A	PIPER	PA34200T	347870355	NUEVO	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-7897	septiembre 15 1998
	HP-804VH	VIKING HELICOPTERS S A	THRUSH COMMANDER	S2R	1962R	ANEMD	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	263-7081	marzo 16 1998
	HP-819	AVIACION MODERNA S A	PIPER	PA34200T	348070105	NUEVO	O	Zona Libre de Colón	441-3000	marzo 24 1998
	HP-832	MIRAMAR TRAVEL SERVICES	CESSNA	337H	33701933	N7048S	O	Edificio Boulevard Gabos #36	223-3555	octubre 01 1998
	HP-841HG	MELTRAG S A	AG-CAT	G184B	808B	TIAOS	O	Aeropuerto Enrique Holsler David	725-3454	marzo 18 1998
	HP-846	AERO CLUB GELABERT S A	CESSNA	152H	15281175	N4918Z	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-8234	julio 31 1998
	HP-867	AEROCLOUD DE PANAMA/MICHAEL SCOTT H	BEECHCRAFT BONAN	G35	D4770	N4602D	O	2074 4th Curuma	252-7444	febrero 04 1998
	HP-872	AIR FALCON INTERNATIONAL S A	PIPER NAVAJO	PA31350	318152059	NUEVO	O	Rive Clubs y Calle 38 Este	445-1011	mayo 26 1998
	HP-875	ALKIN S A	CESSNA	140A	15695	N8718F	O	2311 Las Cruces Balboa Ancon	232-1184	noviembre 06 1998
	HP-880	AERONAVES R S S A	PIPER SENECA II	PA34200T	348070046	NUEVO	O	Calle 50	283-9013	enero 28 1998
	HP-884AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	THRUSH COMMANDER	S2R	2203R	N8529C	O	Las Palmas Puerto Armuelles	263-3569	julio 28 1998
	HP-888	VICSAL INTERNATIONAL INC	PIPER SENECA II	PA34200T	347770130		O	Via Pothas Calle 82 y 81 A Este	268-2670	diciembre 08 1998
	HP-914	AERO CLUB ENRIQUE MALEK	CESSNA	152	15281706	N86987	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-8234	febrero 02 1998
	HP-915	MANUEL GRILLO FRANCO	CESSNA	R172KII	R1722417	N736CH	O	Edificio Galea, Ave Ricardo J Altaro	226-8522	enero 18 1998
	HP-966	NUEVE SEIS OCHO S A	PIPER	PA18T50	188857	TIAAE	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-1464 / 1424	agosto 09 1998
	HP-976	RALES INTERNATIONAL	BEECHCRAFT	C901	LT1051	NUEVO	O	Zona Libre de Colón	442-2077 / 263-9355	enero 17 1998
	HP-889	CENTRAL AMERICAN AIRCRAFT, INC	CESSNA	172I	17257024	N4607I	O	Calle 51 Bella Vista Edif Margarita #9	226-0932	abril 08 1998
	HP-983	TIERRA INVERSIONES Y BOSQUEZ	PIPER	PA34200T	348070172	N8178Z	O	Apdo Postal 738 David Chiriquí	775-1073	mayo 29 1998
	HP-986	AEREO TAXI INTERNACIONAL / PARSA S A	BRITTEN NORMAN	BN2A6	178	N403NA	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-3803	mayo 8 1998
	HP-987XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL / PARSA S A	BRITTEN NORMAN	BN2A	61	N403SC	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	264-8564	julio 23 1998
	HP-994	LA ECONOMIA S A	PIPER SENECA	PA34200T	347870015	YV352CP	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	226-4111	diciembre 29 1998

## LISTADO DE MATRICULA

20/01/96

HP-095	IRHE	CESSNA	402C	8100491	N2110	O	Edificio Matilla	108-4927	abril 01 1998
HP-1000	MISION NUEVAS TRUBUS	CESSNA	A185F	16802792	N2110S	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	150-4001	enero 26 1998
HP-1016PS	PARSA S A	BRITEN NORMAN	321A	828	N2110S	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	150-4001	agosto 17 1998
HP-1034AT	AERONAVES PANAMA S A	AYRES	S2R34	8018	N4010B	O	Las Palmas Puerto Armuelles	170-2822	octubre 18 1998
HP-1037	BORALEX S A	PIPER	PA34200T	2870393	N4010B	O	La Cresta Edificio Maria Antoinette #21	209-0367	febrero 13 1998
HP-1057	ALERON S A	CESSNA	172N	17271857	N4010B	O	C/ José Martí Barranco #3708	253-2888	enero 11 1998
HP-1061A	AERONAVES PANAMA S A	AYRES	TURBO THRUSH	1340830C		O	Via Argentina #78	223-0292	septiembre 25 1998
HP-1066	PETROL TERMINAL DE PANAMA	PIPER	PA3172	3171160001	N2350V	O	Torre Banco Union	263-7777	jun 31 1998
HP-1068	MAGALAMA	CESSNA	410	18402024	N2350V	O	Ave José Manuel Duque #19 La Cresta	785-2130	mayo 19 1998
HP-1068	COMPANIA MINERA DE TOMOSI S A	PIPER SEVEGA II	PA34200T	34787019	N9500P	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	265-3811	enero 18 1998
HP-1090FN	FUMIGACION AEREA NACIONAL	CESSNA AG TRUCK	A188B	1880294ET	T8VAE	O		7-3841	enero 18 1998
HP-1102AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	AYRES	TURBO THRUSH	1340830C		O	Las Palmas Puerto Armuelles	190-7407	abril 01 1998
HP-1110	BASIC TOOLS S A	PIPER SEVEGA III	PA34200T	348-33152		O	Carretera Carretero de Ancón	163-7003	noviembre 25 1998
HP-1114	RICARDO DRILLAC	CESSNA	3100	31000038	N7539C	O	Carr 57 #78 Urbanización Osborne	204-0248	mayo 22 1998
HP-1118	IFFGERS INTERNACIONAL S A	BEECHCRAFT	XING AIR C90	12876	N9E72	O	Zona Libre de Colón	41-4373	enero 18 1998
HP-1122AF	AVIONES CORP S A/AEROFACILIDADES	PIPER	PA34200T	347870456	N2112U	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	265-8711	jun 21 1998
HP-1124	CORPORATION MOSSACK S A	CESSNA	441	17275811	N4783U	O	Edif Arroyo Orillac, 2do Pdo	264-2478	mayo 27 1998
HP-1124CMP	COAF/PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	B737-300	70253	N1306V	O	Ave Justin Arce y Calle 38	227-4551	marzo 23 1998
HP-1132	KAMURA HOLDING S A	BEECHCRAFT	C80A	L11073	N7040U	O	Via España	208-5197	abril 02 1998
HP-1133XI	AERO TAXI INTERNACIONAL	BRITEN NORMAN	BN2	672	NRA1P	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	265-8529	enero 01 1998
HP-1138	EUROGUARDIAS JIMENEZ S A	ISLANDER	BN2827	479		O	Santa Matilla	227-2246	septiembre 22 1998
HP-1158	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL	PIPER	PA23F	277954100	N465A	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	276-1622	enero 18 1998
HP-1163CM	COAF/PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	737-704	21983	CAFVA	O	Ave Justo Argemena y Calle 38	227-4551	ago 21 1998
HP-1174	LOBSONG CORP	PIPER	PA34200T	347870388	N2941Q	O	Avenida Barona Via Italia	280-4753	noviembre 18 1998
HP-1180	CHIRIOLI LAND COMPANY	BEECHCRAFT	B700	881131	N8842	O	Edificio Banco Union Piso 21	225-1834	enero 02 1998
HP-1182	MOTTA INT S A	BEECHCRAFT	300	FA208	N188W	O	Zona Libre de Colón	485-7077	mayo 27 1998
HP-1185	MORFONTES ILIMITADOS	CESSNA	172N	17271802	N1705E	O	Calle 43 Zona Vista	226-3843	octubre 08 1998
HP-1188	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL					O			
HP-1187	DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL					O			
HP-1188PA	PESQUERA ATLANTICA S A	MIGUES	309HS	10406545	N620P	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	772-9900	enero 26 1998
HP-1193	MIFAGE ZONA LIBRE	PIPER	NAVAHO	317712011	N2799C	O	Zona Libre de Colón	441-4322	ago 23 1998
HP-1193CMP	COAF/PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	737-704	20990	GAARX	O	Ave Justo Argemena y Calle 38	227-4551	septiembre 03 1998
HP-1203	MAYS ZONA LIBRE S A	BEECHCRAFT	C98A	LJ1232	N2351	O	Zona Libre de Colón	441-3733	enero 26 1998
HP-1205	ROYAL AIR	PIPER NAVHO	PA11	319112075	N4017T	O	Calle 37 E. Zona Vista	445-3733	septiembre 25 1998
HP-1207	SERVICIOS AERONAUTICAS FELIPALGO	CESSNA	A185F	18801594	F3732A	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	221-4838	marzo 23 1998
HP-1209XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL	BRITEN NORMAN	BN2	398	NRA1P	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8044	enero 26 1998
HP-1210AD	AEROL BRISAS ORIENTADA SAERENTIA	CESSNA	182	182-82034	YNRLA	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	274-9071	enero 18 1998
HP-1211	KING ENTREPUSIS	BEECHCRAFT	B200	FL36	N6749A	O	Plaza España Via España	263-1888	jun 24 1998
HP-1213	ARRENDADORA DEL GYM	BEECHCRAFT	B200	881145	N71CA	O	Calle Arce De la Guardia No 3	288-3755	ago 8 1998
HP-1214	VULLOS KORY S A	PIPER	PA34200T	34823300	N620P	O	Edificio Oscar Plaza 4to Via Brasil	443-2777	ago 24 1998
HP-1215U	FUMIBAN	AYRES CORP	S2R1300C	013400090C	TAC9D	O	Calle Gamma 5to David Chagel	163-7416	enero 13 1998
HP-1220AC	ANAVI PROP ALUMINUM AERONAVES	BRITEN NORMAN	BN2A7	342	N4278B	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	225-7001	abril 22 1998
HP-1220BC	COMPAÑIA DE AVIACION	HUGHES	3690	4100941	N671G	O	Parqueadero Prop de Coca	887-1150	septiembre 03 1998
HP-1221	PROBEX AER S A	CESSNA	172N	172-65885	N4010B	O	Santiago Veraguas	266-8820	enero 04 1998
HP-1229FC	PACIFIC INTERNATIONAL AIRLINES	BOEING	747-20	18428	N374	O	Edificio Palma Real Cl 73 San Francisco	227-2211	octubre 27 1998
HP-1231	AEROMASA	BEECHCRAFT	HANON ESS	TE1018	N1791R	O	Edificio Embajador Ochoa 84, Calle 50	441-3847	septiembre 24 1998
HP-1232X	AEREO TAXI INTERNACIONAL PARSA S A	BRITEN NORMAN	BN2A	6812	N4241P	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	266-3368-288-3134	septiembre 10 1998

## LISTADO DE MATRICULA

200348

HP-1234CMP	COPAVPROP INTERLEASE MANAGEMENT	BOEING	8737200	22680	N-111K	O	Inve. Justo Arce y Calle 26	227-4551	mayo 15 1998
HP-1237	MICHAEL Z BERAMA	CESSNA	182M	18258978	N-61980	O	Edificio Castellana Calle Samuel Lewis	227-7482	agosto 28 1998
HP-1238	GUSTAVO A LOPEZ PEREZ	CESSNA	182P	18287018	N-53451	O	Urbanización Roberto Chaves, Cl B 9-28	226-1424	octubre 20 1998
HP-1241	LUIS FERNANDO SALAZAR	CESSNA	173M	17285587	N-15114	O	Campanero Plaza Paitia No 108	285-2200 / 285-0787	octubre 01 1998
HP-1243	AERO SIBIR S A	PIPER	PA31	319012022	N-35983	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	284-3628	febrero 12 1998
HP-1244	MULTILAKE HOLDING INC	BELL	208E	2008	N-2058P	O	Urbanización Obispo Calle 54 84	283-3300 EXT 202	enero 27 1998
HP-1245CMP	COPAVPROP INTERLEASE MANAGEMENT	BOEING	8737200ADV	22620		O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4551	octubre 15 1998
HP-1248	DOVER AIR INTERNATIONAL INC	LARE	ARENCADE	110	N-25485	O	Edificio Bell Vista La Cresta Apt 18	223-4911	enero 21 1998
HP-1251APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	5038R	503810	N-715MC	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-5363	marzo 04 1998
HP-1253CC	COCCLESANA DE AVIACION S A	MUMPS	389D	7118310	C-GE5C	O	Paranam Prov de Cocle	283-0130	mayo 13 1998
HP-1255CMP	COPAVPROP POLARIS	BOEING	7372P6A	21338	NR-SNO	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4551	enero 12 1998
HP-1268	REDORT EXPRESS S A	PIPER	PA34-DCT	287870005	N-322G	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	284-5185	enero 17 1998
HP-1284	TROPICAL AIR LEASING INC	CESSNA	182M	18255848	N-34465	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-7089	enero 23 1998
HP-1281PVT	PANAVIA S A/AERO INVERSIONES S A	BOEING	7272SF	18985	N-5141M	O	Aeropuerto Tocumen	226-4256	enero 1 1998
HP-1284	ALORIN S A	BEECHCRAFT	KING AIR C90A	L31285	N-1815P	O	Edificio La Florida Calle 53	286-5522	enero 14 1998
HP-1293NE	HELIPAN CORP	ROBINSON	R22MARINER	247116		O	Edificio Banco Continental	285-2982	diciembre 11 1998
HP-1288	COCKPIT S A	BEECHCRAFT	KING AIR F90	LA180	N-335R	O	Casa Lobo de Colon	441-5177	octubre 23 1998
HP-1287APP	AEROPERLAS S A	DE HAVILLAND	DHC-6300	624	D-F-10T	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert		
HP-1288CC	COCCLESANA DE AVIACION	BELL	208E	2087	C-SHME	O	Paranam Prov de Cocle	287-7189	febrero 08 1998
HP-1271	FLORY PANAMA AVIATION CORP	PIPER	SENECA II	248070003	N-827E	O	Edificio Castillo de Oro Calle 52 Via Exp	441-5742	febrero 12 1998
HP-1272	INVERSIONES LAVEL S A	CESSNA	337E	33781318	N-17180	O	Aeros de Vacaciones Calle 1 Casa A-1	251-2737	enero 10 1998
HP-1274MC	HELIPAN CORP	ROBINSON	R22 BETA	2482		O		283-7892	febrero 04 1998
HP-1275HA	HELICOPTEROS AGRICOLAS S A	BELL	4703B	2988	N-DREK	O	Aeropuerto Nelson Celly Vargas	278-3088	mayo 25 1998
HP-1276APP	AEROPERLAS S A	DE HAVILLAND	DHC-300	443	C-FV8H	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-5363	marzo 31 1998
HP-1278CC	COCCLESANA DE AVIACION S A	HUGHES	369D	280280D	C-GRVC	O	Paranam Prov de Cocle	287-7189	enero 17 1998
HP-1278EP	BELL LAT AMERICA PARA NAVY DELAIRE	BELL	208LA	52123		O	Edificio Robinson Francisco #127	228-8801	mayo 28 1998
HP-1280APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	5038R	5038685	N-1915B	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-5363	enero 21 1998
HP-1283APP	AEROPERLAS S A	DE HAVILLAND	DHC-300	280	C-GRKO	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-5363	enero 21 1998
HP-1284AR	AVIATUR S A / PROP AIRCRAFT LEASING	BRITTEN NORMAN	2A28	170	N-14DF S	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-2320 / 283-2331	octubre 21 1998
HP-1285	COMPARACION ROSSACK S A	BELL	4763B2	6718	N-8449J	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-7883	octubre 08 1998
HP-1287SY	S S HELICOPTERS S A	TONCAT	MKKA	005-78-1	N-8872T	O	Aeropuerto Jorge Meler Goni	275-5811	enero 7 1998
HP-1288CMP	COPAVPROP PACIFIC LEASING	BOEING	737-216AVN	22088	N-318CM	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4551	enero 31 1998
HP-1281EIS	COLON CONTAINER TERMINAL S A	BELL	208	52110		O	Torre de las Bank, Pno 12	284-3111	octubre 07 1998
HP-1290	AIR CONTRACTORS INC	CESSNA	A18M	18594375	N-8948H	O	Edificio Miguel Biza	225-4838	septiembre 09 1998
HP-1281HG	HELITRAG	GRUMMAN	G76M	1288	N-88354	O	Aeropuerto Enrique Malek	275-2885	enero 10 1998
HP-1291	FUNDACION AEREA PANAMENA	AYRES TRUSH	S2880B	24234	N-5598K	O	Aeropuerto Enrique Malek	275-2337	mayo 08 1998
HP-1294	AEROCUB ENRIQUE MALEK	CESSNA	152	1527878	N-7578	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	228-4134	octubre 15 1998
HP-1298	THE AVIATION COMPANY	GASA	CON-33FA01	0011		O	Avenida F Central 2-24		septiembre 28 1998
HP-1297CMP	COPAVPROP INTL AIRCRAFT INVESTORS	BOEING	737-278	2185	N-7871A	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4551	septiembre 28 1998
HP-1298	AERONAVES DEL ATLANTICO	BEECHCRAFT	KING AIR 300	FA103	N-82705	O	Calle 38 y Avenida Federico Boyd #42	283-8011	enero 08 1998
HP-1300AT	HELICO CRAFT TRADING CO	BELL	JET R 308A	6088	28-810	O	Urbanización Obispo Calle 51 017	284-3419	enero 2 1998
HP-1302	AMICO ENTERPRISES INC	PIPER	PA3200T	347879137	N-1128M	O	Calle Harry Lee Urbanización Industrial	280-3100 / 4735	diciembre 17 1998
HP-1303	CORP CONTINENTAL DE AVIACION	ISLANDER	ISLAND	2013	KAJAE	O	Ave. Simon Lewis #22, San Cristobal	283-7744	enero 28 1998
HP-1306	FUNDADORA AEREA BAYANO S A	BELL	4702	185	N-4327B	O	David Chiqui	274-5368	febrero 12 1998
HP-1308CC	COCCLESANA DE AVIACION	HUGHES	389D	11830	N-32LL	O	Paranam Provincia de Cocle	287-7189	enero 18 1998
HP-1308APP	AEROPERLAS MAS AIRCRAFT & LEASING IN	DE HAVILLAND	DHC-6300	482	N-345N	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	283-5363	febrero 03 1998
HP-1309	MANZANILLO INT'L TERMINAL PANAMA	PIPER	PA11350	318757028	N-2848G	O	Edificio Sola Colon	430-1920	enero 08 1998

## LISTADO DE MATRICULA

20/03/98

HP-1316	BHL AERCO EXPRESO S A	BOEING	727200264	20894		O	Aeropuerto Int de Tocumen	238-4203	agosto 19 1998
HP-1311CMP	COPAVPROP CIT LEASING CORP	BOEING	737209	21109	N-1240U	O	Ave Justo Arosemena y Calle 36	227-4551	abril 29 1998
HP-1312AR	AVIATUR SA/AVIACRAFT LEASING INTL INC	BRITTEN NORMAN	BN244	641	DJORS	O	Calle Aquino De La Guardia y Ave Balboa	294-4166	junio 05 1998
HP-1313	PACIFIC LARYAL CENTRE INC	PIPER NAVAJO	PA31310	31513	IN-0587L	O	Calle 83 Cesta #E-27 Urb Los Angeles	236-4544	mayo 25 1998
HP-1314	PRINCESA AZUL S A	ROBINSON	R44	257	NA	O	Calle 50 Plaza Bancamer, piso 10	269-0233	junio 26 1998
HP-1315APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	SD360200	SH3614	N-383MO	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	263-5363	junio 04 1998
HP-1316	CHIROQUI LAND COMPANY	BEECHCRAFT	B200T	RT33	N-800RO	O	Ave Samuel Lewis Edif Comosa Prso 7	264-7092/264-7203	septiembre 30 1998
HP-1317APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	SD360200	SH3607	N-380MO	O	Edif Aeroportas Aerop Marcos A G	263-5363	junio 16 1998
HP-1318APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	SD360200	SH3612	N-382MO	O	Edif Aeroportas Aerop Marcos A G	263-5363	junio 08 1998
HP-1319APP	AEROPERLAS S A	SHORTS	SD360200	SH3607	N-381MO	O	Edif Aeroportas Aerop Marcos A G	263-5363	agosto 25 1998
HP-1320	AVIONICS INVESTMENTS INC	BELL	706L4	52158	N-9107A	O	Calle 56 Obispo Edif Rocar Local A Pr	268-4028	agosto 21 1998
HP-2000	IRAZI CORPORATION	BELL	206B	4412	N-75491	O	Calle 50 Edificio Tower Plaza	269-6774	septiembre 25 1998
HP-1328HC	HELIPAN CORPORATION	BELL	206B	301	C-GPYT	O	Edificio Banco Continental	263-7082	noviembre 23 1998
HP-1323XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL	BELL	206B	2089	N-1887A	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert	264-2776	noviembre 12 1998
HP-1324CMP	COPA FIRST SECURITY BANK ASSOC	BOEING	737-7P4	71113	HSTRE	O	Justo Arosemena y Calle 39	738-4268/738-4312	marzo 27 1998
HP-1327	HELICOP DE TRANS Y TRABAJO AGRICOL	GRUMMAN	G164A	1432	NB605H	O	Aerop Ennque Malek David Chiqui	721-1082	junio 08 1998
HP-1328	RODOLFO RESTREPO	CESSNA	152	15783637	N97281	O	Aerop Marcos A Gelabert (Aeroclub)	723-6557	enero 29 1998
HP-1329	JOSE SALVADOR MUNOZ	BEECHCRAFT	BARON F55	TE926	N2654W	O	Calle Eric Del Valle #4	223-4943/269-4644	abril 03 1998
HP-1330	HELIC AGRICOLAS S A /AVIONES AGRICO	CESSNA	A190B	10801090	N1182Z	O	Aerop Ruben Cantu Santiago Veraguas	998-2255	abril 22 1998
HP-1400	MOTTA INTERNACIONAL S A	CESSNA	GRAND CARAVA	20890607	NUEVO	O	Calle 14 Ave Roosevelt Zona Libre C	445-2077	abril 16 1998
HP-1331	JAIMES FABREGA QUELQUEJEU	MOTOR ROTAX	MINI 500	1700	NUEVO	O	Edif Rotar Local A Calle 58 Este B V	268-4028	mayo 14 1998
HP-1431	GERMON ASSOCIATES S A	BELL	407	53098	N112057	O	Calle 75 Ave 3ra L Sur San Francisco	226-7678	agosto 11 1998
HP-1332AR	AVIATUR S A AIRCRAFT LEASING INTL INC	CESSNA	U208G	U20804857	TC-041TB	O	Aerop Marcos A Gelabert Hangar #120	270-1748/270-1750	junio 24 1998
HP-1333	INMOBILIARIA DYNORA S A	CESSNA	340A	3400787	YY-2481P	O	Los Santos Rm de Parama	225-3133	agosto 04 1998
HP-1334AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	AYRES THRUSH	S2R	10200300C	HR-11	O	Las Palmas, Puerto Amvelis	770-7423	junio 12 1998
HP-1335SY	S S HELICOPTERS S A	AYRES THRUSH	S2R	1050R	N5650X	O	Aerop Ennque Malek David Chiqui	775-5081	junio 22 1998
HP-1336APP	AEROPERLAS S A	BEECHCRAFT	A100	B173	CGAS1	O	Aeropuerto Marcos A Gelabert, Patilla	263-5363	agosto 28 1998
HP-1337	HELIPAN CORP	ROBINSON	R44 CLIPPER	371	NUEVO	O	Aerop Marcos A Gelabert Hangar # 80	226-1263/270-0790	septiembre 04 1998
HP-1338	FLORY PANAMA AVIATION CORP	BRITTEN NORMAN	BN241	C918	SYBCS	O	Aerop Marcos A Gelabert	441-5742	septiembre 26 1998
HP-1339CMP	COPA POLARIS HOLDING COMPANY	BOEING	737-7P5A	21677	EICKW	O	Ave Justo Arosemena y Calle 39	227-2522 / 738-4298	diciembre 19 1998
HP-1340CMP	COPA POLARIS HOLDING COMPANY	BOEING	737-7P5A	21612	EICKW	O	Ave Justo Arosemena y Calle 39	227-2522 / 738-4298	enero 29 1998

## LISTADO DE MATRICULA

20/03/98

ID/MATRÍCULA	PROPIETARIO	MARCA	MODELO	SERIE	REG.	STATUS	DIRECCION DEL PROPIETARIO	TELÉFONO	EXPIRACION AERONAVEG.
HP-3637N	WIKING HELICOPTERS	AERONCA	7EC	580	N75128	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-7281	junio 27, 1997
HP-30747	ATOMIZADORA PANAMA S A	SNOW	52C600	16830		V	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	
HP-308	OCTAVIO ARRIVILLAGA	CESSNA	172F	1725483		V			marzo 13, 1994
HP-433	SOSA Y BARBERO CONSTRUCTORES S A	CESSNA	172Q	17254170		V	Calle J. Pardo Lelone	224-1842	1993 No desea cancelar
HP-434	ANSA GAMA GAMA S A	CESSNA	190G	1506687	N4871X	V		260-0371	1993 Aeronave por firma colectiva
HP-53	ANGEL DEL S A	PIPER	PA281400	282775040	N17787	V		334-8043	1994 Cuenta pendiente
HP-53	OSCAR DE AZUETA	CESSNA	182P	18281181		V	Via Cocora No C-313	260-3637	PERDIDA TOTAL
HP-602	AEROKING S A	CESSNA	182P	18281332	N20974	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	275-0875	septiembre 10 1997
HP-638N	ANSA PROYECTOS E INVERSIONES S A	BRITEN NORMAN	BK2A	C80	N1251L	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	226-7891	julio 11 1996
HP-656	MAR NE AIR S A	CESSNA	U20BA	N10046848	N4048F	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	227-7481	sept 17 1997
HP-700	AEREO TAXI INTERNACIONAL S A	PIPER SENECA	PA34200	1347450900		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8644	febrero 15, 1997
HP-734	ALEJO HERNANDEZ	CESSNA	A185E	18502080	HP490	V	Carrasquilla Calle 50 No 8	226-8970	noviembre 15 1999
HP-787F	FUNDACION AEREA PANAMA C. A.	BELL	A102A	7770	HRABV	V	Aeropuerto Benigno Marek, Dania	775-4352	14 de junio de 1991
HP-830	ALNEITH JONES, ROBERTA GRAHAM JONES	CESSNA	C175	17583548	6YJ10	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	225-8040/225-8838	1895 No desea cancelar
HP-842	JUAN IGNACIO GABRIELA	PIPER SENECA	PA34200T	347540331		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8819	diciembre 9, 1997
HP-890	MISA INVESTMENT PANAMA, INC	BECHCRAFT	050	G11110	Y5134P	V	Ave. Federico Boyd y Calle 51 800	223-3090	5 de mayo 1983
HP-898PS	PARSA S. A.	BRITEN NORMAN I	2AMKII	1007	G803V	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	226-3803/3801	noviembre 25, 1997
HP-910	KING CRAB CORPORATION	CESSNA	182P	18548881	N14015	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	385-8081	febrero 22, 1996
HP-942M	AEREO TAXI INT/UTROP AIR LEASING INC	CESSNA	172Q	172693718	N1738N	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8664	1994 No desea cancelar
HP-957	AEROSTAD PANAMA S A	PIPER NAVAJO	PA37500	18232674		V	Calle 33, Urb Obispo	268-7280	17 de diciembre 1994
HP-987	HELICOPTER SERVICE, INC	BELL	4705	1735	N1385X	V	Aeropuerto Enrique Malek	775-5454	4 de octubre, 1997
HP-975N	FUNDACION AEREA NACIONAL	CESSNA	A188B	18801780	Y5242A	V	Penonome, Cocle	897-7533	1987 Aeronave abandonada operada
HP-899	INVERSIONES AERODINAMICAS, S.A.	BELL	205A1	30043		V	Calle 50 No	885-5103	18 de noviembre, 1993
HP-997SG	BIENES RAICES ROCA S A	HUGHES	800N11D	N0266D		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	224-3084	18 de octubre, 1997
HP-1004	AERIO INDUSTRIAL S A	REE TWIN BONAN	880	C458	N0465B	V	Edif. Isla Mar, Calle Elodora Pardo	441-8834	27 de junio, 1997
HP-1005TN	FUNDACION AEREA NACIONAL	CESSNA	A188B	188039537	Y5356A	V	Penonome, Cocle	897-9941	junio 11, 1997
HP-1007N	TRANSASA	CESSNA	U20M	120002518	N4581V	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	261-7767	22 de febrero, 1991
HP-1009	SERV Y MANT ELECTRONICO	PIPER AZTECA	PA23250	277304852		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	275-5550	22 de noviembre 1991
HP-1022	HERNANDEZ CARRIZO M	AERONCA	134C	28200882	HP022H	V	Conservatorio 807, San Francisco	885-8272	1997 No desea cancelar
HP-1031	MANOLCHER MCHAGERY	CESSNA	210	21058343	N0843Y	V	Calle Banco de Boston, Paso #13	776-3081	julio 3, 1997
HP-1040	SERVICIOS AERONAUTICOS, S A	CESSNA	1337D	337D112	CLUBANA	V			
HP-1051F8	OLMEDO ALEMAN	CESSNA	A185E	185076957	N49785	V	Aeropuerto Fejoño	987-8798	junio 27, 1997
HP-1054	PACIFIC PACIFIC, S A	BELL	4707	2560	N1378X	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	864-3817/864-4700	julio 18 1996
HP-1087	PACIFIC AIR TRANSPORT	PIPER SENECA II	PA34200T	347570184	N1018X	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	224-8898	18 de mayo, 1992
HP-1074	SERV AEREO AGRI FUMIG A PIMENTE	CESSNA AG TRUCK	A188B	188091547	Y5328A	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	275-5883	1993 Cuenta pendiente
HP-1103SY	S S HELICOPTERS, S A	BELL	4705A	25082	N2980W	V	Ave Sta Olaya, Olegueta, Dania	775-5861	septiembre 18 1997
HP-1106AT	ATOMIZADORA PANAMA S A	PIPER SENECA	PA34200T	347573140	N8713D	V	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	octubre 8, 1997
HP-1107	JOSE MANUEL ECHEVERRIS M	BECHCRAFT	BARON 35	7C47	N8480Y	V	Calle 30 Interseccion Carrasquilla	264-7656	17 de septiembre, 1992
HP-1117	PROMOTORA DE BIENES Y SERVICIOS S A	PIPER	PA34200T	347870324		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	224-8215	8 de noviembre, 1999
HP-1123	JOSE SALVADOR MAJOLZ	PIPER	PA21250	273817	N8348Y	V	Calle Erick Del Valle No 4	288-4644/283-8198	noviembre 25, 1997
HP-1137	GEORGE F MOYER	CESSNA	180H	18501748		V	Calle 50 Edificio Plaza 50	283-8261	1993 No desea cancelar
HP-1143	ESOLARON TRANSP, AEREO ESPEC	PIPER SENECA II	PA34200T	347573248		V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	48-8833	21 de febrero, 1990
HP-1148	CLIFFORD HUBERT	CESSNA	172E	1720661	N0101U	V	Vieja, Obispo	771-2540	25 de septiembre, 1990
HP-1147	TOMAS G ALTAMIRANO D ALMI CHEPOS S	EAGLE	DW1	DW11008287	N8810D	V	Via José Agustín Arango #5013	271-2807	12 de agosto, 1992
HP-1154RC	SERV AER AGRI AGRICOLA FUMIG PIMENTE	CESSNA	A188B	188032987	HRABN	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	268-8413	1993 Cuenta pendiente
HP-1158PC	FUMIGADERO S A	EAGLE	DW1	DW11003287	N88040	V	Cruce	221-3093	9 de abril, 1997

## LISTADO DE MATRICULA

2003/88

HP-1164	F AEREA PIMENTEL/PROP SERV AFREO A	CESSNA	A1888B	03237T	HP-ANG	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	278-3463	1982 CUENTA PENDIENTE
HP-1173	TROPICAL AIR LEASING AIR	CESSNA	906	5770	AA151FF	V			
HP-1179	CORSAIR/EXPL TRANSLATW	BOEING	727100	18742	TOLKA	V			
HP-1183	CORSAIR/EXPL TRANSLATW	BOEING	727100	18489		V			
HP-1182TN	AEROSERV TEMPONE/EXPL TRANSPASA	CESSNA	4208	400802518	8421 W	V			
HP-1194	SEABAD CORPORATION	PIPER	PA3400T	348970C8P	86710	V	Zona Libre de Colon	445-0117	agosto 18, 1987
HP-120ACTW	CARGO HREE INC	CONNAIR	CV440	413	84709	V			
HP-1201	AEROPE ILAS	EMBRAER	EMB110P1	110371	N8102	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-5383	enero 25, 1987
HP-1208HD	HEL DEL PACIFICO SW SOUTH SEAS HELI	BELL	208B	2103	N141AL	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-7281/223-0610	julio 22, 1987
HP-1217AVL	AEROV LAS AMERICAS/PROP AIR LEASIN	ANTONOV	AN22B	30 07	CCC74822	V	Aeropuerto Int. de Tocumen	238-4607/238-4808	mayo 8, 1986
HP-122ACTW	CARGO THREE INC/PROP TOBALCI S A	GENERAL DYNAMI	CV580	188	CGOW	V	Aeropuerto Int. de Tocumen	238-4801	julio 6, 1986
HP-122BAVL	A LAS AMERICAS/KOKO DEVELOPMENT	ANTONOV	AN-22B	31 07	81022	V	Aeropuerto Int. de Tocumen	238-4807/238-4808	1984 Julio por falta de pago
HP-122PAVL	A LAS AMERICAS/NAKED GUN CORP	ANTONOV	AN22B	32 08	81823	V	Aeropuerto Int. de Tocumen	238-4807/238-4808	1984 Julio por falta de pago
HP-1238	COPA-EXPLOTADOR	BOEING	737200 ADV	22820	884188R	V			
HP-1246	KROSKY ENTERPRISES INC	BEECHCRAFT	E90	LW218	N-12143	V	Calle 75 Ave 3 Sur	228-7879/228-8886	marzo 4, 1987
HP-1248	ATLANTIS AIR TRANSPORT INC	PIPER	PA31225	317712098	N-27404	V	Zona Libre de Colon	223-7811/223-7012	febrero 11, 1987
HP-1237APP	AEROPERLAS S.A	SHORTS	SD380	542888	N-280	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-5383	1985 No se ha cancelado
HP-1277DD	HELICOPTEROS EJECUTIVOS S A	BELL	208L3	51458	N-28U	V	Urbanización Los Angeles, Calle A	281-5916	julio 08, 1987
HP-1281APP	AEROPERLAS S.A	DÉHAVILLAND	DMC630D	407	C-1378K	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-5383	mayo 25, 1987
HP-1286	UNIVERSAL AIR AVIATION/AEROCIUB E M	CESSNA	182	15285387	N-83083	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	228-6234	julio 10, 1987
HP-1288PA	RESOURERA ATLANTICA	HUGHES	189HS	2202695	N-50634	V	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	23-8900/284-8844	febrero 30, 1987
HP-1291FC	PACIFIC AIR AIRLINE PANAMA CARGO	BOEING	787SP	18415	N-518	V	Calle 73 San Francisco Edif. Palma Real	28-5211	noviembre 18, 1987
HP-1301	SERV A LAS AGUILAS S/A/PACIF MARCH	CESSNA	A1888	18802813T		V	Provincia de Caste	887-8794	octubre 7, 1987
HP-1322CMP	COPA/FIRST SECURITY BANK ASSOC	BOEING	73775	22867		V	Ave Justo Arcemena y calle 38	238-4298/238-4312	diciembre 27, 1987

## LISTADO DE MATRICULA

20/03/88

IO	MATRICULA	PROPIETARIO	MARCA	MODELO	SERIE	MAR	STATUS	DIRECCION DEL PROPIETARIO	TELEFONO	EXPIRACION AEROMARCA
	HP-1282	PANAMA ESTATE S A	PIPER	SENECA II	247075275	N-1658R	T	Calle 73 Edif. San Francisco 8300	284-8867	
	HP-1307	AIR MAC S A	PIPER	PA31	31130	N-434MG	T	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	226-7481	
	HP-1341	SHIRYS MANAGEMENT	PIPER	400LS	425527027	N5215G	T	Apartado 32, David Chiriqui	775-3548	
	HP-1342XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL	BELL	208L3	51521	LVW7D	T	Aerop. Marcos A. Gelabert	284-2850	
	HP-2001	UNION AIR S A	PIPER	PA421000	5527005	PTOND	T	Aerop. Marcos A. Gelabert	227-2577	
	HP-1456	RESORT EXPRESS S A	PIPER	PA31325	318112019	N4074K	T	Avda. Balboa, Panama	2329811	
	HP-1343	RENCO ASOCIADOS S A	ROBINSON	R44 CLIPPER	0444		T	Edif. Banco Iberoamericana p. so # 10	264-2877	
	HP-1344BP	BELL LAT AMERICA PMA /HELISERVICE S	BELL	206L4	52202	N6307F	T	Transwales 130 El Cangrejo	283-8572	
	HP-2509BP	BELL LAT AMERICA PMA /AIR SHARK INC.	BELL	407	53220	N6379L	T	Aerop. Marcos A. Gelabert	284-9281	

## LISTADO DE MATRICULA

28/02/99

AÑO	MATRICULA	PROPIETARIO	MARCA	MODELO	SERIE	MPA	STATUS	DIRECCION DEL PROPIETARIO	TELEFONO	EXPIRACION AERONAVEG
	HP-1208XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL S.A.	BRITTON NORMAN	BN248	209	HRALP	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8844	diciembre 03, 1998
	HP-1258XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL S.A.	CESSNA	182H	18255846	N-3448S	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-7778	julio 23, 1998
	HP-1323XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL S.A.	BELL	208B	2088	N-1887A	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-7778	noviembre 12, 1998
	HP-1153XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL S.A.	BRITTON NORMAN	BN2	872	KRAJP	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8828	diciembre 5, 1998
	HP-700XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL S.A.	PIPER SENeca	PA3420G	347450088D		O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8844	febrero 13, 1997
	HP-1242XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL PARS S.A.	BRITTON NORMAN	BN2A	0612		O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-3386 / 260-3139	septiembre 10, 1998
	HP-886XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL PARS S.A.	BRITTON NORMAN	BN2A8	178	N-402NA	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	126-3803	mayo 8, 1998
	HP-887XI	AEREO TAXI INTERNACIONAL PARS S.A.	BRITTON NORMAN	BN2A	81	N-405SC	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	264-8844	julio 23, 1998
76	HP-807AF	AEROL FACILIDADES, S.A./AEROKING, S.A.	PIPER	PA3420GT	347870358	NUJEO	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	126-7891	septiembre 15, 1998
	HP-1210AD	AEROL BRISAS DARIENITAS/A. DARIENITA	CESSNA	182	18255846	YN-81A	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	261-4671	noviembre 10, 1998
	HP-1201APP	AEROPERLAS, S.A.	EMBRAER	EMB110P1	11-1371	N-818E	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5303	enero 25, 1997
	HP-1281APP	AEROPERLAS, S.A.	DE HAVILLAND	DHC8300	487	DFVEK	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	mayo 25, 1997
	HP-1251APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380	5H3810	N-715NC	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	marzo 11, 1997
	HP-1261APP	AEROPERLAS, S.A.	DE HAVILLAND	DHC8300	824	C-F10T	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	diciembre 14, 1998
	HP-1271APP	AEROPERLAS, S.A.	DE HAVILLAND	DHC8300	445	C-FVBH	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	marzo 31, 1998
	HP-1288APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380	5H-3885	N-1605B	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	abril 21, 1998
	HP-1293APP	AEROPERLAS, S.A.	DE HAVILLAND	DHC8300	268	C-GKBO	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	julio 21, 1998
	HP-1318APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380	5H3814	N-361MO	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	junio 04, 1998
	HP-1317APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380200	SH3802	N-361MO	O	Edif. Aeroperlas, Aerop. Marcos A. G.	263-5383	junio 16, 1998
	HP-1316APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380200	SH3812	N-362MO	O	Edif. Aeroperlas, Aerop. Marcos A. G.	263-5383	julio 18, 1998
	HP-1310APP	AEROPERLAS, S.A.	SHORTS	SD380200	SH3812	N-361MO	O	Edif. Aeroperlas, Aerop. Marcos A. G.	263-5383	agosto 25, 1998
	HP-1306APP	AEROPERLAS, S.A.	BEECHCRAFT	A100	8173	CGAST	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert, Panama	263-5383	agosto 29, 1998
	HP-747APP	AEROPERLAS, S.A.	DE HAVILLAND	DHC8300	403		O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	enero 19, 1998
	HP-1308APP	AEROPERLAS/AS AIRCRAFT & LEASING INC	DE HAVILLAND	DHC8300	402	N-548N	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-5383	febrero 03, 1998
	HP-1511AVL	AEROP. LAS AMERICAS/PROP. AIR LEASING	ANTONOV	AN32B	30-07	CCCP4807	O	Aeropuerto Intl. de Tocumen	238-4807 / 238-4808	mayo 9, 1998
	HP-872	AIR FALCON INTERNATIONAL, S.A.	PIPER NAVAJO	PA31350	318152095	NUJEO	O	Av. Cuba y Calle 38 Este	445-1011	mayo 28, 1998
	HP-1264	ALDRIN, S.A.	BEECHCRAFT	KING AIR C98A	LJ1285	N-181SP	O	Edificio La Florida, Calle 53	268-5822	mayo 14, 1998
	HP-1082	ALERON, S.A.	CESSNA	177N	1771857	N-4782E	O	Ci. José María Barrantes, #3708	253-2084	noviembre 11, 1998
	HP-895	ALPIN, S.A.	CESSNA	140A	15085	N-9718F	O	2311 Las Cruces, Balboa, Ancón	252-1184	noviembre 08, 1998
	HP-1307	AMCO ENTERPRISES, INC	PIPER	PA3420GT	347870137	N-112RM	O	Calle Harry Ego, Urbanización Industrial	268-3100 / 8235	diciembre 17, 1998
	HP-1326KN	AMCO PROP. ALM. DE SERVICIOS	BRITTON NORMAN	BN2A7	242		O		126-7891	
	HP-1034AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	AYRES	58304	6018	N-4010B	O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	octubre 18, 1998
	HP-1081AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	AYRES	TURBO THRU SH	73689308		O	Via Arpañada #78	223-0262	septiembre 25, 1998
	HP-1105AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	AYRES	TURBO THRU SH	734889		O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	abril 07, 1998
	HP-1106AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	PIPER SENeca	PA3420GT	348233140	N-923M	O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	septiembre 6, 1997
	HP-782AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	CESSNA	172N	17270342	N-734YM	O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	mayo 6, 1998
	HP-787AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	THRU SH COMM	52R	220CR		O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	enero 8, 1998
	HP-884AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	THRU SH COMM	52R	220CR		O	Las Palmas, Puerto Armuelles	263-3869	julio 28, 1998
	HP-1334AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	AYRES WASH	52R	180001000	HR-AL	O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427 / 770-9880	julio 13, 1998
74	HP-822AT	ATOMIZADORA PANAMA, S.A.	THRU SH PANAMA			N-8888C	O	Las Palmas, Puerto Armuelles	770-7427	julio 25, 1998
	HP-888AR	AVIATUR, S.A.	AERO COMMANDER	5002	1882-41	N-288CA	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-2330 / 263-2331	abril 21, 1998
	HP-1388AR	AVIATUR, S.A./PROP. AIRCRAFT LEASING	BRITTON NORMAN	BN2A8	178	N-410F	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-2330 / 263-2331	octubre 21, 1998
	HP-1388AR	AVIATUR, S.A./PROP. AIRCRAFT LEASING INTL. INC	CESSNA	440G	420668857	C-GHTB	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert, Hongo #129	270-1488 / 270-1790	julio 24, 1998
	HP-1312AR	AVIATUR, S.A./AIRCRAFT LEASING INTL. INC	BRITTON NORMAN	BN2A8	84	D-078	O	Calle Aquilino De La Guardia y Ave Balboa	264-4188	julio 05, 1998
	HP-1122AF	AVIONES + ORP, S.A./SERVICIOS FACILIDADES	PIPER	PA3420GT	34791458	N-2582L	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	263-8711	julio 21, 1998
	HP-1320AT	HELIKRAFT TRAO COORPACIONES AER	BELL	208LA	52188	N-8182A	O	Calle 56 Obispo, Edif. Roser, Local A Pm	269-4028	agosto 21, 1998

## LISTADO DE MATRICULA

28C/208

HP-1221CN	CARGO THREE INC/PROP TOBALORI S.A	GENERAL DYNAMIC	CV580	189	C-GGW	O	Aeropuerto de Tocumen	236-4091	Julio 9, 1988
HP-1223GC	COCCLESANA DE AVIACION	HUGHES	398A	1100842	C-FLPG	O	Penonomé, Prov de Coclé	887-7189	diciembre 03, 1988
HP-1268GC	COCCLESANA DE AVIACION	BELL	206B	2367	C-GMVE	O	Penonomé, Prov de Coclé	887-7189	diciembre 10, 1988
HP-1268GC	COCCLESANA DE AVIACION	HUGHES	398D	11930	N-12G	O	Penonomé, Provincia de Coclé	887-7189	febrero 02, 1989
HP-1250GC	COCCLESANA DE AVIACION, S.A	HUGHES	398B	7110310	C-GE5C	O	Penonomé, Prov de Coclé	887-7189	mayo 13, 1988
HP-1277GC	COCCLESANA DE AVIACION, S.A	HUGHES	398D	2802600	C-GALL	O	Penonomé, Prov de Coclé	887-7189	abril 17, 1988
HP-889 EIS	COLON CONTAINER TERMINAL, S.A	BE	208	52170		O	Terra Swiss Bank, Piso 12	284-3111	octubre 07, 1988
HP-733FV	COMPANIA FUMIGADORA VERAGUENSE	CESSNA	WAGON A188B	19802302	AN800	O	San José, Veraguas	290-0278	marzo 18, 1988
HP-1324CNP	GOPAV FIRST SECURITY BANK ASSOC	BOEING	7377P5	23113	HSTBE	O	Justo Arce y Calle 38	236-4299/236-4312	marzo 27, 1988
HP-1285CNP	GOPAV PROP INTL AIRCRAFT LEASING	BOEING	737218ADV	22086	N-318CM	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4531	Julio 01, 1988
HP-1287CNP	GOPAV PROP INTL AIRCRAFT INVESTORS	BOEING	73-219	2195	N-237A	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4531	septiembre 28, 1988
HP-1255CNP	GOPAV PROP POLARIS	BOEING	7373P6A	21358	HR-SHO	O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4531	Junio 12, 1988
HP-1322CNP	GOPAV FIRST SECURITY BANK ASSOC	BOEING	7372P5	22867		O	(Ave Justo Arce y Calle 38	236-4299/236-4312	diciembre 27, 1987
HP-1311CNP	GOPAV PROP CIT LEASING CORP	BOEING	737200	21109	N-124R	O	Ave Justo Arce y Calle 38	227-4531	abril 28, 1988
HP-1244CNP	GOPAV PROP INTERLEASE MANAGEMENT	BOEING	8737200	22860	VR-PYK	O	Ave Justo Arce y Calle 38	227-4531	mayo 15, 1988
HP-1245CNP	GOPAV PROP INTERLEASE MANAGEMENT	BOEING	8737200ADV	22820		O	Avenida Justo Arce y Calle 38	227-4531	octubre 15, 1988
HP-1134CNP	GOPAV PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	6737200C	20253	N-120V	O	Ave Justo Arce y Calle 38	227-4531	marzo 25, 1988
HP-1183CNP	GOPAV PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	737204	21893	G-BFVA	O	Ave Justo Arce y Calle 38	227-4531	Junio 21, 1988
HP-1185CNP	GOPAV PROP FIRST SECURITY BANK	BOEING	737204ADV	20808	G-BADR	O	Ave Justo Arce y Calle 38	227-4531	septiembre 03, 1988
HP-1303 A A	GORP CONTINENTAL DE AVIACION	ISLANDER	BN2A28	20	KA-LAE	O	Ave Samuel Lewis #22, San Gregorio	783-7744	abril 28, 1988
HP-1310DAE	DHL AERIO EXPRESO, S.A		727 207M	70		O	Aeropuerto del de Tocumen	284-2203	agosto 18, 1988
HP-1218SU	FUMIBAN	AYRES CORP	S2R-2000C	P13400000C	TL-400	O	Calle Central 3938, David, Chiriquí	775-7415	marzo 13, 1988
HP-1005FN	FUMIGACION AEREA NACIONAL	CESSNA	A188B	1880293T	Y5-354-A	O	Penonomé, Coclé	887-0641	Junio 11, 1987
HP-1080FP	FUMIGACION AEREA NACIONAL	CESSNA AG TRUCK	A188B	1880297T	Y5-354	O	Penonomé, Coclé	887-0641	marzo 18, 1988
HP-1283FP	FUMIGACION AEREA PANAMENA	AYRES TRUSH	S2R800	2423R	N-5068X	O	Aeropuerto Enrique Malek	775-7337	mayo 08, 1988
HP-751FP	FUMIGACION AEREA PANAMENA, S.A	SNOW COMMANDER	S2R	2248		O			
HP-1305FB	FUMIGADORA AEREA BAYAMO, S.A	BELL	4702	155	N-42275	O	David, Chiriquí	774-3388	febrero 22, 1988
HP-7830C	COCCLESANA DE AVIACION / GEO AIR, S.A	PIPER	PA34200T	348070288		O	Vía Chucurama, No 48, San Francisco	276-8844/227-4300	febrero 2, 1988
HP-1208HC	MEL DEL PACIFICO SA SOUTH SEAS HELI	BELL	206B	2103	N-147AL	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	283-7281/223-0618	Julio 22, 1987
HP-1338HA	HELIC AGRICOLAS, S.A. AVIONES AGRICOL	CESSNA	A188B	18801080	H21622	O	Aerop. Rubén Cortés, Santiago, Veraguas	888-8255	Junio 22, 1988
HP-1878HA	HELICOPTEROS AGRICOLAS, S.A	BELL	4703B	2898	N-208R	O	Aeropuerto Rubén Cortés, Veraguas	776-3888	mayo 28, 1988
HP-1277DC	HELICOPTEROS EJECUTIVOS S.A	BELL	206L3	51458	N-28U	O	Urbanización Las Américas, Calle A	881-5018	Mayo 08, 1987
HP-1288HC	HELIPAN CORP	ROBINSON	R22B4	24718		O	Edificio Radio Condorera	283-7882	febrero 11, 1988
HP-1274HC	HELIPAN CORP	ROBINSON	R22B4	2482		O	Edificio Radio Condorera	283-7882	febrero 18, 1988
HP-1144HC	HELIPAN CORP	ROBINSON	R22B4	2481		O	Ed. Doce Bay Area, R. Vía Chucurama	228-1283	Julio 28, 1988
HP-1321HC	HELIPAN CORPORATION			303	C-GPYY	O	Edificio Radio Condorera	283-7882	noviembre 23, 1988
HP-1271HG	HELITRAB, S.A	GRUMMAN	G188A	1388	N-633H	O	Aeropuerto Enrique Malek	775-7888	Junio 10, 1988
HP-1327HG	HELITRAB, S.A	GRUMMAN	G188A	1432	NR808	O	Aerop. Enrique Malek, David, Chiriquí	775-7888	Junio 08, 1988
HP-841HG	HELITRAB, S.A	ALCAT	G188B	5188	TL-404	O	Aeropuerto Enrique Malek, David	775-3654	marzo 18, 1988
HP-1306HT	MELIX - CRAFT TRADING CO	BELL	JET R 206B	4375	NUOVO	O	Urbanización Obispo, Calle 18 #17	284-3419	Junio 2, 1988
HP-1278HP	INVERSIONES DEL AIRE	BELL	206L4	51213		O	Calle 75 Este, San Francisco # 27	276-8807	mayo 29, 1988
HP-810	INVO CRAM CORPORATION	CESSNA	182P	1828481	N14815	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	353-8261	febrero 22, 1988
HP-1053FB	ALMEDO ALEMAN	CESSNA	A188	1880388T	N-88785	O	Aeropuerto Felipe	887-0704	Junio 27, 1987
HP-1288PFC	PACIFIC INTERNATIONAL AIRLINES	BOEING	73723	18428	NR177	O	Edificio Pablo Real, C. 75 San Francisco	276-3571	octubre 27, 1988
HP-1289PFC	PACIFIC INTL AIRLINE SPANAMA CARGO INC	BOEING	73232F	18435	N-518	O	Calle 75 San Francisco, Edif. Pablo Real	276-3571	septiembre 10, 1987
HP-1281PV	PANAMA S.A. AERIO INVERSIONES, S.A	BOEING	73725F	18001	N-8141N	O	Aeropuerto Tocumen	236-4258	Junio 1, 1988
HP-1018PS	PARSA S.A	BRIITEN NORMAN	BR8A27	828	R29-25N	O	Aeropuerto Marcos A. Gelabert	276-3603	febrero 22, 1988
HP-773PS	PARSA, S.A	PIPER	PA34200T	34701088		O	(Aeropuerto Marcos A. Gelabert	276-3603	febrero 5, 1988



CUADRO No 9  
CONCESIONARIOS DEL AEROPUERTO MARCOS A GELABERT

NUMERO CONTRATO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE LEGAL	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS CUADRADO	CANON MENSUAL	FECHA	
									INICIO	FINAL
248/93 s/c	Adan Arcia Huertas Aeromecanica America Intl	69A 99	Adan Arcia Huertas Rodrigo Cano	264-9388 264-5155	Fuera edif Terminal	Comercial	201 7	350 00	11/15/1993	11/15/1997
					Deposito	Deposito	143 33	298 61		
					Oficina	Oficina	10 04	20 92		
					Taller	Taller	25 8	53 75		
					Area Ab Pav	Area Ab Pav	148 6	123 84		
319/92	Aero Club Enrique Matek	42	Krish Persaud	226-6234	Fuera edificio	Oficina	81 51	61 13	10/15/1992	10/15/1997
					Fuera edificio	Hangar	51 85	64 81		
					Fuera edificio	Plataf Pav	11 4	9 5		
					Fuera edificio	Plataf Pav	11 23	9 38		
					Fuera edificio	Plataf Pav	12 95	10 79		
185/94	Aerodasa. S A	100	Ibto Cohen Mugrabi	241-3641	Fuera edificio	Deposito	10 04	20 92	08/15/1994	08/15/1999
					Fuera edificio	Hangar	164	205		
141/94	Aeronaves del Istmo	42	Albino Vallarino	289-5555	Fuera edificio	Oficina	70 23	147	06/01/1994	1/6/99
					Fuera edificio	Plataf Pav	379 78	474 81		
					Fuera edificio	Estac Auto	259 3	324 13		
					Fuera edificio	Deposito	16 71	34 81		

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METRS	CANON	FECHA	FECHA
						HANGAR	425 69	532 11		
17391	AERO INVESTMENTS, S.A.	74	ERNESTO PEREZ B	27-4158	FUERA EDIFICIO	HANGAR	312 05	112 52	01/10/91	01/10/91
					TERMINAL	PLATAFORMA	474 66	158 73		
						OFICINA S/S COCINA	43 24	32 43		
						DEPOSITO	10 15	7 62		
						RANPA DE ACCESO	50 19	18 73		
17891	AERO FACILIDADES, S.A.	96	MARIA VICTORIA ARIAS	69 8970	FUERA EDIFICIO	OFICINA	128 09	282 49	01/10/91	01/10/91
				69 8717	TERMINAL	DEPOSITO	23 70	48 12		
		97			FUERA EDIFICIO	HANGAR	328 88	108 36		
		104			FUERA EDIFICIO	HANGAR	183 70	204 63		
					FUERA EDF	ESTAC TECHADO	23 55	9 81		
		121			FUERA EDIFICIO	HANGAR	73 37	89 21		
					TERMINAL	PLATAFORMA PAVIMENTADA	740 09	818 73		
38092	AEROLINEAS NACIONALES, S.A.	75	PATRICIA BARRANCO L.	28-8881	FUERA EDIFICIO	HANGAR	235 14	87 88	01/12/92	01/12/92
				28-7891	TERMINAL	AREA AB NO PAVIMENTADA	121 40	40 47		
						DEPOSITO	58 27	43 71		
						OFICINA	64 88	48 68		
					FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	224 51	78 17		
					FUERA EDIFICIO	ESTACIONAMIENTO AUTOS	22 00	7 24		
					DENTRO TERMINAL	OFICINA	58 87	149 69		
TRAMITE	AP AIR	84 A	GEORGE MOVY	63-5283	FUERA EDIFICIO	OFICINAS	2 080 27	1 589 21		
					FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	6 853 90	2 317 97		
					TOCUMEN	MOSTRADOR EN TOCUMEN	2 87	81 88		
					TERMINAL	HANGAR	1 027 80	479 08		
						ESTACIONAMIENTO EAC	443 71	369 70		
						AREA VERDE DE TMS EAC	822 14	274 05		
						MOSTRADOR EN LA PALMA	9 92	24 80		
						ESTACIONAMIENTO VEH.	4 001 66	1 333 89		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
					CHANGUINOLA	OFI DE ATENCION AL PAS	54 00	135 00		
					DOCAS DEL TORO	OFI DE ATENCION AL PAS	41 00	102 50		
					DAVID	OFICINAS	✓ 211 48	528 70		
					DAVID	DEPOSITO	✓ 211 86	441 38		
					DAVID	A/ATECH/PAV	✓ 118 64	149 55		
					DAVID	A/MPAV	✓ 215 75	179 80		
					CHITRE	OFI DE ATENCION AL PAS	20 40	51 00		
					SANTIAGO	OFI DE ATENCION AL PAS	8 25	13 02		
					DENTRO DEL	OFICINA	13 88	34 95		
					TERMINAL	TALLER	25 18	52 48		
					FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	13 20	27 50		
					TERMINAL	TANQUE Y BOMBEO	10 00	3 33		
		85			FUERA EDIFICIO	<del>COMBUSTIBLE</del>	0 78	2 87		
					FUERA EDIFICIO	OFICINAS	208 42	156 32		
					FUERA EDIFICIO	DEPOSITOS	74 15	55 61		
					FUERA EDIFICIO	SANITARIOS	10 71	8 03		
	APAIR				FUERA EDIFICIO	HANGAR	490 28	204 28		
158/92	AERO SMAR, S. A.	137	IRIE ROSEN	4 5-300	FUERA EDIFICIO	HANGAR	280 39	118 83	01/08/92	01/08/92
					TERMINAL	PLATAFORMA	442 70	147 57		
						ESTACIONAMIENTO DE AUTOS	87 30	39 38		
					FUERA EDIFICIO	OFICINA	14 49	10 87		
						DEPOSITO	29 22	21 82		
093/92	AERO TAXI INTERNACIONAL, S. A.	89	EDUARDO E STAGG V	64-2778	FUERA EDIFICIO	HANGAR	1 192 50	1 400 63	15/02/92	15/02/92
					TERMINAL	PLATAFORMA	490 05	413 38		
					FUERA EDIFICIO	OFICINAS	101 14	210 71		
					TERMINAL	DEPOSITO	163 18	340 33		
						SALA DE ESPERA	44 68	134 75		
						SERVICIO SANITARIO	4 37	9 00		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
						A. A. NO PAVIMENTADA	1 086 46	372 15		
SC	AEROSPEI CORPORATION (Alropeles S.A.)	66	MARIA VICTORIA ARIAS	63-5363	FUERA ED	HANGAR	490 32	204 39		
					FUERA EDIFICIO	OFICINA	239 63	194 89		
					FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA PAVIMENTADA	1 685 48	828 49		
						GARAGE CON TEGHO	42 03	17 52		
						MACETEROS	7 96	5 97		
						PASELOS	26 87	42 83		
						SERVICIOS SANITARIOS	21 73	18 30		
						DEPOSITOS	89 98	67 48		
						ESCALERA	6 97	4 21		
						VESTIBULO	8 94	5 27		
						SALON DE CONFERENCIA	15 84	11 88		
						CAFETERIA	27 10	19 43		
						SALA DE ESPERA	81 29	45 97		
					FUERA EDIFICIO	ESTACIONAMIENTO	495 45	165 15		
SC	AROMAS DE VERDEAS S.A.	25	ANBAL AZPURU		DENTRO EDIFICIO	OFICINA	11 49	26 75		
SC	AIR CONTRACTOR INC	66	MERYS DE SAIZOM	272-8188	FUERA EDIFICIO	HANGAR	119 60	149 50		
					TERMINAL	PLATAFORMA	75 00	62 50		
						OFICINA	18 02	33 46		
						DEPOSITO	12 60	26 25		
SC	ALRI S.A.	22	LUIS A ALVARADO	272-8163	FUERA EDIFICIO	HANGAR	53 68	67 70		
					TERMINAL					
24391	AMECO ENTERPRISES, S.A.	120	ROBERTO MOTTA II	260-3100	FUERA EDIFICIO	HANGAR	81 14	33 81	01/06/92	01/06/97
					TERMINAL					
22693	ANDROMEDA TRADING & INVESTOR INC	130 A	ROLANDO GONZALEZ	227-2277	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	239 45	190 54	01/11/83	01/11/88
					TERMINAL	OFICINA	68 31	142 31		
						DEPOSITO	6 03	10 48		
						HANGAR	330 17	412 71		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
SC	AERO CLUB DE PANAMA	23	LUIS A ALVARADO	772 8183	FUERA EDIFICIO	HANGAR	53 881	22 37	01/11/91	01/11/99
081/91	AERO RADIO DE PANAMA	36	ANA VICTORIA RIANO	723 6359	TERMINAL					
					CENTRO DEL	OFICINA	13 98	24 85	15/06/91	15/06/99
					TERMINAL	TALLER	26 18	62 93		
					FUERA	DEPOSITO	13 20	27 50		
230/91	RAUL H AREVALO	35	RAUL H AREVALO	264 1101	FUERA EDIFICIO	HANGAR	83 92	107 49	19/03/93	19/03/2000
098/92	ATLANTIS AIR TRANSPORT, INC	121	JOSE A TARAZI MISSRI	743 2635	FUERA EDIFICIO	HANGAR	143 88	182 33	08/04/97	08/04/97
					TERMINAL	DEPOSITO	1 21	2 73		
						AREA AB PAVMENTADA	43 28	37 80		
SC	AVIACION LIMITADA S A	112	J J VALLARINO M	282 8700	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	3 77	2 83		
					TERMINAL	HANGAR	113 83	47 43		
208/91	AVIACION MODERNA S A	117	NESSRY HAFENTZ	241 3000	FUERA EDIFICIO	HANGAR	117 10	148 28	01/08/94	01/08/98
					TERMINAL	DEPOSITO	3 29	4 77		
SC	AVIACION SENECA S A	113	RAFAEL BARCENAS	283 9300	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	18 86	31 18		
					TERMINAL	PLATAFORMA	38 34	12 20		
						HANGAR	127 65	22 19		
						OFICINA	18 88	12 15		
SC	AVIONS VOISIN S A	114	RAFAEL BARCENAS	283 9300	FUERA EDF	HANGAR	110 71	138 39		
SC	AVIATUR S A	120	ZOSIMO GUARDA VARELA	283 2130	FUERA EDIFICIO	OFICINA	88 28	102 71		
					TERMINAL	HANGAR	261 68	328 88		
						PLATAFORMA	184 98	154 88		
						RAMPA	28 80	24 60		
						AREA A NO PAVMENTADA	18 28	18 13		
		42			FUERA EDIFICIO	OFICINA	22 15	48 15		
		31			DENTRO EDIFICIO	COUNTER	15 78	38 40		
218/91	AVIONES DE AZUERO S A	130	RODOLFO BERNARDEZ M	284 1970	FUERA EDIFICIO	HANGAR	173 84	73 27	15/12/91	15/12/98
					TERMINAL	DEPOSITO	16 16	19 12		
						PLATAFORMA	182 80	61 00		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
18185	JOSE GABRIEL BARBERO	73 Y 74	JOSE GABRIEL BARBERO	221-1313	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	7 34	3 50	1/6/85	1/8/87
					TERMINAL	HANGAR	192 01	80 01		
SC	BEECHCRAFT DE PANAMA S.A.	76 Y 77	PRED A PALLE	228-7477	FUERA EDIFICIO	OFICINA	170 23	354 69	01/7/84	01/5/88
					TERMINAL	PLATAFORMA	265 37	137 93		
						AREA VERDE	90 10	20 00		
SC	BLUE SKY TRADING INC	78	ROGER JOSEF	111-9568	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	21 27	13 83		
					TERMINAL	OFICINA	21 27	15 83		
						HANGAR	211 82	172 43		
76592	CELIA CABRERA MUÑOZ	112	CELIA CABRERA MUÑOZ	290-8035	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	21 20	21 48	01/10/83	01/10/88
					TERMINAL	PLATAFORMA	84 84	28 53		
76282	GARGA Y SERVICIOS S.A.	128	MANUEL ODA PARDO	283-8411	EDIFICIO	OFICINA	59 63	44 74	1/10/82	1/10/87
					TERMINAL	DEPOSITO	14 30	10 88		
						TALLER	13 88	10 73		
						HANGAR	237 21	88 78		
						PLATAFORMA	329 23	110 69		
88191	HERNANDO CARRIZO	18 Y 17	HERNANDO CARRIZO	228-1268	FUERA EDIFICIO	AREA PARA HANGAR	111 00	48 82	01/08/87	01/08/88
					TERMINAL	AREA DE PAVIMENTADA	15 10	3 00		
12798	CENTRO DE COMUNICACIONES S.A.	72	MELVA ENRIQUE	284-1278	FUERA EDIFICIO	TALLER DE REPARACION	81 97	48 44	28/10/88	28/10/88
					TERMINAL					
SC	COCKPIT S.A.	102	LEO BASSAN	811-4127	FUERA EDIF	HANGAR	288 99	208 28		
						PLATAFORMA	348 28	113 73		
SC	COMPANIA HERMES CARRIZO	108	HERMES CARRIZO	223-8584	FUERA EDIFICIO	HANGAR	130 00	88 19		
SC	SARA ARDELIS DE CONSUEGRA	88	SARA A DE CONSUEGRA		FUERA EDIFICIO	TALLER	14 83	38 01		
					TERMINAL					
83481	CORPORACION MOSSACK S.A.	9	BURGEN MOSSACK	243-8889	FUERA EDIFICIO	HANGAR	81 88	64 81	01/05/81	01/05/88
					TERMINAL					
18583	CHARLOTT LAND COMPANY	128	MICHAEL MARRON ROJOLDO	284-7203	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	461 60	358 88	01/08/87	01/08/87
					TERMINAL	HANGAR	516 88	845 73		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
						DEPOSITO	737 11	295 85		
						OFICINA	89 87	188 81		
117/91	GEORGE NOVEY DE LA GUARDIA	125	GEORGE N. DE LA GUARDIA	269-1182	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA J	175 80	56 80	01/11/91	01/11/91
					TERMINAL	OFICINA	43 91	32 93		
						DEPOSITO	38 88	29 99		
						HANGAR	116 40	48 50		
		110			FUERA EDIF	PLATAFORMA J	25 87	21 58		
		109 A			FUERA EDIF	PLATAFORMA J	18 84	15 70		
103/91	RICARDO A. DURLING	101	RICARDO A. DURLING	263-8244	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	8 51	17 73	01/04/91	01/04/91
					TERMINAL	HANGAR	101 31	330 38		
180/91	ESTRUCTURAS AERODINAMICAS S.A.	73	EZEQUEL SALOMON	269-2670	FUERA EDIFICIO	HANGAR	368 33	482 81	01/08/91	01/08/91
					TERMINAL	PLATAFORMA	287 14	222 82		
						DEPOSITO	17 75	28 88		
						ESTACIONAMIENTO	69 30	23 19		
						OFICINA	31 78	64 21		
S/C	JAIME IGNASIO FABREGA	80	JAIME IGNASIO FABREGA	220-1008	FUERA EDIFICIO	HANGAR	442 42	184 34		
S/C	EUSTACIO FABREGA LOPEZ	87	EUSTACIO FABREGA LOPEZ	220-1672	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	130 20	108 56		
					TERMINAL	HANGAR	135 14	168 82		
						DEPOSITO	41 81	86 87		
092/92	GRUPO CAHEROPI S.A.	84	JORGE H. RODRIGUEZ	228-1183	FUERA EDIFICIO	HANGAR	98 18	120 23	01/05/92	01/05/92
					TERMINAL	DEPOSITO	21 34	44 46		
008/91	HANGAR AEREO, S.A.	105	GABRIEL LEWIS NAVARRO	263-9011	FUERA EDIFICIO	HANGAR	145 08	60 45	01/01/91	01/01/91
					TERMINAL	DEPOSITO	27 72	20 79		
S/C	CONSORCIO CONTINENTAL DE AVIACION, S.A.	143	JORGE ARIAS T.	263-7744	FUERA EDIFICIO	HANGAR	257 06	102 05		
					TERMINAL	OFICINA	17 63	13 22		
072/92	HELICOPTEROS DEL PACIFICO S.A.	135 Y 136	ANGELICA DE KINCAID	83-7281	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	300 50	100 17		
					TERMINAL	HANGAR	462 43	182 78		
						OFICINA	84 81	83 83		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
						DEPOSITO	5 67	8 75		
						TALLER	42 48	31 62		
5/C	HELIFAN CORPORATION	81	INA ISABEL BARRANCOS		FUERA EDIF.	OFICINAS	58 54	42 41		
						DEPOSITOS	112 87	84 51		
						SERV. SANITARIOS	8 84	8 48		
						HANGAR	180 80	181 83		
						ESCALERA	7 84	8 80		
						PASILLO	12 83	8 80		
248/92	HORIZONTES LIMITADOS, S.A.	21	HENRY JAN STEC MORAS	252-4850	FUERA EDIFICIO	HANGAR	57 87	72 87	15/11/92	15/11/92
						TERMINAL				
872/91	INST. GEO. TOMMY GUARDIA	88	JOSE A. SAENZ	220-5388	FUERA EDIFICIO	HANGAR	170 70	70 84	01/07/91	01/07/91
						TERMINAL	214 20	71 80		
						OFICINA	78 88	31 82		
						BOMBA	4 83	1 81		
						DEPOSITO	3 82	2 84		
102/91	I.M.E.	107	FERNANDO AAABELRU P.	222-2240	FUERA EDIFICIO	OFICINA PLANTA ALTA	14 70	34 83	01/01/90	01/01/90
						TERMINAL	18 64	38 82		
						AREA AB. PAVIMENTADA	314 18	281 89		
						HANGAR	270 78	275 86		
171/91	INSTAUMENTOS PANAMA FLETCHER	102	MANUEL FLETCHER P.	264-1804	FUERA EDIFICIO	TALLER DE MANTENIMIENTO	23 80	17 83	01/10/91	01/10/91
						TERMINAL				
105/91	KAMURA HOLDING S.A.	54	UTTAN CHITHIRAN N.	222-4888	FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	288 44	88 43	01/01/91	01/01/91
						TERMINAL	858 48	874 78		
						DEPOSITO	74 45	18 84		
						OFICINA	71 88	58 47		
354/92	ROBERT KATZ	84 A	ROBERT KATZ	262-8778	FUERA EDIFICIO	HANGAR	182 75	128 44	01/09/92	01/09/92
						TERMINAL				
148/92	KEY WEST PANAMA CORP. S.A.	122	ALBERTO VICTOR BRESN	411-4872	FUERA EDIFICIO	OFICINA	23 44	17 83	01/01/92	01/01/92

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
				269-7422	TERMINAL	DEPOSITO	72 49	17 82		
						HANGAR	333 44	748 10		
						AREA ABIERTA PAV	154 87	31 82		
054/93	LAS VEGAS, S.A.	PARED	SILVIA MORAIS DE STEC	252-4650	DENTRO EDIFICIO	LETRERO PUBLICITARIO	1 85	30 00	01/01/93	01/01/93
					TERMINAL					
173/91	LLANURA DEVELOPMENT, INC.	122	LUIS EDUARDO CESPEDES	284-4193	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	2 45	2 14	01/10/91	01/10/91
					TERMINAL	HANGAR	108 81	43 23		
303/92	JOHN DAVIS LYMA YOUNG	83	JOHN DAVIS LYMA YOUNG	223-0079	FUERA EDIFICIO	HANGAR	87 58	28 18	10/08/92	10/08/92
					TERMINAL	AREA ABIERTA NO PAV	112 81	38 30		
						OFICINA	14 10	10 66		
						DEPOSITO	26 10	18 58		
S/C	FLAVIO MENDEZ ALTAMIRANO	20	FLAVIO MENDEZ ALTAMIRANO	268-8218	FUERA EDIFICIO	HANGAR	80 72	25 80		
					TERMINAL					
227/93	MIRAGE ZONA LIBRE, S.A.	80	EDGAR AZRAK ATIE	441-3671	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	18 78	22 48	01/11/93	01/11/93
						OFICINA	18 78	22 48		
					TERMINAL	PLATAFORMA	271 25	226 04		
						HANGAR	215 49	268 33		
						RAMPA	23 80	21 38		
S/C	MIRAMAR TRAVEL SERVICES, INC.	102	GUILLERMO MAZZO	263-3254	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	19 32	48 04		
						HANGAR	148 53	186 81		
020/91	MISION NUEVAS TRIBUS	127	MILTON B. AYONG WONG	223-2072	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	43 45	32 58	01/04/91	01/04/91
					TERMINAL	A.A. NO PAVIMENTADA	14 88	4 00		
						A.A. PAV. NO TECHADA	18 17	5 29		
						HANGAR	83 80	35 47		
131/91	MOTTA INTERNACIONAL, S.A.	71	ALBERTO C. MOTTA	445-2077	FUERA EDIFICIO	HANGAR	298 26	122 65	01/05/91	01/05/91
					TERMINAL	PLATAFORMA	263 90	87 97		
						ESTACIONAMIENTO	83 00	31 00		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELÉFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA
35792	EDUARDO MURILLO PAVALES	855	EDUARDO MURILLO P	244-8241	FUERA EDIFICIO	TALLER	25.88	53.52	01/12/82
35791	JOSE SALVADOR MUÑOZ	21	JOSE SALVADOR MUÑOZ	268-4544	FUERA EDIFICIO	HANGAR	80.86	101.20	
35790	LOGSANO CORPORATION	108	ALVARO ALERMAN	264-0122	FUERA EDIFICIO	HANGAR	149.48	188.85	
					TERMINAL		3.10	8.48	
					TERMINAL	SERVICIO SUBTERR	2.00	7.00	
						DEPOSITO	12.48	28.88	
05871	OFFSA CORPORATION	133	MOSES CARRERA	441-4733	FUERA EDIFICIO	HANGAR	207.72	465.24	24/5/81
					TERMINAL	PLATAFORMA	148.05	48.35	
						OFICINA	28.57	27.43	
32782	RICARDO ORILLAC	118-118	RICARDO ORILLAC	223-8504	FUERA EDIFICIO	HANGAR	116.65	48.88	15/10/82
					TERMINAL	OFICINA	18.45	12.34	
						DEPOSITO	22.08	10.50	
						A VERDE	37.87	12.50	
04782	PARISA S A	31	BEATRIZ DE ROUX	220-3820	DENTRO EDIFICIO	OFICINA	20.30	20.70	01/10/81
					TERMINAL	DEPOSITO	4.48	13.85	
12874	PEQUERA ATLANTICA S A	128	HECTOR PALLA	223-8180	FUERA EDIFICIO	DEPOSITO	202.28	151.71	20/01/84
					TERMINAL	TALLER	187.38	88.84	
						HANGAR	141.57	308.93	
						OFICINA	322.24	242.00	
						PLATAFORMA	332.47	170.82	
						FANQUE	11.87	3.59	
						ESTACIONAMIENTO TECNICO	53.04	22.70	

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	CANON	FECHA	FECHA
098/93	RALES INTERNATIONAL CORP	69	ADRIEL MANSFIELD	441-5525	FUERA EDIFICIO	HANGAR	331 13	137 97	15/05/93	15/05/99
					TERMINAL	PLATAFORMA	327 86	109 29		
						OFICINA	17 72	13 29		
						DEPOSITO	4 23	3 17		
		70			FUERA EDIFICIO	HANGAR	72 00	30 00		
					TERMINAL					
S/C	RACHEL SALEM DE BERAHA	18	RACHEL SALEM DE BERAHA		FUERA EDIFICIO	PLANCHA DE CEMENTO	17 64	14 70		
S/C	MICHAEL SCOTT HART	7	MICHAEL SCOTT HART	753-7755	FUERA EDIFICIO	HANGAR	57 69	72 09		
					TERMINAL					
147/93	SILVA DE SELLES	33	SILVA DE SELLES	226-8404	DENTRO EDIFICIO	RESTAURANTE	43 33	245 00	18/08/93	18/08/97
					TERMINAL					
S/C	<i>José Sierra Méndez</i> RICARDO SIERRA MENDEZ	12	RICARDO SIERRA MENDEZ	261-6082	FUERA EDIFICIO	HANGAR	73 10	87 36		
					TERMINAL					
S/C	SPACE SHELL INVESTORS INC	130	FAVIO CORREA	227-7277	FUERA EDIFICIO	HANGAR	235 69	204 81		
					TERMINAL	PLATAFORMA	199 70	166 42		
						DEPOSITO	9 65	19 90		
						OFICINAS	48 48	101 02		
210/91	STCWAGE S A	131	LUIS A DUQUE TORRES	223-1766	FUERA EDIFICIO	HANGAR	733 66	155 09	15/12/91	18/12/91
					TERMINAL	PLATAFORMA	260 00	86 87		
						TALLER	13 73	10 30		
						OFICINA	101 44	78 06		
						ESTACIONAMIENTO	96 69	40 29		
						DEPOSITO	32 07	34 05		
194/93	SUNBREAKER S A	140	ALBERTO DAVID BYESH	445-1000	FUERA EDIFICIO	HANGAR	280 63	119 39	01/08/93	01/01/97
					TERMINAL	PLATAFORMA	647 50	215 83		
						DEPOSITO	15 48	11 81		
						OFICINA	31 83	23 87		

NUMERO	CONCESIONARIO	HANGAR	REPRESENTANTE	TELEFONO	LOCALIZACION	USO	METROS	C/MON	FECHA	FECHA
20292	TALLER AERONAUTICO TATO S A	134	JOSE GUSTAVO CUERVO B	269-0578	FUERA EDIFICIO	HANGAR	287.70	119.00	18/09/92	18/09/92
					TERMINAL	PLATAFORMA	84.07	21.62		
						OFICINA	83.72	47.34		
						DEPOSITO	33.49	25.10		
10391	TROPIC STAR LODGE OF PANAMA S A	89	GEORGE MORENO	264-1163	FUERA EDIFICIO	OFICINA	48.48	297.00	05/09/91	05/09/91
					TERMINAL	DEPOSITO	47.31	43.19		
						ESTACIONAMIENTO	21.52	26.49		
34	GERARDO ALONSO VALDERRAMA	27	GERARDO A VALDERRAMA	228-4184	FUERA EDIFICIO	HANGAR	193.80	242.25		
					TERMINAL	PLATAFORMA	129.80	207.87		
						TALLER	24.40	21.37		
						ESTAC DE AERONAVES	104.82	135.00		
						OFICINA	85.70	85.40		
34	VENECIA TRADING INC	85	FULVIA DE BERNAL	226-8886	FUERA EDIFICIO	HANGAR	108.27	210.43		
						DEPOSITO	3.00	4.25		
						SERVICIO SANITARIO	1.40	8.75		
						PLATAFORMA	88.00	48.47		
10497	WIN HANGAR CORPORATION	122	GREGO S ABBOTT	225-5341	FUERA EDIFICIO	HANGAR	187.55	68.81	01/09/91	01/09/91
					TERMINAL	DEPOSITO	10.47	7.80		
					FUERA EDIFICIO	PLATAFORMA	18.49	8.19		
					TERMINAL					
25497	DENNIS WELDON	11	DENNIS WELDON	87-6131	FUERA EDIFICIO	HANGAR	34.89	42.52	01/12/91	01/12/91
					TERMINAL					
34	WORLD JET	141	LEO ATTAS	445-3160	FUERA EDIFICIO	HANGAR	225.80	108.25		
					TERMINAL	PLATAFORMA	341.25	103.75		
					TERMINAL					



SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICAS ACTUALES  
AEROPUERTO NACIONALES (EXCEPTO TOCUMEN)

		TASAS AERONAUTICAS ACTUALES			ESTABLECIMIENTO DE TASAS AERONAUTICAS ACTUALES	
		Comercios y Servicios	Oficinas	Depósitos	El Arrendatario o Concesionario	Resolución N°050/JD
Canon Arrendamiento en	Las sumas o el monto a pagar por el uso de los	50 00	30 00	9 00		Resolución N°050/JD
Aeropuertos Nacionales	locales áreas etc. dadas en arrendamiento	30 00	25 00	9 00		del 23 de mayo de 1988
excepto Tocumen	en los aeropuertos nacionales, destinados		25 00	9 00		
	para oficinas, comercio, negocios de cualquier		15 00	5 00		
	naturaleza, depósitos, edificaciones agendas,		25 00	9 00		
	hangares ect. se calculará en base a un canon		10 00	4 00		
	por metro cuadrado anual según lo que se		4 00			
	establece a continuación					

SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICAS ACTUALES

Tasa de Aterrizaje AIT	La tasa de Aterrizaje de aeronaves se	Aeropuerto Internacional	La tasa se aplica al usuario (propietario)	24 de febrero de 1988																		
Tasa de Protección al Vuelo o por Servicios de Navegación Aérea en Ruta Resolución Nº116- JD de 20 de Julio de 1987	La Tasa de Protección al Vuelo se determina tomando en cuenta la distancia mínima en millas náuticas, entre el punto de entrada y salida de la aeronave del espacio aéreo de la FIRCTA PANAMA y su Peso Máximo de Despegue de acuerdo a las especificaciones del fabricante, independientemente de que aterrice o no en aeropuerto panameño	<table border="1"> <thead> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Tasas Intermedias (*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 50000</td> <td>B/ 0.12 (Por el 100 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <td>De 50001 a 120000</td> <td>B/ 0.14 (Por el 800 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <td>Más de 120000</td> <td>B/ 0.16 (Por el 600 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Subtasas (*)</th> </tr> <tr> <td>Hasta 50000</td> <td>0.21 (Por el 100 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <td>De 50001 a 120000</td> <td>0.23 (Por el 100 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <td>Más de 120000</td> <td>0.25 (Por el 100 Ton Milla)</td> </tr> <tr> <td>Cargo Mínimo</td> <td>B/ 25.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) Se cobra esa tarifa por cada 100 toneladas métricas que recorren una (1) milla.</p>	P.M.D. (Kg)	Tasas Intermedias (*)	Hasta 50000	B/ 0.12 (Por el 100 Ton Milla)	De 50001 a 120000	B/ 0.14 (Por el 800 Ton Milla)	Más de 120000	B/ 0.16 (Por el 600 Ton Milla)	P.M.D. (Kg)	Subtasas (*)	Hasta 50000	0.21 (Por el 100 Ton Milla)	De 50001 a 120000	0.23 (Por el 100 Ton Milla)	Más de 120000	0.25 (Por el 100 Ton Milla)	Cargo Mínimo	B/ 25.00	La Tasa de Servicio de Protección al Vuelo se aplicará a toda aeronave de matrícula nacional e extranjera que utilice la FIRCTA PANAMA independientemente que siga las Reglas de Vuelo por Instrumento o las Reglas de Vuelo Visual.	Resolución Nº118 20 de Julio de 1987 Se cobra cargo Mínimo de B/ 25.00
P.M.D. (Kg)	Tasas Intermedias (*)																					
Hasta 50000	B/ 0.12 (Por el 100 Ton Milla)																					
De 50001 a 120000	B/ 0.14 (Por el 800 Ton Milla)																					
Más de 120000	B/ 0.16 (Por el 600 Ton Milla)																					
P.M.D. (Kg)	Subtasas (*)																					
Hasta 50000	0.21 (Por el 100 Ton Milla)																					
De 50001 a 120000	0.23 (Por el 100 Ton Milla)																					
Más de 120000	0.25 (Por el 100 Ton Milla)																					
Cargo Mínimo	B/ 25.00																					

SINOPSIS DE LAS TASAS AERONAUTICAS ACTUALES

<p><b>TASA DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES</b> Vigente Resolución Nº62 del 26 de enero de 1978</p>	<p>La "Tasa de Estacionamiento de Aeronaves" en el Aeropuerto Internacional de Toumou, se calculará de acuerdo al Peso Máximo de Despegue de la aeronave o Tipo de Vuelo (Internacional o Interno) y clase de servicio (comercial o general) Nota: "Tasa Adicional" de B/25 por cada 15 minutos en posición de embarque o desembarque después de los 90 minutos</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TIPO DE TRANSPORTE</th> <th>TIEMPO LIBRE</th> <th>TASA POR 1000 KG</th> <th>PERIODO</th> <th>CARGO MINIMO (*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Internacional</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Comercial</td> <td>6 hrs</td> <td>0.25</td> <td>6 hrs</td> <td>2.50</td> </tr> <tr> <td>General</td> <td>6 hrs</td> <td>0.25</td> <td>3 hrs</td> <td>2.50</td> </tr> <tr> <td>Interno</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Comercial</td> <td>12 hrs</td> <td>0.25</td> <td>12 hrs</td> <td>2.50</td> </tr> <tr> <td>General</td> <td>6 hrs</td> <td>0.25</td> <td>6 hrs</td> <td>2.50</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) Por Período</p>	TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO LIBRE	TASA POR 1000 KG	PERIODO	CARGO MINIMO (*)	Internacional					Comercial	6 hrs	0.25	6 hrs	2.50	General	6 hrs	0.25	3 hrs	2.50	Interno					Comercial	12 hrs	0.25	12 hrs	2.50	General	6 hrs	0.25	6 hrs	2.50	<p>La Tasa por Estacionamiento de aeronaves se aplica, salvo excepciones señaladas en esta Resolución, al propietario u operador de la aeronave que permanezca en tierra durante un período ininterrumpido superior al que se establece para el estacionamiento gratuito y ocupado cualquier parte del área de movimiento</p>	<p>Resolución Nº62 del 26 de enero de 1978 Vigente en esta categoría</p>
TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO LIBRE	TASA POR 1000 KG	PERIODO	CARGO MINIMO (*)																																			
Internacional																																							
Comercial	6 hrs	0.25	6 hrs	2.50																																			
General	6 hrs	0.25	3 hrs	2.50																																			
Interno																																							
Comercial	12 hrs	0.25	12 hrs	2.50																																			
General	6 hrs	0.25	6 hrs	2.50																																			
<p><b>TASA POR ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES</b> Resolución Nº 173 del 13 de mayo de 1980</p>	<p>La Tasa por Estacionamiento de Aeronaves en los Aeropuertos Nacionales se calculará de acuerdo al P.M.D. de la Aeronave y Tipo de Vuelo (Internacional e Interno)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TIPO DE TRANSPORTE</th> <th>TIEMPO LIBRE</th> <th>TASA POR 1000 KG.</th> <th>PERIODO</th> <th>TASA ANUAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vuelos Internos menos de 6000 kg Con Hangar</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>200.00</td> </tr> <tr> <td>Sin Hangar</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>300.00</td> </tr> <tr> <td>6000 kg o más Carga mínima</td> <td>12 hrs</td> <td>0.25 0.75 (*)</td> <td>24 hrs</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vuelos Internacionales Carga mínima</td> <td>6 hrs</td> <td>0.60 1.50 (*)</td> <td>6 hrs</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) Por Período</p>	TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO LIBRE	TASA POR 1000 KG.	PERIODO	TASA ANUAL	Vuelos Internos menos de 6000 kg Con Hangar				200.00	Sin Hangar				300.00	6000 kg o más Carga mínima	12 hrs	0.25 0.75 (*)	24 hrs		Vuelos Internacionales Carga mínima	6 hrs	0.60 1.50 (*)	6 hrs			<p>Resolución Nº 173 del 13 de mayo de 1980</p>										
TIPO DE TRANSPORTE	TIEMPO LIBRE	TASA POR 1000 KG.	PERIODO	TASA ANUAL																																			
Vuelos Internos menos de 6000 kg Con Hangar				200.00																																			
Sin Hangar				300.00																																			
6000 kg o más Carga mínima	12 hrs	0.25 0.75 (*)	24 hrs																																				
Vuelos Internacionales Carga mínima	6 hrs	0.60 1.50 (*)	6 hrs																																				
<p><b>TASA POR SERVICIO A AERONAVES EN TIERRA.</b> Resolución Nº 218 del 13 de Septiembre de 1980  <b>PUNTE DE ABORDAJE</b> Resolución Nº 115-JD del 20 de julio de 1987</p>	<p>La Tasa por Servicio a Aeronaves en Tierra en el A.I.T. se calculará de acuerdo al servicio suministrado por la D.A.C. y las características físicas de la aeronave  Es la Tasa por Servicio a Aeronaves en Tierra NOTA: toda operación de Pte. de Abordaje que exceda 90 minutos pagará B/25.00 adicionales por cada 30 minutos o fracción</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SERVICIO</th> <th rowspan="2">TIEMPO</th> <th rowspan="2">PERIODO</th> <th colspan="2">AERONAVE</th> </tr> <tr> <th>CONVENCIONAL</th> <th>GIGANTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Punte de Abordaje</td> <td>90 min.</td> <td>1</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Energía Eléctrica</td> <td>60 min.</td> <td>1</td> <td>30</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Aire Acondicionado</td> <td>60 min.</td> <td>1</td> <td>30</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Arranque de Motores</td> <td>60 min.</td> <td>1</td> <td>35</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table>	SERVICIO	TIEMPO	PERIODO	AERONAVE		CONVENCIONAL	GIGANTE	Punte de Abordaje	90 min.	1	50	50	Energía Eléctrica	60 min.	1	30	40	Aire Acondicionado	60 min.	1	30	40	Arranque de Motores	60 min.	1	35	45	<p>La Tasa de Servicios a Aeronaves en Tierra son aplicables al operador o propietario de la aeronave y su pago es exigible antes del despegue de la aeronave, a menos que mediante arreglos previos se haya concedido al operador o propietario facilidades de pago mensual por facturación o cuenta de crédito mensual.</p>	<p>Resolución Nº 218 del 13 de septiembre de 1980  NOTA: Aeronave gigante se le llama cuando su P.M.D. es de 160,000 Kg y más.  Aeronave Convencional se le llama cuando su P.M.D. es inferior a 160,000 kg.</p>								
SERVICIO	TIEMPO	PERIODO				AERONAVE																																	
			CONVENCIONAL	GIGANTE																																			
Punte de Abordaje	90 min.	1	50	50																																			
Energía Eléctrica	60 min.	1	30	40																																			
Aire Acondicionado	60 min.	1	30	40																																			
Arranque de Motores	60 min.	1	35	45																																			

SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICAS ACTUALES

AERONAVES		AEROPUERTOS		USUARIO Y OPERADOR DE AERONAVES																															
Tasa de Aterrizaje AIT	La tasa de Aterrizaje de aeronaves es	Aeropuerto Internacional		La tasa se aplica al usuario (propietario	24 de febrero de 1988																														
Tasa de Aterrizaje AIT Resolución No 147 JD del 24 de febrero de 1988	La tasa de Aterrizaje de aeronaves se calculará de acuerdo al Peso Máximo de Despegue y el tipo de vuelo (Internacional o Interno)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aeropuerto Internacional</th> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Vuelos Internos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 12500</td> <td>B/ 7.50 Cargo Mínimo</td> </tr> <tr> <td>De 12501 a 20000</td> <td>0.60 por cada c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 20001 a 70000</td> <td>0.85 por cada c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 70001 a 110000</td> <td>0.70 por cada c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 110001 a 160000</td> <td>0.75 por cada c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>Más de 160000</td> <td>0.80 por cada c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Vuelos Internacionales</th> </tr> <tr> <td>Hasta 12500</td> <td>B/ 30.00 Cargo Mínimo</td> </tr> <tr> <td>De 12501 a 20000</td> <td>2.40 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 20001 a 70000</td> <td>2.45 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 70001 a 110000</td> <td>2.50 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 110001 a 160000</td> <td>2.55 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>Más de 160000</td> <td>2.60 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> </tbody> </table>		Aeropuerto Internacional		P.M.D. (Kg)	Vuelos Internos	Hasta 12500	B/ 7.50 Cargo Mínimo	De 12501 a 20000	0.60 por cada c/1000 kg ó frac.	De 20001 a 70000	0.85 por cada c/1000 kg ó frac.	De 70001 a 110000	0.70 por cada c/1000 kg ó frac.	De 110001 a 160000	0.75 por cada c/1000 kg ó frac.	Más de 160000	0.80 por cada c/1000 kg ó frac.	P.M.D. (Kg)	Vuelos Internacionales	Hasta 12500	B/ 30.00 Cargo Mínimo	De 12501 a 20000	2.40 por c/1000 kg ó frac.	De 20001 a 70000	2.45 por c/1000 kg ó frac.	De 70001 a 110000	2.50 por c/1000 kg ó frac.	De 110001 a 160000	2.55 por c/1000 kg ó frac.	Más de 160000	2.60 por c/1000 kg ó frac.	La tasa se aplica al usuario (propietario u operador de aeronaves) que aterris en el A.I.T.	24 de febrero de 1988 Incremento de B/ 0.20 promedio vuelos Internacionales Cargo Mínimo se Incrementó en B/ 6.00 en vuelos Internacionales
Aeropuerto Internacional																																			
P.M.D. (Kg)	Vuelos Internos																																		
Hasta 12500	B/ 7.50 Cargo Mínimo																																		
De 12501 a 20000	0.60 por cada c/1000 kg ó frac.																																		
De 20001 a 70000	0.85 por cada c/1000 kg ó frac.																																		
De 70001 a 110000	0.70 por cada c/1000 kg ó frac.																																		
De 110001 a 160000	0.75 por cada c/1000 kg ó frac.																																		
Más de 160000	0.80 por cada c/1000 kg ó frac.																																		
P.M.D. (Kg)	Vuelos Internacionales																																		
Hasta 12500	B/ 30.00 Cargo Mínimo																																		
De 12501 a 20000	2.40 por c/1000 kg ó frac.																																		
De 20001 a 70000	2.45 por c/1000 kg ó frac.																																		
De 70001 a 110000	2.50 por c/1000 kg ó frac.																																		
De 110001 a 160000	2.55 por c/1000 kg ó frac.																																		
Más de 160000	2.60 por c/1000 kg ó frac.																																		
Tasa de Aterrizaje Aeropuertos Domésticos Resolución N° 173 de 13 de mayo de 1980	La "Tasa de Aterrizaje de Aeronaves" en los aeropuertos nacionales, se calculará de acuerdo al Peso Máximo de Despegue de la aeronave y el tipo de Vuelo (Interno o Internacional)	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Aeropuertos Domésticos</th> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Vuelos Internos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 3000 kg</td> <td>B/ 1.05 Cargo Mínimo</td> </tr> <tr> <td>De 3001 a 6000</td> <td>0.35 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 6001 a 13000</td> <td>0.40 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>Más de 13000</td> <td>0.45 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Vuelos Internacionales</th> </tr> <tr> <td>Hasta 5000</td> <td>B/ 10.00 Cargo Mínimo</td> </tr> <tr> <td>De 5001 a 7000</td> <td>2.00 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>De 7001 a 10000</td> <td>2.10 por c/1000 Kg ó frac.</td> </tr> <tr> <td>Más de 10000</td> <td>2.20 por c/1000 kg ó frac.</td> </tr> </tbody> </table>		Aeropuertos Domésticos		P.M.D. (Kg)	Vuelos Internos	Hasta 3000 kg	B/ 1.05 Cargo Mínimo	De 3001 a 6000	0.35 por c/1000 kg ó frac.	De 6001 a 13000	0.40 por c/1000 kg ó frac.	Más de 13000	0.45 por c/1000 kg ó frac.	P.M.D. (Kg)	Vuelos Internacionales	Hasta 5000	B/ 10.00 Cargo Mínimo	De 5001 a 7000	2.00 por c/1000 kg ó frac.	De 7001 a 10000	2.10 por c/1000 Kg ó frac.	Más de 10000	2.20 por c/1000 kg ó frac.	La Tasa se aplica al usuario (propietario u operador de aeronaves) que aterris en cualquier aeropuerto nacional	13 de mayo de 1980 Incrementada en general.								
Aeropuertos Domésticos																																			
P.M.D. (Kg)	Vuelos Internos																																		
Hasta 3000 kg	B/ 1.05 Cargo Mínimo																																		
De 3001 a 6000	0.35 por c/1000 kg ó frac.																																		
De 6001 a 13000	0.40 por c/1000 kg ó frac.																																		
Más de 13000	0.45 por c/1000 kg ó frac.																																		
P.M.D. (Kg)	Vuelos Internacionales																																		
Hasta 5000	B/ 10.00 Cargo Mínimo																																		
De 5001 a 7000	2.00 por c/1000 kg ó frac.																																		
De 7001 a 10000	2.10 por c/1000 Kg ó frac.																																		
Más de 10000	2.20 por c/1000 kg ó frac.																																		
Resolución N°173 de 13 de mayo 1980 Tasa de Aterrizaje Vuelos Domésticos (Tasa Fija Anual)	Las Aeronaves privadas y comerciales utilizadas únicamente para vuelos internos, cuyo Peso Máximo de Despegue es inferior a los 6000 Kg. deberán pagar a la "Tasa Fija Anual"	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Tasa Fija Anual</th> </tr> <tr> <th>P.M.D. (Kg)</th> <th>Vuelo Comercial</th> <th>Vuelo Privado</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 3000 kg.</td> <td>B/ 500</td> <td>B/ 120</td> </tr> <tr> <td>De 3001 a 6000</td> <td>540</td> <td>150</td> </tr> </tbody> </table>		Tasa Fija Anual			P.M.D. (Kg)	Vuelo Comercial	Vuelo Privado	Hasta 3000 kg.	B/ 500	B/ 120	De 3001 a 6000	540	150	Resolución N°173 13 de mayo de 1980																			
Tasa Fija Anual																																			
P.M.D. (Kg)	Vuelo Comercial	Vuelo Privado																																	
Hasta 3000 kg.	B/ 500	B/ 120																																	
De 3001 a 6000	540	150																																	

SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICA ACTUALES

<p>Tasa por Uso de Aeropuertos o Servicios al Pasajero en el A.I.T. de Tocumen Resolución N°007-JD del 14 de enero de 1993</p>	<p>La "Tasa por Servicio al Pasajero Internacional" deberá ser pagada en efectivo antes de entrar a la Zona de Tránsito Internacional, por todo pasajero que viaje al exterior del país, por vía aérea desde el A.I.T.</p>	<p>B/ 20 00</p>	<p>La Tasa es pagada por los pasajeros de vuelo internacional</p>	<p>Resolución N°007-JD 14 de enero de 1993, el incremento fue de B/ 5 00</p>
<p>Tasa por Servicio al Pasajero Internacional en otros Aeropuertos Nacionales Resolución N° 081-JD del 23 de junio de 1994</p>	<p>La Tasa por Servicios al Pasajero Internacional deberá ser pagada por todo pasajero que viaje al exterior del país por vía aérea desde algún aeropuerto nacional</p>	<p>B/ 20 00</p>	<p>La Tasa la paga el pasajero antes de salir en efectivo</p>	<p>Resolución N°081-JD 23 de junio de 1994 Incremento de B/ 10 00</p>
<p>Tasa por Servicio al Pasajero Domésticos Especiales CHARTERS Resolución N° 173-JD del 13 de mayo de 1980</p>	<p>Se establece una Tasa por Servicio al Pasajero de Vuelos Domésticos Especiales CHARTERS, que deberá ser pagada por todo viaje de esta naturaleza que se efectúa dentro del territorio nacional. El monto de esta Tasa se fija en una suma equivalente al cinco por ciento (%) sobre el valor del vuelo especial CHARTER.</p>	<p>5% del valor del vuelo especial CHARTER</p>	<p>Las personas jurídicas que efectúan vuelos especiales "CHARTER" quedan obligados a efectuar el cobro de la Tasa por Servicios al Pasajero Doméstico al momento de la contratación de los vuelos especiales CHARTERS</p>	<p>Resolución N°173-JD Nota. En el artículo 19 de dicha resolución se agraga un párrafo esta Tasa no afecta en ninguna medida el impuesto sobre pasaje aéreo de viajes que se efectúen dentro del territorio nacional, creada por la Ley 54 de 1958</p>
<p>Impuesto de Seguridad Aérea Ley N° 54 del 15 de diciembre de 1958</p>	<p>Establece el impuesto sobre pasajes aéreos de viajes que se efectúen dentro del territorio nacional</p>	<p>5% sobre el valor de todo boleto</p>		<p>Ley N°54 15 de Diciembre de 1958 No modificada</p>
<p>Tasa de combustible</p>	<p>Las compañías petroleras pagarán como Tasa por el derecho a suministrar la suma de uno y medio centésimo (B/ 0 015) por galón</p>	<p>B/0 015 por galón de combustible suministrado</p>	<p>La compañía petrolera según Ley</p>	<p>Decreto Ley N° 14 6 de agosto de 1962 Nota. El servicio de suministro de combustible en el A.I.T. actualmente se rige mediante contrato que determina ciertas especificaciones concesionarias</p>

SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICA ACTUALES

<p>Tasa sobre la concesión de Venta de combustible</p>	<p>La tasa sobre concesión de venta de combustible es de siete centésimos de balboas (B/ 07) por cada galón vendido a las aeronaves de transporte público y de aviación general en los aeropuertos nacionales con excepción de Tocumen</p>	<p>B/ 07 por cada galón de combustible</p>	<p>El usuario de los servicios de venta de combustible</p>	<p>Resolución N°050 del 9 de abril de 1987</p>
<p>Tasa de Evaluaciones Técnicas</p>	<p>La Tasa de Evaluaciones Técnicas reglamenta la construcción de estructuras en las proximidades de los aeródromos e instalaciones de ayudas a la navegación</p>	<p>B/ 100 00 construcción de edificios B/ 50 00 otro tipo de estructura</p>	<p>Paga el solicitante de la evaluación Técnica</p>	<p>Resolución N°104-JD del 14 de octubre de 1993</p>
<p>Tarifas por Inspección de Aeronaves</p>	<p>La DAC cobrará una tarifa por la inspección de aeronaves, cuyo monto estará de acuerdo con las características específicas de cada aeronave</p>	<p>Existen veintidos(22) tarifas aplicadas de acuerdo con las características de las aeronaves</p>	<p>La tarifa por inspección de aeronaves la paga el dueño de la aeronave</p>	<p>Resolución N°026 del 28 de mayo de 1992</p>
<p>Tasa por Servicios Técnicos Especializados</p>	<p>La tasa por servicios técnicos especializados comprenden Servicios de aváluos de aeronaves, Servicios de Certificaciones, Servicios de Comunicaciones, vía Telefax.</p>	<p><b>Aváluos</b> Valor de la Aeronave = Tarifa x C/B/ 1 00 B/ 0 - 10000 B/ 0 005 10001- 100000 0 0033 100001- 500000 0 0025 500001 y más 0 00125 Otras certificaciones 10 tarifas aplicadas según el tipo de certificación</p>	<p>Esta tasa la paga el dueño de la aeronave y/o el usuario</p>	<p>Resolución N°068-JD del 20 de julio de 1987</p>
<p>Tasa por Servicios de Medicina Aeronáutica Resolución N° 045-JD del 9 de abril de 1987</p>	<p>La tasa por servicios de medicina aeronáutica incluye a los servicios de Examen físico Examen Psicofísico Electroencefalograma</p>	<p><b>Exámenes</b> Físico Valor en B/ 50 00 Psicofísico 30 00 Electroencefalograma 30 00</p>	<p>El usuario de estos servicios paga el 50% a la D.A.C. y el 50% restante al médico examinador</p>	<p>Resolución N°045-JD del 9 de abril de 1987</p>

SINTESIS DE LAS TASAS AERONAUTICA ACTUALES

NOMBRE DE LA TASA	DESCRIPCION DE LA TASA	CANTIDAD DE LA TASA	CÓMO PAGAR LA TASA	RESOLUCION
Tasa por Servicios de Electrocardiografía Resolución N° 155-JD del 14 de julio de 1988	Se establece la tasa por servicios de electrocardiografía	Se cobra B/ 20.00 por el servicio	El usuario paga el servicio de electrocardiografía. El 50% del monto de la Tasa es para la D.A.C. y el otro 50% para el médico examinador	Resolución N°155-JD del 14 de julio de 1988
Tasa por Servicios Educativos Resolución N° 146-JD del 24 de febrero de 1988	La tasa por servicios educativos o facilidades que brinda la E.A.C. están concentrados en la resolución 146JD	Las facilidades brindadas por la E.A.C. se cobran como: Costos por cursos Regulares Costos por cursos de Pilotos Costos por Revalidación de Licencia Curso de Actualización de Vuelo por Instrumentos a pilotos Otros (Ver detalles en Resolución)	Esta tasa la pagan los usuarios directamente	Resolución N°146-JD del 24 de febrero de 1988

**CUADRO No.13**  
**INGRESO DE AVIACION POR TASA DE ATERRIZAJE**  
**COBRADA EN EL AEROPUERTO MARCOS A. GELABERT**  
**(PAITILLA) POR MONTO Y VARIACION, SEGÚN AÑO**  
**PERIODO: 1978-1997**  
**(Expresado en Balboas)**

AÑO	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	14,582	0	0
1979	12,415	-2,167	-14.9
1980	19,281	6,866	55.3
1981	36,125	16,844	87.4
1982	46,020	9,895	27.4
1983	34,883	-11,137	-24.2
1984	30,338	-4,545	-13.0
1985	37,718	7,380	24.3
1986	27,495	-10,223	-27.1
1987	40,285	12,790	46.5
1988	25,642	-14,643	-36.3
1989	32,203	6,561	25.6
1990	49,940	17,737	55.1
1991	19,960	-29,980	-60.0
1992	40,161	20,201	101.2
1993	5,000	-35,161	-87.6
1994	48,573	43,573	871.5
1995	48,639	66	0.1
1996	58,202	9,563	19.7
1997	65,254	7,052	12.1

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

**CUADRO No. 14**  
**INGRESOS DE AVIACION SEGUN LOCALIDAD POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

LOCALIDAD	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	14,825,687	15,608,518	19,487,687	21,100,587	23,081,613	22,326,208
TOCUMEN	9,977,036	10,390,148	13,253,071	14,817,956	15,351,493	15,750,910
MARCOS A GELABERT	223,231	305,606	504,108	505,328	594,006	543,562
ENRIQUE MALEK	97,383	107,848	116,764	53,685	30,469	25,121
BOCAS DEL TORO	2,648	1,533	70	140	3,772	875
MANUEL NIÑO (CHANGUINOLA)	2,642	5,784	3,337	3,975	3,622	3,181
RUBEN CANTU (SANTIAGO)	320	0	0	0	0	0
OTROS AEROPUERTOS	560	0	0	0	0	0
CENTRO DE CONTROL TRAN AEREO	4,495,093	4,997,346	5,612,337	5,715,701	7,088,251	5,913,611
ADMINISTRACION CENTRAL	26,969	53	0	2,802	0	78,948

Fuente: Direccion de Aeronautica Civil

**CUADRO No.15**  
**INGRESOS GENERADOS EN EL**  
**AEROPUERTO MARCOS A. GELABERT, SEGÚN**  
**TIPO DE INGRESO, POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1997**  
**(Expresado en Balboas)**

DETALLE	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
<b>INGRESOS</b>	524,921	579,508	749,000	1,022,018	1,139,430	1,164,250	1,172,770
Tasa por Aterrizaje	19,960	40,161	5,000	48,573	48,639	58,202	65,254
Tasa por estacionamiento de Aeronave	36,443	124,927	47,000	111,564	79,976	90,807	78,266
Arrendamiento	299,052	266,703	273,000	307,564	303,902	370,479	419,202
Tasa por Venta Combustible	15,547	21,672	34,000	45,421	22,426	25,602	25,983
Ingresos por Pasajeros	135,368	104,415	390,000	355,331	506,502	347,486	584,065
Otros Ingresos	18,551	21,630	0	153,965	177,985	271,674	0

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

**CUADRO No.16**  
**INGRESOS DE ATERRIZAJE SEGÚN LOCALIDAD POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

LOCALIDAD	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>TOTAL</b>	2,274,012	2,799,997	2,655,726	3,005,412	3,211,102	3,407,747
TOCUMEN	2,244,010	2,743,433	2,648,939	2,954,784	3,155,888	3,345,099
MARCOS A GELABERT	19,960	40,161	5,000	48,573	48,639	58,202
ENRIQUE MALEK	7,329	15,046	1,324	1,525	4,845	3,435
BOCAS DEL TORO	985	565	20	55	1,730	174
MANUEL NIÑO (CHANGUINOLA)	883	772	443	475	0	836
RUBEN CANTU (SANTIAGO)	120	0	0	0	0	0
OTROS AERÓPUERTOS	360	0	0	0	0	0
CENTRO DE CONTROL TRANS AEREO	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION CENTRAL	365	0	0	0	0	1

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

**CUADRO No.17**  
**INGRESOS DE AVIACION POR TASA**  
**DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES**

**A. GELABERT (PATILLA), POR MONTO**  
**Y VARIACION, SEGUN AÑO**  
**PERIODO: 1978 - 1997**  
**(Expresado en Balboas)**

AÑO	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	31,669	0	0
1979	24,313	-7,356	-23.2
1980	45,024	20,711	65.2
1981	62,614	17,590	39.1
1982	56,292	-6,322	-10.1
1983	61,896	5,604	10.0
1984	63,614	1,718	2.8
1985	82,580	18,966	29.8
1986	87,716	5,136	6.2
1987	81,839	-5,877	-6.7
1988	75,713	-6,126	-7.5
1989	62,494	-13,219	-17.5
1990	69,948	7,454	11.9
1991	36,443	-33,505	-47.9
1992	124,926	88,483	242.6
1993	47,000	-77,926	-62.4
1994	111,564	64,564	137.4
1995	79,976	-31,588	-28.3
1996	90,807	10,831	13.5
1997	78,266	-12,541	-13.8

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

**CUADRO No.18**  
**INGRESOS POR ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE**  
**SEGÚN LOCALIDAD, POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

LOCALIDAD	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>TOTAL</b>	137,964	241,595	153,308	288,203	220,886	197,192
TOCUMEN	97,223	108,957	101,390	171,299	136,160	105,307
MARCOS A GELABERT	36,443	124,927	47,000	111,564	79,976	90,807
ENRIQUE MALEK	3,218	7,691	4,718	5,015	4,115	1,078
BOCAS DEL TORO	0	0	0	0	0	0
CHANGUINOLA	680	20	200	325	635	0
SANTIAGO	200	0	0	0	0	0
OTROS AEROPUERTOS	200	0	0	0	0	0
CENTRO DE CONTROL TRANS AEREO	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION CENTRAL	0	0	0	0	0	0

Fuente: Direccion de Aeronautica Civil

**CUADRO No.19**  
**INGRESO DE AVIACION POR SERVICIO AL PASAJERO**  
**COBRADA EN EL AEROPUERTO MARGOS A. GELABERT,**  
**POR MONTO Y VARIACION, SEGÚN AÑO.**

PERIODO: 1978 - 1997

(Expresado en Balboas)

AÑO	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	73,250	0	0
1979	58,694	-14,556	-19.9
1980	79,784	21,090	35.9
1981	180,208	100,424	125.9
1982	147,170	-32,038	-17.8
1983	117,306	-30,864	-20.8
1984	87,329	-29,977	-25.5
1985	61,858	-25,471	-29.2
1986	151,433	89,575	144.8
1987	144,676	-6,757	-4.5
1988	140,221	-4,455	-3.1
1989	225,468	85,247	60.8
1990	147,369	-78,099	-34.6
1991	135,368	-12,001	-8.1
1992	104,415	-30,953	-22.9
1993	390,000	285,585	273.5
1994	351,331	-38,669	-9.9
1995	506,502	155,171	44.2
1996	347,486	-159,016	-31.4
1997	584,065	236,579	68.1

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

**CUADRO No.20**  
**INGRESOS POR PASAJEROS SEGÚN LOCALIDAD, POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

LOCALIDAD	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	5,739,678	5,598,360	8,100,184	8,743,417	8,891,923	8,474,548
TOCUMEN	5,498,887	5,406,936	7,600,867	8,367,450	8,365,410	8,036,741
MARCOS A GELABERT	135,368	104,415	390,000	355,331	506,502	347,486
ENRIQUE MALEK	80,776	82,161	107,722	15,644	17,219	10,627
BOCAS DEL TORO	178	778	0	0	0	300
CHANGUINGLA	684	4,017	1,595	2,190	2,792	800
SANTIAGO	0	0	0	0	0	0
OTROS AEROPUERTOS	0	0	0	0	0	0
CENTRO DE CONTROL TRANS AEREO	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACION CENTRAL	23,785	53	0	2,802	0	78,594

Fuente: Direccion de Aeronáutica Civil

**CUADRO No.21**  
**INGRESOS DE AVIACION POR TASA DE**  
**COMBUSTIBLE Y CONCESION POR VENTA**  
**COBRADOS EN EL AEROPUERTO MARCOS**  
**A. GELABERT (PAITILLA), POR MONTO Y**  
**VARIACION, SEGÚN AÑO**  
**PERIODO: 1978 - 1997**  
**(Expresado en Balboas)**

AÑO	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	16,399	0	0
1979	14,504	-1,895	-11.5
1980	18,436	3,932	27.1
1981	56,035	37,599	203.9
1982	44,421	-11,614	-20.7
1983	26,346	-18,075	-40.7
1984	17,804	-8,542	-32.4
1985	18,050	246	1.4
1986	14,387	-3,663	-20.3
1987	16,318	1,931	13.4
1988	18,165	1,847	11.3
1989	29,601	11,436	63
1990	8,528	-21,073	-71.2
1991	15,548	7,020	82.3
1992	21,672	6,124	39.4
1993	34,000	12,328	56.9
1994	45,421	11,421	33.6
1995	22,426	-22,995	-50.6
1996	25,602	3,176	14.2
1997	25,983	381	1.5

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

**CUADRO No:22**  
**INGRESOS POR VENTA DE COMBUSTIBLE, SEGÚN LOCALIDAD POR AÑO**  
**PERIODO: 1991 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

LOCALIDAD	1991	1992	1993	1994	1995	1996
TOTAL	313,809	330,354	492,610	708,616	658,783	750,159
TOCUMEN	296,217	308,682	458,610	663,195	636,357	722,357
MARCOS A GELABERT	15,547	21,672	34,000	45,421	22,426	25,602
ENRIQUE MALEK	2,045	0	0	0	0	2,200
BOGAS DEL TORO	0	0	0	0	0	0
CHANGUINOLA	0	0	0	0	0	0
SANTIAGO	0	0	0	0	0	0
OTROS AEROPUERTOS	0	0	0	0	0	0
CENTRO DE CONTROL TRANS AEREO	0	0	0	0	0	0
ADMINISTRACIÓN CENTRAL	0	0	0	0	0	0

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

**CUADRO No.23**  
**INGRESOS DE AVIACION POR CANON DE**  
**ARRENDAMIENTO COBRADOS EN EL**  
**AEROPUERTO MARCOS A. GELABERT**  
**POR MONTO Y VARIACION, SEGÚN AÑO.**  
**PERIODO: 1978 - 1997**  
**(Expresado en Balboas)**

AÑOS	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	48,183	0	0
1979	39,098	-9,085	-18.8
1980	62,582	23,484	60.1
1981	117,570	54,988	87.9
1982	113,395	-4,175	-3.5
1983	114,802	1,407	1.2
1984	170,955	56,153	48.9
1985	137,881	-33,074	-19.3
1986	83,143	-54,738	-39.7
1987	260,768	177,625	213.6
1988	309,168	48,400	18.6
1989	249,199	-59,969	-19.4
1990	272,341	23,142	9.3
1991	299,052	26,711	9.8
1992	266,703	-32,349	-10.8
1993	273,000	6,297	2.4
1994	307,564	34,564	12.7
1995	303,902	-3,662	-1.2
1996	370,479	66,577	21.9
1997	419,202	48,723	13.4

Fuente Dirección de Aeronáutica Civil

**CUADRO No.24**  
**INGRESOS VARIOS COBRADOS EN EL AEROPUERTO**  
**MARCOS A. GELABERT (PAITILLA), POR MONTO**  
**Y VARIACION, SEGÚN AÑO**  
**PERIODO: 1978 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

AÑO	MONTO EN BALBOAS	VARIACION	
		ABSOLUTA	RELATIVA
1978	2,577	0	0
1979	0	0	0
1980	1,193	1,193	0
1981	656	-537	-45 0
1982	838	182	27 7
1983	12,364	11,526	1375 4
1984	0	-12,364	-100 0
1985	3,750	3,750	0
1986	8,186	4,436	118 3
1987	8,532	346	4 2
1988	6,767	-1,765	-20 7
1989	7,135	368	5 4
1990	397	-6,738	-94 4
1991	18,551	18,154	4572 8
1992	21,630	3,079	16 6
1993	0	-21,630	-100
1994	153,565	153,565	0
1995	177,985	24,420	15 9
1996	271,674	93,689	52 6

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

**CUADRO No 25**  
**GASTOS ANUAL GENERADOS POR EL**  
**AEROPUERTO MARCOS A GELABERT**  
**SEGÚN RUBRO DE GASTO, POR AÑO.**  
**DURANTE LOS AÑOS 1994 - 1996**  
**(Expresado en Balboas)**

DESCRIPCION	AÑOS			PROMEDIO ANUAL
	1994	1995	1996	
<b>GASTOS DE ADMINISTRACION</b>	<b>744,455 18</b>	<b>670,986 29</b>	<b>687,423 11</b>	<b>700,954 86</b>
Gastos de Personal	320,030 06	429,685 64	375,998 75	375 238 15
Honorarios	600 00	0 00	21,900 00	7,500 00
Servicios No Personales	315,591 18	193,276 91	229,962 68	246,276 92
De Operación	62,080 76	71,043 92	93,637 16	75,567 28
Combustible y Lubricante	836 97	3,496 47	3,475 46	2,602 97
Rep Y Mant De maq Y eq	376 05	446 88	958 13	593 59
Materiales para mantenimiento	1,045 02	4,686 42	2,523 57	2,818 34
Materiales de oficina	3,696 50	0 00	1,206 91	1,634 47
Materiales de impresion	0 00	1,106 50	217 95	441 48
Materiales de aseo	367 72	4,755 26	193 73	1,772 24
Materiales de Limpieza	0 00	0 00	21 53	7 18
Otros gastos operativos	18,067 11	33,910 14	10,263 32	20,760 19
Gastos por extincion de incendio	0 00	0 00	24 35	8 12
Transporte, flete y alm	0 00	0 00	213 40	71 13
Correo	14,360 18	122 60	3,767 01	6,089 93
Mant Rep de edif Y estructura	4,559 42	19,056 99	5,008 16	9,874 86
Mant Rep de Eq De Transporte	0 00	0 00	37 00	12 33
Mant Rep de mob de oficina	3,744 10	797 18	322 79	1,621 36
Mant Rep de pistas y carreteras	9,572 26	0 00	0 00	3,190 75
Mant Rep de Comunic Aereas	0 00	0 00	52 623 38	17,541 13
Mant Rép De eq De Refrigeracion	0 00	0 00	93 56	31 19
Mant De áreas verdes	0 00	0 00	1,052 71	350 90
Mant Rep de eq Electricos	0 00	0 00	95 35	31 78
Publicaciones	0 00	0 00	318 57	106 19
Viaticos	4,187 59	1,650 50	5,301 88	3,713 29
Seguros Vendidos	60 90	16 00	3,227 75	1,101 55
Alimentos y Bebidas	258 30	0 00	425 00	227 77
Textiles y Vestuarios	908 72	798 98	1,245 65	984 45
<b>Servicios Basicos</b>	<b>253,510 42</b>	<b>122,232 99</b>	<b>136,323 52</b>	<b>170,689 64</b>
Consumo de Agua	0 00	86,766 42	89,206 67	88 657 70
Consumo de energia electrica	0 00	35,466 57	47,118 85	27 528 47
Consumo Telefonico	0 00	0 00	0 00	0 00
Depreciación	108,233 94	48,023 74	59,561 68	71 939 79
Otros gastos de gestion	0 00	0 00	1,998 52	666 17
<b>TOTAL DE GASTOS GEN Y ADMON</b>	<b>744,455 18</b>	<b>670,986 29</b>	<b>689,421 63</b>	<b>701,621 03</b>

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

CUADRO No 26  
INGRESOS Y GASTOS EN EL AEROPUERTO  
MARCOS A GELABERT  
SEGÚN RUBRO POR AÑO AÑOS 1987 A 1996

DETALLE	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>INGRESOS</b>	<b>584.330</b>	<b>634.270</b>	<b>669.465</b>	<b>807.226</b>	<b>559.925</b>	<b>624.907</b>	<b>770.000</b>	<b>1.055.75</b>	<b>1.192.74</b>	<b>1.202.02</b>
INGRESOS DE OPERACIONES	584.330	512.471	652.501	588.047	551.891	603.652	770.000	1.055.76	1.192.20	1.202.02
INGRESOS DE AVIACION	297.703	274.688	376.805	300.753	223.232	305.859	503.000	572.128	680.039	542.748
TASA DE ATERRIZAJE	40.285	25.542	32.203	49.94	19.96	40.461	5.000	43.128	48.639	90.807
TASA DE ESTAC. DE AERONAVES	81.839	75.713	62.494	69.948	36.443	124.826	47.000	111.564	79.976	25.602
TASA POR VENTA DE COMBUSTIBLE	16.318	18.165	29.601	8.528	15.548	31.672	34.000	45.421	22.426	347.486
TASA POR USO DE AEROPUERTOS	144.676	140.221	225.468	147.369	135.368	184.445	390.000	351.331	506.502	20.651
TASA POR SERV. PROTECCIÓN AL VLO	11.505	15.045	27.039	24.968	15.913	14.685	27.000	20.239	22.496	
INGRESOS POR CONCESIONES	261.128	310.213	249.189	272.341	299.052	266.703	274.000	314.464	310.454	370.479
ARRENDAMIENTO	260.768	309.168	249.189	272.341	299.052	266.703	273.000	307.564	303.902	370.479
COMISIONES	360	1.045					1.000	6.90000	6.552	0
VENTAS Y SERVICIOS	16.967	20.805	19.362	14.566	11.056	9.47	11.000	15.579	23.721	17.117
INGRESOS VARIOS	8.532	6.767	7.135	397	18.551	21.63	16.000	153.565	177.985	271.674
INGRESOS OPERATIVOS		21.799	16.954	18.034	18.034	21.245	0			0
INTERESES GANADOS		21.799	16.954	18.034	18.034	21.245	0			0
<b>EGRESOS</b>	<b>608.365</b>	<b>572.641</b>	<b>551.359</b>	<b>635.582</b>	<b>635.582</b>	<b>727.977</b>	<b>792.000</b>	<b>499.945</b>	<b>670.986</b>	<b>680.422</b>
EGRESOS DE OPERACIONES	638.365	572.641	551.596	635.582	635.582	727.977	792.000	499.945	670.986	688.422
SERVICIOS PERSONALES	158.592	112.555	140.751	266.456	266.465	309.427	309.000	320.030	429.606	375.999
SERVICIOS NO PERSONALES	298.955	197.935	163.299	129.384	129.384	172.19	212.000	62.080	71.044	93.637
GASTOS GENERALES	68.597	25.595	10.216	16.34	16.34	20.767	42.000	9.601	122.232	160.224
GASTOS ADMINISTRATIVOS	19.095	13.118	18.838	32.45	32.45	34.736	34.000			
DEPRECIACIONES	204.126	223.118	220.189	190.962	190.952	190.857	195.000	108.234	48.024	59.562

Fuente: Estados Financieros de la DAC 1987 a 1996

**CUADRO No27**  
**COMPARATIVO DE INGRESOS Y EGRESOS**  
**INCURRIDOS EN EL AEROPUERTO MARCOS**  
**A. GELABERT, SEGÚN AÑO, POR RUBRO**  
**PERÍODO: 1975 - 1997**  
**(Expresado en balboas)**

<b>ANOS</b>	<b>INGRESOS</b>	<b>EGRESOS</b>	<b>RESULTADOS</b>
1975	92,301	267,200	-174,899
1976	124,679	303,244	-178,565
1977	166,536	408,389	-241,853
1978	192,692	419,602	-226,910
1979	152,607	443,915	-291,308
1980	230,691	447,002	-216,311
1981	455,880	443,966	11,894
1982	417,697	457,081	-39,384
1983	390,454	522,896	-132,442
1984	399,965	548,683	-148,718
1985	372,761	562,921	-190,160
1986	409,385	541,214	-131,829
1987	584,330	688,365	-104,035
1988	634,270	572,641	61,629
1989	669,465	551,596	117,869
1990	607,226	647,437	-40,211
1991	569,925	635,589	-65,664
1992	624,907	727,977	-103,070
1993	770,000	792,000	-22,000
1994	1,055,736	499,945	555,791
1995	1,192,199	670,986	521,213
1996	1,202,018	689,422	512,596
1997	1,314,266	746,422	567,739

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

**CUADRO No.28**  
**AEROPUERTO MARCOS A. GELABERT**  
**ESTADO DE RESULTADO**  
**AL31 DE DICIEMBRE DE**  
**(Expresado en Balboas)**

DETALLE	AÑOS		
	1994	1995	1996
<b>INGRESOS</b>			
<b>SERVICIOS A LAS AERONAVES</b>			
Sobrevuelo Puro y Protección al Vuelo	52,460 78	22,494 96	20,625 97
Aterrizaje	44,526 66	49,893 48	58,201 55
Estacionamiento de Aeronaves	112,155 17	80,725 64	90,807 05
Venta de Combustible	45,422 75	22,426 97	25,602 65
Sala de Atención al Pasajero	10 00	0 00	0 00
Total de Servicios a las Aeronaves	254,575 36	175,541 04	195,237 22
<b>ARRENDAMIENTOS, ALQUILERES Y OTROS</b>			
Arrendamiento de ofic,deposito, mostradores	56,160 40	68,412 86	92,593 67
Arrendamiento de areas, hangares y talleres	251,403 31	240,472 71	277,722 44
Comision sobre ventas brutas	6,900 36	3,552 74	0 00
Servicios Basicos	15,579 04	23,730 64	17,216 68
Total de Arrendamientos, Alquileres y Otros	330,043 11	339,168 95	387,532 79
<b>OTROS INGRESOS</b>			
Tasa por Servicio al Pasajero	351,331 18	506,502 37	347,486 48
Playa de Estacionamiento de Autos	0 00	178 20	4,089 65
Impuesto por Venta de Combustible	0 00	25,005 96	0 00
Calcomanias, Carnets y Otros	2,725 23	0 00	73 00
Avaluos, inspecciones y licencias	6,128 66	50 00	133,184 46
Multas, Ausencias y Tardanzas	0 00	0 00	25 00
Recargo e Intereses	3,842 95	22,579 10	510 00
Total de Otros Ingresos	364,028 02	554,315 63	485,368 59
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>948,646.49</b>	<b>1,069,026.62</b>	<b>1,068,138.60</b>
<b>EGRESOS</b>			
<b>GASTOS GENERALES</b>			
Servicios Personales	320,030 06	419,605 64	375,998 75
Honorarios	600 00	0 00	21,900 00
Reparación y Mantenimiento	37,383 97	59,097 61	61,191 08
Servicios Basicos	14,380 18	122,355 59	136,325 52
Combustible, Materiales y Suministros	4,901 19	9,360 23	7,639 15
	6945 8	2,465 48	26,805 45
Total de Gastos Generales	384,241 20	612,884 55	629,859 95
<b>EXCEDENTE DESPUES DE GTO FINANCIEROS</b>	<b>564,405 29</b>	<b>456,141 07</b>	<b>438,278 65</b>
<b>GASTOS DE DEPRECIACION</b>			
Depreciación de Activos Fijos	108,233 94	48,023 74	59,561 68
Total de Gastos de Depreciación	108,233 94	48,023 74	59,561 68
<b>AJUSTES A PERIODOS ANTERIORES</b>			
Ingresos	0 00	22,518 63	0 00
Egresos	1 00	-157 85	0 00
Total de ajustes a periodos anteriores	1 00	22,760 78	0 00
<b>GANANCIA (PERDIDA) DEL PERIODO</b>	<b>456,172.35</b>	<b>430,878.11</b>	<b>378,716.97</b>

Fuente: Estados Financieros auditados de la Dirección de Aeronáutica Civil

CUADRO No 28  
AEROPUERTO MARCOS A GELABERT  
ESTADO DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE  
(Expresado en Balboas)

DETALLE	AÑOS		
	1984	1996	1996
<b>ACTIVOS</b>			
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			
<b>EFFECTIVO EN CAJA Y BANCO</b>			
Caja General	319 488	6 35	0 00
Total de efectivo en caja y banco	319 488	6 35	0 00
<b>CUENTAS POR COBRAR NETAS</b>			
Tasas y Derechos por Cobrar	96 901 06	149 024 99	174 502 29
Ventas de Bienes y Servicios	27 191 72	300 962 48	365 838 08
Total de Cuentas por Cobrar Netas	124 092 82	449 987 47	540 340 37
<b>INVENTARIO</b>			
De materiales y Suministros	310 951	310 951	310 951
Total de Inventarios	310 951	310 951	310 951
<b>TOTAL DE ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>124 094 27</b>	<b>450 303 78</b>	<b>568 651 32</b>
<b>ACTIVO FIJO</b>			
Terreno	1 264 000 00	1 264 000 00	1 112 847 41
Mejoras al Terreno y Cerca	9 051 44	9 051 44	9 051 44
Terminales Domésticos	352 969 43	352 969 43	352 969 43
Estructuras Diversas	251 451 82	251 451 82	251 451 82
Equipo de Transporte Terrestre	82 279 79	82 279 79	82 279 79
Equipo de Transporte Marítimo	38 534 58	38 534 58	38 534 58
Máquinas de Oficina	102 759 93	102 759 93	102 759 93
Equipo de Computación	6 126 33	6 126 33	7 976 33
Equipo de Operación	50 647 06	50 647 06	50 647 06
Equipo de Ayudas a la Nav. Aérea	135 402 03	135 402 03	135 402 03
Equipo de Aire Acondicionado	33 961 51	40 537 81	40 537 81
Equipo de Energía Eléctrica	1 233 165 25	1 233 165 25	1 233 165 25
Equipo de Construcción y Mantenimiento	0 00	315 80	374 60
Equipo de Comunicaciones y Telefonía	0 00	5 172 68	6 213 69
Equipo fotográfico y Visuales	0 00	482 42	482 42
Muebles y enseres de oficina	149 351 76	149 351 76	149 351 76
Equipo Médico y de Laboratorio	44 542 25	44 542 25	44 542 25
Muebles y Equipo de Cocina	7 416 73	7 416 73	7 416 73
Carrocerías (Pistas y Rodajes)	2 185 519 88	2 185 519 88	2 185 519 88
Otras infraestructuras	0 00	988 90	988 90
Dep. Acum. Mill. Aerop. de Toc.	-2 223 44	-2 223 44	-2 223 44
Dep. Acum. Edif. Terminales Domést.	193 299 33	193 299 33	193 299 33
Dep. Acum. Otras Estructuras	80 512 91	80 512 91	80 512 91
Dep. Acum. de Eq. Transp. Terrestre	-74 873 64	54 157 96	-117 326 00
Dep. Acum. de Eq. Transp. Marítimo	7 374 00	-7 374 00	-7 374 00
Dep. Acum. de Eq. de Oficina	1 004 12	2 468 35	3 472 47
Dep. Acum. de Eq. de Computación	38 492 32	57 951 48	62 748 17
Dep. Acum. de Eq. de Operación	226 24	-1 785 57	-2 847 47
Dep. Acum. de Eq. de Operaciones	16 237 00	-18 986 82	-31 999 39
Dep. Acum. de Eq. de Nav. Aérea	-126 422 28	-126 422 28	-126 422 28
Dep. Acum. de Eq. de Aire Acondicionado	-811 83	-8 048 18	-16 887 11
Dep. Acum. de Eq. de Energía Eléctrica	437 495 97	437 495 30	437 492 82
Dep. Acum. de Eq. de Tratamiento de Agua	0 00	-48 48	106 72
Dep. Acum. de Eq. de Construc. y Mant.	0 00	-1 352 28	-2 960 58
Dep. Acum. de Eq. de Comunicación	0 00	-4 863 63	10 882 38
Dep. Acum. de Eq. de Electrónica	0 00	8 73	70 37
Dep. Acum. de Eq. de Abast. y Limp.	0 00	-280 76	-618 00
Dep. Acum. de Eq. de Ext. de Incendio	0 00	3 07	7 17
Dep. Acum. de Eq. de Seguridad	0 00	178 78	384 88
Dep. Acum. de Eq. de Fuego	0 00	0 00	-32 27
Dep. Acum. de Muebles y Enseres	58 883 86	63 444 66	68 957 66
Dep. Acum. de Eq. Médico	-2 609 64	-6 170 05	-10 829 32
Dep. Acum. de Muebles y Eq. de Cocina	753 79	-965 95	-1 207 84
Dep. Acum. Carrocerías Pistas y Rodajes	1 233 226 50	-1 233 226 50	-1 233 226 50
Amortización de Mejoras al Terreno	-8 548 08	-8 849 00	-8 548 08
Total de Activo Fijo	3 433 720 15	3 404 153 47	3 179 433 91
<b>TOTAL DE ACTIVO</b>	<b>3,967,814 42</b>	<b>3,854,457 26</b>	<b>3,748,085 23</b>
<b>PASIVO</b>			
<b>PASIVO CORRIENTE</b>			
<b>CUENTAS POR PAGAR</b>			
Contributo por pagar sobre obras	0 00	543 88	543 88
Total de Cuentas por Pagar	0 00	543 88	543 88
<b>CUENTA CONTROL</b>			
Total de otras cuentas por pagar	3,108,627 36	3,468,888 00	3,472,215 73
Total de Pasivo Corriente	3,108,627 36	3,468,888 65	3,472,215 73
<b>TOTAL DEL PASIVO</b>	<b>3,108,627 36</b>	<b>3,468,888 65</b>	<b>3,472,215 73</b>
<b>PATRIMONIO</b>			
Traspaso y remesas entregadas	-18 313 17	-18 313 17	-18 313 17
Ajustes aplicados a períodos anteriores	8 317 88	-29 432 84	-88 334 28
<b>TOTAL DE PATRIMONIO</b>	<b>449,177 07</b>	<b>366,132 36</b>	<b>257,556 32</b>
<b>TOTAL DE PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>3,557,804 42</b>	<b>3,835,021 01</b>	<b>3,748,085 14</b>

Fuente: Dirección de Aeropuertos Civil

CUADRO No.31  
**DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL**  
**PROYECTO DE REHABILITACION DEL AEROPUERTO ALBROOK**  
**PRESUPUESTO DE OBRA- REVISION N°1**  
**AL 20 DE FEBRERO DE 1968**

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	P.UNIT	CANTIDAD	IMPORTE
<b>A CERCADO PERIMETRAL</b>					
1	CERCA PERIMETRAL EN CICLON DE 8 DE ALTO	m	82,00	5 775,00	368 050,00
2	INSTALACION DE PORTONES	UNIDAD	350,00	5,00	2 000,00
3	CERCA DE ALAMBRE DE CICLON DE 7 DE ALTO (TEMPORAL)	m	30,00	700,00	21 000,00
4	RETIRO DE CERCA DE CICLON EXISTENTE	m	10,00	3 000,00	30 000,00
5	REJILLAS DE SEGURIDAD PARA CANALES Y CUNETAS	UNIDAD	3 000,00	1,00	3 000,00
SUB-TOTAL (A)					414 050,00
<b>B REHABILITACION PISTA PRINCIPAL</b>					
PISTA DE 66 000 M2					
6	CAPA BASE	m <sup>2</sup>	25,00	10 167,20	254 180,00
7	IMPRIMACION	m <sup>2</sup>	1,00	48 330,00	48 330,00
8	RELLENO SELECTO TRATADO	m <sup>2</sup>	12,00	2 640,25	31 683,00
9	CARPETA DE HORMICON ASFALTICO DE 3 PULG.	TONO	58,00	11 095,00	643 584,00
10	COLOCACION DE GEOTEXTIL EN JUNTAS PAVIMENTO EXISTENTE	m <sup>2</sup>	2,50	4 844,42	12 116,00
11	SEÑALIZACION DE PISTA (PINTURA TERMOPLASTICA) HOMBROS DE LA PISTA 29 000 M2	m <sup>2</sup>	20,00	5 830,00	116 600,00
12	SELLO DE JUNTA	ml	2,00	21 201,48	42 402,96
13	CAPA BASE	m <sup>2</sup>	25,00	4 810,38	120 259,50
14	RELLENO SELECTO TRATADO	m <sup>2</sup>	12,00	1 645,80	22 150,96
15	IMPRIMACION Y DOBLE SELLO	m <sup>2</sup>	2,50	29 315,20	70 822,50
16	SEÑALIZACION DE HOMBROS (PINTURA DE TRANSITO)	m	10,00	280,00	2 800,00
SUB-TOTAL (B)					1 357 268,37
<b>C EDIFICIO TERMINAL</b>					
17	EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS	UNIDAD	1 618 398,00	1,00	1 618 398,00
SUB-TOTAL (C)					1 618 398,00
<b>D TORRE DE CONTROL</b>					
18	TORRE DE CONTROL (NUEVA)	UNIDAD	324 564,00	1,00	324 564,00
SUB-TOTAL (D)					324 564,00
<b>E CONSTRUCCION DE EDIFICACIONES AUXILIARES</b>					
19	CONSTRUCCION DE OFIC. DE COMUNIC. OPER. Y SEGURIDAD	m <sup>2</sup>	250,00	93,00	23 250,00
20	CONSTRUCCION DE CASETA PARA PLANTA ELECTRICA	m <sup>2</sup>	190,00	30,00	5 700,00
21	CONSTRUCCION DE 2 GARITAS DE CONTROL (TEMPORAL)	m <sup>2</sup>	250,00	10,00	2 500,00
SUB-TOTAL (E)					31 450,00
<b>F AREA DE HANGARES</b>					
ACONDICIONAMIENTO DE AREA PARA HANGARES (13 679m <sup>2</sup> )					
22	RELLENO SELECTO ACCESO VEHICULAR A LOS HANGARES (1 720M)	m <sup>2</sup>	5,50	33 900,00	288 150,00
23	CAPA BASE DE 0 20M DE ESPESOR	m <sup>2</sup>	25,00	2 500,00	62 500,00
24	RELLENO SELECTO	m <sup>2</sup>	8,50	11 258,00	35 948,00

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO	VALOR TOTAL
25	IMPRIMACION	m <sup>2</sup>	1.00	18 000.00	18 000.00
26	SELLO DOBLE	m <sup>2</sup>	2.50	18 500.00	54 600.00
27	TUBERIA DE 0.60M DE DIAM	m	108.18	100.00	10 818.00
28	CUNETAS PAVIMENTADAS DE 1.00M DE ANCHO	m	18.00	3 440.00	61 920.00
29	LOSAS DE ACCESO A HANGARES N.I.P	sqm	500.00	75.00	39 000.00
30	GRAMA	m <sup>2</sup>	2.50	4 200.00	10 500.00
31	LIMPIEZA Y DESRAIGUE	ha	3 818.12	0.70	2 743.98
SUB-TOTAL (F)					642 180.36

#### G. REHABILITACION DEL SISTEMA DE DRENAJE PLUVIAL GENERAL

32	TAPAS DE CONCRETO REFORZADO DE .6m X 1.20m	ca	117.00	850.00	99 450.00
33	LIMPIEZA DE CANALES LATERALES	mf	5.00	5 000.00	25 000.00
34	TRAGANTES DE PARRILLA TRANSITO PESADO	ca	1 170.00	40.00	46 800.00
35	CAJAS PLUVIALES	ca	820.00	50.00	41 000.00
36	CABEZALES	ca	700.00	7.00	4 900.00
37	TUBERIA DE 0.76m DE DIAM	m	122.00	750.00	91 600.00
38	TUBERIA DE 0.45m DE DIAM	m	84.43	17.00	1 435.31
39	TUBERIA DE 0.60m DE DIAM	m	108.18	1 550.00	1 67 694.50
40	TUBERIA DE 0.90m DE DIAM	m	203.84	220.00	44 844.80
41	TUBERIA DE 1.22m DE DIAM	m	300.00	450.00	135 000.00
42	TUBERIA DE 1.52m DE DIAM	m	500.00	250.00	125 000.00
43	EXCAVACION Y REPOSICION DE MATERIAL DESCHABLE	m <sup>3</sup>	18.41	1 900.00	38 431.80
44	COLOC DE GEOTEXTIL MEMBRANA PLASTICA EN ZANJAS	m <sup>2</sup>	2.42	1 980.00	4 791.60
45	CUNETAS PAVIMENTADAS	m	18.00	5 000.00	90 000.00
46	ESTACION DE BOMBEO	ca	750 000.00	1.00	0.00
SUB-TOTAL (G)					950 848.01

#### H. LIMPIEZA GENERAL (53 has)

47	DESMONTE	has	800.00	80.00	64 000.00
48	LIMPIEZA Y DESRAIGUE	has	3 818.12	13.00	50 848.96
SUB-TOTAL (H)					114 848.96

#### I. SISTEMA DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE

49	TUBERIAS DE 4"	m	25.00	250.00	6 250.00
50	TUBERIAS DE 6"	m	33.00	1 750.00	57 750.00
51	HIDRANTE TIPO TRAFICO DE 4" DE DIAMETRO	ca	2 300.00	4.00	9 200.00
52	HIDRANTE TIPO TRAFICO DE 6" DE DIAMETRO	ca	3 600.00	1.00	3 600.00
53	VALVULA DE LINEA 6"	ca	1 200.00	4.00	4 800.00
54	VALVULA DE LINEA 4"	ca	1 070.00	7.00	7 490.00
55	INTERCONEXION IDAAN	ca	19 700.00	1.00	19 700.00
56	DOMICILIARIAS DOBLES	ca	208.00	33.00	6 864.00
57	DOMICILIARIAS SENCILLAS	ca	165.00	2.00	2 220.00
SUB-TOTAL (I)					117 675.00

#### J. SISTEMA SANITARIO

58	TUBERIA DE 8" SANITARIA	m	44.00	250.00	11 000.00
59	TUBERIA DE 6" SANITARIA	m	41.00	1 650.00	67 650.00
60	CAMARAS DE INSPECCION	ca	1 100.00	34.00	37 400.00
61	INTERCONEXION	ca	3 000.00	1.00	3 000.00
62	DOMICILIARIAS DOBLES	ca	650.00	33.00	21 450.00
63	DOMICILIARIAS SENCILLAS	ca	500.00	12.00	6 000.00
64	ESTACION DE BOMBEO SANITARIA	ca	100 000.00	1.00	100 000.00
65	TUBERIA DE 8" SANITARIA PRESION	m	72.00	600.00	43 200.00
SUB-TOTAL (J)					288 700.00

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	P.UNIT	CANTIDAD	IMPORTE
<b>K ELECTRICIDAD</b>					
56	ACOMETIDA Y BASES PARA SENSORES DE METEOROLOGIA	cu	2.500,00	3,00	7.500,00
67	ACOMETIDA Y BASES PARA MANGAS DE VIENTO	cu	1.200,00	2,00	2.400,00
68	CAMARA TIPO PARA COLOCACION DE TRANSFORMADOR	ca	2.500,00	11,00	27.500,00
69	CAMARA PARA INTERCONECTAR LA COMETIDA IRHE	cu	4.800,00	1,00	4.800,00
70	CAMARA ELECTRICA TIPO A-1	ca	4.800,00	1,00	4.800,00
71	ARO Y TAPA TIPO TRAFICO PARA CAMARA TIPO C-CP	cu	900,00	44,00	43.120,00
72	INTERCONEXION IRHE	ca	9.300,00	1,00	9.300,00
73	DEMOLER Y REPONER PAVIMENTO DE HORMIGON DE .50m DE ANCHO X 4.200ML PARA CABLES Y DUCTOS 0.20M DE ESPESOR	m2	38,00	2.800,00	103.800,00
74	TUBERIA DE PVC 1 DE 2" SOTERRADO	m	7,80	2.480,00	19.188,00
75	COLOCACION DE CABLES DE COBRE DESNUDOS	m	3,50	15.000,00	7.500,00
76	TUBERIA DE PVC 1 DE 2" REPOSICION CONCRETO	m	7,80	5.300,00	58.940,00
77	TUBERIA DE PVC 2 DE 2" SOTERRADO	m	11,00	858,00	9.438,00
78	TUBERIA DE PVC 2 DE 2" REPOSICION CONCRETO	m	11,00	55,00	605,00
79	TUBERIA DE PVC 4 DE 2" SOTERRADO	m	15,00	798,00	11.826,00
80	TUBERIA DE PVC 4 DE 2" REPOSICION CONCRETO	m	15,00	100,00	1.500,00
81	TUBERIA DE PVC 3 DE 2" SOTERRADO	m	15,00	2.100,00	29.400,00
82	TUBERIA DE PVC 3 DE 2" REPOSICION CONCRETO	m	14,00	153,00	2.142,00
83	TUBERIA DE PVC 6 DE 2" SOTERRADO	m	28,00	240,00	6.720,00
84	VIGA DUCTO DE 2 DE 2" EN CONCRETO	m	19,00	821,00	9.699,00
85	VIGA DUCTO DE 4 DE 2" EN CONCRETO	m	31,00	60,00	1.860,00
86	VIGA DUCTO DE 8 DE 2" EN CONCRETO	m	38,50	60,00	2.310,00
87	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 1-2 1 1/4" Ø Y 1-2 1" Ø	m	12,00	750,00	9.000,00
88	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 3-4 1 1/4" Ø Y 3-4 1" Ø	m	14,00	420,00	5.880,00
89	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 5-8 1 1/4" Ø Y 5-8 1" Ø	m	18,00	360,00	5.760,00
90	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 7-8 1 1/4" Ø Y 7-8 1" Ø	m	18,00	250,00	4.500,00
91	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 9-10 1 1/4" Ø Y 9-10 1" Ø	m	20,00	250,00	5.000,00
92	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 11-12 1 1/4" Ø Y 11-12 1" Ø	m	22,00	250,00	5.500,00
93	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 13 1 1/4" Ø Y 13 1" Ø	m	24,00	120,00	2.880,00
94	VIGA DUCTO SECUNDARIO DE 19 1 1/4" Ø Y 19 1" Ø	m	28,00	120,00	3.360,00
95	DUCTOS 2-4" (ILUMINACION DE HANGARES PRIMARIO)	m	31,00	829,00	25.699,00
96	DUCTOS 2-4" (ILUMINACION DE HANGARES) SECUNDARIO	m	31,00	2.000,00	62.000,00
97	DUCTOS 4-4"	m	65,00	819,00	44.835,00
98	DUCTOS 6-4"	m	72,00	1.730,00	124.956,00
99	VIGA DUCTO PRIMARIO DE 13.2 KV	m	160,00	100,00	16.000,00
100	SUMINISTRO E INSTALACION DE TRANSFORMADORES Y CABLES	(global)	823.000,00	1,00	823.000,00
101	TRANSFORMADORES DE 25 KVA ( LUCES DE PISTA)	ca	7.500,00	1,00	7.500,00
102	TENDIDO DE CABLES N° 321 (AERCO)	dB	0,80	75.000,00	6.000,00
103	LUMINARIAS (ESTACIONAMIENTO, CALLE ACCESO Y HANGARES)	cu	800,00	60,00	6.000,00
104	MUROS PARA COLOCACION DE MEDIDORES EN ZONA DE HANGARES	ca	3.000,00	0,00	15.000,00
105	CAMARAS COMODAS PARA HANGARES	ca	575,00	78,00	44.850,00
106	CAJAS PARA TRANSFORMADORES DE LUCES DE PISTAS	ca	600,00	70,00	63.000,00
107	CAJAS PARA TRANSFORMADORES DE LUCES DE RODAJES	ca	900,00	10,00	9.000,00
<b>SUB TOTAL (K)</b>					<b>1.421.754,00</b>

**L PLATAFORMA PARA AERONAVES  
PLATAFORMA PARA AERONAVES ( 121.800M2 EXISTENTES )**

105	SELLA JUNTA	m	2,00	40.850,00	81.700,00
107	CARPETA DE HORMIGON ASFALTICO DE 2" TERMINAL ( :3.894.0m )	tonic	58,00	1.870,00	108.460,00
108	PERFILADO DE CARPETA ASFALTICA	m	2,50	1.600,00	3.750,00
109	GEOTEXTIL EN JUNTAS PAVIMENTO EXISTENTE	m	2,50	13.894,00	34.735,00
110	SEÑALIZACION DE PLATAFORMA (PINTURA DE TRANSITO)	m	10,00	500,00	5.000,00
<b>SUB TOTAL (L)</b>					<b>253.645,00</b>

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	P.UNIT	CANTIDAD	IMPORTE
<b>M CALLES DE RODAJE</b>					
<b>CALLES DE RODAJE NUEVA</b>					
111	CAPA BASE DE 0.20 DE ESPESOR	m <sup>2</sup>	25,00	1.440,00	36.000,00
112	IMPRIMACION	m <sup>2</sup>	1,00	7.200,00	7.200,00
113	CARPETA DE HORMIGON ASFALTICO DE 3"	tons	38,30	4.552,00	172.900,00
114	RELLENO SELECTO	m <sup>3</sup>	8,50	500,00	4.250,00
115	EXCAVACION Y REPOSICION DE MATERIAL DESECHABLE	m <sup>3</sup>	15,00	250,00	3.750,00
116	SEÑALIZACION DE CALLES DE RODAJE (PINT. DE TRANSITO)	m <sup>2</sup>	10,00	800,00	8.000,00
SUB-TOTAL (M)					232.100,00

<b>N ACONDICIONAMIENTO DE PISTA Y CALLES DE RODAJE</b>					
<b>CALLES DE RODAJE A REHABILITAR</b>					
117	SELLA JUNTA	ml	2,00	33.680,00	67.200,00
118	CARPETA DE HORMIGON ASFALTICO DE 2"	tons	58,00	8.850,00	513.500,00
119	GEOTEXTIL EN JUNTAS PAVIMENTO EXISTENTE	m <sup>2</sup>	2,50	45.200,00	113.000,00
120	CAPA BASE DE 0.20M DE ESPESOR	m <sup>2</sup>	25,00	4.500,00	112.500,00
121	IMPRIMACION	m <sup>2</sup>	1,00	18.392,00	18.392,00
122	REMOCION DE TUBERIAS	m <sup>3</sup>	10,00	254,00	2.540,00
123	EXCAVACION Y REPOSICION DE MATERIAL DESECHABLE	m <sup>3</sup>	18,41	240,00	4.658,40
124	EXCAVACION EN MATERIAL A DESPERDICIO	m <sup>3</sup>	5,00	480,00	2.400,00
125	RELLENO DE MATERIAL SELECTO	m <sup>3</sup>	8,30	750,00	6.375,00
126	TUBERIA DE 0.45m DE DIAM	ml	84,43	120,00	10.131,60
127	TRAGANTES DE PARRILLA TRANSITO PESADO	ca	1.170,00	4,00	4.680,00
128	PERFILADO DE PAVIMENTO EXISTENTE	m <sup>2</sup>	2,50	20.000,00	50.000,00
SUB-TOTAL (N)					803.697,00

<b>O ESTACIONAMIENTO VEHICULAR</b>					
<b>ESTACIONAMIENTO VEHICULAR (13.300 m<sup>2</sup> EXISTENTE)</b>					
129	CERCA DE CICLON	ml	92,00	460,00	28.520,00
130	SELLA JUNTA	ml	2,00	15.000,00	30.000,00
131	PINTURA PARA ESTACIONAMIENTOS (TIPO TRANSITO)	ml	2,00	3.000,00	7.800,00
132	CORDON PERIMETRAL	ml	18,00	800,00	12.800,00
133	CORDON PARA ESTACIONAMIENTOS	ml	18,00	1.400,00	28.800,00
SUB-TOTAL (O)					106.720,00

<b>P ACCESO AL TERMINAL (AVE. CANFIELD)</b>					
<b>ACCESO AL TERMINAL DE PASAJEROS</b>					
134	CAPA BASE DE 0.20m DE ESPESOR	m <sup>2</sup>	25,00	350,00	22.900,00
135	RELLENO SELECTO	m <sup>3</sup>	6,50	800,00	5.100,00
136	PAVIMENTO DE HORMIGON DE 0.20m DE ESPESOR	m <sup>2</sup>	34,00	2.800,00	95.200,00
137	IMPRIMACION	m <sup>2</sup>	1,00	1.200,00	1.200,00
138	CARPETA DE HORMIGON ASFALTICO DE 2.00 DE ESP.	tons	68,00	120,00	8.960,00
139	TUBERIA DE 0.80m DE DIAM	ml	84,43	20,00	1.688,60
140	CUNETAS PAVIMENTADA	ml	19,00	450,00	8.550,00
141	GRAMA	m <sup>2</sup>	2,50	5.000,00	5,00
142	ILUMINACION	ml	48,00	800,00	0,00
143	PUNTE VEHICULAR SOBRE TUBERIAS	ca	25.000,00	1,00	25.000,00
SUB-TOTAL (P)					166.896,60

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	P.UNIT.	CANTIDAD	IMPORTE
<b>P INSTRUMENTACION</b>					
ILUMINACION DE PISTA Y METEOROLOGIA					
144	ILUMINACION DE PISTA Y METEOROLOGIA	lote	N.I.P.	1 00	N.I.P.
SUB-TOTAL (P)					0.00
<b>Q RADIO AYUDA</b>					
RADIO AYUDAS					
145	RADIO AYUDAS	lote	N.I.P.	1 00	N.I.P.
SUB-TOTAL (Q)					0.00
<b>R VARIOS</b>					
VARIOS DE OBRA					
146	DEMOLICION DE BASES Y CIMIENTOS DE HANGAR MOVIL	lote	0.00	1 00	0.00
147	REMOCION DE HANGARES MOVILES	lote	0.00	1 00	0.00
SUB-TOTAL (R)					0.00
<b>S SUPERVISION</b>					
SUPERVISION DE OBRA					
148	SUPERVISION DE TRABAJOS DE OBRA ( EBASA )	lote	0.00	1 00	0.00
SUB-TOTAL (S)					0.00
SUBTOTAL HASTA EL PUNTO S					8.921.734.92
<b>T ADMINISTRACION</b>					
ADMINISTRACION DE OBRA					
149	ADMINISTRACION DE OBRA POR PARTE DE OCA ( 10% )	lote	0.00	0 00	0.00
SUB-TOTAL (T)					892 173.49
GRAN TOTAL					9.813.908.41

N.I.P. NO SE INCLUYE EN ESTE PRECIO, PERO ES NECESARIO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO DE ALBROOK

**FLUJO DE CAJA PROYECTADA PARA EL  
AEROPUERTO MARCOS A GELABERT (ALBROOK)**

POR DETALLE, SEGUN AÑO

PERIODO 1999-2013

(Expresado en Balboas)

DERECHOS O TASAS	1999	2000	2001	2002	2003
<b>INGRESOS</b>					
ATRIEZAJE	53 380	53 380	53 380	53 380	53 380
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	52 900	52 900	52 900	52 900	52 900
VENTA DE COMBUSTIBLE	29 000	29 000	29 000	29 000	29 000
SERVICIO DE ILUMINACION	9 150	9 150	9 150	9 150	9 150
ESTACIONAMIENTO DE AUTOS	35 880	35 880	35 880	35 880	35 880
TASA POR USO DE AEROP INTERNAC	19 600	19 600	19 600	19 600	19 600
IMPUESTO DE SEGURIDAD	310 000	310 000	310 000	310 000	310 000
VUELOS CHARTERS	3 100	3 100	3 100	3 100	3 100
SERVICIO DE BASURA	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
ARRENDAMIENTOS	316 120	316 120	316 120	316 120	316 120
TASA POR SALV Y EXT DE INCENDIO	542 535	542 535	542 535	542 535	542 535
TASA DE SEGURIDAD AEROP	170 000	170 000	170 000	170 000	170 000
TASA POR USO DE AEROP DOMESTICO	341 600	341 600	341 600	341 600	341 600
TASA USO DE SERV DE METEOROLOGIA	163 800	163 800	163 800	163 800	163 800
SERVICIOS DE COMUNICACIONES	14 346	14 346	14 346	14 346	14 346
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>
<b>DESEMBOLSOS</b>					
GASTOS DE PERSONAL	194,238	198 123	202 083	206 127	210 249
MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES	48 000	48 960	49 939	50 938	51 957
SEGUROS	127 942	130 501	133 111	135 773	138 489
OTROS GASTOS DE OPERACIONES	51 409	52 437	53 486	54 556	55 647
CONSUMO DE AGUA	12 000	12,240	12 485	12,734	12 989
ENERGIA ELÉCTRICA	22 153	22 396	23 048	23 309	23 979
CONSUMO DE TELEFONIA	20 000	20,400	20 808	21 224	21 649
BASURA	40 000	40 800	41 616	42 448	43 297
<b>TOTAL DE DESEMBOLSOS</b>	<b>515,742</b>	<b>526,057</b>	<b>536,578</b>	<b>547,310</b>	<b>558,256</b>
<b>SALDO ANTES DE INVERSIONES</b>	<b>1,585,669</b>	<b>1,575,354</b>	<b>1,564,833</b>	<b>1,554 101</b>	<b>1,543,155</b>
<b>MENOS</b>					
<b>INVERSIONES PREVISTAS</b>					
EDIFICIO SELSAR	275 000	0	0	0	0
CONTROL DE AREA Y VEGETACION	0	48 000	0	0	0
CONSTRUCCION DE AREA DE CARGA	0	0	80 000	0	0
CONSTRUC DE CERCADO PERIMETRAL	0	0	0	40 000	0
ADQUISICION DE CARRO BOMBA	0	0	0	0	225,000
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO</b>	<b>1 310 669</b>	<b>1 527 354</b>	<b>1,484 833</b>	<b>1 324 101</b>	<b>1 318 155</b>
<b>IMPUESTO SOBRE LA RENTA</b>	<b>391,201</b>	<b>458,205</b>	<b>445 450</b>	<b>457,230</b>	<b>395,447</b>
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>917 468</b>	<b>1 069 148</b>	<b>1 039 383</b>	<b>1 066 871</b>	<b>922 709</b>
<b>SALDO AL INICIO DEL PERIODO</b>		<b>917 468</b>	<b>1,986,616</b>	<b>3 025 999</b>	<b>3 026,047</b>
<b>SALDO AL FINAL DEL PERIODO</b>	<b>917,468</b>	<b>1,986,616</b>	<b>3,025 999</b>	<b>3 026,047</b>	<b>3 948 756</b>

FUENTE: PROPIO DEL AUTOR

<b>DERECHOS O TASAS</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>INGRESOS</b>					
ATERRIZAJE	53 380	53 380	53 380	53 380	53 380
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	52 900	52 900	52 900	52 900	52 900
VENTA DE COMBUSTIBLE	29 000	29 000	29 000	29 000	29 000
SERVICIO DE ILUMINACION	9 150	9 150	9 150	9 150	9 150
ESTACIONAMIENTO DE AUTOS	35 880	35 880	35 880	35 880	35 880
TASA POR USO DE AEROP INTERNAC	19 600	19 600	19 600	19 600	19 600
IMPUESTO DE SEGURIDAD	310 000	310 000	310 000	310 000	310 000
VUELOS CHARTERS	3 100	3 100	3 100	3 100	3 100
SERVICIO DE BASURA	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
ARRENDAMIENTOS	316 120	316 120	316 120	316 120	316 120
TASA POR SALV Y EXT DE INCENDIO	542 535	542 535	542 535	542 535	542 535
TASA DE SEGURIDAD AEROP	170 000	170 000	170 000	170 000	170 000
TASA POR USO DE AEROP DOMESTICO	341 600	341 600	341 600	341 600	341 600
TASA USO DE SERV DE METEOROLOG	163 800	163 800	163 800	163 800	163 800
SERVICIOS DE COMUNICACIONES	14 346	14 346	14 346	14 346	14 346
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b><u>2,101,411</u></b>	<b><u>2,101,411</u></b>	<b><u>2,101,411</u></b>	<b><u>2,101,411</u></b>	<b><u>2,101,411</u></b>
<b>DESEMBOLSOS</b>					
GASTOS DE PERSONAL	218 659	227 405	236 502	245 962	255 800
MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES	54 035	56,196	58 444	60 782	63 213
SEGUROS	145,109	150 913	156 950	163 228	169 757
OTROS GASTOS DE OPERACIONES	57 873	60 188	62 595	65 099	67 703
CONSUMO DE AGUA	13,508	14 048	14 610	15 195	15 802
ENERGIA ELECTRICA	24 938	25 936	26 973	28 052	29 174
CONSUMO DE TELEFONIA	22,515	23 416	24 352	25 326	26 339
BASURA	45 029	46 830	48 703	50 652	52 678
<b>TOTAL DE DESEMBOLSOS</b>	<b><u>581,666</u></b>	<b><u>604,933</u></b>	<b><u>629,130</u></b>	<b><u>654,225</u></b>	<b><u>680,467</u></b>
<b>SALDO ANTES DE INVERSIONES</b>	<b><u>1,519,745</u></b>	<b><u>1,496,478</u></b>	<b><u>1,472,281</u></b>	<b><u>1,447,116</u></b>	<b><u>1,420,944</u></b>
MENOS					
INVERSIONES PREVISTAS					
EDIFICIO SEI/SAR	0	0	0	0	0
CONTROL DE AREA Y VEGETACION	0	0	0	0	0
CONSTRUCCION DE AREA DE CARGA	0	0	0	0	0
CONSTRUC DE CERCADO PERIMETRA	0	0	0	0	0
ADQUISICION DE CARRO BOMBA	0	0	225 000	0	0
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO</b>	<b><u>1,519,745</u></b>	<b><u>1,496,478</u></b>	<b><u>1,247,281</u></b>	<b><u>1,447,116</u></b>	<b><u>1,420,944</u></b>
<b>IMPUESTO SOBRE LA RENTA</b>	<b><u>455 924</u></b>	<b><u>448,944</u></b>	<b><u>374 184</u></b>	<b><u>434 135</u></b>	<b><u>426 283</u></b>
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b><u>1,063,822</u></b>	<b><u>1,047,535</u></b>	<b><u>873,097</u></b>	<b><u>1,012,981</u></b>	<b><u>994,661</u></b>
SALDO AL INICIO DEL PERIODO	3 948 756	5 012 578	6 060,113	6,933 210	7 946 191
SALDO AL FINAL DEL PERIODO	<b>5,012,578</b>	6 060 113	6 933 210	7 946 191	8 940 852

FUENTE PROPIO DEL AUTOR

DERECHOS O TASAS	2009	2010	2011	2012	2013
<b>INGRESOS</b>					
ATERRIJAZE	53 380	53 380	53 380	53 380	53 380
ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	52 900	52 900	52 900	52 900	52 900
VENTA DE COMBUSTIBLE	29 000	29 000	29 000	29 000	29 000
SERVICIO DE ILUMINACION	9 150	9 150	9 150	9 150	9 150
ESTACIONAMIENTO DE AUTOS	35 880	35 880	35 880	35 880	35 880
TASA POR USO DE AEROP INTERNAC	19 600	19 600	19 600	19 600	19 600
IMPUESTO DE SEGURIDAD	310 000	310 000	310 000	310 000	310 000
VUELOS CHARTERS	3 100	3 100	3 100	3 100	3 100
SERVICIO DE BASURA	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
ARRENDAMIENTOS	316 120	316 120	316 120	316 120	316 120
TASA POR SALV Y EXT DE INCENDIO	542 535	542 535	542 535	542 535	542 535
TASA DE SEGURIDAD AEROP	170 000	170 000	170 000	170 000	170 000
TASA POR USO DE AEROP DOMESTICO	341 600	341 600	341 600	341 600	341 600
TASA USO DE SERV DE METEOROLOGIA	163 800	163 800	163 800	163 800	163 800
SERVICIOS DE COMUNICACIONES	14 346	14 346	14 346	14 346	14 346
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>	<b>2,101,411</b>
<b>DESEMBOLSOS</b>					
GASTOS DE PERSONAL	266 032	276 673	287 740	299 250	311 220
MANTENIMIENTO DE AREAS VERDES	65 742	68 372	71 107	73 951	76 909
SEGUROS	176 546	183 608	190 952	198 590	206 534
OTROS GASTOS DE OPERACIONES	70 411	73 227	76 157	79 203	82 371
CONSUMO DE AGUA	16 434	17 091	17 775	18 406	19 225
ENERGIA ELECTRICA	30 340	31 554	32 816	34 128	35 494
CONSUMO DE TELEFONIA	27 394	28 490	29 629	30 815	32 047
BASURA	54 784	56 973	59 254	61 625	64 090
<b>TOTAL DE DESEMBOLSOS</b>	<b>707,683</b>	<b>735,990</b>	<b>765,130</b>	<b>796,047</b>	<b>827,000</b>
<b>SALDO ANTES DE INVERSIONES</b>	<b>1,393,728</b>	<b>1,365,421</b>	<b>1,335,981</b>	<b>1,305,364</b>	<b>1,273,522</b>
<b>INVERSIONES PREVISTAS</b>					
EDIFICIO SEI/SAR	0	0	0	0	0
CONTROL DE AREA Y VEGETACION	0	0	0	0	0
CONSTRUCCION DE AREA DE CARGA	0	0	0	0	0
CONSTRUC DE CERCADO PERIMETRAL	0	0	0	0	0
ADQUISICION DE CARRO BOMBA	0	0	0	0	0
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO</b>	<b>1,393,728</b>	<b>1,365,421</b>	<b>1,335,981</b>	<b>1,305,364</b>	<b>1,273,522</b>
<b>IMPUESTO SOBRE LA RENTA</b>	<b>418,118</b>	<b>409,626</b>	<b>400,794</b>	<b>391,689</b>	<b>382,957</b>
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>975,610</b>	<b>955,794</b>	<b>935,187</b>	<b>913,675</b>	<b>891,465</b>
<b>SALDO AL INICIO DEL PERIODO</b>	<b>8 940 852</b>	<b>9 916 462</b>	<b>10 872 256</b>	<b>11 807 443</b>	<b>12 721 198</b>
<b>SALDO AL FINAL DEL PERIODO</b>	<b>9 916 462</b>	<b>10 872 256</b>	<b>11 807 443</b>	<b>12 721 198</b>	<b>13 612 663</b>

FUENTE: PROPIO DEL AUTOR

**RESUELVE:**

**ARTICULO UNICO:** Autorizase el traspaso de todas las acciones de **PRIMER BANCO DE AHORROS, S.A. (PRIBANCO)** en favor de **PRIMER GRUPO NACIONAL, S.A.**, como sociedad tenedora de las acciones del banco por cuenta de sus actuales accionistas.

Dada en la Ciudad de Panamá, a los once (11) días del mes de marzo de mil novecientos noventa y ocho (1998).

**NOTIFICACION, PUBLICACION Y CUMPLASE.**

**RAFAEL SOSA**  
Director Ejecutivo, a.i.

CUADRO No.33 DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
RESOLUCION N° 013-20  
(De 18 de febrero de 1998)

"Por la cual se establece el Régimen de Tasas y Cánones sobre Arrendamiento y Explotación Comercial, en el Aeropuerto de Albrook".

**LA JUNTA DIRECTIVA DE AERONAUTICA CIVIL**

en uso de sus facultades legales y;

**CONSIDERANDO:**

Que, Corresponde a la Dirección de Aeronáutica Civil las funciones relacionadas con la planificación, investigación, dirección, supervisión, inspección, operación y explotación de la aviación civil en Panamá, así como del diseño y construcción de Aeropuertos, de conformidad con el Artículo 2° de Decreto de Gabinete N°13 de 22 de enero de 1969.

Que, es facultad de la Dirección de Aeronáutica Civil estructurar, determinar, fijar, alinear, imponer y cobrar tarifas, rentas y tasas por el uso de sus facilidades o por los servicios que presta o suministra, los cuales deben en todo tiempo proveer fondos suficientes para el funcionamiento y operación de esta entidad, tal como lo dispone el Artículo 3° del Decreto de Gabinete N°13 de 22 de enero de 1969.

Que, el Estado Panameño se encuentra en proceso de trasladar las operaciones aéreas del Aeropuerto Marcos A. Gelabert de Pailita hacia el Aeropuerto de Albrook, y por tanto, se hace necesario actualizar y determinar las tasas y cánones sobre arrendamiento y explotación comercial en este nuevo terminal Aeroportuario.

Que, corresponde a la Junta Directiva de Aeronáutica Civil aprobar los estatutos contentivos de las normas y reglamentos que desarrollan las funciones que el presente Decreto de Gabinete asigna a la Dirección de Aeronáutica Civil de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 14 literal "a" del Decreto de Gabinete N°13 de 22 de enero de 1969.

EN CONSECUENCIA,

**RESUELVE:**

**PRIMERO:** Las sumas o el monto a pagar por el uso de los locales, áreas, etc., dadas en arrendamiento en el Aeropuerto de Albrook, destinados para oficinas, comercio, negocios de cualquier naturaleza, depósitos, edificaciones, agencias, hangares, etc., se calculará en base a un canon por metro cuadrado anual, según lo que se establece a continuación:

**A. LOCALES Y ESPACIOS UBICADOS DENTRO DEL EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE ALBROOK.**

**1. Locales para Oficinas de Alquiler de Autos (Motrader)**

Se le aplicará un porcentaje del cuatro por ciento (4%) de comisión, sobre los ingresos

brutos derivados del alquiler de automóviles (tiempo y kilometraje). Esta concesión establece un canon a pagar de cien balboas (B/ 100 00) anuales, por cada metro cuadrado anual.

2. Locales para Oficina y Atención al Pasajero.  
 Planta Baja: Setenta balboas (B/70.00) anuales, por cada metro cuadrado anual.  
 Planta Alta: Cincuenta balboas ( B/50 00) anuales, por cada metro cuadrado anual.
  3. Locales para Comercio, Cafetería, Restaurante y Servicios en general  
 Planta Baja: Cien balboas (B/ 100 00) anuales, por cada metro cuadrado anual.  
 Planta Alta: Setenta balboas (70.00) anuales, por cada metro cuadrado anual.
  4. Espacio para Letreros , Anuncios y Equipo de Diversión.  
 Sujeto a contratación con la Dirección de Aeronáutica Civil.
- B. LOCALES Y ESPACIOS EN OTRAS ÁREAS FUERA DEL EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE ALBROOK.**

	De propiedad de la DAC	En mejoras realizadas por particulares
1. Locales para Oficina y Atención al Pasajero	(B/ 25.00) por M2 anual.	(B/9 00) por metro cuadrado anual.
2. Locales para Depósito y Carga (Líneas Aéreas)	(B/ 25.00) por M2 anual.	(B/9 00) por metro cuadrado anual.
3. Locales para Talleres de Mantenimiento	(B/ 25.00) por M2 anual.	(B/9 00) por metro cuadrado anual.
4. Locales para Comercio en general	(B/ 30 00) por M2 anual.	(B/9 00) por metro cuadrado anual.
5. Área Techada de Hangares	(B/ 15 00) por M2 anual.	(B/ 5 00) por metro cuadrado anual.
6. Área abierta pavimentada	(B/ 10 00) por M2 anual.	( B/ 4 00) por metro cuadrado anual.
7. Área abierta no pavimentada.	(B/ 4 00) por M2 anual.	_____

- C. LOS SERVICIOS QUE SE BRINDAN EN EL TERMINAL AEREO DE ALBROOK SE COBRARAN LAS TASAS QUE A CONTINUACIÓN LE DETALLAMOS:**

**Tasa Mensual**

1.	Servicio de Recolección de basura.		
a.	Líneas Aéreas y Comercio	B/0 05	metro cuadrado mensual
b.	Restaurante y Similares	B/ 0 20	metro cuadrado mensual
2.	Servicio de Consumo de Agua.		
a.	Según consumo	B/ 8 00 B/ 2 00	(un inodoro y un lavamanos) (Por cada artefacto adicional)
3.	Servicio de Energía Eléctrica		
4.	Servicio de Línea Telefónica	B/ 2 00	Por uso de derecho de línea

**Observaciones:**

Estos servicios sólo se le aplicarán a los usuarios que tengan sus locales dentro del Terminal Aéreo

**D. EL SERVICIO DE RECOLECCION DE BASURA FUERA DEL TERMINAL AEREO**

a	Hangar Privado	B/ 8 00
b	Hangar de Mantenimiento	B/ 15 00

Hangar Privado: Son aquellos que su utilización es únicamente para guardar aviones y helicópteros  
 Hangar de Mantenimiento: Son aquellos que su utilización sea destinada al mantenimiento, reparación de aviones y helicópteros

Los usuarios que tengan locales o espacios en otras áreas fuera del edificio terminal, será por su cuenta los gastos de energía eléctrica, agua, aire acondicionado, alumbrado, teléfonos y de todos en los que hayan de incurrir por instalación y explotación de la concesión otorgada

**E. AREAS PARA ESTACIONAMIENTO DE AUTOMOVILES.**

El pago de la Tasa por Estacionamiento de Automóviles, dentro de las áreas asignadas exclusivamente para este fin, estará basado en las tarifas que a continuación se establecen según el tiempo estacionado y cada vez que se utilicen dichas áreas.

Tiempo de Estacionamiento		Tasa
Hasla	1.00 hora	B/ 0.50
De	1 01 a 2.00 horas	B/ 0 75
De	2.01 a 4.00 horas	B/ 1 00
De	4 01 a 8 00 horas	B/ 1.50
De	8 01 a 12 00 horas	B/ 2 00
De	12 01 a 24 00 horas	B/ 2 50

En los casos de celebrar un contrato para el estacionamiento de automóvil, dentro del área exclusiva para tal fin, se pagará una tarifa única de diez bolíboas (B/ 10 00) mensuales para cada automóvil.

También se ofrecerá la colocación para el uso de estacionamiento de automóvil anual dentro de las áreas asignadas exclusivamente para este fin, estará basado en las tarifas que a continuación se establecen

Entidad	Tasa
Instituciones Gubernamentales y la DAC	B/ 10 00
Empresas Privadas y Gerencia:	B/ 70 00

**F. Para la identificación y movilización por las diferentes áreas de este terminal aéreo y un mejor control de la seguridad en las instalaciones del Aeropuerto de Albrook, se expedirán los carnets de identificación con las tarifas que a continuación le detallamos****1. Empleados de la Empresa Privada**

1.	Carnet común de Aeropuerto de Albrook	B/ 20 00
2.	Carnet corporativo	B/ 30 00

**2. Empleados del Sector Pública**

1.	Carnet común de Aeropuerto de Albrook	B/ 10 00
2.	Empleados de la OAC	Exonerado

**SEGUNDO:** Las actividades comerciales y servicios estarán sujetas al sistema de concesión implicando con esto el cobro de un porcentaje de comisión, según se fija en el contrato, calculado sobre los Ingresos Brutos.

En cada concesión se establece un canon mínimo a pagar de acuerdo al uso y según lo dispone esta Resolución; este mínimo constituye la suma a partir de la cual Aeronáutica puede establecer el canon definitivo a pagar.

**TERCERO:** Esta resolución comenzará a regir a partir de su promulgación.

FUNDAMENTO LEGAL: Artículo 2, 3 y 14 literales "a" y "b" del Decreto de Gabinete No. 13 del 22 de enero de 1968

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.

MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIA

SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA

PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

MINISTERIO HACIENDA Y TESORO

El suscrito, Secretario de la Junta Directiva, Certifica que el presente documento es fiel copia del original que reposa en nuestros archivos.

Pená, 27 de febrero de 1968

LUIS O. BUSTAMANTE  
Secretario de la Junta Directiva  
Dirección de Aeronáutica Civil

RESOLUCION N° 017-JD  
(De 19 de febrero de 1968)

#### LA JUNTA DIRECTIVA DE AERONAUTICA CIVIL

en uso de sus facultades legales y;

#### C O N S I D E R A N D O :

Que la Dirección de Aeronáutica Civil estableció mediante la Resolución N° 81 de 5 de marzo de 1962, la Tasa por Servicio de Protección al Vuelo

Que el Artículo 3° del Decreto de Gabinete N° 13 de 22 de enero de 1968, faculta a la Dirección de Aeronáutica Civil para estructurar, determinar, fijar, alterar, imponer, cobrar, tasas, rentas y tesos por el uso de sus facultades o por los servicios que presta o suministra

Que en virtud de lo establecido en el Artículo citado, las tasas y tarifas deben ser fijas y revisadas de manera que en todo tiempo provean fondos suficientes para el funcionamiento y operación de la Dirección de Aeronáutica Civil

Que la Dirección de Aeronáutica Civil, con el propósito exclusivo de brindar un servicio óptimo, tiene que dar mantenimiento, adquirir equipos y mantener la seguridad en la operación de las aeronaves dentro de la FIRVCTA de Panamá, por lo que hace necesario modificar la Resolución No. 81 de 5 de marzo de 1962.

Que, corresponde a esta Corporación modificar o determinar las tarifas, tasas o cánones de arrendamiento por los servicios prestados por la Dirección de Aeronáutica Civil

EN CONSECUENCIA,

**RESUELVE:**

**ARTICULO PRIMERO** Modificar el Artículo 4° de la Resolución N° 81 de 5 de marzo de 1982, conforme quedó modificada por la Resolución N° 116-JD del 20 de junio de 1987, el que quedara así

**Artículo 4°:** La Tasa de Servicios de Protección al Vuelo, se determina tomando en cuenta la distancia máxima en millas náuticas (MN), entre el punto de entrada y salida de la aeronave del espacio aéreo de la FIR/CTA/PANAMÁ y su peso máximo de despegue de acuerdo a las especificaciones del fabricante, independientemente de que aterricen o no en aeropuertos panameños, conforme a lo siguiente:

- a) Aeronaves que en su operación de vuelo aterricen y/o despegue en aeropuerto panameño.

CATEGORIA	CARGO
Hasta 50,000 Kgs.	B/.0.16 por cada cien ton/milla o Fracción
De 50,001 a 120,000 Kgs.	B/.0.18 por cada cien ton/milla o Fracción
Más de 120,000 Kgs.	B/.0.20 por cada cien ton/milla o Fracción
Aeronaves que en su operación de vuelo solamente sobrevuelan el espacio aéreo (FIR/CTA PANAMA).	

CATEGORIA	CARGO
Hasta 50,00 Kgs.	B/.0.25 por cada cien ton/milla o Fracción
De 50,001 a 120,000 Kgs.	B/.0.27 por cada cien ton/milla o Fracción
Más de 120,000 Kgs.	B/.0.29 por cada cien ton/milla o Fracción


Cargo Mínimo B/.25.00


**PARAGRAFO:** El cargo mínimo de B/.25.00 se cobrará siempre que la tasa a pagar resulte inferior a B/.25.00 según se establece en los apartes "A" y "B" de este Artículo


**ARTICULO SEGUNDO:** Esta resolución entrará a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial.


**FUNDAMENTO LEGAL:** Artículo 3 y Artículo 14 literal H del Decreto de Gabinete N° 13 del 22 de enero de 1989

**PUBLÍQUESE Y CUMPLASE**

  
SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA

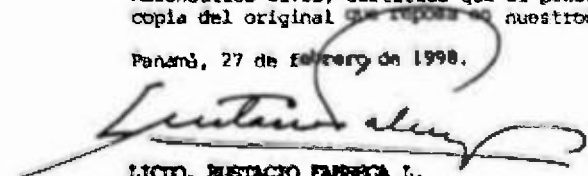
  
PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

  
MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIAS

  
MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO

El suscrito, Secretario de la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica Civil, certifica que el presente documento es fiel copia del original que reposa en nuestros archivos.

Panamá, 27 de febrero de 1998.

  
LIC. BUSTACIO FARIÑA L.  
Secretario de la Junta Directiva de Aeronáutica Civil

ALCALDÍA MUNICIPAL  
RESOLUCION N° 122  
(De 11 de marzo de 1998)

LA ALCALDESA DEL DISTRITO DE PANAMA  
en uso de sus facultades legales,

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 13 de la Ley 56 del 27 de diciembre de 1995, concede la facultad al Representante Legal de la entidad contratante de delegar la competencia para presidir los actos de selección de Contratistas.

Que el Artículo 45 de la Ley 56 del 27 de diciembre de 1995, señala igualmente la facultad del Jefe de la entidad contratante de delegar el acto de adjudicación de Licitaciones, Concursos y Solicitudes de Precios en otro funcionario.

CUADRO No34  
ESTIMADO DE INGRESOS POR PLANTA DEL  
TERMINAL DE PASAJEROS DE ALBROOK  
SEGUN CANON POR M2, MONTO Y METRAJE  
(EXPRESADO EN BALBOAS)

DESCRIPCION	METRAJE	CANON X M2	MONTO ANUAL	MONTO MENSUAL
Planta Baja				
Mostrador-Línea Aérea	88 2	B/ 70 00	B/ 6,174 00	B/ 514 50
Oficina/Línea Aérea	249 9	B/ 70 00	B/ 17,493 00	B/ 1,457 75
Restaurante	161 32	B/ 100 00	B/ 16,132 00	B/ 1,344 33
Mostrador-Arrendadora	32 14	B/ 100 00	B/ 3,214 00	B/ 267 83
Panta Baja				
Oficina/Línea Aérea	414 23	B/ 50 00	B/ 20,711 50	B/ 1,725 96
Restaurante	123 46	B/ 70 00	B/ 8,642 20	B/ 720 18
Oficina-Gubernamental	97 35	B/ 50 00	B/ 4,887 50	B/ 390 63

Nota Resolución 013-JD del 19 de febrero de 1998 Regimen de Tasa Cánones  
sobre Arrendamiento y Explotación Comercial en el Aeropuerto de Albrook Field  
Fuente Dirección de Aeronáutica Civil

CUADRO No 35  
 ESTIMADO DE INGRESOS POR  
 HANGARES DENOMINADO 450-449-446-445 EN  
 ALBROOK FIELD, CON CANON PREFERENCIAL  
 SEGUN METRAJE CANON POR M2 Y MONTO  
 (EXPRESADO EN BALBOAS)

DESCRIPCION	METRAJE	CANON X M2	MONTO ANUAL	MONTO MENSUAL
Hangar 450				
Area Techada	2,526 20	B/ 5 00	B/ 12,631 00	B/ 1,052 68
Oficina	840 39	B/ 9 00	B/ 7,563 51	B/ 630 29
Hangar 449				
Area Techada	2,563 36	B/ 5 00	B/ 12,816 80	B/ 1,068 07
Oficina	838 89	B/ 9 00	B/ 7,550 01	B/ 629 17
Hangar 446				
Area Techada	1,281 68	B/ 5 00	B/ 6,408 40	B/ 534 04
Oficina	1,725 82	B/ 9 00	B/ 15,532 38	B/ 1,294 37
Hangar 445				
Area Techada	2,563 36	B/ 5 00	B/ 12,816 80	B/ 1,068 07
Oficina	444 14	B/ 9 00	3,997 26	333 11
<b>TOTAL</b>			<b>B/ 79,118.16</b>	<b>B/ 6,609.80</b>

Nota Resolución 013-JD del 19 de febrero de 1998 Régimen de Tasa Cánones sobre Arredamiento y Explotación Comercial en el Aeropuerto de Albrook Field  
 Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

CUADRO No 36  
 ESTIMADO DE INGRESOS POR TIPO DE HANGARES  
 EN ALBROOK FIELD, CON CANON PREFERENCIAL,  
 SEGUN METRAJE, UNIDADES, CANON POR M2  
 (EXPRESADO EN BALBOAS)

TIPO DE HANGAR	METRAJE	UNIDADES	CANON X M2	MONTO ANUAL	MONTO MENSUAL
TIPO A	750 M2	21	B/ 5 00	B/ 78,750 00	B/ 6 562 50
TIPO B	360 M2	35	B/ 5 00	B/ 63,000 00	B/ 5 250 00
TIPO C	180 M2	20	B/ 5 00	B/ 18,000 00	B/ 1,500 00
<b>TOTAL</b>		<b>76</b>		<b>B/ 159,750.00</b>	<b>B/ 13,312.50</b>

Nota: Resolucion 013-JD del 19 de febreo de 1998 Regimen de Tasa Canones sobre Arredamiento y Explotacion Comercial en el Aeropuerto de Albrook Field

Fuente: Direccion de Aeronautica Civil

TABLA No37  
**INGRESOS GENERADOS EN EL  
 AEROPUERTO MARCOS A. GELABERT (ALBROOK)  
 POR DERECHO DE CONCESIONES ANUALMENTE  
 (EXPRESADO EN BALBOAS)**

DETALLE	AREA M2	ALTERNATIVAS	
		"A" MONTO ANUAL B/	"B" MONTO ANUAL B/
<b>TOTAL</b>	<b>49,955.44</b>	<b>786,542</b>	<b>316.12</b>
Edificio Terminado	1,621.60	77,054	77,054
Planta Bala	986.56	43,013	43,013
Monstrador	88.2	6,174	6,174
Oficina - A	249.9	17,493	17,493
Restaurante	616.32	16,132	16,132
Monstrador	32.14	3,214	3,214
Planta Bala	635.04	34,041	34,041
Oficina L	414.23	207,121	207,121
Restaurante	123.46	8,642	8,642
Oficina/B	97.35	4,687	4,687
Hangar (450-4)	12,783.84	230,238	79,316
Area Techada	8,934.60	134,019	44,673
Oficinas	3,849.24	96,219	34,643
Otros Hangares	35,550.00	479,250	159,750

Nota: El monto de la alternativa "A" fue calculado tomando en cuenta los cánones normales si ningún reconocimiento en las inversiones de las concesiones.

La Alternativa "B" corresponde al cálculo tomando en cuenta el reconocimiento de la inversión de los concesionarios.

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

CUADRO No 38  
OPERACIONES DE AERONAVES REALIZADAS Y  
PROYECTADAS EN EL AEROPUERTO  
MARCOS A GELABERT EN EL PERIODO  
DE QUINCE AÑOS

OPERACIONES REALIZADAS		OPERACIONES PROYECTADAS	
AÑO	N° DE OPERACIONES	AÑO	N° DE OPERACIONES
1983	58491	1	73310
1984	60585	2	74352
1985	53642	3	75409
1986	53818	4	76481
1987	57242	5	77568
1988	47262	6	78671
1989	51801	7	79789
1990	41643	8	80923
1991	48832	9	82073
1992	55882	10	83240
1993	62607	11	84423
1994	67353	12	85623
1995	70491	13	86840
1996	72850	14	88075
1997	72283	15	89327

Nota: Año base de las proyecciones, las cifras reales de operaciones realizadas en 1997 y crece al 0.01421445% anualmente

Fuente: Dirección de Aeronáutica Civil

CUADRO N° 39  
 MOVIMIENTO DE PASAJEROS EMBARCADOS  
 Y PROYECTADOS EN EL AEROP. MARCOS A  
 GELABERT EN EL PERIODO DE QUINCE AÑOS

EMBARCADOS REALES		PROYECCIO	
AÑO	N° DE PAX	AÑO	N° DE PAX
1983	125.398	1	174.442
1984	123.902	2	178.079
1985	111.897	3	181.792
1986	92.369	4	185.582
1987	63.609	5	189.452
1988	84.547	6	193.402
1989	61.182	7	197.434
1990	66.983	8	201.551
1991	76.187	9	205.753
1992	93.307	10	210.043
1993	115.312	11	214.422
1994	151.852	12	218.893
1995	151.314	13	223.457
1996	154.927	14	228.116
1997	170.879	15	232.872

Nota: Año de base de las proyecciones, la cifra reales de pasajeros embarcados en 1997 se incrementa al 0 02065

Fuente: Dirección de Aeronautica Civil

CUADRO No 40  
Programa de Inversiones para el Aeropuerto de  
Albrook Field, por proyecto según año Periodo 199-2,013  
(Expresado en miles de Balboas)

N° Proyecto	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1 Habilitación de caminos de circulación perimetral				30											
	275														
2 Edificio del SEI															
3 Construcción de Carga			80												
4 Control de la Vegetación		48													
5 Adquisición de los Carros Bombas					225			225							

Fuente Dirección de Aeronáutica Civil

# ASAMBLEA LEGISLATIVA

## LEY N.º 16

(De 14 de julio de 1982)

*Por la cual se establece y regula el proceso de privatización de empresas, bienes y servicios estatales.*

### LA ASAMBLEA LEGISLATIVA

#### DECRETA:

#### CAPITULO I

#### OBJETIVOS

Artículo 1.- Esta ley regula el proceso de privatización de empresas, bienes y servicios actualmente de propiedad del sector público o realizadas por dicho sector, así como los mecanismos de la privatización.

Se entiende por proceso de privatización la adopción de algunas de las modalidades establecidas en esta Ley, por medio de las cuales el Estado transfiere, a título oneroso, al sector privado, la propiedad de empresas, bienes, acciones o cuotas de participación; concede o cede a particulares, la administración o el ejercicio directo de actividades económicas o la prestación de servicios.

Artículo 2.- El proceso de privatización se basa en el interés público y el bienestar social, y tendrá como objetivos fundamentales, entre otros, los siguientes:

1. Desarrollar y modernizar la economía nacional por medio de la promoción del sistema de mercado, que evite la constitución de monopolios y las restricciones que obstaculicen la competencia.
2. Lograr la mayor eficiencia en la prestación de los servicios y actividades comerciales actualmente prestados por el sector público.
3. Transferir a los particulares la tenencia de acciones y la titularidad de Nenes de capital del Estado con el

propósito de dispersar y afianzar el derecho de propiedad y de participación de éstos en los beneficios del crecimiento de las actividades económicas, e incentivar la participación de los trabajadores y colonos agrícolas en la propiedad de la empresa.

4. Reducir la participación del Estado en la gestión directa de las actividades económicas.
5. Mejorar la generación de recursos del Estado que le permitan reducir su déficit fiscal y la necesidad de recurrir al endeudamiento del gobierno.
6. Modernizar al Estado a fin de fortalecer las funciones prioritarias para el desarrollo nacional.

#### CAPITULO II

#### PROCESO DE PRIVATIZACION

Artículo 3.- Corresponde al Consejo de Gabinete la declaratoria de privatización de bienes, empresas y actividades estatales, previo el estudio técnico pertinente. La declaratoria de privatización se hará de manera individual para cada empresa, bien o servicio por privatizar y deberá contener la identificación del mismo, así como la modalidad que se utilizará para el proceso de privatización en particular.

Se faculta al Organó Ejecutivo para expedir y adoptar el pacto social y los estatutos de las sociedades anónimas que se constituyan, con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 4.- Se podrán adoptar, de acuerdo a cada circunstancia, una o varias de las siguientes modalidades de privatización:

1. Transformación de las empresas o entidades estatales en sociedades anónimas, y la posterior venta pública de sus acciones. Este será el método o modalidad preferente.
2. Transformación de empresas estatales en sociedades de economía mixta donde el Estado puede tener participación minoritaria.
3. Celebración de contratos de administración o concesión de carácter administrativo, con o sin opción de compra en éste.

4. Arrendamiento total o parcial, con opción de compra, previo establecimiento del precio de venta.
5. Contratación de determinadas funciones o actividades de empresas estatales a empresas o individuos del sector privado.
6. Liberación de actividades que actualmente realiza en forma exclusiva el Estado, siempre que no le sean privativas por mandato constitucional.
7. Expedición de licencias o concesiones para la explotación de servicios.

**Artículo 5.-** La venta de una empresa estatal, cuando se trate de venta pública de acciones, seguirá los siguientes trámites:

1. La empresa estatal podrá ser transformada o podrá traspasar sus bienes o activos, como unidad o en forma separada, a una o más sociedades anónimas debidamente constituidas e inscritas en el Registro Público, el Estado se constituirá en propietario de la totalidad de las acciones de las compañías creadas.
2. Seguidamente, y para efectos de realizar la privatización como tal, la sociedad deberá obtener la aprobación del prospecto informativo por la Comisión Nacional de Valores del Ministerio de Comercio e Industrias para luego ofrecer en venta al público sus acciones en el territorio nacional, y las transferirá a los particulares a través de las bolsas de valores reconocidas legalmente. Para ofrecer las acciones utilizará el puesto de venta del Banco Nacional de Panamá en la respectiva bolsa de valores. Cuando sea conveniente, las ofrecerá en venta en las principales bolsas de valores del mundo.
3. Tendrá que reservarse, por un término no menor de ciento ochenta (180) días calendario, un mínimo de cinco por ciento (5%) hasta un máximo de veinte por ciento (20%) del total de las acciones de la empresa por privatizar, para los trabajadores de esta empresa, y en caso de las empresas del sector agropecuario, para los trabajadores y colonos agrícolas.

Estas acciones se podrán ofrecer en venta a partir de la aprobación del prospecto informativo

4. En los casos de oferta en venta de acciones a los trabajadores de la empresa o a éstos junto con los colonos agrícolas, la misma deberá efectuarse en base a precios y formas de pago especiales favorables a los trabajadores. Las prestaciones laborales y demás derechos de los trabajadores, así como las cuentas por pagar a los colonos agrícolas podrán utilizarse, a opción de éstos, como pago por las acciones que suscriban.
5. Sin perjuicio de lo establecido en los numerales 2 y 3, previa autorización del Consejo de Gabinete, publicada en la Gaceta Oficial, se podrá vender hasta el cincuenta y cinco por ciento (55%) de las acciones de la empresa con sujeción a las reglas establecidas en el Código Fiscal, incluyendo el mecanismo de remate público. La venta del cuarenta y cinco por ciento (45%) restante se hará conforme a lo indicado en los demás numerales de este artículo.
6. Los títulos o certificados de acciones deberán expresar el monto del capital social y el número de acciones en que se divide, y el valor nominal de las mismas, que no podrá ser superior a Cincuenta Balboas (B/.50.00) cada una. Igualmente, deberán indicar los derechos y privilegios que concedan y los demás requisitos legales.
7. En el pacto social de las empresas por privatizar se dispondrá el voto acumulativo en las elecciones de los directores, o cualquier otro sistema que tenga como finalidad garantizar la participación proporcional de la minoría en la Junta Directiva de la misma.

**Artículo 6.-** En los casos que el proceso de privatización esté condicionado a contrato de gestión administrativa, asociación, concesión, arrendamiento, operación o cualquiera otra modalidad se establecerá el requisito de precalificación de firmas; que tendrá como propósito seleccionar firmas idóneas que presenten propuestas financieras y técnicas, sus inversiones en activos fijos, sus operaciones de planificación, su organización y su financiamiento. Esta precalificación de firmas se realizará a más tardar quince (15) días antes de la reunión pública que señala el Artículo 7 de esta Ley.

**Artículo 7.-** Una vez el Consejo de Gabinete haga la declaratoria

de privatización, la misma deberá publicarse, a más tardar tres (3) días después de efectuada, en la Gaceta Oficial y en dos (2) diarios de circulación nacional.

Posteriormente, la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización convocará a los interesados que hayan sido seleccionados en el proceso de precalificación a una reunión pública y con derecho a voz, en un plazo no menor de sesenta (60) días calendario, ni mayor de ciento veinte (120) días calendario, a fin de explicarles el detalle del pliego de cargos pertinentes y el mecanismo de evaluación.

Los interesados podrán presentar, en un período no menor de quince (15) días calendario, ni mayor de treinta (30) días calendario, sugerencias que tengan por objeto mejoras técnicas al pliego de cargos.

Una vez finalizado el período de consulta, el Consejo de Gabinete fijará, en el pliego de cargos, las condiciones específicas de la privatización. Este pliego deberá ser publicado en la Gaceta Oficial y en dos (2) diarios de circulación nacional.

**Artículo 8.-** El pliego de cargos que apruebe el Consejo de Gabinete para fijar las condiciones especiales en cada privatización particular deberá contener como mínimo, las siguientes condiciones:

1. El señalamiento de los privilegios, ventajas o condiciones especiales de explotación o comercialización, de que gozaba la empresa o el servicio declarado privatizable mientras pertenecía o era prestado por el Estado, con indicación precisa de cuales serán eventualmente mantenidos y cuales eliminados una vez se efectúe la privatización.
2. Las condiciones especiales, si hubiere algunas, en cuanto a propiedad, inversión, explotación o regulación de la empresa o servicio que ésta ha de prestar, una vez efectuada la privatización.
3. La definición de la forma de pago y si deberá fijarse un precio mínimo para la venta o concesión programada. En ningún caso se aceptarán como forma de pago, títulos de la deuda pública nacional.
4. La situación laboral en que quedarán los trabajadores de la empresa.

5. A quién corresponderá la administración interina, durante la preparación para la venta.
6. Cualquier otro señalamiento que se requiera conforme a la Ley o disposiciones del Código Fiscal, según sea el caso.

**Artículo 9.-** Para los efectos del precio de venta de la empresa estatal, servicio público y activos a privatizar, se utilizará, como marco de referencia, el valor de mercado de los mismos, calculados según técnicas de evaluación de uso común en la comunidad financiera internacional.

**Artículo 10.-** La Junta de Control de Juegos, del Ministerio de Hacienda y Tesoro, previa autorización del Consejo de Gabinete, y cuando la Constitución Política así lo permita, estará facultada para celebrar contratos, mediante los cuales otorgue concesiones para la administración de juegos de suerte y azar que funcionen en hoteles ubicados en áreas turísticas en desarrollo, siempre y cuando no se lesione el interés nacional.

### CAPITULO III

#### ENTES DEL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN

**Artículo 11.-** Créase en el Ministerio de Hacienda y Tesoro la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización, que tendrá las siguientes funciones:

1. Coordinar y dar seguimiento al proceso de privatización
2. Coordinar los diferentes actos públicos nacionales e internacionales que tengan por objeto la transferencia de bienes o servicios públicos al sector privado, de acuerdo a las normas que para este efecto contengan el Código Fiscal y la presente Ley.

Para este fin, integrarán la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización un (1) Director Ejecutivo que llene los requisitos técnicos de idoneidad, un (1) funcionario del Ministerio de Hacienda y Tesoro designado por el Ministro respectivo, un (1) funcionario del Ministerio de Planificación y Política Económica y dos (2) representantes de los trabajadores de las empresas a privatizar designados por el sindicato o asociación de empleados de la respectiva empresa.

3. Recomendar al Ministro de Hacienda y Tesoro la contratación, mediante el mecanismo de solicitud de precios, de servicios de profesionales cuando el proceso de privatización así lo requiera. La Unidad Coordinadora tendrá un registro de consultores con las credenciales de personas y firmas nacionales e internacionales que puedan prestar servicios al proceso de privatización.
4. Fijar, cuando sea el caso, los elementos de juicio y demás circunstancias que, desde el punto de vista técnico, económico, administrativo, financiero y jurídico, deban tomarse en cuenta, en adición a la conveniencia económica de las propuestas, para establecer el mayor beneficio para el Estado y la justicia en el proceso de adjudicación.
5. Determinar los requisitos de idoneidad, suficiencia, recursos y aptitud que deberán cumplir los posibles postores, en los actos de precalificación de firmas.
6. Efectuar los estudios necesarios para realizar eficientemente el proceso de privatización; proponer al Consejo de Gabinete los cambios necesarios en la legislación vigente; y hacer las recomendaciones al Consejo de Gabinete y a la Junta Directiva de la empresa por privatizar, que considere adecuadas para la buena marcha del proceso de privatización.
7. Coordinar las actividades por realizar con las instituciones que vayan a ser objeto de privatización y mantener informada de su gestión a la Junta Directiva de las mismas.
8. Rendir informes periódicos de su gestión al Órgano Ejecutivo a través del Ministro de Hacienda y Tesoro.
9. Integrar temporalmente los cuerpos técnicos necesarios para el adecuado desarrollo del proceso de privatización.
10. Cualquier otra función propia del proceso de privatización que le asigne el Consejo de Gabinete.

**Artículo 12.-** El Gobierno Nacional, tomará las previsiones necesarias para que la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización cuente con los recursos necesarios para el adecuado desempeño de sus funciones.

**Artículo 13.-** La Junta Directiva de la empresa o entidad

pública por privatizar, debidamente autorizada por el Consejo de Gabinete, dispondrá la celebración de los actos públicos correspondientes, los cuales serán coordinados por la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización, y cuidará, bajo su responsabilidad, que estos actos públicos se lleven a cabo con arreglo a las disposiciones legales pertinentes.

**Artículo 14.-** Cada vez que se complete un proceso de privatización en particular, el Órgano Ejecutivo deberá, en un término de quince (15) días calendario, entregar a la Comisión de Hacienda Pública, Planificación y Política Económica de la Asamblea Legislativa, un informe detallado sobre esta gestión. A su vez dicha Comisión rendirá un informe al pleno de la Asamblea Legislativa en un término no mayor de sesenta (60) días calendario.

Para los efectos de este artículo, en los casos de venta por acciones, se considerará realizada la privatización de estas empresas, desde el momento en que el Estado retenga menos del cincuenta por ciento (50%) de las acciones.

Cuando se decida traspasar, posteriormente, una mayor participación accionaria u otros bienes o activos, se deberá mantener informada a la Asamblea Legislativa, de tal situación.

## **CAPITULO IV**

### **PERSONAS QUE ACUDAN A LOS PROCESOS DE PRIVATIZACION**

**Artículo 15.-** No se admitirán como adquirentes de ninguna empresa estatal sujeta al proceso de privatización, a personas naturales o jurídicas que exploten dentro del territorio nacional idéntica actividad industrial o comercial por cuenta propia, cuando la adquisición de dicha empresa suponga una concentración monopólica o afecte las normas de la libre competencia.

**Artículo 16.-** Los funcionarios públicos que intervengan en el proceso de privatización o lo fiscalicen, no podrán por sí mismos, ni por interpuestas personas, beneficiarse de los actos, contratos y acciones legales producto de dicho proceso, salvo el derecho preferente relativo a la compra de acciones, otorgado a los trabajadores de la empresa en esta Ley.

**Artículo 17.-** Para los fines de los Artículos 15 y 16 de esta Ley, a la prohibición que se establece, se extenderá también al cónyuge y a las personas que tengan con el interesado o con el funcionario público, según corresponda, parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad.

**Artículo 18.-** No podrán adquirir o comprar acciones de la empresa estatal sujeta al proceso de privatización otras empresas estatales nacionales o extranjeras.

**Artículo 19.-** Son de nulidad absoluta los contratos y transferencias que se celebren contraviniendo las normas de la presente Ley; y el adquirente perderá las sumas abonadas, sin perjuicio de las sanciones civiles y penales que le sean aplicables. La solicitud de declaratoria de nulidad podrá ser presentada por cualquier persona ante la autoridad competente.

**Artículo 20.-** Los miembros del Consejo de Gabinete, de la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización y de la Junta Directiva de la empresa por privatizar serán civil, penal y solidariamente responsables por cualquier perjuicio patrimonial causado al Estado, por culpa grave o dolo, en el proceso de privatización.

## CAPITULO V

### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 21.-** A partir de la declaratoria de privatización y dentro de los dos (2) años siguientes, las empresas sujetas al proceso de privatización, no será objeto de medidas cautelares, o laudo arbitral, con excepción de aquellos que se originen en créditos laborales.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no afecta los términos de descripción de las acciones legales a que hubiere lugar

**Artículo 22.-** El Órgano Ejecutivo deberá asegurar que en el proceso de privatización se satisfagan las prestaciones a que tengan derecho los trabajadores, a fin de evitar efectos negativos en ellos. Igualmente deberá asegurar, en la medida de lo posible, que se satisfagan todos los pasivos de las empresas o entidades estatales que serán objeto de privatización. El remanente de la venta ingresará al Tesoro Nacional.

**Artículo 23.-** El saneamiento de los pasivos de estas empresas podrá hacerse mediante una o varias de las siguientes modalidades:

1. Compensación de créditos de entidades autónomas entre sí y con el Gobierno Nacional.
2. Capitalización de deudas que la empresa tenga con sus acreedores.
3. Aplicación de dación en pago para solventar situaciones de morosidad o imposibilidad de pago en dinero corriente, previa consideración de la prelación de créditos y el interés de sus titulares en este medio de pago.
4. Realización de ventas judiciales o remates públicos para que el Estado ejecute garantías o hipotecas que posibiliten la recuperación en todo o en parte de lo que corresponde.
5. Cualquier otra medida que coadyuve a la normalización y saneamiento financiero de la empresa a privatizar.

**Artículo 24.-** Esta Ley no será aplicable para la privatización de las empresas de utilidad pública, Instituto Nacional de Telecomunicaciones (INTEL), Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación (IRHE) e Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN), ni de los servicios que ellas prestan. En caso de que se proponga la privatización de alguna o de todas estas empresas, se requerirá de una Ley especial para cada una de ellas.

También se requerirá una legislación especial para regular el proceso de privatización y reestructuración del sector público financiero.

**Artículo 25.-** Los Directores Generales y Gerentes Generales de las entidades estatales a privatizar, deberán prestar su efectivo apoyo a fin de garantizar el adecuado desarrollo del proceso de privatización. El no hacerlo será causal de destitución.

**Artículo 26.-** Los fondos provenientes del proceso de privatización no podrán ser utilizados para financiar gastos corrientes del Estado, con la única excepción de los gastos que genere el proceso de privatización. Se establece que no menos del cincuenta por ciento (50%) de estos ingresos serán destinados a inversiones públicas.

**Artículo 27.** Finalizada la privatización, el Órgano Ejecutivo propondrá a la Asamblea Legislativa la derogación de todas las leyes o disposiciones legales constitutivas de los entes privatizados o contentivas de privilegios y restricciones relativos a la explotación o comercialización de las actividades económicas que no consten en el pliego de cargos respectivo.

**Artículo 28.-** Esta Ley empezará a regir a partir de su promulgación.

**Comuníquese y publíquese**

*Dada en la ciudad de Panamá, a los 29 días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos.*

**MARCO A AMEGLIO SAMUDIO**

*Presidente*

**RUBEN AROSEMENA VALDES**

*Secretario General*

**GUILLERMO ENDARA GALIMANY**

*Presidente de la República*

**GUILLERMO A FORD BOYD**

*Ministro de Planificación y Política Económica*

GACETA OFICIAL Nº 22,079 DE 16 DE JULIO DE 1992

**MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO**

**DECRETO EJECUTIVO Nº 197**

*(De 15 de diciembre de 1993)*

*Por el cual se reglamentan algunos aspectos de la privatización de empresas estatales bajo la modalidad establecida en el artículo 4º, ordinal 1º de la Ley Nº 16 de 1992. "Por la cual se establece y regula el proceso de privatización de empresas, bienes y servicios estatales".*

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,**

en ejercicio de sus potestades constitucionales,

**DECRETA:**

**Artículo 1º.- (Ambito de aplicación)**

El presente reglamento es aplicable a la privatización de empresas estatales mediante la modalidad establecida en el ordinal 1º del artículo 4 de la Ley Nº 16 de 1992, esto es, mediante la venta pública de acciones.

**Artículo 2º.- (Cumplimiento de objetivos)**

En atención a que una de las finalidades que se persigue con la privatización de las empresas estatales puede ser, en casos particulares, el asegurar la continuidad de sus operaciones y la explotación de cualesquiera otras actividades propias de su giro normal de operaciones, en condiciones de productividad y eficiencia, con criterio empresarial y competitivo, se podrá condicionar la privatización a la continuación de las operaciones de la empresa privatizada durante el término establecido por el Estado en cada caso particular. Asimismo, el Estado, cuando lo considere conveniente, podrá exigir la consignación de fianza de cumplimiento a favor del Tesoro Nacional. Esta fianza podrá constituirse mediante cualquiera de las modalidades previstas en el artículo 42 del Código Fiscal.

**Artículo 3º.- (Idoneidad)**

En cumplimiento de los ordinales 4º y 5º del artículo 11 de la

Ley Nº 16 de 1992, para cada proyecto de privatización en particular se podrán fijar requisitos o establecer los elementos de juicio y demás circunstancias de obligatorio cumplimiento por parte de aquellas personas interesadas en comprar acciones de la empresa a ser privatizada, a fin de comprobar que cuentan con capacidad técnica, financiera y experiencia para realizar la explotación de las actividades de dicha empresa, de manera que con su traspaso se pueda asegurar el cumplimiento de la finalidad a que se refiere el Artículo 2º de este Decreto Ejecutivo.

#### **Artículo 4º.- (Acceso a la información empresarial - reglas)**

De conformidad con las pautas y durante el término que se establezca para cada caso, se podrá autorizar el examen de la situación de la empresa a ser privatizada, incluyendo la revisión de sus libros de contabilidad, registros contables e instalaciones físicas por parte de los interesados en participar en su privatización.

Para este propósito, se proveerán las condiciones necesarias y se garantizará la más amplia disponibilidad por parte de los funcionarios y autoridades de dicha empresa. Podrá determinarse que la información obtenida en virtud de dicho examen e inspección debe ser mantenida en estricta confidencialidad.

Los términos, modalidades y particularidades para la obtención de la información sobre la empresa a privatizar, para la realización del examen a que se refiere este artículo, al igual que los derechos y obligaciones en cuanto a la confidencialidad y reserva de la información suministrada a los interesados en participar en el proceso de privatización de la empresa estatal respectiva, podrán acordarse individualmente o bien darse a conocer públicamente.

El instrumento que para tales efectos se utilice, podrá incluir las fianzas de cumplimiento y otras circunstancias que garanticen la reserva y confidencialidad de la información y datos obtenidos en virtud del proceso de privatización o por razón del examen que mediante este artículo se autoriza.

#### **Artículo 5º.- (Reglas de la oferta)**

La privatización de una empresa estatal mediante el sistema

sujetarán, en los casos en que se considere conveniente, sin perjuicio de las generalmente aplicables, a las siguientes reglas especiales:

- a. En los casos en que la privatización se sujete a tales reglas, sólo podrán participar en la venta pública de acciones aquellas personas que hubiesen dado cumplimiento a los requisitos establecidos con base en lo dispuesto por el artículo 3º de este Decreto Ejecutivo. Para estos efectos, se remitirá oportunamente a las respectivas bolsas de valores un listado con los nombres de las personas habilitadas para participar en el acto de compra.
- b. Las acciones de la empresa estatal a privatizarse podrán ser vendidas en un solo bloque o fraccionadamente, según se estime conveniente en cada caso.
- c. La Comisión Nacional de Valores del Ministerio de Comercio e Industrias podrá autorizar ventas públicas de acciones estructuradas como se autoriza en la Ley nº 16 de 1992, reglamentada en este Decreto Ejecutivo.
- d. Con el objeto de garantizar la participación en el acto público de venta de acciones, así como el pago oportuno de las acciones adjudicadas y cualesquiera otras obligaciones adquiridas durante el desarrollo del proceso de privatización, se podrá exigir a los interesados, en adición al cumplimiento de los demás requisitos que se estimen convenientes, el consignar previa oferta, fianza a favor del Tesoro Nacional, por un monto no inferior al diez por ciento (10%) del precio base de las que se deseen adquirir. Dicha fianza se perderá a favor del Estado en caso de incumplimiento de cualesquiera de las obligaciones garantizadas.

#### **Artículo 6º.- (Licitación Pública)**

En el evento de que El Estado, en ejercicio del derecho que le otorga el ordinal 5º del artículo 5 de la Ley Nº 16 de 1992, considere oportuna la venta de una porción de acciones que no exceda del límite que establece dicha Ley mediante el procedimiento de contratación pública previsto en el Código Fiscal, dicha venta se deberá ajustar, además, a los procedimientos establecidos en las disposiciones contenidas en los artículos 6, 7 y 8 de la Ley Nº 16 de 1992.

**Artículo 7º.- Este Decreto Ejecutivo comenzará a regir a partir de su promulgación.**

*Dado en la ciudad de Panamá, a los 15 días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres (1993).*

**Comuníquese y publíquese**

**GUILLERMO ENDARA GALIMANY**

*Presidente de la República*

**MANUEL JOSE BERROCAL**

*Ministro de Hacienda y Tesoro*

**GACETA OFICIAL Nº 22,443 DE 30 DE DICIEMBRE  
DE 1993**

**IMPRESOS EN EDITORA PEREZ Y PEREZ, S.A.**

**TEL.: 81-4410**

DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
 DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA  
 DEPARTAMENTO DE PLANES E INVERSIONES

P.F. SUPUESTO 1999

Nº DEL PROYECTO	DESCRIPCION	MONTAEN BALBOAS
13/DIA/JQE	PAVIMENTACION CERCADO Y SENALIZACION DE LA PISTA DE JACUE, DARIEN	325,000.00
14/DIA/DAR	CONSTRUCCION DE ESTACIONES PARA PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS DE SAMBU, EL REAL Y GARACHINE	30,000.00
15/DIA/MBU	CONSTRUCCION DEL SISTEMA DE DRENAJE PLUVIAL Y EXTENSION DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DE SAMEU	110,000.00
16/DIA/REA	REPARACION DEL PAVIMENTO DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DE EL REAL	60,000.00
17/DIA/PLM	REPAVIMENTACION, DRENAJES, SENALIZACION Y CERCADO DEL AERODROMO DE LA PALMA, DARIEN	250,000.00
18/DIA/CLZ	SUMINISTRO E INSTALACION DEL CERCADO PERIMETRAL DEL AEROPUERTO DE CALZADA LARGA	26,500.00
19/DIA/SMI	PAVIMENTACION DE LA PISTA DE SAN MIGUEL, PROVINCIA DE PANAMA	170,000.00
20/DIA/ALB	HABILITACION DE CAMINO DE CIRCULACION PERIMETRAL EN EL AEROPUERTO DE ALBROOK	30,000.00
21/DIA/ALB	CONSTRUCCION DE EDIFICIO PARA LAS INSTALACIONES DEL SEI Y SAR EN EL AEROPUERTO DE ALBROOK	275,000.00
22/DIA/ALB	CONSTRUCCION DE AREA DE CARGA PARA EL AEROPUERTO DE ALBROOK	80,000.00
23/DIA/ALB	CONTROL DE LA VEGETACION EN EL AEROPUERTO DE ALBROOK <i>45 H.A. (1000 m<sup>2</sup>)</i>	48,000.00
24/DIA/TUM	CERCADO PERIMETRAL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TOCUMEN	220,000.00

DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA  
DEPARTAMENTO DE PLANES E INVERSIONES

P.F.E. AL PUESTO 1999

N° DEL PROYECTO	DESCRIPCION	MONTAJEN BALBOAS
01/DIA/CHU	CONSTRUCCION DE CALLE DE ACCESO Y AREA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR, AEROPUERTO MANUEL NIÑO, CHANGUINOLA	50,000.0
02/DIA/CHU	CONSTRUCCION DE LA 3 <sup>ER</sup> ETAPA DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS DEL AEROPUERTO MANUEL NIÑO, CHANGUINOLA	160,000.0
03/DIA/CHU	EXTENSION DE LA PISTA, AEROPUERTO MANUEL NIÑO, CHANGUINOLA	450,000.0
04/DIA/CHU	PRIMERA ETAPA DE CONSTRUCCION DE LA PLATAFORMA DE AERONAVES DEL AEROPUERTO MANUEL NIÑO, CHANGUINOLA	100,000.0
05/DIA/BDT	CONSTRUCCION DE LA CALLE DE ACCESO Y AREA DE ESTACIONAMIENTO VEHICULAR AEROPUERTO DE BOCAS DEL TORO	40,000.0
06/DIA/BDT	MEJORAS EXTERIORES AL TERMINAL DEL AEROPUERTO DE BOCAS DEL TORO	20,000.0
07/DIA/BDT	CERCADO PERIMETRAL AL AEROPUERTO DE BOCAS DEL TORO	190,000.0
08/DIA/DAV	CERCADO PERIMETRAL DEL AEROPUERTO ENRIQUE MALEK, DAVID	245,000.0
09/DIA/DAV	HABILITACION DE AREAS E INFRAESTRUCTURA PARA LA INSTLACION DEL SISTEMA DE ATERRIZAJE POR INSTRUMENTO (ILS) AEROPUERTO ENRIQUE MALEK, DAVID,	70,000.0
10/DIA/DAV	CONSTRUCCION DE EDIFICIO PARA CUARTEL DE BOMBEROS SEI, AEROPUERTO ENRIQUE MALEK, DAVID	85,000.0
11/DIA/DAV	SEGUNDA ETAPA DE CONSTRUCCION DE LA PLATAFORMA, AEROPUERTO ENRIQUE MALEK	270,000.0
12/DIA/JQE	CONSTRUCCION DE LA NUEVA ESTACION DE COMUNICACIONES Y TERMINAL DE PASAJERO DEL AEROPUERTO DE JAQUE, DARIEN	60,000.0

FREF DII. NFA AEROP

DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA  
DEPARTAMENTO DE PLANES E INVERSIONES

PRESUPUESTO 1999

SP DEL PROYECTO	DESCRIPCION	MONTO EN BALBOAS
25/DIA/TUM	REPAVIMENTACION DE ACCESO Y ESTACIONAMIENTO VEHICULAR DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS EN EL AEROP. DE TOCUMEN	330,000.0
26/DIA/TBG	PAVIMENTACION DE LA VIA DE ACCESO AL V.O.R. DE TABOGA, ISLA DE TABOGA	220,000.0
27/DIA/STN	REPARACION A LA INFRAESTRUCTURA EN CERAP/BALBOA, PERICO, ANCON, GALERA	200,000.0
28/DIA/STG	CONSTRUCCION DEL NUEVO TERMINAL DE PASAJEROS. AEROPUERTO RUBEN CANTU, SANTIAGO	145,000.0
29/DIA/STG	EXTENSION Y PAVIMENTACION DE LA PISTA DEL AEROPUERTO RUBEN CANTU, SANTIAGO	700,000.0
30/DIA/PVR	RECONSTRUCCION DEL MURO Y REPAVIMENTACION DE LA PISTA DE EL PORVENIR	430,000.0
31/DIA/POH	CONSTRUCCION PISTA DE ATERRIZAJE TERMINAL DE PASAJEROS, ESTACION DE RADIO Y OFICINAS ADMINISTRATIVAS DEL AEROPUERTO DE PUERTO OBALDIA	400,000.0
32/DIA/MANT	CONTROL DE LA VEGETACION EN INSTALACIONES AERONAUTICAS Y PISTAS DEL PAIS	372,000.0
33/DIA/MANT	MEJORAS A DIFERENTES AEROPUERTOS DOMESTICOS Y PISTAS DEL PAIS	100,000.0
34/DIA/DAV	EXTENSION DE LA PISTA DEL AEROPUERTO ENRIQUE MALEK, DAVID	3,300,000.0
	<b>TOTAL</b>	<b>9,561,500.0</b>

PREP DIR INFRA AEROP

# **PRIVATIZACION DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE**

## **TABLA DE CONTENIDO**

### **CAPITULO I AVISO DE CONVOCATORIA**

### **CAPITULO II INTRODUCCION Y OBJETIVO**

- 2.1. Objetivo de la precalificación**
- 2.2. Introducción**
- 2.3. Definición de términos**

### **CAPITULO III CONDICIONES DE PRECALIFICACION**

- 3.1. Condiciones generales**
  - 3.1.1 Entrega- recepción de información**
  - 3.1.2. Decisiones respecto a la precalificación**
  - 3.1.3. Custodia y reserva de la información**
  - 3.1.4 Incumplimiento**
  - 3.1.5 Consultas y aclaraciones**
  - 3.1.6 Criterios de exclusión**
- 3.2. Condiciones específicas**

### **CAPITULO IV REQUISITOS DE PRECALIFICACION**

- 4.1. Requisitos legales**
- 4.2. Requisitos técnicos- administrativos**
- 4.3. Requisitos financieros**

### **CAPITULO V SISTEMA DE EVALUACION**

- 5.1. Criterios de precalificación**
- 5.2. Comisión evaluadora**

### **ANEXOS** Formularios requeridos para la Precalificación Prospecto Informativo

## **CAPITULO I**

### **AVISO DE CONVOCATORIA PARA PRECALIFICACION**

Precalificación de personas naturales, empresas y/o consorcios que deseen participar en el Acto Público dirigido al otorgamiento de un Contrato de Concesión para la Administración del Aeropuerto Internacional

Por este medio se extiende invitación a las personas naturales, empresas o consorcios interesados en participar en este Acto de Precalificación, para que presenten información que acredite su capacidad técnica, administrativa y financiera para su participación en el Acto Público para el otorgamiento de un Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional con base a lo dispuesto por la Ley 16 de 14 de julio de 1992, "Por la cual se establece y regula el Proceso de Privatización de empresas, bienes y servicios estatales", modificada por la Ley 24 de de 1998, la Ley 56 de 27 de diciembre de 1995 y demás normas que los adicionan y complementan

Sólo podrán presentar propuestas en este Acto Público, aquellas personas naturales, firmas o consorcios que hayan sido precalificados.

La información requerida a ser presentada por las personas naturales, empresas o consorcios, deberá abarcar los siguientes componentes:

- a Solicitud de Precalificación
- b Todos los documentos, condiciones y requisitos legales, técnicos y financieros contenidos en el Documento de Precalificación.

Los interesados pueden retirar el Documento de Precalificación a partir del día ..... de ..... de 1998, en horas laborales de 8:30 a.m. a 4 30 p.m. de lunes a viernes en las Oficinas de la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización (ProPrivat), en el octavo piso del Ministerio de Hacienda y Tesoro, ubicado en Avenida Perú y Calle 35, ciudad de Panamá

El Documento de Precalificación podrá ser adquirido por los interesados, previo al pago de la suma de B/.5,000.00, en cheque certificado a nombre de TESORO NACIONAL-PRIVATIZACIONES, no reembolsables, como único pago para cubrir el costo de aplicación a la precalificación. En dicha oportunidad se le entregará el Documento de Precalificación, contentivo de los requisitos que los interesados deben cumplir

Al verificar el pago antes indicado debe el interesado facilitar la dirección, teléfono, número de fax y correo electrónico (e-mail) correspondiente, a la cual se debe remitir a futuro cualquier comunicación oficial relacionada con el proceso, así como el nombre o nombres de las personas que fungirán como representantes autorizados para recibir y emitir tales comunicaciones.

La solicitud de Precalificación y toda la documentación legal, financiera y técnica requerida en el Documento de Precalificación, deberá consignarse en el Acto Público de Precalificación, que se llevará a cabo el día \_\_\_\_\_, a las \_\_\_\_\_ en \_\_\_\_\_

Dado en la ciudad de Panamá, República de Panamá, a los \_\_\_\_\_ del mes de mayo de 1998

## CAPITULO II

### INTRODUCCION Y OBJETIVO

#### 2.1 Objetivo de la precalificación:

La presente PRECALIFICACIÓN tiene por objeto seleccionar entre personas naturales firmas o consorcios nacionales o extranjeros interesados, aquéllos que cuenten con suficiente idoneidad legal, capacidad técnica, administrativa y financiera para el desarrollo, administración y operación del aeropuerto a licitar, de manera que puedan presentar las propuestas técnicas y financieras, de acuerdo con este documento y el Pliego de Cargos, que será puesto oportunamente a disposición de las firmas o consorcios precalificados.

Los participantes interesados en la PRECALIFICACIÓN deberán cumplir con los requisitos y condiciones que se detallan en el presente documento.

#### 2.2 Introducción:

El presente documento contiene y representa las bases, pautas y condiciones mediante las cuales la República de Panamá a través del Ministerio de Hacienda y Tesoro, invita a todos los interesados a la presentación de Solicitud de Precalificación para su participación en el Acto Público para la privatización del Aeropuerto Internacional de por medio del otorgamiento de un Contrato de Concesión

Este proceso de privatización se realiza con base en la Ley 16 de 14 de julio 1992, "Por la cual se establece y regula el Proceso de Privatización de empresas, y bienes y servicios estatales" conforme ha sido modificada por la Ley 24 de de de 1998 y con base en la Declaratoria de Privatización contenida en la Resolución de Gabinete No. de de de 1998, así como la Ley 56 del 27 de diciembre de 1995.

#### 2.3 Definición de términos:

Para los fines del presente Acto, los términos siguientes tendrán el significado que a continuación se indican:

Unidad Coordinadora:	Ministerio de Hacienda y Tesoro Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización (ProPrivat)
Unidad Ejecutora:	Dirección de Aeronautica Civil

Participantes:	Personas naturales, firmas y/o consorcios que presentan la solicitud e información requerida en el Documento de Precalificación
Proceso de privatización	Consiste en el proceso de contratación pública para el otorgamiento del contrato de concesión administrativa para el desarrollo, administración y operación del Aeropuerto Internacional de                    ubicado en la ciudad de Panamá
Precalificación	Proceso de análisis por el cual se preselecciona a los participantes que hayan obtenido el mínimo requerido y a los cuales se les invitará a que participen en la Licitación Pública para la Privatización del Aeropuerto Internacional de                    ubicado en la ciudad de Panamá.
Acto de Presentación de La Precalificación	Acto público en el cual las firmas y los consorcios interesados presentarán su información y la documentación requerida por este Documento de Precalificación.
Normas Legales:	Las normas de precalificación están comprendidas en la Ley 56 de 1995 y el Presente Documento de Precalificación.
Reglas de Licitación	Normas y Procedimientos para el Proceso de Privatización del Aeropuerto Internacional de                    que serán distribuidos por ProPrivat a los Participantes Precalificados y que regirán el Proceso de Privatización.
Representante Autorizado del Consorcio	Se considera aquél con mayor solidez financiera o mayor experiencia en el desarrollo, administración y operación de aeropuertos entre los miembros del consorcio.
Convenio del Consorcio:	Es el documento por el cual dos o más empresas se comprometen a constituirse en asociación accidental
Concesión	Es la concesión para el desarrollo, administración y operación del Aeropuerto Internacional de                    cuyos términos serán finalizados durante el Proceso de Homologación y que será otorgada al Licitante Ganador.
DAC	Dirección de Aeronáutica Civil
Comité de Evaluación	Comité de cuatro personas que consistirá en un representante del Ministerio de Hacienda, un representante de la DAC, y dos profesionales independientes escogidos por ..... el cual



## CAPITULO III

### CONDICIONES DE PRECALIFICACION

#### 3.1. Condiciones Generales:

El Ministerio de Hacienda y Tesoro podrá solicitar a los interesados, en cualquier momento del proceso, toda la documentación o información adicional que considere necesaria para el adecuado análisis de los documentos presentados.

El incumplimiento de cualesquiera de los requisitos y condiciones establecidas en el Documento de Precalificación, dará lugar a la descalificación del participante. Asimismo, será descalificado aquél que se proponga interferir o ejercer influencia en el análisis de los documentos presentados.

La solicitud de Precalificación y demás documentos deberán ser presentados en idioma español, salvo los panfletos y/o catálogos que podrán presentarse preferiblemente en español o inglés. Si el documento original es emitido en otro idioma, deberá estar traducido, por un traductor oficial al idioma español, debidamente autenticado por el respectivo Cónsul de la República de Panamá y validado por el Ministerio de Relaciones Exteriores o acogerse al Convenio de Apostilla (Convenio de la Haya de 1961).

El solicitante deberá certificar bajo la gravedad de juramento que la información y los documentos suministrados son auténticos. El Ministerio de Hacienda y Tesoro reserva el derecho de verificar su veracidad (Formulario No2).

La entidad ejecutora en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Tesoro podrá suspender o dar por terminado el proceso de precalificación, cuando a su juicio lo considere procedente, sin que los participantes tengan derecho a que se les reconozca gasto alguno por su asistencia al mismo.

Todos los documentos que acrediten condiciones requeridas por el Documento de Precalificación a los participantes deben contar con las autenticaciones debidas del respectivo Cónsul de la República de Panamá y estar validados por el Ministerio de Relaciones de Exteriores o acogerse al Convenio de Apostilla.

La información requerida deberá presentarse debidamente foliada y debe incluirse índice de su contenido y la identificación por separado de cada requisito exigido en el presente documento de precalificación.

Para presentar la Solicitud de Precalificación deberán utilizarse los formularios consignados en el anexo del presente documento de precalificación

La Solicitud de Precalificación, la documentación y sus copias debe presentarse en sobres cerrados o cajas cerradas con la leyenda siguiente

**ACTO DE PRECALIFICACIÓN DE FIRMAS O CONSORCIOS  
PARA LA PARTICIPACIÓN EN EL ACTO PÚBLICO PARA LA  
CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DEL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL DE UBICADO EN LA CIUDAD  
DE PANAMÁ.**

Esta información debe ser dirigida a la siguiente dirección domiciliar:

**SR. ALFREDO MACÍA**  
**Director Ejecutivo**  
**UNIDAD COORDINADORA PARA EL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN**  
**(PROPRIVAT)**  
**Ave. Perú y Calle 35**  
**MINISTERIO DE HACIENDA Y TESORO.**  
**TEL. 2256172, 2250123 y 2234387**

**3.2. Entrega - Recepción de la información:**

El Ministerio de Hacienda y Tesoro y la Dirección de Aeronáutica Civil, mediante Acto Público recibirá de los interesados la solicitud de Precalificación y demás documentos exigidos, el cual tendrá lugar el día en el Centro de Convenciones Atlapa, Salón , Ciudad de Panamá.

En el Acto Público de presentación de la Precalificación se levantará acta en la que se harán constar la solicitudes recibidas consignando el número de solicitantes y las observaciones que pudieran formular

El funcionario del Ministerio de Hacienda y Tesoro, al momento de la entrega - recepción de la solicitud y demás documentos exigidos, extenderá la correspondiente constancia suscrita señalando el nombre del participante, dirección, apartado postal, número de fax, número de teléfono, correo electrónico, número de sobres, fecha y hora de presentación. Dicho funcionario se responsabilizará

únicamente de la información entregada por el interesado o su representante legal, dentro del plazo indicado para la convocatoria

Concluido el plazo para la presentación de la solicitud y demás documentos exigidos, se procederá al levantamiento del Acta de Entrega-Recepción correspondiente, con la participación de las siguientes Instituciones del Gobierno:

1. Ministerio de Hacienda y Tesoro.
2. Dirección de Aeronáutica Civil.
3. Contraloría General de la República.

El Acta será firmada por los representantes del Ministerio de Hacienda y Tesoro, de la Dirección de Aeronáutica Civil y de la Contraloría General de la República y los solicitantes que participen en el Acto

Finalmente se hará saber a los interesados presentes, la fecha en que se dará a conocer el resultado de la evaluación de las solicitudes de Precalificación, la cual no podrá exceder el plazo de treinta (30) días calendario a partir de la fecha de conformación del Comité de Evaluación.

### **3.3 Decisiones respecto a la precalificación:**

Corresponderá a la Junta Directiva de la Dirección de Aeronautica Civil (D.A.C.) aprobar la recomendación de precalificación según el informe presentado por el Comité de Evaluación. La no precalificación de uno o varios o de todos los participantes no motivará el reconocimiento de gastos por indemnización y otros reclamos de los participantes.

### **3.4 Custodia y reserva de la información**

El Ministerio de Hacienda y Tesoro mantendrá en sus archivos con carácter de confidencialidad, toda la información entregada por los participantes.

### **3.5 Incumplimiento**

Los participantes serán descalificados en caso de:

Incumplir cualquiera de los requisitos y/o condiciones del Documento de precalificación

Si a criterio de la Comisión se produce incumplimiento por parte del participante de las disposiciones contenidas en el Documento de Precalificación o de la veracidad de la información presentada, en cualquier momento del proceso de precalificación y de las etapas posteriores antes de la celebración del contrato

La Junta Directiva de la Dirección de Aeronautica Civil, no estará obligada a dar razones sobre la no inclusión de cualquier firma o consorcio en la lista de empresas precalificadas, ni asumirá ningún costo de las compañías interesadas participantes en la precalificación por la presentación de la información y se reserva el derecho de anular, cancelar o declarar desierta la precalificación.

Contra la decisión de Precalificación adoptada no cabe ningún recurso.

### **3.6 Consultas y Aclaraciones**

Las consultas y aclaraciones sobre el documento de precalificación se formularán por escrito y solo se aceptarán hasta diez (10) días antes de la fecha final fijada para la entrega-recepción de la información.

Las mismas deben dirigirse a la siguiente dirección  
DR. ALFREDO MACIA  
DIRECTOR EJECUTIVO  
UNIDAD COORDINADORA PARA EL PROCESO DE  
PRIVATIZACION (PROPRIVAT)  
AVENIDA PERU Y CALLE 35  
FAX No. (507) 227-4620 Tel 225-0123 y 225-0630  
APARTADO POSTAL 1324 PAITILLA  
PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ.

Las respuestas a las consultas serán distribuidas a todos los solicitantes a través de un boletín que se entregará en la oficina de la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización (ProPrivat), por lo menos cinco (5) días calendarios antes que tenga lugar el Acto Público de presentación de solicitudes, y serán consideradas parte integrante del Documento de Precalificación.

### **3.7 Criterios de exclusión:**

Los participantes serán excluidos y por consiguiente no podrán participar en este Acto de Precalificación debido a

a. Si no cumple con la entrega de la información solicitada en el documento de precalificación, en la fecha y hora límite establecida la cual es de 10:00 a 11:00 a.m. del día **xx de septiembre de 1998.**

b. A la comprobación de cualquier falsedad en la información solicitada.

### **3.8 Condiciones específicas:**

Los participantes deberán cumplir con las condiciones específicas siguientes:

En caso de consorcio el representante autorizado del mismo será el socio con mayor solidez financiera o el socio con mayor experiencia en el desarrollo, operación comercial y administración de aeropuertos

En caso de consorcio cada uno de sus miembros deberá declarar mediante documento "quien es el representante autorizado a que se refiere el punto anterior", que será quien tenga a su cargo la dirección y jefatura del o los aeropuertos , según sea el caso

## CAPITULO IV

### REQUISITOS DE PRECALIFICACIÓN

#### 4.1. Requisitos legales

Las firmas o consorcios interesados en ser precalificados presentarán los siguientes documentos:

- a. Solicitud de Precalificación en sobres o cajas cerrados, en un original y dos (2) copias respectivamente, con la identificación por separado de cada tipo de requisitos y un índice de contenido. Al original de dicha solicitud de Precalificación (Formulario No 1) se le adhenrán los timbres fiscales que cubran el valor del papel sellado, es decir B/ 4 00 por cada hoja que comprenda el original de la solicitud de precalificación.
  - a.1. El original y las dos (2) copias deberán ser firmadas, en todas sus páginas, de puño y letra por quien ostenta la representación legal de la persona natural o jurídica que presenta la solicitud. En el caso de Consorcio deberán firmar todos sus miembros.
  - a.2. En la solicitud de Precalificación el participante debe indicar la forma en que se presentará para hacerle frente a la Licitación Pública, ya sea como firma (individualmente) o como consorcio.

En el caso de consorcio el mismo deberá aportar la información requerida en el formulario N°4 del Capítulo III del Documento de Precalificación para cada firma miembro del consorcio.

En el caso de proponentes que sean sociedades recién constituidas o no, podrán aportar los requisitos administrativos y técnicos las personas naturales o jurídicas tenedoras de por lo menos el 10% de las acciones de la sociedad siempre que exista además entre la sociedad y dicho accionista un contrato de asistencia técnica según modelo adjunto en este Documento de Precalificación, con una duración mínima de 15 años. Si el socio que aporta las evidencias administrativas y técnicas posee un mínimo del 51% de las acciones de la

sociedad, no es necesario el requisito del contrato de asistencia técnica antes mencionado.

Los accionistas mencionados en el párrafo anterior deberán mantener la propiedad de las acciones por un término mínimo de cinco años, y la venta de sus acciones, vencido el término indicado, requerirá la autorización previa y expresa del Consejo de Gabinete

En el caso de proponentes que sean sociedades incluyendo las recién constituidas, podrán aportar las evidencias financieras de las personas naturales o jurídicas tenedoras de por lo menos el 25% de las acciones de la sociedad. **Estos accionistas deberán mantener la propiedad de las acciones por un término mínimo de 10 años. QJO – preguntar!!!!!!!**

En el caso de proponentes que sean entidades subsidiarias de un grupo corporativo, podrán aportar las evidencias administrativas, técnicas y financieras de cada una de las empresas que forman parte del grupo corporativo

- b. Certificación de existencia legal de los proponentes y de sus antecedentes legales: la cual debe contener nombre completo y datos de inscripción, vigencia de la sociedad, nombre de los directores y dignatarios, nombre del representante legal, capital social con indicación del tipo de acciones de la sociedad, vigencia de la sociedad y su domicilio, esta información debe estar actualizada. Además, copia del Pacto Social, estatutos de la sociedad y fotocopia de la cédula o pasaporte del Representante Legal. Este requisito es exigido también para las sociedades que sean accionistas del proponente, si se trata de una firma, o miembros del consorcio
- c. En la Solicitud de Precalificación debe constar el nombre de la persona autorizada para representar al solicitante. La participación podrá verificarse mediante un Apoderado Legal debidamente establecido en la República de Panamá que firmará la solicitud de Precalificación, y la representará en el Acto Público de presentación de la Solicitud.

Cuando el poder sea conferido en la República de Panamá, basta con que el mismo sea otorgado ante Notario Público, previa presentación de los documentos legales pertinentes.

Si el poder es otorgado en el extranjero, en idioma español, deberá ser autenticado por el respectivo Cónsul de la República de Panamá y validado por el Ministerio de Relaciones Exteriores o acogerse al Convenio de Apostilla.

Si el poder se encuentra en idioma distinto del español, deberá ser traducido al español. La traducción y el original deberán ser autenticados por el respectivo Cónsul de la República de Panamá y validado por el Ministerio de Relaciones Exteriores o acogerse al Convenio de Apostilla.

Los documentos presentados en fotocopias, que sean emitidos en el territorio de la República de Panamá, salvo que sean técnicos, deberán estar debidamente autenticados por la entidad oficial que expide el documento.

- d. Debe acompañarse declaración que indique si la firma o sus accionistas que aportan las acreditaciones técnicas o financieras, tienen en trámite algún proceso judicial pendiente de resolver ya sea como demandante o demandado, que tenga su origen en algún contrato de administración, desarrollo u operación de aeropuertos o de cualquier naturaleza que afecte su capacidad técnica o financiera, de manera que le impida cumplir con las obligaciones derivadas de este acto público.
- e. En caso de consorcio todos los integrantes del mismo deben presentar con la Solicitud de Precalificación, las informaciones solicitadas en los acápite b, c y d del punto 4.2, individualmente.
- f. En el caso de consorcios o asociaciones accidentales se deberá adjuntar a la documentación, un Convenio de Consorcio que establezca la participación de cada persona o compañía dentro de la conformación del mismo.
- g. Para participar en el proceso de Precalificación deberá consignar en cheque certificado a favor de Ministerio de Hacienda y Tesoro, Tesoro Nacional-Privatizaciones, la cantidad de B/ o US\$ 5,000.00 (cinco mil balboas o dólares americanos), como único pago para cubrir el costo de la aplicación de la Precalificación. Este pago no es reembolsable en ningún caso.

#### 4.2 Requisitos Técnicos y Administrativos

El solicitante deberá demostrar que cuenta con la capacidad técnica, administrativa y experiencia necesaria para ejecutar y cumplir a cabalidad el contrato del Acto Público por medio del cual se privatizan el Aeropuerto Internacional de \_\_\_\_\_ A tal efecto, deberá consignar la información siguiente:

- a. Que cuenta con reconocida experiencia no menor de cinco (5) años en materia de desarrollo, operación comercial y administración de por lo menos un aeropuerto, para lo cual puede aportarse certificación de organismos oficiales o personas jurídicas.
- b. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que desarrolla, administra y opera comercialmente maneja un tráfico promedio mínimo anual de dos (2) millones de pasajeros durante los tres últimos años, para lo cual puede aportarse certificación de organismos oficiales o personas jurídicas.
- c. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que desarrolla, administra y opera comercialmente mantiene operaciones de cargas mínimas de (Volumen, medida y tasa de crecimiento)
- d. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que desarrolla, administra y opera comercialmente mantenga concesiones con ingresos por ventas anuales de un mínimo de B/ o US\$ \_\_\_\_\_.
- e. El solicitante debe administrar activos de aeropuertos no menores de B/. o US\$ \_\_\_\_\_.
- f. El solicitante debe administrar aeropuerto(s) que haya(n) tenido ingresos promedio anuales durante los últimos tres (3) años de por lo menos B/. o US\$ \_\_\_\_\_, tal como debe reflejar su último Estado Financiero.
- g. Organigrama del o los aeropuertos administrados y su descripción funcional.
- h. Organigrama de la firma o consorcio proponente donde se indiquen las posiciones, nombres y curriculum vitae resumidos del personal con cargos de directivos y de las personas con experiencia en manejo de aeropuertos.

Debe adjuntarse carta de compromiso suscrita de cada uno de los miembros del personal directivo señalado en el organigrama, en la

cual el mismo se compromete a laborar con la empresa proponente en caso que la misma resulte beneficiada con la adjudicación

En el caso de persona natural, la misma también deberá aportar el organigrama con los detalles antes mencionados, a fin de acreditar que cuenta con la organización necesaria para cumplir con las obligaciones del contrato del acto público por medio del cual se otorgará la concesión para la administración y desarrollo del Aeropuerto

- h Las personas naturales o jurídicas tenedoras de acciones de la sociedad a que se refiere el tercer párrafo del acápite a 2 del Punto 4.1 Requisitos Legales del presente Documento de Precalificación podrán aportar los requisitos técnicos exigidos en los acápites a, b, c, d, y e.
- i En caso de consorcio, respecto a los requisitos técnicos exigidos en los acápites a, b, c, d y e, bastará que el Representante Autorizado del Consorcio presente las informaciones antes solicitadas en forma individual.

#### 4.3 Requisitos Económicos y Financieros:

La firma o el consorcio, deberá contar con la capacidad financiera y económica suficientemente comprobada para afrontar las inversiones necesarias para la ejecución del contrato de concesión administrativa por el cual se privatiza el Aeropuerto Internacional de para lo cual consignará sus antecedentes financieros adjuntando los siguientes documentos

- a. Estados Financieros debidamente auditados correspondientes a los últimos tres (3) periodos fiscales, certificados por una firma de Auditores de reconocida reputación internacional que demuestren una sana posición financiera.

En caso de consorcio nuevo o en formación deben presentarse los Estados Financieros de la firma miembro del consorcio con mayor solidez y capacidad financiera, aunque la misma no sea el representante autorizado del consorcio. Además, cada uno de los miembros del Consorcio deberá adjuntar su Estado Financiero debidamente auditado de los últimos tres periodos fiscales.

Renglones	Cumple	No Cumple
b. Referencias Bancarias que deben incluir al Oficial de crédito, la idea de magnitud y tiempo de vigencia de la cuenta.		
c. Carta de responsabilidad solidaria (Solo si la empresa es subsidiaria de un grupo corporativo)		
d. Referencias Bancarias		

## 5.2 Comisión Evaluadora:

La entidad ejecutora en coordinación con ProPrivat designará la Comisión Evaluadora de la Precalificación que estará integrada por servidores públicos y por profesionales idóneos, de forma paritaria, de la siguiente manera:

- Un representante del Ministerio de Hacienda y Tesoro.
- Un representante de la Dirección de Aeronáutica Civil
- Dos profesionales idóneos independientes escogidos por el Ministerio de Hacienda y Tesoro en coordinación con la Dirección de Aeronáutica Civil.

A dicha Comisión se le concederá un término de hasta treinta (30) días calendario para que rinda un informe técnico de la evaluación que se haya realizado sobre la información suministrada por los proponentes en el Acto de Precalificación.

Concluido el informe técnico, dicha Comisión procederá a entregar el mismo y sus recomendaciones a la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Dicho informe deberá ajustarse a lo que se determine formalmente en el Documento de Precalificación. Es importante, señalar que de acuerdo a lo que ordena el Código Fiscal, ni la Comisión ni la unidad ejecutora, o sea, la Dirección de Aeronáutica Civil, podrá aplicar criterios, requisitos o procedimientos diferentes a los enunciados en la documentación de precalificación.

La Comisión Evaluadora de la Precalificación se regirá por las normas pertinentes en materia de Contratación Pública, por los criterios y procedimientos que están tipificados en el Documento de Precalificación, para examinar las solicitudes y determinar los proponentes precalificados.

Toda persona natural, firma o consorcio que haya sido precalificada tendrá derecho a presentar propuesta, y la entidad ejecutora no podrá limitar el número de los proponentes para hacerlo inferior al de los precalificados a menos que alguna de las firmas renuncie a su derecho.

**ANEXOS**  
**FORMULARIOS REQUERIDOS EN ESTA PRECALIFICACIÓN**

## FORMULARIOS

FORMULARIO No.1	Solicitud de Precalificación
FORMULARIO No.2	Declaración Jurada
FORMULARIO No.3	Información requerida en el convenio de consorcio
FORMULARIO No.4	Datos generales de cada una de las firmas que conforman el consorcio
FORMULARIO No.5	Carta de Responsabilidad Solidaria
FORMULARIO No.6	Experiencia de la firma o consorcio en la construcción y administración de proyectos similares y/o relacionados
FORMULARIO No.7	Contrato de Asistencia Técnica

**FORMULARIO No1**

**SOLICITUD DE PRECALIFICACIÓN PARA  
LA PARTICIPACIÓN EN LA LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL  
DE FIRMAS O CONSORCIOS PARA LA PRIVATIZACIÓN DEL AEROPUERTO  
INTERNACIONAL DE**

Fecha de la  
Solicitud: \_\_\_\_\_

Señor  
**Eustacio Fábrega**  
Director General  
Dirección de Aeronáutica Civil  
Ciudad

De nuestra consideración:

El que suscribe (nombre y apellido), libre y voluntariamente, en nombre y en representación de (razón social del solicitante, firma o consorcio), solicita precalificación para participar en la licitación pública dirigida a LA PRIVATIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE Para ello adjuntamos los siguientes documentos:

- Requisitos Legales
- Requisitos Financieros
- Requisitos Técnicos
- Todos los demás requeridos en el Documento de Precalificación

Declaramos, bajo la gravedad de juramento, que esta solicitud y los documentos que adjuntamos son correctos, ausente de colusión o intención fraudulenta y que hemos estudiado los requisitos y condiciones de esta convocatoria y entendemos a cabalidad su significado y contenido.

Por este medio autorizamos a la Dirección de Aeronáutica Civil y a la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización (ProPrivat) para que verifiquen nuestros antecedentes, experiencia y la autenticidad de los documentos que presentamos, cuando así lo crea conveniente. En caso de que cualquier información en esta solicitud y los documentos adjuntos sea falsa, aceptamos que se nos descalifique.

Nos comprometemos a proporcionar toda la información adicional que nos sea requerida de su parte sobre la solicitud de Precalificación presentada.

- b. Referencias Bancarias que deben incluir el nombre y el título del puesto o rango del Oficial de crédito, la magnitud y tiempo de vigencia de la cuenta.
- c. Carta de responsabilidad solidaria (Solo si la empresa es subsidiaria de un grupo corporativo).

Atención: Las empresas precalificadas que sean subsidiarias de una corporación deberán presentar una Carta de Responsabilidad Solidaria, que indique que el grupo económico o corporación la respaldará financieramente en la adquisición, desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato de la Licitación Pública

Se entiende que existe vínculo económico entre empresas, si estas pertenecen a un mismo grupo económico, como en el caso de filiales y subsidiarias, o cuando, en cualquier otra forma, exista control efectivo de una de ellas sobre las demás o parte de ellas

- f. Los valores de las sumas a las que se hace referencia en los acápites a, b, y c serán expresados por el aplicante en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y si algún valor debe ser convertido a dólares de Estados Unidos con el fin de satisfacer estas condiciones de precalificación, se utilizará la tasa de cambio publicada en The Wall Street Journal en la fecha de cierre de los citados Estados Financieros.
- g. Las personas naturales o jurídicas tenedoras de acciones de la sociedad a que se refiere el tercer párrafo del acápite a.2 del Punto 4.1. Requisitos Legales del presente Documento de Precalificación, podrán aportar los requisitos económicos exigidos en los acápites a, b, c, d, y e.
- h. En caso de consorcio, respecto a los requisitos técnicos exigidos en los acápites b, c, y d, bastará que el representante autorizado del consorcio presente las informaciones antes solicitadas en forma individual.

## CAPITULO V

### Sistema de Evaluación

#### 5.1 Criterios de Precalificación:

Para la precalificación de las firmas y/o consorcios se utilizarán los criterios siguientes, para cada uno de los aspectos evaluados

### TABLA DE PRECALIFICACIÓN

Rengiones	Cumple	No Cumple
<b>Capacidad Técnica y Administrativa</b>		
a. Experiencia exitosa en desarrollo, operación comercial, y administración de aeropuerto (s) no menor de 5 años		
b. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y opera maneja un tráfico promedio mínimo anual de dos (2) millones de pasajeros durante los tres últimos años.		
c. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y opera mantiene operaciones de carga mínimas ( <u>Volumen, medida y tasa de crecimiento</u> ).		
d. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y opera mantenga concesiones con ingresos por ventas anuales de un mínimo de B/. o US\$		
e. El solicitante administra activos de aeropuertos no menores de B/. o US\$		
f. El solicitante desarrolla, administra y opera comercialmente aeropuerto(s) que ha(n) tenido ingresos promedio anuales durante los últimos tres (3) años de por lo menos B/. o US\$ _____, tal como debe reflejar su último Estado Financiero		
g. Organigrama del o los aeropuertos administrados y su descripción funcional.		
h. Organigrama de la firma, consorcio o persona natural. Curriculum vitae resumido, Carta de Compromiso del personal directivo.		
<b>Capacidad Financiera</b>		
a. Estados Financieros debidamente auditados correspondientes a los últimos tres (3) periodos fiscales, certificados por una firma de Auditores de reconocida reputación internacional que demuestran una sana posición financiera		

Declaramos expresamente que nos sometemos a los requisitos y condiciones del Documento de Precalificación que sirve de base a esta convocatoria de precalificación.

Aceptamos expresamente la decisión que sobre esta convocatoria tome la Junta Directiva de la Dirección de Aeronáutica Civil.

La Dirección del que suscribe, a la que puede enviar comunicaciones y solicitudes.

Dirección:  
Teléfono:  
Fax:  
Atentamente:  
a nombre y en  
representación de  
(razón social del solicitante)

\_\_\_\_\_  
Nombre del Apoderado Legal (Si utiliza alguno)  
(Apoderado para la presentación de la solicitud)

Cédula de Identidad o  
Pasaporte No \_\_\_\_\_

**FORMULARIO N°2  
DECLARACIÓN JURADA**

Señores  
Dirección de Aeronáutica Civil  
CIUDAD

Estimados señores

El suscrito, en mi condición de Representante Legal de (Nombre de la firma o consorcio) atendiendo la convocatoria para la precalificación y licitación pública para LA PRIVATIZACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE \_\_\_\_\_ en la precalificación de firmas y/o consorcios, declara bajo la gravedad de juramento lo siguiente:

- . Que conoce y acepta los términos y condiciones del Documento de Precalificación, sometiéndose a todo lo establecido en el mismo, así como a las leyes panameñas vigentes.
- . Que la información presentada es veraz y que se sujeta en caso de controversia a los tribunales competentes de la República de Panamá, renunciando a todo reclamo por vía diplomática, consular o por interpuesta persona.
- . Que ni la firma y/o consorcio que representamos, ninguno de sus socios, directores o dignatarios se encuentran ni en forma individual o conjunta vinculados a hechos ilícitos relativos a delitos relacionados con el tráfico de drogas o el lavado de dinero
- . Que ni contra la firma y/o consorcio que representamos, ni contra ninguno de sus socios, directores o dignatarios, existe condena o proceso judicial pendiente en materia criminal por delitos relacionados con el tráfico de drogas o el lavado de dinero.
- . Por este medio autorizamos a la Dirección de Aeronáutica Civil y a la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización (ProPrivat), y a otras autoridades de la República de Panamá y autoridades internacionales para que practiquen las investigaciones y verifiquen la legitimidad de la información suministrada de la propia sociedad (o consorcio), como de sus socios, directores y dignatarios, en lo referente a nuestra participación en el proceso de Privatización del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(Nombre y firma del Representante Legal)  
(N° de Cédula o Pasaporte)

**FORMULARIO N°3**  
**INFORMACIÓN REQUERIDA EN EL CONVENIO DE CONSORCIO**

Las firmas y/o consorcios deberán comunicar a la Dirección de Aeronáutica Civil y a la Unidad Coordinadora para el Proceso de Privatización, mediante nota, la intención de constituirse en Consorcio, que contenga por lo menos la información siguiente:

1. Nombre del representante legal o apoderado especial de cada una de las firmas o consorcio que participan del acuerdo indicando, datos generales de las personas, número de cédula de identidad personal o número de pasaporte, lugar de domicilio y otros.
2. Datos generales de las firmas o consorcios, indicando la nacionalidad, información de tipo legal como: número de escritura pública de constitución de cada una de las compañías, número de registro como corporación, directores, dignatarios, capital social y otros.

El contenido del acuerdo deberá incluir por lo menos las cláusulas siguientes:

**CLÁUSULA PRIMERA:** Que las compañías o consorcios se comprometen a participar en forma conjunta en el Acto de Precalificación de firmas o consorcios para la Licitación Pública por la cual se privatizará el AEROPUERTO INTERNACIONAL DE

**CLÁUSULA SEGUNDA:** Las partes acuerdan que para la eventual privatización mencionadas en la cláusula anterior, en caso de adjudicarse la Licitación Pública, las compañías \_\_\_\_\_ conformarán un Consorcio o Joint Venture, en el cual se comprometerán solidariamente a responder por la ejecución y cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión administrativa.

**CLÁUSULA TERCERA:** Las compañías \_\_\_\_\_ se comprometen, en caso de ser seleccionadas, a ejecutar los trabajos señalados con las mejores normas y especificaciones técnicas y profesionales.

**CLÁUSULA CUARTA:** Las partes acuerdan que nombra a \_\_\_\_\_ como Representante Autorizado del Consorcio El cual coordinara las tareas técnicas u profesionales que demande la licitación, así como la ejecución y cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato.

Estando las partes de acuerdo, se firma el presente Documento, en la ciudad de Panamá a los \_\_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de mil novecientos noventa y siete (1998).

(Este acuerdo deberá ser firmado por el Representante Legal de cada una de las empresas asociadas).

\_\_\_\_\_  
Representante Legal o  
Apoderado Especial

\_\_\_\_\_  
Representante Legal o  
Apoderado Especial

Compañía \_\_\_\_\_

Compañía \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Representante Legal o  
Apoderado Especial  
  
Compañía \_\_\_\_\_

**FORMULARIO N°4**

**DATOS GENERALES DE CADA UNA DE LAS FIRMAS QUE CONFORMAN EL  
CONSORCIO.**

- 1 Nombre de la firma \_\_\_\_\_
- 2 Dirección Comercial. \_\_\_\_\_  
Dirección postal \_\_\_\_\_  
Dirección Cablegráfica \_\_\_\_\_  
Télex \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_  
Teléfonos \_\_\_\_\_ Correo Electrónico \_\_\_\_\_
- 3 SI LA FIRMA NO ES PANAMEÑA Y TIENE REPRESENTANTE EN EL PAÍS:  
DETALLE:  
NOMBRE (ESPECIFIQUE NOMBRE DE LA FIRMA Y DEL PRESIDENTE DE  
LA MISMA) \_\_\_\_\_  
DIRECCIÓN \_\_\_\_\_  
TELÉFONOS \_\_\_\_\_  
FAX \_\_\_\_\_
4. PRINCIPALES DIRECTIVOS DE LA FIRMA (INCLUIR ANEXO SI ES  
NECESARIO)

NOMBRE	CARGO QUE DESEMPEÑA	PROFESIÓN
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

5. Personal ejecutivo con experiencia en manejo de aeropuertos

NOMBRE	CARGO	FUNCIONES	PROFESIÓN	AÑOS DE EXPERIENCIA
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

6 Años de experiencia que tiene la firma \_\_\_\_\_

7 Personal en la firma en los últimos cinco (5) años

Número máximo \_\_\_\_\_ Año \_\_\_\_\_ Número normal \_\_\_\_\_

- 8 Aeropuertos operados en otros países en los que ha intervenido la firma individualmente o en asociación con otra  
(Especifique el Proyecto, año de contratación, monto del contrato, duración y ente contratante)

---

---

---

---

- 9 Organismos nacionales e internacionales en los que se mantiene registrada la firma

---

---

---

---

- 10 Referencias bancarias:

---

---

FORMULARIO N°5

MODELO DE CARTA DE RESPALDO FINANCIERO

\_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 15

SEÑORES  
DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
CIUDAD

Ref.: LICITACIÓN PÚBLICA No \_\_\_\_\_

Estimados Señores:

A solicitud de nuestro cliente, nos permitimos confirmar lo siguiente:

Que nuestra institución bancaria está anuente a otorgar a la firma (o consorcio) (Nombre de la empresa o consorcio proponente) el financiamiento necesario en caso de que se adjudique a (Firma o Consorcio Precalificante) la licitación para la privatización del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE

Atentamente,

Banco (Nombre de la entidad Bancaria)

\_\_\_\_\_  
Firma del Gerente

**NOTA** La Carta deberá estar en idioma español o inglés. En este último caso deberá estar acompañada de una traducción oficial al español.

**FORMULARIO No.6  
CARTA DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA**

SEÑORES  
DIRECCION DE AERONAUTICA CIVIL  
CIUDAD

Ref. LICITACIÓN PÚBLICA No. \_\_\_\_\_

Estimados Señores:

El suscrito \_\_\_\_\_, en mi condición de Representante Legal de (Nombre del grupo económico o corporación), declaro que el mismo se obliga solidariamente con (Nombre de la firma) respecto del cumplimiento de todas las condiciones y términos de la precalificación y de la licitación pública que tiene por objeto transferir al sector privado el AEROPUERTO INTERNACIONAL DE

Fecha:

Atentamente,

\_\_\_\_\_  
Nombre  
Representante Legal de (Nombre del grupo económico o corporación)



**PARTE IV**  
**CRITERIOS DE PRECALIFICACIÓN DE**  
**LAS FIRMAS Y/O CONSORCIOS**

## PARTE IV

### CRITERIOS DE PRECALIFICACIÓN DE LAS COMPAÑÍAS O CONSORCIOS

#### 4.1 CRITERIOS DE PRECALIFICACIÓN

A continuación se detallan los criterios de evaluación que regirán la precalificación de las compañías o consorcios, que demuestren capacidad técnica, administrativa y financiera para cumplir a cabalidad las obligaciones derivadas de la licitación pública para la privatización del AEROPUERTO INTERNACIONAL DE

Las firmas y/o consorcios serán precalificadas en los siguientes aspectos

- a. **CAPACIDAD TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA.**
- b. **CAPACIDAD FINANCIERA**

#### 4.1.1 Capacidad Técnica y Administrativa

- a. Experiencia en desarrollo, administración y operación comercial de aeropuertos no menor de 5 años.
- b. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y opera comercialmente maneja un tráfico promedio mínimo anual de 2 millones de pasajeros durante los tres últimos años
- c. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y opera comercialmente mantiene operaciones de carga mínima (volumen, medida y tasa de crecimiento).
- d. Que el aeropuerto o por lo menos uno de los aeropuertos que administra y mantiene concesiones por ventas anuales de un mínimo de B/ o US\$ \_\_\_\_\_
- e. Activos de aeropuertos no menores de B/ o US\$ \_\_\_\_\_
- f. Ingresos promedios anuales durante los últimos tres (3) años de por lo menos B/ o US\$ \_\_\_\_\_
- g. Organigrama del o los aeropuertos administrados y operados y su descripción funcional.

#### 4.1.2 Capacidad FINANCIERA

Es la capacidad Económica y financiera o respaldo financiero que tiene la empresa o consorcio para cumplir con las obligaciones que implica la concesión administrativa objeto del acto público venidero. Se tomarán en cuenta dos (2) aspectos:

Estos son:

a Solidez financiera medida en base a los Estados Financieros y demás documentos que estimen convenientes adjuntar, en especial a través de los índices siguientes, que deberán estar calculados y su veracidad confirmada por la firma de auditores que acostumbra firmar los Estados Financieros de la firma o consorcio participante en la precalificación:

Rentabilidad  
Liquidez  
Endeudamiento

La evaluación de las compañías o consorcios participantes, será en base a los índices de los últimos tres (3) últimos periodos fiscales completos

- b. También se tomará en cuenta para la evaluación financiera la presentación de la información siguiente:
- Carta (s) de Respaldo Financiero del Proyecto
  - Carta de Responsabilidad Solidaria (Sólo si la empresa es subsidiaria de un grupo corporativo)
  - Referencias Bancarias.

#### **4.2 CALIFICACION Y RANGO DE CRITERIOS**

Cada uno de estos aspectos serán evaluados en base a criterios específicos, los cuales serán calificados con base en el cumplimiento o no del requerimiento

Los participantes para poder precalificar deberán cumplir con todos los requisitos y condiciones exigidos en los Puntos 2.4.1.1 (Requisitos Legales), 2.4.1.1.2 (Requisitos Técnicos y Administrativos) y 2.4.1.1.3 (Requisitos Financieros), así como los demás requerimientos del Documento de Precalificación

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones establecidas en el Documento de Precalificación, conlleva de manera automática a la descalificación de la firma o consorcio participante.

##### **4.2.1. CAPACIDAD TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA DE LA FIRMA Y/O CONSORCIO.**

Para la evaluación de este criterio se tomará en cuenta la experiencia de la firma o consorcios para el desarrollo, administración, y operación comercial de aeropuertos, medida a través del o los aeropuertos que mantiene en operación comercial, que a juicio del Comité Evaluador de la precalificación, con base en la información requerida en el Documento de Precalificación, demuestren que la firma o el Consorcio o el miembro del consorcio

pertinente ha desarrollado, administrado y operado comercialmente aeropuertos a satisfacción y con éxito comercial.

#### **4.2.2 CAPACIDAD FINANCIERA DE LA FIRMA O CONSORCIO**

Es la evaluación de la capacidad económica y financiera de la firma ó consorcio participante para hacerle frente a las inversiones necesarias para desarrollar, ejecutar y operar comercialmente los aeropuertos objeto de la futura licitación pública, medida con base en:

- a. Los Estados Financieros de la Empresa o Consorcio:  
Para la selección de este criterio se tomarán, como referencia para el cálculo de los índices, los estados financieros de los tres (3) últimos años

Las formulas de calificación serán establecidos por la Comisión Evaluadora con base en lo siguientes aspectos:

- a. Rentabilidad
  - b. Liquidez
  - c. Endeudamiento
- b. La Carta de Respaldo Financiero del Proyecto
  - c. Carta de Responsabilidad Solidaria (Sólo si la empresa es subsidiaria de un grupo corporativo)
  - d. Referencias Bancarias.

El Comité de Evaluación examinará la Certificaciones precitadas afín de verificar que las mismas acreditan los requerido por el documento de precalificación.

**El Comité de Evaluación del Acto de Pre-calificación tiene la facultad, si lo cree conveniente en su momento adecuado y durante el término oficial de la evaluación, de una verificación de la información suministrada por cualquiera de los participantes en cualquiera de los criterios calificados o por calificar en el Acto de Precalificación.**

## TRADUCCIÓN

### TABLA DE CONTENIDO

	<b>Página No.</b>	
1	Definiciones	3
2	El Aeropuerto y el Concesionario	8
3	La Concesión	10
4	Periodo de Contrato	11
5	Derechos y Obligaciones Existentes	12
6	Fecha de Inicio	13
7	Mejoras	13
8	Inicio	17
9	Aprobaciones Reglamentarias	18
10	Compromisos del GOP	19
11	Gerencia, Administración y Contabilidad	19
12	Derechos de Aeropuerto	20
13	Cargos de Aeropuerto	23
14	Detención	24
15	Operación y Mantenimiento	24
16	Equipo de Aeropuerto GOP para Navegación Aérea	26
17	Normas y Controles del Gobierno Panameño	27
18	Mejoras del Aeropuerto	28
19	Emergencias	29
20	Servicios Públicos	29
21	Tasa Reglamentaria	29
22	Seguros	29
23	Responsabilidad	30
24	El Medio Ambiente	32
25	Acceso a Dignatarios	34
26	Fuerza Mayor	34
27	Compensación por no Cumplimiento	36
28	Rescisión	36
29	Cesión	42
30	Derechos de Propiedad Intelectual	42
31	Confidencialidad	44
32	Registros	44
33	Remedios, Renuncias, Enmiendas y Consentimientos	45
34	Totalidad del Contrato	46
35	Separabilidad	46
36	Avisos	46
37	Resolución de Disputa	47
38	Ley e Idioma Aplicables	47
39	Legalización	47

#### Apéndices

Biblioteca Washington; Documento # 10081v3

[Reconocimiento Notarial si se requiere]

POR CUANTO QUE el Gobierno de la República de Panamá ha emitido el Decreto de Gabinete [\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_] de 1998 que establece que los servicios de aeropuerto prestados en los aeropuertos públicos pueden ser adjudicados como una concesión parcial o total a individuos o a personas jurídicas, ya sean nacionales o extranjeras a través de una licitación pública internacional, y

POR CUANTO QUE como resultado de una subasta pública internacional realizada en conformidad con el Decreto de Gabinete mencionado anteriormente aquí, por medio de una Decisión Administrativa [\_\_\_\_] de [\_\_\_\_], la concesión contenida en el presente contrato ha sido otorgada al Concesionario para la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, mejora y expansión del Aeropuerto

El actual contrato de concesión (el "Contrato") se celebra por y entre [el Gobierno de Panamá] ("GOP") y [el Concesionario] (el "Concesionario")

#### 1 Definiciones

"Decisión Administrativa en relación con la Concesión" significa la Decisión Administrativa [\_\_\_\_] fechada el [\_\_\_\_], que otorga la Concesión para el suministro de servicios aeroportuarios en el Aeropuerto

["Decisión Administrativa sobre Licencias" significa la Decisión Administrativa [\_\_\_\_] fechada el [\_\_\_\_], emitida, que otorga la licencia para el uso de activos que sean la propiedad del Estado]

"Actividades Aeronáuticas" significa el suministro en el Aeropuerto, o en relación con el mismo, de facilidades y servicios (aparte del Control de Tráfico Aéreo o actividades relacionadas), para los fines siguientes

- (i) el aterrizaje, estacionamiento, o despegue de aeronaves comerciales y civiles en general,
- (ii) todos los servicios prestados a las aeronaves (con exclusión de mantenimiento y reparación de las mismas), y/o
- (iii) todos los servicios a pasajeros y a visitantes (incluyendo el suministro y la preparación de alimentos durante el vuelo), y el manejo del equipaje, la carga o el correo en todas las etapas en que los mismos se encuentren dentro de los predios del Aeropuerto

"Afiliado" de cualquier persona significa cualquier entidad

- (i) que este Controlada por dicha persona, o
- (ii) por la cual dicha persona esté Controlada, o
- (iii) que esté bajo el Control común de esta persona

“Aeropuerto” significa el Aeropuerto Internacional de Tocumen que sirve a la Ciudad de Panamá

“Equipo de Navegación Aérea” significa el equipo, las partes, las piezas de repuesto, los sistemas de aterrizaje por medio de instrumentos (ILS y GPS), y todas las asistencias visuales requeridas y definidas por los criterios de la DAC y las recomendaciones de ICAO, en el Aeropuerto

“Cargos de Aeropuerto” significan

- (i) alquiler, impuestos, o derechos cargados por el Concesionario o por cualquier Afiliado por el suministro de servicios o por el uso de las facilidades Incluidas dentro de las Actividades Aeronáuticas en el Aeropuerto (incluyendo, pero sin limitación, el aterrizaje, estacionamiento, o el despegue de aeronaves comerciales y civiles en general, actividades de pasajeros, y el derecho a suministrar combustible),
- (ii) impuestos o cargos del Concesionario o de cualquier Afiliado, con relación al movimiento de pasajeros o al tráfico vehicular desde, hacia, o dentro del Aeropuerto, y
- (iii) cualquier otro alquiler, derecho o impuesto que se considere que es uno de los Cargos de Aeropuerto en el actual Contrato

“Licencia de Aeropuerto” significa la autorización de operación emitida para el Aeropuerto

“Derecho Aeroportuario” significa cualquier privilegio, derecho o cualquier exención, alquiler, u otro derecho principal o accesorio otorgado por el Concesionario (o por cualquier Tenedor de Derechos Aeroportuarios en conformidad con el Artículo 12.1 (Derechos Aeroportuarios),) o por el uso de, o en relación con, cualquier privilegio o derecho otorgado por este Contrato o como consecuencia del mismo

“ATA” significa la Asociación de Transporte Aéreo o cualquier sucesor de la misma

“Auditores” significa los auditores del Concesionario designados periódicamente en conformidad con el Artículo 11 2 (Cuentas)

“Junta Directiva” significa la Junta Directiva del Concesionario

“Reglamentaciones de BOCA” significa las Reglamentaciones publicadas periódicamente por Funcionarios del Edificio y por Administradores de Códigos Internacionales (Code Administrators International)

“Día Hábil” significa cada día hábil en la República de Panamá, con exclusión de sábados, domingos y días feriados decretados por una autoridad competente

“Convención de Chicago” significa la Convención de 1944 sobre la Aviación Civil Internacional, que sea enmendada y/o suplementada periódicamente, y cualquier referencia a un “Anexo” a la Convención de Chicago significará dicho Anexo, como sea enmendado y/o suplementado periódicamente

“Concesión” significa el derecho otorgado en conformidad con la correspondiente Decisión Administrativa sobre la Concesión, cuyos términos están establecidos en su totalidad en este Contrato

“Concesionario” significa \_\_\_\_\_

“Contrato” significa el Contrato para la Operación, Mantenimiento, Uso Comercial, Mejoramiento y Expansión del Aeropuerto Internacional de Tocumen, celebrado por el [GOP] y [El Concesionario]

“Importe del Contrato” significa la consideración a ser pagada a GOP, en conformidad con el Artículo 3 2 (Importe del Contrato) y con el Apéndice 2 (Importe del Contrato)

“Periodo del Contrato” tiene el significado establecido en el Artículo 4 1 (Periodo del Contrato).

“Control” de una persona sobre la otra significa que esta persona, o bien

- (i) individualmente o a través de terceros,
- (ii) directa o indirectamente,
- (iii) o a través de la tenencia de capital de acciones, derechos de voto, un contrato, o en cualquier otra forma.

puede designar o destituir la totalidad o la mayoría de los Directores o de los miembros de cualquier otro organismo administrativo de dicha persona o de cualquier otra persona que controle a esta persona o que en alguna otra forma controle o esté autorizada para controlar los asuntos y las políticas de esta persona o de cualquier otra persona que controle a esta persona

"DAC" significa la Dirección de Aeronáutica Civil de la República de Panamá o cualquier sucesor de la misma con relación a cualquiera de las actividades de la misma

"Equipo de Navegación de la DAC" significa el radar de acercamiento, el radar del campo aéreo, la navegación asistida por radio (VOR, DME, NDB, LOC), el equipo meteorológico, el equipo de telecomunicaciones, la torre de control del campo aéreo y el equipo asociado, tales como los sistemas asociados, las estructuras, y las facilidades que, en conformidad con el Artículo 18 (Equipo de Navegación de la DAC) la DAC podría requerir que sean instaladas en el Aeropuerto a medida que se necesiten para prestar servicios relacionados de navegación aérea al Aeropuerto (con exclusión del Equipo de Navegación Aérea del Concesionario)

"Día" significa un día calendario

"Director" significa cualquier miembro de la Junta Directiva

"Documentos" significa todos los diseños, certificados, especificaciones, reportes, estudios, información escrita, datos, y demás documentos, incluyendo el registro de los mismos en la forma de archivos electrónicos, e incluyendo los Derechos de Propiedad Intelectual en los mismos

"Medio Ambiente" tiene el significado que se asigna a este Término en el Artículo 24 2 2 (Contaminación)

"Fecha Estimada de Inicio" significa la fecha correspondiente a [ ] días después de la [fecha en la cual la concesión fue adjudicada al Concesionario por \_\_\_\_\_].

"Contratos Existentes" tiene el significado asignado a este término en el Artículo 5 1 (Derechos y Obligaciones Existentes)

"FAA" significa la "Administración Federal de la Aviación" o cualquier otra autoridad, departamento, o entidad, que bajo las leyes de los Estados Unidos de América

- (i) que ejerza control o supervise la seguridad o los aspectos técnicos de la aeronáutica civil, y/o
- (ii) que tenga jurisdicción para otorgar licencias de operación de Aeropuerto en su territorio

"Fuerza Mayor" tiene el significado asignado a lo mismo en el Artículo 26 I (Definición de Fuerza Mayor)

"Gerente General" significa la Persona designada como el ejecutivo de mas alto nivel del Concesionario en conformidad con el Artículo 11 I 2 (Normas de Contratación, Operación y Administración)

"GOP" significa el [Gobierno de Panamá]

"Recibos Anuales Brutos" significa todos los ingresos relacionados con el Aeropuerto recibidos por el Concesionario y sus Afiliados (si los hubiera) en el año en el que cualquiera de ya sea el Importe del Contrato o el Derecho de Reglamentación o ambos sean pagaderos, incluyendo los relativos a su administración, operación, mantenimiento, uso económico, expansión, y cualquier actividad relacionada con lo mismo (incluyendo, pero sin limitación, el ejercicio de los Derechos de Aeropuerto)

"Tenedor de Derechos Aeroportuarios" significa cualquier Persona (incluyendo pero sin limitación, el Concesionario o cualquier Afiliado) que posea algún Derecho Aeroportuario

"IATA" significa la Asociación Internacional de Transporte Aéreo o cualquier sucesor de la misma.

"ICAO" se refiere a la Organización Internacional de la Aviación Civil establecida por la Convención de Chicago o cualquier sucesor de la misma

"Fecha de Inicio" tiene el significado establecido en el Artículo 8 4 (Fecha de Inicio).

"Derechos de la Propiedad Intelectual" significa cualesquiera y todos los derechos e intereses en marcas de comercio, ya sea que estén o no registradas, marcas de servicio, patentes, solicitudes de cualesquiera de las mencionadas aquí anteriormente ("técnicas", u otro tipo de derechos de propiedad intelectual (ya sea en formulario escrito, o generados por o almacenados en una computadora o en un sistema similar, o en cualquier otra forma) con relación a todas las especificaciones, planos, diagramas, gráficas, bocetos, y otros materiales y Documentos preparados en cualquier momento

"Gravámenes" significa cualquier hipoteca, colateral, bono, interés de garantía, o cualquier otro cargo, obligación, y cualquier otro contrato u obligación que tendría substancialmente el mismo efecto económico

"Plan Maestro" significa el Plan Maestro relativo al Aeropuerto, que será entregado por el Concesionario en conformidad con el Artículo 7 1 2 (Requisitos Técnicos y Plan Maestro)

"Operador" significa [el Concesionario, o si el Concesionario comprende múltiples entidades, la entidad miembro del Concesionario que tenga la experiencia relevante en administración de aeropuertos que sea determinada durante el Proceso de Subasta]

"Entidad Estatal Panameña" significa cualquier entidad, autoridad, banco central, ministerio, u otra Persona (ya sea autónoma o no), o cualquier entidad legal controlada por la República de Panamá, incluyendo, pero sin limitación, la DAC, pero expresamente cualquiera con exclusión de cualquier aerolínea comercial del estado

"Persona" significa un individuo y/o una persona jurídica que se establezca en los Códigos Panameños Comercial y Civil

"Propuesta de Normas" tiene el significado estipulado en el Artículo 7 4 2 (Normas).

"Subasta Pública" significa la subasta pública internacional en la cual el Concesionario fue elegido para celebrar el presente Contrato

"Día Trimestral" significa la fecha posterior a tres (3) meses calendario después de la Fecha de Inicio, y las fechas siguientes a periodos posteriores iguales a tres (3) meses calendario a partir de ese punto en adelante, durante la totalidad del Periodo del Contrato

"Aeropuertos de Referencia" significa los aeropuertos de [ ]

"Derecho de Reglamentación" tiene el significado asignado a lo mismo en el Artículo 21.

"Zona Restringida de Desarrollo" se refiere al área de tierra en la vecindad del Aeropuerto en la cual el uso o construcción de cualquier edificio u otra facilidad sería contrario a las leyes y reglamentaciones de la DAC o de ICAO (incluyendo, pero sin limitación, el Anexo 14 de la Convención de Chicago)

"Accionista" significa el tenedor de alguna acción, u otro interes patrimonial en el Concesionario

"Normas" tiene el significado estipulado en el Artículo 7 4 I (Normas)

"Substancia" significa cualquier sólido, liquido, gas, ruido, vibración, ion, radiación electromagnética u otra, y cualquier otro elemento o cosa

"Contrato de Asistencia Técnica" significa el contrato de asistencia técnica firmado el \_\_\_\_\_ por y entre el Operador y el Concesionario

"Requisitos Técnicos" significa el Plan Maestro y las Normas emitidas periódicamente

"Empleados Transferidos" tiene el significado especificado en el Artículo 5 3

"Accionistas Finales" significa la Persona o las Personas que, finalmente, Controlan a otra Persona

"USA" significa los Estados Unidos de Norteamérica

"Uso" significa el derecho del Concesionario de ocupar, usar, y disfrutar del Aeropuerto en conformidad con las disposiciones del Artículo 2 4

"Trabajos" significa las actividades realizadas en, en relación con, o vinculadas con el mantenimiento y mejoramiento del Aeropuerto y/o cualquier Mejora Requerida

## 2 Aeropuerto y el Concesionario

2.1 Aeropuerto el GOP celebra el presente Contrato con el fin de transferir una concesión para la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, mejoramiento y expansión del Aeropuerto en conformidad con este Contrato y con la Decisión Administrativa relevante

2.2 Propiedad de la tierra el GOP garantiza el uso libre y pacifico de los activos que son el objeto de la presente Concesión La República de Panamá es el dueño exclusivo del Aeropuerto y goza de todos los derechos de propiedad y de posesión sobre el mismo libre de cualesquier gravámenes El Apéndice I, Parte 2 provee un inventario del edificio, los equipos, las facilidades, franquicias, arrendamientos, y demás activos y derechos incluidos dentro del Aeropuerto y de la Concesión

- 2.3 El Concesionario y el Operador El GOP otorga al Concesionario por el Período del Contrato el derecho y el privilegio exclusivo para llevar a cabo la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, y expansión del Aeropuerto, (incluyendo el privilegio y el derecho exclusivo para otorgar Derechos de Aeropuerto) en conformidad con, y con sujeción a, las disposiciones del presente Contrato El Concesionario y el GOP acuerdan que en la Fecha de Inicio y durante todo el Período del Contrato, el Operador estará obligado por, y cumplirá con todas sus obligaciones consagradas por un Contrato de Asistencia Técnica consistente con los términos de este Contrato
- 2.4 Uso
- 2.4.1 Por medio del presente instrumento, el GOP otorga al Concesionario un derecho para usar el Aeropuerto por el Período del Contrato, incluyendo el derecho a cobrar cargos de aeropuerto, derechos de franquicia, y demás fuentes de ingresos (excepto que esté estipulado en el Artículo 16.6 (Cargos)), cualquier suma en relación con la navegación aérea, servicios meteorológicos, y servicios relacionados con esto último, los cuales serán cobrados por la DAC, el GOP, u otra Entidad Estatal de Panamá en relación con el Aeropuerto) y para usar el bien inmueble, las estructuras, los edificios, y las facilidades ubicadas en el Aeropuerto El Concesionario tendrá el derecho exclusivo a usar y ocupar el Aeropuerto para cualquier propósito, actividad o negocio permitido al amparo del Artículo 2.5 (Transferencia al Concesionario) o del Artículo 3.1 (Otorgamiento de Derechos)
- 2.4.2 Excepto que se establezca de otro modo en el presente Contrato, el Concesionario, como usuario, será responsable de pagar todos los costos o gastos (ya sean normales o no) en relación con el uso y/o el ejercicio de cualquiera de los derechos y obligaciones del mismo consagrados por este Contrato
- 2.4.3 A la expiración o a la rescisión del presente Contrato (ya sea a través del transcurso del tiempo o debido a que el mismo haya sido rescindido, o por cualquier otra causa), el uso concluirá automáticamente y dejará de estar en efecto en el momento en que el GOP tome posesión y disfrute de todos los derechos de propiedad y de posesión sobre el Aeropuerto, sin efectuar pago alguno y libre de cualquier Gravamen, pero en conformidad con los Cargos de Aeropuerto otorgados mediante el Artículo 12.1.2

(Cargo de Aeropuerto) y, cuando sea apropiado, sus disposiciones del Artículo 18 3 7

3 Concesión

3 1 Otorgamiento de Derechos

3 1 1 Con sujeción a y en conformidad con las estipulaciones del presente Contrato, durante el Periodo del Contrato, el Concesionario estará autorizado para realizar

- (i) cualquier actividad relativa o en relación con las actividades a las que se hace referencia en el Artículo 2 4 (Uso) o que éste considere apropiado que sea llevada a cabo o ejecutada en relación con lo mismo, incluyendo pero sin limitación, las Actividades Aeronáuticas en el Aeropuerto,
- (ii) cualquier actividad o negocio relacionado o en conexión con el arribo, partida, y/o manejo de aeronave, pasajeros, equipaje, carga, y/o correo, incluyendo, pero sin limitación, los aspectos a los que se hace referencia en la Declaración de la Junta Directiva de ICAO o en el Manual de ICAO sobre planificación de Aeropuertos (Documento 9184, Parte 1) como sea periódicamente enmendado, y/o
- (iii) cualquier otra actividad o negocio, aceptable para las normas reglamentarias del GOP, para la cual el Concesionario haya seguido los procedimientos del Artículo 3 1 3, incluyendo dar aviso y proveer detalles completos en lo que respecta a la actividad o negocio a ser llevado a cabo y el efecto del mismo sobre el Concesionario y sus negocios, actividades, finanzas y demás aspectos

3 1 2.

- (i) El Concesionario no se involucrará, en forma directa ni indirecta, ni a través de Persona alguna bajo su Control, en actividad alguna, ni llevará a cabo negocio alguno no contemplado en el Artículo 2 4 (Uso) y 3 1 1 (Otorgamiento de Derechos)

- (ii) El Concesionario podrá periódicamente establecer uno o más Afiliados con el propósito de llevar a cabo cualquier negocio o actividad permitida al amparo del Artículo 3 1 1 (Otorgamiento de Derechos)
- 3 1 3 El Concesionario no podrá, en forma directa ni indirecta, ni a través de Persona alguna bajo su Control, ser propietario de o tener acciones o intereses, ni participar en forma alguna en ninguna Persona que esté dedicada a una actividad o que lleve a cabo algún negocio que no sea la actividad a la que se haga referencia en los Artículos 2 4 (Uso) y 3 1 1 (Otorgamiento de Derechos), sin el previo consentimiento por escrito del GOP, el cual no será negado sin una justificación razonable. Para obtener algún consentimiento en este sentido, se deberán suministrar detalles completos sobre la Persona en cuestión, incluyendo la identidad del Accionista Final, y las actividades o negocios llevados a cabo por el mismo, y el efecto de lo mismo sobre el Concesionario y sus negocios, actividades, finanzas y demás aspectos
- 3 1 4 A menos que esté estipulado de otro modo en este Contrato, el Concesionario llevará a cabo y se registrará por sus derechos y obligaciones consagrados por este Contrato, a sus propias expensas y a su propio riesgo, sin acceso alguno a fondos ni a garantías de índole comercial o financiero provenientes del GOP, ni de ninguna Entidad del Estado panameño, y no tendrá el derecho, ni expreso ni implícito, de emprender demandas contra ni de exigir indemnización ni compensación alguna, u otra suma al GOP, ni a ninguna otra Entidad Panameña de Gobierno
- 3 1 5 En conformidad con las estipulaciones del presente Contrato, el Concesionario será total y exclusivamente responsable por y asumirá los riesgos financieros y otros relacionados en conexión con la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, mejoramiento y expansión del Aeropuerto, así como también todos sus demás derechos y obligaciones así como también cualesquier otros riesgos, contingencias, circunstancias y/o peligros que podrían ocurrir (previstos o imprevistos) ya sean resultado de cualesquier cambios que ocurran con relación a los citados riesgos, circunstancias y/o peligros excepcionales u otros, sean estos previstos o imprevistos. Ni el Concesionario ni ningún Accionista tendrá derecho alguno ni expreso ni implícito para emprender ninguna demanda ni exigir ninguna indemnización o compensación, ni ninguna otra suma al GOP ni a ninguna otra

Entidad del Gobierno Panameño en relación con los diversos asuntos estipulados en el presente Contrato

3 1 6 El GOP, y el Concesionario, cumplirán y llevarán a cabo todas sus obligaciones en relación con o resultantes del presente Contrato en un espíritu de cooperación y de buena fe

3 2 Importe del Contrato El Concesionario pagará el importe estipulado en el Apéndice 2 al GOP por los derechos y privilegios otorgados por el presente Contrato (Importe del Contrato)

#### 4 Periodo del Contrato

4 1 Periodo del Contrato El periodo del Contrato será 25 años, comenzando con la Fecha de Inicio y terminando cuando el mismo sea rescindido o expire

4 2 La Opción del GOP para Negociar Extensión de Contrato Si así lo desea, el GOP podrá escoger iniciar negociaciones con el Concesionario para extender el plazo de este Contrato El GOP notificará al Concesionario por lo menos dos (2) años antes de la expiración programada de este Contrato si lo desea para negociar dicha extensión

4 3 Derecho a participar en subasta pública en una fecha posterior como se dispone en el presente documento Hasta el grado permitido por las leyes aplicables, el Concesionario tendrá derecho a tomar parte en cualquier subasta organizada para la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, mejoramiento o expansión del Aeropuerto una vez que el Periodo del Contrato haya expirado

#### 5 Derechos y Obligaciones Existentes

5 1 En la Fecha de Inicio, el Concesionario se hará cargo del Aeropuerto, y observará todos y cada uno de los términos de este Contrato, y se beneficiará de las disposiciones de todas y cualesquiera de las concesiones, contratos, y demás acuerdos que estuvieren a su disposición en la Sala de Datos durante el periodo de debida diligencia previo a la Subasta Pública ("Contratos Existentes")

5 2 Empleados El Concesionario tendrá la libertad de solicitar los servicios del personal que desee retener ("Empleados Transferidos") provenientes del pozo común de empleados de la DAC hasta la Fecha de Inicio Los Empleados Transferidos pasarán a ser los empleados del Concesionario a partir de la Fecha de Inicio y todas las prestaciones sociales y obligaciones

relacionadas con la seguridad social y demás asuntos correspondientes a los Empleados Transferidos serán asignados al Concesionario, el cual será responsable por ellos de manera exclusiva. El GOP seguirá siendo responsable por los empleados que no sean transferidos al Concesionario.

5.3 *[Nota: Necesitamos discutir cuáles Obligaciones del Contrato no se requerirá que sean asumidas por el Concesionario]*

5.4 El GOP manifiesta y garantiza que

5.4.1 El Apéndice 1, Parte 2, enumera todo Contrato Existente relacionado con el Aeropuerto que en la Fecha de Inicio continuará en efecto por un período de uno o más años, con relación al cual el Concesionario deberá pagar, o prestar servicios, o entregar activos en importes mensuales mayores de [diez] mil [dólares de los Estados Unidos (US\$10,000)] o por un importe total mayor de [cincuenta] mil [dólares de los Estados Unidos (US\$50,000)]. El GOP declara que la transferencia del mismo no dará lugar a una violación, y que el GOP no ha incumplido en modo alguno material sus obligaciones incluidas en los Contratos Existentes, y

5.4.2 La Subasta Pública fue llevada a cabo en conformidad con las disposiciones legales existentes y que [el Ministerio, la DAC, y el Contralor Nacional] están debidamente autorizados por el GOP para otorgar y celebrar este Contrato.

## 6 Fecha de Inicio

6.1 Este Contrato entrará en vigor en la Fecha de Inicio.

6.2 En el presente Contrato, la "Fecha de Inicio" se refiere al primer Día Hábil en el que los siguientes asuntos hayan sido concluidos:

6.2.1 emisión de decisiones administrativas en cuanto a la Concesión [y a la Licencia], *[¿Qué es lo que se requiere aquí?]*

6.2.2 firma del Contrato por el Concesionario y el representante apropiado del GOP,

6.2.3 [registro del presente Contrato con el Notario Público] - *[¿Qué es lo que se requiere aquí?]*

6.2.4 recibo de la Licencia de Aeropuerto por el Concesionario, en conformidad con el Artículo 8.1.1 (Licencia de Aeropuerto),

- 6 2 5 pago por el Concesionario de la primera porción del Derecho de Reglamentación, en conformidad con el Artículo 21 (Derecho de Reglamentación) y con el Apéndice 2 (Importe del Contrato), y
- 6 2 6 pago por el Concesionario del Importe Inicial del Contrato establecido en el Apéndice 2 (Importe del Contrato)

7 Mejoras

7 1 Requisitos Legales y Plan Maestro

- 7 1 1 El Concesionario se asegurará de que cualesquier Mejoras Requeridas y todos los trabajos, materiales, equipos, sistemas y procedimientos relativos a los mismos reúnan los Requisitos Técnicos
- 7 1 2 El Concesionario deberá elaborar un Plan Maestro para el Aeropuerto en conformidad con el Manual de ICAO de Planificación de Aeropuertos y la Circular de Asesoramiento de FAA ACI 50/5070-6A. Ese Plan será entregado al GOP para su aprobación a más tardar el [ ] meses después de la Fecha de Inicio. Una vez que el Plan Maestro sea aprobado por el GOP, podrá ser enmendado y actualizado solamente con el consentimiento del GOP

7 2 Inspección

7 2 1 El Concesionario

- (i) habrá inspeccionado el Aeropuerto y las áreas circundantes,
- (ii) se considerará que acepta que el Aeropuerto cumple con los Requisitos Técnicos y con todas las reglamentaciones, normas, prácticas, y procedimientos recomendados y publicados por el GOP, la DAC, la FAA, y la ICAO (y, con respecto a las reglamentaciones para edificios, obras públicas y demás tópicos relacionados, las Reglamentaciones de BOCA y las de otras agencias u organizaciones pertinentes), así como también las disposiciones legales aplicables, y
- (iii) habrá obtenido para sí toda la información necesaria relativa a los posibles riesgos, contingencias, y demás

circunstancias que podrían influir o afectar sus derechos u obligaciones de lo mismo con relación a la financiación, mantenimiento, operación, administración, uso, mejoramiento y expansión del Aeropuerto, y demás derechos y obligaciones que estén establecidas en este Contrato

- 7.2.2 A menos que se estipule específicamente de otro modo en este Contrato, ni el Concesionario ni ninguna otra Persona tendrán el derecho de hacer un reclamo o de emprender una acción legal contra el GOP, el Estado Panameño, ninguna Entidad del Gobierno Panameño, ni contra sus asesores financieros, técnicos o legales, con relación a una decisión, daños y perjuicios ni por ninguna otra causa en base a ninguno de los asuntos a los que se hace referencia en el Artículo 7.2.1, o alegando que se ha suministrado información incorrecta o insuficiente (incluyendo, pero sin limitación, cualquier información o lineamiento emitido y/o estudios o reportes llevados a cabo por el GOP, o por cualquier Entidad del Gobierno Panameño, o relativo a la Subasta Pública) entregada por alguna Persona, ya sea que esta última esté o no actuando como un empleado del GOP o de cualquier Entidad del Gobierno Panameño

A menos que se indique de otro modo en el presente Contrato, el Concesionario no será relevado de las obligaciones o riesgos impuestos o asumidos por el mismo en relación con Trabajos o con este Contrato a causa de cualesquier hechos (ya sea que se conozcan o no, o que sean o no previsibles), que pudieran afectar o que hayan afectado el financiamiento, mantenimiento, administración, operación, uso, mejoramiento y/o expansión del Aeropuerto o el cumplimiento de sus obligaciones con relación a lo mismo en conformidad con las disposiciones del presente Contrato.

- 7.3 Contratos: El Concesionario se asegurará de que todos los contratos y acuerdos alcanzados por él o por sus Afiliados en relación con la mejora, expansión y/o mantenimiento del Aeropuerto o con cualquier Trabajo, usarán sus mejores esfuerzos para incluir disposiciones a través de las cuales el contratista pertinente garantizará que cada parte del Trabajo llevado a cabo bajo el citado contrato o acuerdo será adecuado para el propósito del mismo y estará libre de todo defecto en su diseño, fabricación, y materiales, por un periodo que pueda ser razonablemente requerido para la protección del Concesionario

#### 7.4 Normas

Biblioteca Washington, Documento # 10081v3

741 En el presente Contrato, "Normas" se refiere a las reglamentaciones y/o otras normas (incluyendo, pero sin limitación, cualquier práctica recomendada y/o procedimientos incorporados, o cualquier parte de dichas reglamentaciones y/o normas) periódicamente aplicables a cualquier aspecto del diseño, construcción, operación, administración, mantenimiento, renovación, cambios, modernización, mejoramiento y/o expansión del Aeropuerto, sus estructuras, equipos, facilidades y sistemas

- (i) que hayan sido publicadas por la DAC a más tardar en la Fecha de Inicio (ya sea que las mismas estén o no en efecto),
- (ii) que sean publicadas periódicamente por la DAC después de la Fecha de Inicio,
- (iii) que en la ausencia de una reglamentación o norma aplicable de la DAC, serán las reglamentaciones y/o normas relevantes de la FAA (incluyendo pero sin limitación, cualesquier prácticas recomendadas y/o procedimientos incorporados, o cualquier parte de dichas reglamentaciones y/o normas) a condición que una reglamentación o norma que tenga un efecto substancialmente equivalente se aplique a uno o más Aeropuertos de Referencia,
- (iv) que hayan sido previamente establecidos o adoptados en algún momento (y periódicamente suplementados o enmendados) por la ICAO en conformidad con la Convención de Chicago (incluyendo, pero sin limitación, los Anexos 2, 4, 6, 9, 10, 11, 14, 16, 17 y 18), a condición que si existiera algún conflicto entre la reglamentación y/o norma pertinente de ICAO (incluyendo, pero sin limitación, alguna práctica recomendada y/o procedimiento incorporado, o alguna parte de dicha reglamentación y/o norma) y una reglamentación y/o norma (incluyendo, pero sin limitación, a cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado, o cualquier parte de dicha reglamentación y/o norma) bajo el Artículo 741, acápites (i) y/o (ii), la reglamentación y/o norma de la DAC (incluyendo pero sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado, o cualquier parte de dicha reglamentación y/o norma), prevalecerá,

- (v) las reglamentaciones y normas relevantes de BOCA serán aplicadas a proyectos de edificios y a obras públicas (incluyendo pero sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado, o cualquier parte de dicha reglamentación y/o norma), y
- (vi) para equipos específicos, partes, sistemas y facilidades, las normas serán las recomendaciones de los fabricantes, de los instaladores, o de los diseñadores hasta el grado que sea consistente con las disposiciones citadas aquí anteriormente,

#### 7.4.2 Propuestas para Normas

- (i) Si el Concesionario no puede cumplir alguna Norma, podrá enviar una propuesta (una "Propuesta para Norma") a la DAC para solicitar la aprobación de una modificación de la Norma particular. La propuesta
  - (a) deberá ser clara, específica, y detallada,
  - (b) deberá especificar la Norma particular cuya modificación se pretende y todas las consecuencias e implicaciones apropiadas de la propuesta, la razón por la cual se busca la modificación, y
  - (c) podrá ser aceptada o rechazada por la DAC a su sola discreción.
- (ii) La DAC tendrá hasta [sesenta (60)] Días después de recibir la propuesta para aprobar u objetar la Propuesta de Normas y se considerará que ha otorgado la propuesta de lo mismo si el Concesionario no es notificado de su objeción dentro de un período adicional de [treinta (30)] Días.
- (iii) Hasta el grado que la DAC apruebe la Propuesta de Normas, cualquier referencia en este Contrato a la Norma pertinente deberá, para los fines específicamente indicados en la Propuesta de Normas, ser considerada que es la Norma modificada.

## 8 Inicio

### 8.1 Licencia de Aeropuerto

Biblioteca Washington, Documento # 10081v3

8 1 1 El GOP se compromete, tan pronto como sea posible, y en cualquier caso dentro de un período que no excederá [treinta (30)] Días, a continuación del recibo de una solicitud de Licencia de Aeropuerto, y a condición que

(i) los manuales y procedimientos del Aeropuerto cumplan con las disposiciones del presente Contrato y las disposiciones de las reglamentaciones de la DAC que sean aplicables (que se presumirán si dichos manuales y procedimientos son substancialmente similares a los que son usados efectivamente), y

(ii) el Concesionario notifique al GOP en lo que respecta a

(a) la composición de su equipo, sistema y procedimientos,

(b) su organización y administración,

con el fin de asegurar que el Aeropuerto provea con seguridad cualesquiera de las Actividades Aeronáuticas, incluyendo servicios a pasajeros, equipaje, carga y correo que estaban siendo brindadas por el Aeropuerto inmediatamente antes de la citada fecha

Que la DAC emitirá una Licencia de Aeropuerto en conformidad con las reglamentaciones aplicables. La emisión de dicha Licencia no relevará al Concesionario de ninguna de sus obligaciones consagradas por el presente Contrato

## 8 2 Funciones de Estado en el Aeropuerto

8 2 1 Antes de la Fecha de Inicio, el Concesionario consultará con el GOP, la DAC, y cada una de las Entidades del Gobierno Panameño responsables del mantenimiento y de la operación del equipo y de las facilidades requeridas para cumplir las funciones del Aeropuerto, incluyendo específicamente las funciones de control de tráfico aéreo, inmigración, seguridad policial, defensa militar y aduanas

8 2 2 El Concesionario proveerá libre de costo a cada una de las Entidades del Gobierno Panameño mencionadas en el Artículo 8 2 1 que antecede, los espacios necesarios para la continuación de

sus actividades las cuales serán continuadas por dicha entidad después de la Fecha de Inicio, con el criterio para la asignación de espacios que sea el espacio actualmente ocupado por dichas instituciones en el Aeropuerto, a menos que el Concesionario determine razonablemente que los mismos se necesitan para otros fines, y haga un reemplazo razonable del espacio disponible. En el caso de que una de estas instituciones requiriera espacios mayores, los mismos podrán ser cargados por el Concesionario, (excepto que las actividades de control de tráfico aéreo recibirán el tratamiento establecido en el Artículo 16.5)

8.2.3 El GOP se compromete a asegurar que todas las medidas a ser tomadas por el GOP, la DAC, o cualquier Entidad del Gobierno Panameño, y necesarias para cumplir las funciones a las que se hace referencia en el Artículo 8.2.1, serán llevadas a cabo antes de la Fecha de Inicio.

## 9 Aprobaciones Reglamentarias

9.1 Excepto que se disponga de otro modo en el presente documento, el GOP acuerda y declara que no se requerirá del Concesionario, de ningún Afiliado, o de ningún contratista o subcontratista de los mismos que obtenga permiso alguno, licencia o aprobación, ya sea del Estado panameño o de cualquier Entidad del Gobierno Panameño en relación con:

9.1.1 la Fecha de Inicio, y respecto a la aceptación del Concesionario de la responsabilidad por la administración, operación, mantenimiento, uso comercial, mejoramiento y expansión del Aeropuerto, y/o

9.1.2 la operación y administración general del Aeropuerto, y/o

9.1.3 la ejecución de cualquier Actividad Aeronáutica en el Aeropuerto.

9.2 Las disposiciones del Artículo 9.1.2 que antecede se aplicarán solamente a la operación y administración general del Aeropuerto en su condición de un aeropuerto, y no se aplicarán a ninguna otra operación, actividad, o negocio llevado a cabo por cualquier Persona (incluyendo, sin limitaciones, el Concesionario y cualquier Tenedor de Derechos del Aeropuerto) en el Aeropuerto, o en relación con el mismo.

9.3 Las disposiciones del Artículo 9.1 no se aplican a la obtención de permisos de residencia o de trabajo para personal que no es panameño.

## 10 Compromisos del GOP

Biblioteca Washington, Documento # 10081v3

*[Necesitamos Revisar]*

11 Gerencia, Administración y Contabilidad

11.1 Normas de Contratación, Operación y Administración

11.1.1 Al principio, en conformidad con el Artículo 5.2, y después de la Fecha de Inicio, el Concesionario contratará su propio personal en números adecuados y con suficientes capacidades, experiencia y competencia para administrar, mantener, usar para fines comerciales, mejorar y expandir el Aeropuerto en conformidad con el presente Contrato. El Concesionario adoptará sus normas de contratación, operación y administración, pero estará sujeto al continuo cumplimiento de las Normas, las disposiciones de [Ley Laboral Panameña], y proveerá un ambiente seguro de trabajo.

11.1.2 Durante la totalidad del Periodo del Contrato, el Concesionario contratará los servicios de

- (i) Un Gerente General (quien será el ejecutivo de más alto nivel del Concesionario) quien será responsable por las actividades diarias de gerencia y administración y de la operación del Concesionario y quien residirá en la República de Panamá,
- (ii) Un Gerente de Finanzas quien deberá tener el apropiado entrenamiento y experiencia y deberá estar adecuadamente calificado para realizar sus funciones en la República de Panamá, y
- (iii) Otros ejecutivos con suficientes capacidades y experiencia para administrar el Aeropuerto con seguridad y eficiencia.

11.1.3 El Concesionario será administrado y operado como un negocio comercial con fines de lucro. Los Directores tomarán decisiones y establecerá sus planes comerciales y sus presupuestos de operación, y sus actividades serán llevadas a cabo en base a esos planes, decisiones y presupuestos.

11.2 Cuentas: El Concesionario preparará sus cuentas en conformidad con la ley aplicable y con los principios de contabilidad generalmente aceptados en la República de Panamá y las cuentas serán sometidas a auditorías por una firma internacional de auditores reconocida de buena reputación y satisfactoria para el GOP. Las cuentas del Concesionario deberán proveer

información consistente con los principios citados aquí anteriormente y serán adaptadas a las necesidades del Concesionario, a las exigencias razonables del GOP y a las necesidades de los usuarios del Aeropuerto. En particular, se deberá proveer información detallada sobre todos los costos e ingresos (en formularios completamente separados) por todos los servicios y facilidades suministradas por el Concesionario. Además, cuando el Concesionario prepare sus cuentas, deberá, entre otras cosas, tomar todas las medidas apropiadas para mostrar la información siguiente, precisamente y de manera adecuada:

- 11.2.1 cualquier subsidio adjudicado (ya sea mediante concesiones, préstamos no comerciales, celebración de acuerdos comerciales bajo términos que no sean los que podrían haber sido obtenidos de terceros en una base comercial o en otra forma) por cualquier Persona para el Concesionario y/o por el Concesionario para cualquier Persona, así como también la identidad de la citada Persona, y
- 11.2.2 cualquier subsidio adjudicado por el Concesionario a cualquier actividad o negocio con fondos derivados de cualquier otra actividad o negocio llevado a cabo por el mismo
- 11.3 Dividendos. El Concesionario no podrá efectuar pago alguno o distribución de dividendos a los Accionistas en tanto deba alguna porción del Importe del Contrato, el Derecho Reglamentario o cualquier otra suma al GOP, o a cualquier Entidad del Gobierno Panameño
- 11.4 Transacciones de los Afiliados y Relacionadas. (a) El Concesionario causará que todas las transacciones comerciales (incluyendo el otorgamiento de cualesquier Derechos de Aeropuerto) entre él mismo y cualesquiera de sus Afiliados a ser en los términos y condiciones (incluyendo compensación y pago) que no sean más favorables al Concesionario o a cualquier tal Afiliado que los términos y condiciones que prevalecerían en una transacción comercial emprendida con un tercero (una transacción directa)

## 12 Derechos Aeroportuarios

- 12.1.1 El Concesionario formulará criterios imparciales, razonables y objetivos para otorgar Derechos Aeroportuarios. Cuando determine y se debe o no otorgar estos derechos a una cierta Persona, o si enmienda, renuncia, disuelve, o difiere dichos Derechos, el Concesionario cumplirá con dichos criterios y los aplicará de manera consistente

- 12.1.2 El Concesionario estará autorizado para otorgar el derecho de usar el Aeropuerto y/o las partes del mismo a terceros por el término del Uso de lo mismo. El Concesionario podrá solamente otorgar Derechos Aeroportuarios u otros contratos o acuerdos que expiren a más tardar el vigésimo quinto (25º) aniversario de la Fecha de Inicio, y también dispondrá la renovación por el GOP en sus términos y condiciones existentes por un periodo adicional de seis (6) meses.
- 12.1.3 Los pagos correspondientes a cualquier Cargo de Aeropuerto serán expresados en dólares de los Estados Unidos.
- 12.1.4 Todo operador de aeronave que use el Aeropuerto durante el Periodo del Contrato, podrá a solicitud obtener la subconcesión de los Derechos Aeroportuarios que pueda razonablemente requerir para realizar las actividades de manejar pasajeros transportados por la aeronave del mismo, con sujeción al pago de alquileres y de cargos (que serán los cargos de Aeropuerto) por el uso de las facilidades del Aeropuerto, con el importe de dichos alquileres y cargos a ser acordado entre el operador de la aeronave y el Concesionario, en base a lo cual no discrimine injustamente contra el operador de la aeronave en comparación con cualquier otra Persona a cargo del manejo de pasajeros, y que no implique cargarle a él por el uso de facilidades que no sean usadas en relación con el manejo de pasajeros.
- 12.1.5 Todos los arrendamientos, licencias y demás contratos similares firmados periódicamente por el Concesionario, cuyo término es por más de un año serán registrados en el registro apropiado.
- 12.1.6 El Concesionario estará autorizado a otorgar derechos a Tenedores de Derechos Aeroportuarios que les autoricen a otorgar derechos a otros que sean derivados de Derechos Aeroportuarios que les pertenecen. Ninguna adjudicación de esta naturaleza relevará al Concesionario de registrarse por lo que está estipulado en el Artículo 12 (Derechos Aeroportuarios) o cualquier otra disposición del presente Contrato. El Concesionario se asegurará de que las estipulaciones del presente Contrato sean seguidas y en todos los aspectos de la adjudicación de dichos derechos subordinados y los términos de los mismos, como si los derechos derivados fueran Derechos Aeroportuarios otorgados o a ser otorgados por el Concesionario y este último se asegurará de que las condiciones de los citados Derechos Aeroportuarios otorgados por el mismo, a

pesar de que permite que se otorguen dichos derechos derivados, incluyen disposiciones que autorizan al Concesionario a disolver los Derechos Aeroportuarios y cualesquier tales derechos derivados, y por otro lado, por si solo, tomar las medidas necesarias para resolver cualquier defecto o violación, si es en relación con o como resultado de lo mismo, cualquier estipulación del presente Contrato si no fuera cumplida estrictamente

12 1 7 En cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables, el Concesionario o cualquier otro Tenedor de Derechos Aeroportuarios no podrá

- (i) adoptar, en relación con cualquier actividad llevada a cabo en el Aeropuerto, ninguna práctica comercial, o política para fijar precios, que en una manera no razonable discrimine contra cualquier tipo de usuario, o que injustamente explote su posición negociadora en relación con los usuarios del Aeropuerto en general o que directamente cause la adopción de una práctica que tenga efecto similar para cualquier otra Persona, o
- (ii) con respecto a la adjudicación de cualquier Derecho Aeroportuario, adoptar ninguna práctica que discrimine de una manera no razonable contra personas a las cuales cualquier tipo de dichas adjudicaciones hayan sido efectuadas, o a cualquier persona privada a quien dichas adjudicaciones hayan sido efectuadas, o que injustamente se aproveche de su posición de negociación con relación a alguna persona a la cual tales adjudicaciones hayan sido otorgadas en general

12 1 8 Si en algún momento se demostrara que el Concesionario no ha cumplido con los Artículos 12 1 1, 12 1 2, 12 1 5, 12 1 6, 12 1 7, y/o 12 1 8, al otorgar Derechos de Aeropuerto y que la otra parte del contrato estaba en conocimiento (en el momento en que el Derecho de Aeropuerto era otorgado, entregado, enmendado, o diferido, en dependencia de las circunstancias) de dicho incumplimiento, el Concesionario, inmediatamente después de recibir notificación del GOP a este efecto rescindirá el Derecho de Aeropuerto apropiado sin compensación para la otra parte del contrato (y el Concesionario se asegurará de la existencia de una estipulación autorizándolo a proceder en esta forma con relación a cada Derecho de Aeropuerto apropiado)

- 12.2 Tragamonedas La distribución de tragamonedas en el Aeropuerto debe ser consistente con las obligaciones domésticas e internacionales del Gobierno panameño

*[Insertar más en relación con tragamonedas]*

- 12.3 No discriminación El Concesionario se asegurará de que, a menos que la ley aplicable dicte de otro modo, el Aeropuerto permanecerá accesible bajo condiciones uniformes a las aeronaves de todas las naciones. Las condiciones uniformes a menos que las leyes aplicables dicten de otro modo, también se aplicará al uso de todas las instalaciones y facilidades con el fin de la navegación aérea y operación de las aeronaves, por las aeronaves de todas las naciones, para uso público y para mantener la seguridad y el debido funcionamiento de la navegación aérea (incluyendo los servicios de radio y de meteorología)

### 13 Cargos de Aeropuerto

- 13.1 Ninguna Persona (con la excepción del Concesionario, cualquier Tenedor de Derechos de Aeropuerto, GOP o cualquier Entidad del Gobierno panameño) podrá imponer derechos o cargos

13.1.1 con relación al suministro de cualquier servicio de Aeropuerto y/o facilidad incluidos dentro de las Actividades Aeronáuticas en el Aeropuerto, o

13.1.2 con relación al movimiento de pasajeros o al tráfico vehicular en el Aeropuerto

- 13.2 Los Cargos de Aeropuerto no serán fijados o impuestos a menos que sean para cumplir con las estipulaciones del presente Artículo 13 (Cargos de Aeropuerto)

#### 13.3

13.3.1 Con excepción de lo que está estipulado en el Artículo 12 y en este Artículo 13 (Cargos de Aeropuerto), al Concesionario se le otorgará discreción absoluta e irrestricta (sin necesidad alguna de aprobaciones, permisos o licencias adicionales) para determinar los derechos a ser aplicados a las instalaciones y servicios brindados en el Aeropuerto

13.3.2 A la discreción del Concesionario, cualesquiera de esos cargos podrán ser debidos a solicitud, en efectivo o por otros medios (y

podrán ser exigidos y pagaderos antes de que una aeronave abandone el Aeropuerto o antes de que se permita a nadie el acceso a cualesquier facilidades y/o servicios del Aeropuerto) y, en el caso de incumplimiento en el pago de dicho cargo, se podrá cargar intereses hasta el límite máximo que permita la ley

- 13 4 El GOP y el Concesionario deberán, en cada aniversario del cierre de este Contrato, revisar la aplicación del Artículo 13 6 y, sin compromiso ni obligación, considerar si es aconsejable enmendar (o modificar) y/o acordar instituir revisiones y comprometerse a discusiones futuras a condición de que, en caso de que no se alcance un acuerdo mutuo, las disposiciones del Artículo 13 7 (conforme a la enmienda más reciente, asumiendo que tal cosa haya ocurrido) seguirá estando en vigencia
- 13 5 Al determinar los Cargos de Aeropuerto, el Concesionario deberá comportarse en una forma consistente con relación a las obligaciones internacionales del Gobierno panameño en lo que respecta a los acuerdos alcanzados en la Convención de Chicago
- 13 6 En la determinación de los Cargos de Aeropuerto, los siguientes principios serán aplicados

*[Nota: a desarrollarse en base a modelo económico escogido]*

- 13 7 El Concesionario no fijará cargo o derecho alguno (incluyendo Cargos de Aeropuerto) por ningún servicio o facilidad (incluyendo las Actividades Aeronáuticas en el Aeropuerto pero con exclusión de cualquier servicio o facilidad que sea necesaria para el bien de la seguridad) que disponga en, o en relación con, el Aeropuerto, a niveles que
  - 13 7 1 sean insuficientes, después de tomar en cuenta otros ingresos por dichos servicios o facilidades, para cubrir los costos de proveer servicios y facilidades, o que serían menos de los establecidos entre partes independientes, y
  - 13 7 2 materialmente dañen los negocios llevados a cabo por cualquier otra Persona en el Aeropuerto o a un operador de aeropuerto en cualquiera de los otros aeropuertos en la República de Panamá
- 13 8 Sin perjuicio de lo que está estipulado aquí anteriormente en el presente Artículo 13 (Cargos de Aeropuerto), para fijar o imponer Cargos de Aeropuerto, el Concesionario deberá

- 13 8 1 considerar y regirse por políticas aplicables de la ICAO con relación a las Actividades Aeronáuticas en el Aeropuerto como ellas puedan ser enmendadas y actualizadas periódicamente, y
- 13 8 2 estar a disposición en una manera razonable y regular para reunirse con representantes de IATA y demás Personas interesadas, para discutir el cumplimiento de lo que antecede

#### 14 Detención

- 14 1 Para asistir al Concesionario con la cobranza de Cargos de Aeropuerto, el Concesionario podrá solicitar la cooperación del GOP al advertir que no aprobará los planes de vuelo del operador de un avión o aeronave que este atrasado o que no cumpla con sus obligaciones en el pago de los Cargos de Aeropuerto. El GOP podrá abstenerse de responder a dicha solicitud sólo cuando dichos pagos se hayan convertido en el objeto de un litigio entre el citado operador y el Concesionario, o en caso de Fuerza Mayor

#### 15 Operación y Mantenimiento

- 15 1 Operación de Aeropuerto. El Concesionario deberá

- 15 1 1 promover la eficiente operación del Aeropuerto,

- 15 1 2 proveer los servicios y facilidades necesarios para operar el Aeropuerto (incluyendo servicios de emergencia contra incendios y de Seguridad) pero no proveerá servicios de navegación aérea, a menos que se indique de otro modo en el presente Contrato o con consentimiento previo por escrito de cualquiera del GOP o de un Organismo del Gobierno panameño

- 15 1 3 establecer periódicamente reglamentaciones que él crea que son necesarias y adecuadas en relación con la utilización, mantenimiento y operación del Aeropuerto al tiempo que cumpla con las Normas y con cualquier regla, reglamento, norma, práctica y procedimiento recomendado en conformidad con los Artículos 17 1 (el GOP y la DAC) y/o 17 2 (Normas de Seguridad) o de otro modo requerido bajo el presente Contrato. El Concesionario podrá (sin obligación de hacerlo) presentar dichas reglamentaciones a la DAC para su aprobación. Cualquier aprobación que sea otorgada no representará ninguna responsabilidad u obligación en cuanto a su legalidad

- 15 1 4 salvaguardar los intereses de los clientes del Aeropuerto,

- 15 1 5 [llevar a cabo y promover la inversión en nuevas facilidades en el Aeropuerto para satisfacer demanda anticipada,]
- 15 1 6 mantener el Aeropuerto abierto en todo momento, excepto cuando se cierre bajo condiciones permitidas al amparo de este Contrato, y
- 15 1 7 pagar oportunamente todas las deudas y obligaciones pertenecientes al Aeropuerto y al Concesionario tales como impuestos y derechos por todos los servicios que el Aeropuerto utilice, incluyendo pero sin limitación, la electricidad, el agua, la recolección de basura, el alcantarillado, el agua potable, el drenaje y el teléfono, excepto cuando el Concesionario muestre, de buena fe, que está en el proceso de disputar las sumas y que no está en riesgo de interrupción de servicio
- 15 1 8 en el caso de que dichos impuestos y servicios deban ser pagados por el GOP o por alguna Entidad del Gobierno panameño conforme a la ley (incluyendo, sin limitación, lo indicado en el Artículo 5 2), el Concesionario, habiendo dado previo aviso de la suma adeudada, pagará o reembolsará inmediatamente al GOP o a la Entidad apropiada del Gobierno panameño con este fin

15 2 **Mantenimiento del Aeropuerto** El Concesionario cumplirá en todo momento con las Normas y mantendrá la operación del Aeropuerto, sus edificios, equipos, sistemas y facilidades en un alto nivel de funcionalidad, y renovará, modernizará y reacondicionará el mismo hasta el grado que sea razonablemente necesario. Todos los trabajos de mantenimiento, reparaciones y otros, serán llevados a cabo en una forma diseñada para minimizar las molestias a los clientes del Aeropuerto. Si algún trabajo de mantenimiento, reparación u otro causara la interrupción o suspensión del aterrizaje o partida de alguna aeronave, o el cierre de un Aeropuerto por algún período de tiempo, el Concesionario deberá, excepto en casos de emergencia, enviar al GOP, a la DAC, y a todos los clientes del aeropuerto afectados, un aviso previo por escrito en relación con el asunto, en una forma requerida por el GOP.

#### 16 Equipos de Aeropuerto del GOP para la Navegación Aérea

16 1 **Operación y Mantenimiento** Durante la totalidad del Periodo del Contrato, el GOP será responsable a sus propias expensas por la operación, mantenimiento, calibración y reparación de los Equipos de Aeropuerto del GOP para la Navegación Aérea y deberá proveer todos los servicios de navegación aérea (incluyendo control de acercamiento, control de tierra y

estacionamiento de aeronave) así como también los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas para los operadores de aeronaves que utilicen el Aeropuerto. A sus propias expensas, el GOP será responsable por el mantenimiento y la reparación y, en conformidad con la necesidad o los requerimientos del GOP, modernizará periódicamente los Equipos de Navegación Aérea del Concesionario observando las Normas

- 16.2 En Ruta Si el GOP, a sus propias expensas, requiriera el emplazamiento de algún radar, equipo, edificios o facilidades en el Aeropuerto para asistencia en la navegación aérea en ruta, el Concesionario cooperara hasta un grado razonablemente factible para asistir al GOP, en tanto éste lleve a cabo todos los esfuerzos razonables para mantener a un mínimo la interferencia con las operaciones del Aeropuerto que generan utilidades
- 16.3 Cargos El GOP acuerda que sus cargos a los operadores de aeronave que utilicen el Aeropuerto para la navegación y demás servicios serán autorizados por el [GOP], y además, acuerda que los citados cargos serán razonables y consistentes con los cargos pagados por los operadores de aeronave en otros aeropuertos internacionales de países vecinos de la República de Panamá y no excederán los pagados por operadores de aeronave en otros aeropuertos internacionales en países vecinos de la República de Panamá para el suministro de servicios similares brindados por terceros, en términos comerciales de buena fe, y a pesar de lo que está indicado aquí anteriormente, el GOP disfrutará en todo momento del derecho de recuperar los costos reales por el suministro de dichos servicios. Durante el Periodo del Contrato, el GOP no cobrará ni intentará cobrar ninguna otra tarifa o cargo perteneciente a servicios y/o facilidades brindados por el Concesionario al amparo del presente Contrato
- 16.4 Normas El GOP acuerda garantizar que, durante el Periodo del Contrato, todos los Equipos de Navegación Aérea del Aeropuerto que opere, tanto dentro como fuera del Aeropuerto, cumplan en cada caso con las Normas (incluyendo, sin limitación, cumplimiento con los Anexos 10 y 11 de la Convención de Chicago).
- 16.5 Ubicación y Acceso El Concesionario proveerá al GOP, libre de cargos, una ubicación razonable, acceso, facilidades y demás derechos (incluyendo arrendamiento del suelo y/o derechos de licencia) que el GOP pueda razonablemente requerir únicamente para cumplir con los objetivos del Artículo 16 (Equipos de Navegación Aérea del Aeropuerto)
- 16.6 Cargos

16 6 1 Si la DAC lo solicita, el Concesionario, en su carácter de agente de la DAC, facturará por y cobrará todas las sumas adeudadas a la DAC que pertenezcan a los servicios de navegación aérea para operadores de aeronaves, mensualmente, junto con honorarios administrativos razonables

16 6 2 Si el GOP lo solicita, el Concesionario cumplirá con cualquiera de las instrucciones del GOP que pertenezcan a las sumas que deban ser recuperadas de los operadores de aeronaves, pero no se le considerará responsable por el incumplimiento de ninguna Persona con relación al pago de dichas sumas ganadas, y sólo será obligado a pagar dichas sumas al GOP hasta el grado que, y cuando, dichas sumas hayan sido pagadas al Concesionario por los operadores de aeronaves apropiados. El Concesionario ejercerá sus mejores esfuerzos para recuperar dichas sumas en la ocasión apropiada de los operadores de aeronaves pertinentes, pero no estará obligado a proceder con ninguna acción o procedimiento legal para recuperar dichas sumas, ni estará obligado a emprender ninguna acción relativa a la recuperación de dichas sumas cuando dicha acción no se relacione con acciones que serían normalmente iniciadas por el Concesionario para recuperar sumas que se le adeudan

16 7 Responsabilidad El Concesionario no será responsable por ninguna acción u omisión del GOP en relación con el cumplimiento de sus actividades en lo que se refiere al presente Artículo 16 (Equipos de Navegación Aérea del Aeropuerto), ni asumirá responsabilidad alguna (ni civil ni criminal) con relación a lo mismo

## 17 Normas y Controles del Gobierno Panameño

### 17 1 El GOP y la DAC

17 1 1 La DAC, en su carácter de organismo regulatorio para el sector aeronáutico, llevará a cabo la reglamentación económica acordada en el presente documento y ejercerá todos los poderes que le fueron conferidos mediante disposiciones legales prevalecientes

17 1 2 El Concesionario se someterá a monitoreo e inspección y al continuo control reglamentario de la DAC y del GOP con relación a la utilización, funcionamiento, mantenimiento y operación del Aeropuerto observando los términos del presente Contrato

### 17 2 Normas de Seguridad

17 2 1 La DAC, el GOP y/o cualquier Entidad del Gobierno Panameño podrán establecer reglamentaciones, estándares, normas, y especificar prácticas y procedimientos recomendados en relación con

- (i) todos los aspectos relativos a seguridad, y,
- (ii) aduanas, inmigración, seguridad, orden público, policía, salud pública, cuarentena, servicios veterinarios y fitosanitarios, transporte, tráfico, controles de aeropuerto y tráfico aéreo, o incendio, ambulancia y otros servicios de emergencia, en cada caso, o con relación al Aeropuerto

17 2 2

- (i) El Concesionario, a sus propias expensas, mantendrá un programa actualizado de seguridad el cual estará sujeto a las leyes, reglamentaciones, normas, prácticas y procedimientos aplicables en conformidad con el presente Artículo 17 2
- (ii) El Concesionario, a sus propias expensas, se regirá en toda forma por las leyes, reglamentos, normas, prácticas y procedimientos a los que se haga referencia en el Artículo 17 2 1 y adoptará las medidas que se requieran en relación con lo mismo
- (iii) Independientemente de cualquier otra estipulación de este Contrato, excepto lo que se dispone en el Artículo 17 2 2 (i), el Concesionario no será responsable de la vigilancia policial ni de la defensa militar del Aeropuerto, ni cubrirá el costo implicado por esto último, ya que lo mismo es responsabilidad del Estado Panameño, en conformidad con el Artículo 17 4

17 2 3 Con el fin de garantizar el continuo cumplimiento de todos los requisitos del presente Artículo 17 2 (Normas de Seguridad), el Concesionario se someterá a monitoreo e inspección periódica por parte del GOP y de la DAC, y por cualquier otra Entidad del Gobierno Panameño y demás organizaciones apropiadas

17 3 Defensa El Estado Panameño es responsable de y pagará los costos de la vigilancia policial y de la defensa del Aeropuerto

- 17.4 La Función del GOP relativa a la Concesión El GOP como uno de los signatarios del presente Contrato llevara a cabo las funciones indicadas para el mismo en el presente documento
- 18 Mejoras del Aeropuerto
- 18.1 El Concesionario, en su propio interes y en el interes nacional, hará sus mejores esfuerzos para garantizar que el Aeropuerto se rija por las Normas tan pronto como sea factible después de la Fecha de Inicio y continuamente de ahí en adelante
- 18.2 Implementación
- [Identificar Mejoras a realizarse. ¿No. debería haber algún impulso para la expansión también?]*
- 19 Emergencias
- 19.1 Si en algún momento después de la Fecha de Inicio, el GOP considera que ha surgido una amenaza grave a la seguridad del Aeropuerto o de la operación del mismo, podrá emitir una notificación (si considera que hay tiempo y que el Concesionario tiene la capacidad para mitigar o evitar dicha amenaza), solicitando que el Concesionario tome acción inmediata para mitigar o evitar dicha amenaza. Si considera que no existe tiempo suficiente o que el Concesionario no tiene esta capacidad, o no corrige el problema dentro de un periodo de tiempo que el GOP considera adecuado, el GOP podrá adoptar las medidas que considere que son necesarias o deseables para mitigar o evitar dicha amenaza (incluyendo pero sin limitación, el cierre o la suspensión de las operaciones del Aeropuerto), o podrá emplear otras personas para llevar a cabo este trabajo. Cualquiera de estas medidas emprendidas por el GOP en conformidad con el presente Artículo 17.3 será llevada a cabo a expensas del Concesionario, el cual compensará al GOP por cualesquier costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños sufridos o incurridos por el GOP o por cualquier Entidad del Gobierno Panameño u otra como resultado de lo mismo. Si el GOP cierra o suspende las operaciones del Aeropuerto al amparo de este Artículo 17.3, deberá coordinar lo antes posible con el Concesionario para resolver la grave amenaza a la seguridad que causó dicho cierre o suspensión
- 20 Servicios Públicos
- 20.1 Servicios El Concesionario será responsable de organizar y mantener el suministro de la electricidad, teléfono, alcantarillado, drenaje, agua potable

y demás servicios necesarios para el Aeropuerto Sin embargo, sera relevado de su obligación en casos de Fuerza Mayor

21 Tasa Reglamentaria

*[Nota: Los derechos han de ser evaluados en base al modelo económico que está actualmente en proceso]*

22 Seguros

22 1 Seguros A más tardar en la Fecha de Inicio, el Concesionario procurara una cobertura de seguro a sus propias expensas, como se describe en el Apéndice 3 (Seguros) y mantendrá dichos Seguros durante el Periodo del Contrato

22 2 Pólizas El Concesionario suministrará debidamente a la DAC y a [ ] copias de las pólizas que haya sacado que, con sujeción al Artículo 22 3 (Limitaciones de Seguros), cumplirán con las disposiciones del Apéndice 3 (Seguros)

22 3 Limitaciones de Seguros No obstante lo expresado aquí anteriormente, no se considerará que el Concesionario ha dejado de cumplir con sus obligaciones consagradas por el Artículo 22 (Seguros) y/o por el Apéndice 3 (Seguros) a menos que dicho incumplimiento sea el resultado del hecho que:

22 3 1 algún seguro o endoso que se requiera que sea contratado o mantenido con sujeción a los términos del presente documento no esté disponible en el mercado mundial de seguros, y que se notifique al GOP de este hecho, o

22 3 2 las primas sobre dichos seguros sean indebidamente elevadas (en la opinión escrita razonable del GOP) en comparación con los riesgos que cubren y/o con los términos y condiciones que se apliquen a los mismos, incluyendo cualquier exclusión o deducible

23 Responsabilidad

23 1 Molestia: A condición que las reglas y las disposiciones de este Contrato estén siendo cumplidas, el GOP garantizará que el Concesionario, sus Accionistas, Afiliados, sus contratistas y subcontratistas respectivos y los empleados de todos ellos serán mantenidos libres y exentos de toda responsabilidad respecto de cualquier Persona por molestia, ruido, vibraciones o contaminación causada por

obligaciones, daños, juicios, demandas, acciones y/o procedimientos,

- 23 2 4 Cualquier inspección, monitoreo, verificación y/o aprobación otorgada por, o en nombre y representación de la DAC, el GOP o cualquier otra Entidad del Gobierno Panameño y sus respectivos empleados, trabajadores o agentes del Aeropuerto o cualquier aspecto de su administración u operación, o cualquier demora en llevar a cabo, o cualquier incumplimiento de dichas inspecciones, monitoreo, control y/o aprobaciones con sujeción a los términos del presente documento, y/o
- 23 2 5 Cualquier otro acto u omisión bajo los términos del presente documento o en relación al mismo, o como resultado de este Contrato, la Subasta o el Aeropuerto

### 23 3 El GOP y el Concesionario

- 23 3 1 Excepto que se estipule expresamente en este Contrato y con sujeción al Artículo 23 3 2, el Concesionario será totalmente responsable por cualquier costo, gasto, pérdida, obligación o daño sufrido o incurrido por cualquier usuario o usuarios del Aeropuerto o por cualquier Persona o Personas como resultado de, o en relación con, el diseño, la construcción, finalización, mantenimiento, operación, administración, mejoramiento y/o expansión del Aeropuerto, la Subasta o este Contrato, y no tendrá derecho a recurso alguno contra el GOP, el Gobierno Panameño o cualquier Entidad del Gobierno Panameño (o cualquiera de sus respectivos empleados, trabajadores o agentes) El Concesionario indemnizará al GOP, al Gobierno Panameño y a cada una de las Entidades del Gobierno Panameño (y sus respectivos empleados, trabajadores o agentes) por dichos costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños
- 23 3 2 [Hasta donde cualesquiera de los costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños a los que se hace referencia en el Artículo 23 3 1 hayan sido causados por el GOP, o por cualquier Entidad del Gobierno Panameño o por cualquiera de sus empleados, trabajadores o agentes, o dichos costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños hayan de provenir de un acto u omisión hecha antes de la Fecha de Inicio por el GOP o por sus empleados, agentes, o Personas bajo su Control o supervisión, y si el Concesionario no tiene, y no se requiere que tenga, cobertura de seguro por lo mismo, en conformidad con los términos de las

estipulaciones del presente documento, el GOP indemnizará al Concesionario por dicho costo, gasto, pérdida, obligaciones y/o daño ]

23 3 3 El GOP y el Concesionario, tan pronto como sea razonablemente posible, informarán a la otra parte sobre cualquier juicio, demanda, acción o procedimiento tomado contra el mismo (o en el caso del GOP, contra el GOP o contra cualquier Entidad del Gobierno Panameño) o cualquier juicio, demanda, acción o procedimiento que sea anticipado, con relación a lo cual tenga derecho a indemnización en conformidad con los términos del Artículo 23 (Responsabilidad) Ambas partes se brindarán mutua asistencia para defenderse contra cualesquier tales juicios, demandas, acciones o procedimientos

## 24 El Medio Ambiente [*Requiere de Más Discusión*]

### 24 1 Estudio del Medio Ambiente

24 1 1 Durante un periodo \_\_\_\_\_ contado desde la Fecha de Inicio, el Concesionario acuerda hacer arreglos para, a sus propias expensas, un estudio completo del medio ambiente en el Aeropuerto (con un alcance que sea considerado apropiado por el GOP), realizado por una empresa de consultores independientes, escogidos y contratados por el Concesionario, que tengan buena reputación y experiencia relevante y que sean aprobados por el GOP

24 1 2 Hasta donde el estudio recomiende que se lleven a cabo actividades de limpieza o de mitigación del medio ambiente en el Aeropuerto, dichas actividades serán llevadas a cabo bajo la responsabilidad de [\_\_\_\_\_]

24 1.3 El Concesionario acuerda, tan pronto se haga posible después de que el estudio se haya completado, tomar todas las medidas necesarias, incluyendo, pero sin limitación, dicho trabajo de construcción, instalaciones y equipos que pueden ser requeridos para cumplir con las recomendaciones del estudio. Todos los edificios, instalaciones y equipos deberán cumplir con las Normas

24 1 4 El Concesionario asumirá la responsabilidad de e indemnizará al GOP y a cualquier Entidad del Gobierno Panameño y sus respectivos empleados, agentes y contratistas por cualquier pérdida, obligación, daño o gastos que se haya originado en o

relacionado con cualquier tipo de contaminación u otro daño ambiental causado por, o relacionado con, el Aeropuerto

24 1 5 El Concesionario se asegurará de cumplir a sus propias expensas, todas las disposiciones y requisitos del Estudio del Medio Ambiente (ya sea con relación a la operación, administración, mantenimiento, mejoramiento y/o expansión del Aeropuerto o de otro modo)

## 24 2 Contaminación

24 2 1 En el Aeropuerto, el Concesionario

- (i) usará las mejores técnicas disponibles para asegurarse de que el almacenamiento, tratamiento y eliminación final de todas las sustancias generadas periódicamente durante la operación y/o el mantenimiento del Aeropuerto o de cualquier otro origen en el Aeropuerto, serán llevados a cabo de manera tal que minimice cualquier contaminación posible del Medio Ambiente causada por dichas Substancias
- (ii) Si se demostrara necesario, el Concesionario construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento para diversas clases de desechos usando técnicas que sean aceptables bajo la legislación relevante. Dicha planta deberá estar ubicada en un lugar adecuado, con el fin de garantizar que cualquier emisión generada periódicamente durante la operación y/o el mantenimiento del Aeropuerto, o de cualquier otro origen en la propiedad del Aeropuerto, no tendrá como consecuencia que se descargue en la atmósfera ninguna Substancia en cantidades que causen que el Medio Ambiente sea contaminado y/o daño a la gente o cualquier otro organismo en violación de la ley panameña, y
- (iii) El Concesionario cumplirá con y usará todos los esfuerzos razonables para asegurarse de que todas las Personas que usen el Aeropuerto cumplan con todas las leyes relevantes en relación con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y/o eliminación de cualquier Substancia a la que se hace referencia en el Artículo 24 2 1, acápite (i) y/o (ii) o cualesquier requisitos ambientales en general, hasta

donde dicha ley se aplique al Aeropuerto o a las operaciones.

- (iv) Sin limitar la generalidad del Artículo 24 2 1, acápite (i) y (ii), el Concesionario usara las mejores técnicas disponibles para minimizar la contaminación que pueda ser causada por alguna Substancia generada periodicamente durante la operación, mantenimiento, administración, mejoramiento y expansión del Aeropuerto o en alguna forma en la Propiedad del Aeropuerto, que viole la ley ambiental aplicable

24 2 2 En este Contrato, "Medio Ambiente" significará cualquier parte del medio ambiente o del medio atmosférico circundante, incluyendo, pero sin limitación, el aire (incluyendo, pero sin limitación, el aire dentro de los edificios o las estructuras naturales o estructuras construidas por el hombre, estén ellas por encima o por debajo del nivel del suelo), el agua (incluyendo, pero sin limitación, el agua subterránea, el drenaje y el agua de alcantarilla) y la tierra (incluyendo, pero sin limitación, los lechos de los ríos, la tierra de superficie y subterránea, y cualquier estructura natural o estructura construida por el hombre)

## 25 Acceso para Dignatarios

25 1 Acceso El Concesionario, en coordinación con la DAC, permitirán acceso libre e irrestricto a todos los lugares del Aeropuerto a las personas debidamente autorizadas por la DAC, el GOP, cualquier otra Entidad competente del Gobierno Panameño, organismos internacionales, asociaciones o autoridades que lleven a cabo actividades relacionadas con la aviación o con la operación de aeropuertos y/o cualesquier otros organismos o autoridades que sean responsables de controles fronterizos, defensa, actividades policiales, seguridad y cualquier otro aspecto al que se haga referencia en el Artículo 17 2 (Reglas de Seguridad), con el fin de desempeñar alguna función y con sujeción a las disposiciones del Artículo 16 (Equipos del GOP de Navegación Aérea del Aeropuerto) pondra a disposición de dichas personas las instalaciones y cualesquier otras facilidades que dichas personas puedan razonablemente requerir para cumplir con sus obligaciones

25 2 Perturbación mínima Dicha ubicación, acceso y facilidades serán usados y ejercidos por las Personas relevantes de manera de causar la mínima perturbación al mantenimiento y operación del Aeropuerto, al realizar el objetivo para el cual la Persona relevante esté legalmente en los predios

26 Fuerza Mayor

- 26 1 Definiciones de Fuerza Mayor En este Contrato "Fuerza Mayor" significará
- 26 1 1 guerra (ya sea declarada o no), invasión, conflicto armado o actos por países extranjeros que involucren o afecten directamente al Estado Panameño,
  - 26 1 2 revolución, levantamiento, insurrección o cualquier otro tipo de perturbación civil, actos de terrorismo o sabotaje que ocurran en el territorio de la República de Panamá,
  - 26 1 3 explosión nuclear, radioactiva o química o radiación iónica, a menos que la fuente o causa de la explosión, contaminación, radiación o acontecimiento peligroso en los predios o alrededores del Aeropuerto o en la Zona Restringida de Desarrollo haya sido el resultado de los actos del Concesionario o de cualquiera de dichos Afiliado , sus respectivos empleados, trabajadores o agentes
  - 26 1 4 Huelgas, paralizaciones, trabajos a reglamento y/o lock-outs, que en cada caso sean de alcance nacional
  - 26 1 5 Acciones por los controladores de tráfico aéreo que afecten de manera substancial adversa el control del espacio aéreo sobre la República de Panamá
  - 26 1 6 Cualquier efecto de los elementos de la naturaleza, incluyendo rayos, incendios, terremotos, inundaciones, tormentas, ciclones, tifones o tornados,
  - 26 1 7 Explosión (aparte de explosiones nucleares o explosiones resultantes de actos de guerra),
  - 26 1 8 Epidemia o plaga,
  - 26 1 9 Colisiones entre aeronaves o caídas de aeronaves u otros accidentes catastróficos que involucren aeronaves en el Aeropuerto (respecto a lo cual la parte que reclame Fuerza Mayor no esté en su totalidad o en parte en incumplimiento),

26 l 10 Violación (cuando la parte que reclama Fuerza Mayor no esta en totalidad o en parte en incumplimiento) de las obligaciones, descrita en el Artículo 20 l,

26 l 11 Cualquier caso o circunstancia cuya naturaleza sea análoga a cualquiera de las mencionadas en el Artículo 26 l 6, 26 l 7, o 26 l 8 que anteceden

## 26 2 Consecuencias

26 2 1 El GOP, cualquier Entidad del Gobierno Panameño, o el Concesionario, estarán libres de responsabilidad por cualquier violación, o demora en el cumplimiento de cualquier obligación bajo el presente documento en tanto dicho incumplimiento o demora sea causada de manera directa o indirecta por algún acontecimiento que se deba a Fuerza Mayor

### 26 2 2

- (i) Si el GOP (por su propia cuenta, y/o el Gobierno Panameño, o cualquier Entidad del Gobierno Panameño) o el Concesionario declara que un acontecimiento fuera de su control le ha impedido cumplir con sus obligaciones consagradas por este Contrato, notificará a la otra parte, por escrito, tan pronto como dicha notificación sea practicable, y describirá las circunstancias que crearon la condición de fuerza mayor y las consecuencias de lo mismo
- (ii) Si la otra parte no acepta la validez del aviso suministrado en conformidad con este Artículo 26 (Fuerza Mayor), enviará una notificación escrita a la primera Parte rechazando la notificación recibida, en la cual establecerá la base de dicho rechazo
- (iii) En el caso de que ni la declaración ni la notificación de rechazo hayan sido retiradas dentro de quince (15) Dias contados a partir de la fecha de la notificación del rechazo, la disputa será resuelta en conformidad con los términos del Artículo 37 (Arreglo de Disputas)
- (iv) Si la declaración no es rechazada o si la notificación del rechazo es retirada dentro de quince (15) Dias, se considerará que tanto el GOP como el Concesionario han aceptado la validez de la declaración

- (v) A pesar de que la notificación haya sido enviada con sujeción a las disposiciones de este Artículo 28 (Fuerza Mayor), la Persona afectada por el acontecimiento fuera de su control tomará todas las medidas que sean necesarias para mitigar el efecto de lo mismo

## 27 Compensación por Incumplimiento

### 27.1 Compensación pagadera por el Concesionario,

27.1.1 Con sujeción a las disposiciones de este Contrato, en el caso de incumplimiento de parte del Concesionario, el Concesionario pagará al GOP una compensación en conformidad con los términos de este Artículo 27 (Compensación por Incumplimiento)

27.1.2 El GOP, en cualquier momento en el tiempo después de tener conocimiento de dicho incumplimiento, enviará una notificación por escrito al Concesionario, aclarando que dicha notificación esta siendo enviada en conformidad con las disposiciones de este Artículo 27.1, especificando la naturaleza y (si se conociere) la razón para dicho incumplimiento, y exhortando que el mismo sea remediado en treinta (30) días o en el periodo mayor de tiempo que el GOP pueda designar

27.1.3 Si el Concesionario dejara de remediar dicho incumplimiento para dicha fecha tope, el GOP podrá imponer una multa al Concesionario a una tasa diaria (a ser fijada por el GOP a un nivel que sea apropiado para la importancia del incumplimiento relevante) por lo menos [cinco mil dólares (US\$5,000)] y a lo sumo [veinte mil dólares (US\$20,000)] por día o parte de un día en tanto dicho incumplimiento continúe

27.2 Las disposiciones del Artículo 27.1 se aplicarán, no obstante el derecho del GOP de imponer multas en conformidad con las reglamentaciones aplicables.

## 28 Rescisión

### 28.1 Violación por parte del Concesionario

28.1.1 En el caso que

- (i) Los seguros que se requieran en el presente documento no estén en vigor en algún momento o que el Aeropuerto

cierre, deje de operar o que ocurra una paralización substancial en relación con la aceptación de tráfico aéreo comercial por más de [setenta y dos (72) horas consecutivas] en el Aeropuerto, después de la Fecha de Inicio, excepto como se disponga en el Artículo 10.2 (Acción del Gobierno Panameño) El Artículo 17.3 (Emergencias) o el Artículo 26 (Fuerza Mayor), el GOP enviará al Concesionario una notificación por escrito solicitando que abra y/u opere el Aeropuerto, y si, después de recibir dicha notificación, el Concesionario deja de emplear esfuerzos razonables para reabrir o, como pueda ser el caso, aceptar tráfico aéreo comercial en el Aeropuerto tan pronto como sea razonablemente factible hacerlo,

- (ii) Se emite una orden o una resolución para liquidar, declarar la quiebra, disolver o nombrar un Liquidador para el Concesionario, la cual no es retirada ni revocada dentro de sesenta (60) Días,
- (iii) El Concesionario no ha pagado ninguna suma adeudada solicitada por o en nombre y representación del GOP, con sujeción a los términos de este Contrato, dentro de un periodo de [treinta (30)]días hábiles,
- (iv) Hay alguna otra violación de parte del Concesionario que haga impracticable el cumplimiento de este Contrato, o que afecte adversamente el cumplimiento del mismo hasta un grado y por un periodo de tiempo que tenga un efecto significativo sobre los derechos u obligaciones del GOP, o que en gran medida impida que el GOP se beneficie del derecho asociado con este Contrato,

El GOP o cualquier Entidad del Gobierno Panameño podrá enviar al Concesionario un aviso que especifique que ha habido un incumplimiento substancial de este Contrato, la naturaleza de las circunstancias relevantes y el Artículo conforme a los términos del cual dicho incumplimiento ha ocurrido y (si dicho incumplimiento puede ser remediado) solicitando que el Concesionario remedie dicho incumplimiento dentro de un periodo de tiempo razonable que deberá ser especificado en la notificación, y en el caso de los acápites (ii), (iii) y (iv), este tiempo razonable no deberá ser menor de [sesenta (60)] días a condición que la ocurrencia de dicho acontecimiento no haya sido

causada por \_\_\_\_\_ o el remedio de dicho acontecimiento se haya prolongado por \_\_\_\_\_

El GOP acuerda que cualquier contratista del Concesionario tendrá derecho, dentro de los periodos de tiempo otorgados al Concesionario con este fin, a remediar cualquier violación o incumplimiento de parte del Concesionario, y por lo tanto acuerda dar notificación de dicha violación o incumplimiento a dichos Contratistas (a condición que el Concesionario haya suministrado al GOP el nombre y dirección de los mismos) al mismo tiempo que notifique al Concesionario

28 1 2 si el Concesionario niega que no ha ocurrido incumplimiento alguno al que se haga referencia en una notificación enviada por el GOP bajo los términos del Artículo 28 1 1, acápites (ii), (iii) y/o (iv), dentro de [sesenta (60)] Días después de recibir dicha notificación, iniciará un arbitraje en relación con dicha disputa, con sujeción al Artículo 37 (Arreglo de Disputas)

28 1 3 Si las circunstancias relevantes no pudieran ser remediadas, o si pudieran ser remediadas pero fueran remediadas antes de la fecha tope especificada en la notificación, el GOP podrá rescindir este Contrato

28 1 4 El GOP no rescindiré este Contrato por ninguna otra razón que no esté amparada por el Artículo 28 1 (Incumplimiento de parte del Concesionario) o por cualesquier otras disposiciones establecidas en este Contrato. Cualquier incumplimiento de parte del GOP en cumplir con esta obligación dará derecho al Concesionario para que reciba compensación en conformidad con las disposiciones del Artículo 28 2 2 (Incumplimiento de parte del GOP)

28 1 5 Ninguna notificación a la que se haga referencia en el Artículo 28 1, acápites (ii), (iii) o (iv) será efectiva hasta que hayan ocurrido los siguientes hechos

- (i) el día después de que el Concesionario haya renunciado por escrito a su derecho a ir a arbitraje en relación a dicha notificación,

- (ii) la expiración del periodo antedicho de sesenta (60) días calendarios sin que el asunto haya sido llevado a arbitraje,
- (iii) la fecha que carga un mes después de que se haya emitido una adjudicación arbitral a favor del GOP

28 1 6 El GOP podrá también dar por terminado el Contrato dando [sesenta (60)] días de aviso previo al Concesionario en el caso que ocurra cualquier Fuerza Mayor, y solamente si dicho caso persiste por más de noventa (90) días consecutivos, a condición que dicho caso de Fuerza Mayor continúe en la fecha de terminación, y a condición que el caso indicado haga ya más practicable que el GOP cumpla este contrato

28 1 7 En el caso de alguna cancelación debida a incumplimiento de parte del Concesionario, excepto por casos de Fuerza Mayor, el Concesionario pagara una suma al GOP de sus costos razonables incurridos en la terminación del Contrato, a condición que el GOP use primero todos los esfuerzos razonables para reducir o para eliminar dichas deudas, obligaciones o responsabilidades, por medio de la cancelación de contrato o de otro modo

## 28 2 Incumplimiento de parte del GOP

28 2 1 El Concesionario podrá cancelar este Contrato si

- (i) Alguna suma adeudada por el GOP que exceda los \_\_\_\_\_ bajo el Contrato no sea pagada dentro de [sesenta (60)] días a partir del recibo de una solicitud enviada por o a nombre del Concesionario
- (ii) El GOP deja de cumplir sus obligaciones a tal grado que ya no es factible que el Concesionario cumpla con las disposiciones de este Contrato
- (iii) El cumplimiento de este Contrato es afectado a tal grado y por tanto tiempo que afecta de modo fundamental los derechos u obligaciones del Concesionario, y dicho incumplimiento permanece sin ser remediado a continuación de una notificación enviada por el Concesionario al GOP, suministrando un periodo de tiempo en el cual remediar dicho incumplimiento (el cual debiera

ser de por lo menos 60 días y así deberá ser estipulado en el aviso)

El Concesionario podrá también dar por terminado el contrato dando [sesenta (60)] días de aviso previo al GOP en el caso de que ocurra alguna Fuerza Mayor, y sólo si dicho caso persiste por más de noventa (90) días consecutivos, a condición que el citado Caso de Fuerza Mayor continúe en la fecha de terminación, y a condición que el caso indicado ya no haga factible que el Concesionario cumpla este contrato

28 2 2 El Concesionario podrá enviar al GOP un aviso que especifique que ha habido un incumplimiento substancial de este Contrato, la naturaleza de las circunstancias relevantes y el Artículo al amparo de cuyos términos ha ocurrido dicho incumplimiento y (si dicho incumplimiento puede ser remediado) solicitando que el GOP remedie dicho incumplimiento dentro de un período razonable de tiempo que deberá ser especificado en la notificación, y en el caso de los acápite (ii), (iii) y (iv) éste deberá ser menor de [sesenta (60)] días, a condición que dicho caso no haya sido causado por el Concesionario o que el remedio de dicho caso haya sido prolongado por el Concesionario

Ninguna notificación a la que se haga referencia en este Artículo será efectiva hasta que ocurran los siguientes casos

- (i) el día después de que el GOP haya renunciado por escrito a su derecho a ir a arbitraje en relación con dicha notificación,
- (ii) la expiración de dicho período de sesenta (60) días calendarios mencionado aquí anteriormente sin que el asunto haya sido llevado a arbitraje,
- (iii) la fecha que caiga un mes después de que se emita una adjudicación arbitral a favor del Concesionario

28 2 3 En el caso de cualquier cancelación que se deba a un incumplimiento de parte del GOP, excepto por casos de Fuerza Mayor, el GOP pagará una suma al Concesionario de sus costos razonables incurridos en la terminación del Contrato, a condición que el Concesionario use primero todos los esfuerzos razonables para reducir o para eliminar dichas deudas, obligaciones o

responsabilidades por medio de la cancelación del contrato o de otro modo

28 2 4

- (i) En cualquier momento a continuación de la rescisión estipulada en el Artículo 28 2 1, el Concesionario podrá solicitar el pago de las sumas a las que se haga referencia en el Artículo 28 2 3
- (ii) Cualquier solicitud de dicho pago
  - (a) deberá especificar la base y los cálculos usados para determinar las sumas requeridas en razonable detalle, y
  - (b) deberá ser calculada y pagadera por el Concesionario en la moneda o en las monedas en que las deudas u obligaciones ocurrieron
- (iii) El GOP pagará las sumas requeridas por el presente documento dentro de un periodo de [treinta (30)] días a partir de la fecha en que se hizo la solicitud, en tanto haya disputado la validez o el importe de dicha solicitud

28 2 5 El GOP renuncia por este medio de manera irrevocable cualquier inmunidad soberana que reclamaría en el caso de arbitraje, o cualquier otro procedimiento relacionado con este Contrato, o relacionado con cualquier embargo de propiedad que se pretenda cobrar por deudas, o ejecución de cualquier adjudicación establecida en relación con este Contrato. La presentación de una copia certificada de este Contrato en dicho arbitraje o procedimiento se considerará evidencia concluyente de dicha renuncia

28 3 Expiración del Periodo del Contrato Este Contrato expirara automáticamente en la fecha de expiración del Periodo del Contrato excepto que el Artículo 31 (Confidencialidad), el Artículo 23 (Responsabilidad), y el Artículo 30 3 (Propiedad Intelectual) sobreviviran a dicha terminación

28 4 Consecuencias de la Rescisión

- 28 4 1 Ninguna expiración o rescisión de este Contrato impedirá en modo alguno ninguno de los derechos y obligaciones acumulativos del GOP y/o del Concesionario (ni ninguno que pueda surgir posteriormente como consecuencia de algún acto u omisión que ocurra antes de dicha expiración o rescisión), ni impedirá ninguna disposición que estipule expresamente la continuación de las obligaciones en el mismo o que puedan ser requeridas para hacer efectiva dicha expiración o rescisión
- 28 4 2 A la expiración o rescisión del Contrato, por cualquier razón, y sin excluir los derechos del Concesionario a recibir compensación
- (i) El uso y operación por el Concesionario cesarán inmediatamente, y terminarán automáticamente en conformidad con lo que estipula el Artículo 2 4 (Uso)
  - (ii) Los derechos del Concesionario a
    - (a) todos los bienes muebles, inventario, materiales, vehículos, y piezas de repuesto que requiera el GOP para administrar, operar, mantener, desarrollar económicamente, mejorar y/o expandir el Aeropuerto, serán renunciados y transferidos al GOP, sin costo alguno y libre de cualquier Gravamen u obligación que les afecte
    - (b) todos los contratos y otros acuerdos sujetos a las disposiciones de este Contrato, y celebrados entre el Concesionario y cualquier Tenedor de Derechos Aeroportuarios, así como también cualesquier obligaciones que surjan de lo mismo, serán a la solicitud del GOP conferidos al GOP, sin costo alguno y libres de cualesquier gravámenes (a condición que el GOP asuma las obligaciones estipuladas en los contratos y acuerdos), y
    - (c) todos los contratos y acuerdos, activos, propiedades, y derechos requeridos por el GOP para administrar, operar, mantener, desarrollar económicamente, mejorar y/o expandir el Aeropuerto, así como también cualquier obligación que surja de lo mismo, serán, a la solicitud del GOP, conferidos al GOP, sin costo alguno y libres de cualquier Gravamen u obligación (a condición que el GOP asuma las

obligaciones estipuladas en los contratos, acuerdos, activos, propiedades, y derechos)

- (iii) El Concesionario entregará todos los Documentos en su posesión al GOP que traten de cualesquiera y de todos los asuntos especificados en el Artículo 28 4 2(ii)(a) hasta (c), y no retendrá copia alguna cualquiera que sea
- (iv) Cuando la rescisión del Contrato llegue a ser efectiva, o cuando la Licencia o la Concesión haya sido revocada, el GOP determinará que toda la propiedad transferida a y devuelta por el Concesionario está en condición apropiada de funcionamiento de modo que los servicios puedan continuar siendo suministrados. En el caso de que se encuentre que existen graves fallas, por causas atribuibles al Concesionario, el GOP podrá demandar al Concesionario el pago de los daños compensatorios respectivos

28 4 3 El Concesionario se asegurará de la buena condición de toda la propiedad, los activos, derechos y demás cosas especificadas en el Artículo 28 4 2, que sean conferidos a, devueltos o transferidos al GOP, y que el Aeropuerto sea transferido en buena condición de funcionamiento

28 4 4 Al cancelarse este Contrato en conformidad con el Artículo 28 1 (incumplimiento de parte del Concesionario), el Concesionario, a sus propias expensas, tomará las medidas que sean razonablemente satisfactorias para el GOP para que todos los Trabajos y estructuras del Aeropuerto, sean seguros y estén adecuadamente protegidos de cualquier daño debido a fenómenos atmosféricos naturales

28 4 5 En el caso de que el Concesionario deje de cumplir su obligación consagrada por el Artículo 28 4 (Consecuencias de Recesión), el GOP podrá tomar cualesquier acciones que sean consideradas apropiadas, o completar el trabajo necesario y recuperar cualesquier costos del Concesionario, en conformidad con el Artículo 37

28 4 6 El GOP no será considerado responsable por ninguna de las obligaciones, deudas u otros compromisos del Concesionario, relacionados con la mejora de la operación, la expansión o la administración del Aeropuerto o relacionados con cualquiera de sus diversos activos, propiedades, derechos y obligaciones, que surjan como consecuencia de los diversos activos, propiedades,

derechos y obligaciones a los que se haga referencia en el Artículo 28 4 2 ya sea que se hayan conferido o no, que hayan sido o no devueltos o transferidos al GOP, y el Concesionario indemnizará y mantendrá al GOP libre y exento de todas esas obligaciones, deudas u otros compromisos

29 Cesión

El Concesionario no podrá ceder este Contrato ni ninguno de los derechos u obligaciones que surjan de lo mismo, ni podrá ceder ningún interés en el mismo, ni crear Gravamen alguno sobre este Contrato ni ninguno de sus derechos u obligaciones ni ninguno de sus beneficios o intereses consagrados en el presente documento

30 Derechos de Propiedad Intelectual

30 1 Los Documentos disponibles provenientes del Concesionario

30 1 1 Con sujeción al Artículo 31 (Confidencialidad), el Concesionario facilitará al GOP y a cualquier agencia del GOP, cualesquiera y todos los materiales y Documentos que hayan sido o que serán comprados u obtenidos en alguna forma por o para el uso del Concesionario para los fines de la Concesión, sin costo alguno y para ser usado en relación con la [Concesión] El Concesionario tendrá derecho a usar los materiales y los Documentos a los que se haga referencia en este Artículo 30 1 para los fines de la [Concesión] En el caso de que desee usar estos materiales y Documentos para cualquier otro fin, deberá notificarlo al GOP por escrito, y obtener la aprobación por escrito del GOP antes de proceder

30 2 Para los fines especificados aquí a continuación (el "Fin Especificado"), el Concesionario otorga al GOP por el presente (hasta el grado que pueda hacerlo) una licencia irrevocable, no exclusiva y transferible, no sujeta a regalías (con derecho a otorgar una licencia subordinada), para copiar, reproducir, modificar, traducir y usar cualesquier Derechos de Propiedad Intelectual que pueda poseer, o en que pueda tener una licencia, y cuyo uso el GOP podrá requerir para el Fin Especificado a continuación de la Fecha de Terminación de este Contrato En el caso de que los Derechos Intelectuales sean propiedad de terceros, el Concesionario hará todos los esfuerzos razonables para obtener la adjudicación de una licencia bajo términos que permitan la reproducción, traducción, uso y concesión de una licencia subordinada para GOP para el Fin Especifico

- 30 2 2 El "Fin Especificado" será la administración, operación, mantenimiento, desarrollo económico, mejoramiento y/o expansión del Aeropuerto por el GOP, cualquier Entidad del Gobierno Panameño, o por cualquier Persona con quien el GOP pueda haber celebrado un acuerdo para estos fines a continuación de la terminación o rescisión del Contrato
- 30 2 3 Acción Posterior Tanto el GOP como el Concesionario acuerdan ejecutar o garantizar la ejecución de cualesquier Documentos, y tomar todas las medidas que puedan razonablemente ser necesarias o deseables para efectuar plenamente las disposiciones de este Artículo 30
- 30 3 Indemnización por Derechos de Propiedad Intelectual El Concesionario indemnizará y mantendrá al GOP o a cualquier Entidad del Gobierno Panameño a salvo de cualquier pérdida, costo, gasto, obligación y/o daño sufrido o incurrido y de cualesquiera y todas las reclamaciones, acciones, demandas y procedimientos emprendidos contra ellos que surjan de cualquier infracción de los Derechos de Propiedad Intelectual relativos a cualesquiera de los Documentos (que no sean Documentos comprados u obtenidos por el Gobierno Panameño o por alguna Entidad del Gobierno Panameño), materiales, facilidades, maquinaria, equipos, o cualquier otra usada en relación con la [Concesión]
- 30 4 Supervivencia Las disposiciones de este Artículo 30 (Derechos Intelectuales) sobrevivirán indefinidamente, a continuación de la rescisión o de la expiración de este Contrato
- 31 Confidencialidad
- 31 1 A menos que se establezca de otro modo en el presente documento, el GOP o cualquier Entidad del Gobierno Panameño, el Concesionario respetará la naturaleza confidencial de todos los Documentos y demás información (con exclusión de cualquier Documento o información que esté a disposición del público, o que llegue a ser pública sin violar ninguna obligación de confidencialidad que les pueda haber sido suministrada por o en nombre de otros, respecto al Aeropuerto y/o al Concesionario, si el documento o la información son de una naturaleza confidencial, y esa naturaleza fue especificada por escrito por el proveedor Se acuerda que ellos no la publicarán ni la revelarán en ninguna otra forma, a menos que lo exija la ley o los requisitos de una autoridad de la bolsa de valores aplicable o cualquier otra autoridad de gobierno relevante

- 31 2 El Concesionario estará autorizado a revelar dichos Documentos y demás información a
  - 31 2 1 Sus empleados, agentes, subcontratistas, y asesores profesionales hasta el grado que sea requerido para que ellos hagan su trabajo, y o para garantizar el cumplimiento de o el respeto de los derechos contenidos en el presente documento
  - 31 2 2 Cualquier prestamista presente o potencial, y sus agentes o representantes
- 31 3 El Concesionario hará todo esfuerzo que garantizar que cualquiera de sus directores, empleados, trabajadores, agentes, u otros individuos que puedan poseer o tener acceso a cualquier de dichos Documentos o información en cualquier momento, mantenga los Documentos o la información en confidencialidad, y ni los publique, use ni revele, excepto que lo permita el Artículo 31 1
- 31 4 Las disposiciones de este Artículo 31 (Confidencialidad) continuará en vigor indefinidamente a continuación de cualquier rescisión o expiración de este Contrato

## 32 Registros

### 32 1 Mantenimiento de Registros

#### El Concesionario

- 32 1 1 Mantendrá registros completos del mantenimiento, operación y expansión del Aeropuerto, y pondrá los mismos para su inspección a la disposición del GOP, la DAC o cualquier agencia del gobierno panameño
- 32 1.2 Desarrollará a la satisfacción razonable del GOP y de la DAC, manuales de mantenimiento y manuales de operación para cubrir todos los aspectos del Aeropuerto dentro de los seis (6) meses siguientes a la Fecha de Inicio
- 32 1 3 Mantendrá actualizados los citados manuales de mantenimiento y de operación, y suministrará periódicamente información al GOP y a la DAC en relación con cualesquier cambios o modificaciones que se les pueda hacer, tan a menudo y hasta el grado que el GOP y la DAC lo requieran

### 33 Remedios, Renuncias, Enmiendas y Consentimientos

33 1 Inexistencia de renuncias implícitas, remedios acumulativos El incumplimiento de parte del GOP o de cualquier Entidad del Gobierno Panameño, en ejercer cualquier derecho o remedio bajo este Contrato, o en postergar cualquiera de dichos ejercicios, no será interpretado como una renuncia de lo mismo, ni lo será el ejercicio parcial o de una sola vez del mismo, ni el ejercicio de cualquier otro derecho o recurso. A menos de se especifique de otro modo, los derechos y remedios contemplados en este Contrato serán acumulativos, y no serán exclusivos de ningún otro derecho o remedio (ya sea que esté o no estipulado por ley)

#### 33 2 Enmiendas, Renuncias, y Consentimientos

##### 33 2 1

- (i) Cualquier disposición de este Contrato podrá ser revisado, enmendado o modificado solamente mediante aprobación por escrito tanto del GOP como del Concesionario
- (ii) El GOP o el Concesionario podrán solicitar discusiones con el fin de revisar la operación de cualquier parte de este Contrato en cualquier momento a continuación de la Fecha de Inicio para determinar, sin compromiso, si sería aconsejable hacer cualquiera de las revisiones mutuamente acordadas, a condición que si tal consentimiento no está próximo, las estipulaciones del Contrato (que sean revisadas, si es aplicable) continuarán en vigor

##### 33 2 2

- (i) Cualquier disposición de este Contrato podrá ser renunciada o el cumplimiento de la misma excusada en cualquier momento, pero sólo si el GOP, o el Concesionario como sea apropiado, da su consentimiento o renuncia por escrito
- (ii) Cualquier otro consentimiento que sea dado en conformidad con este Contrato deberá también ser por escrito, y deberá ser obtenido antes del acontecimiento, acto, u omisión para lo cual se haya solicitado
- (iii) Cualquier consentimiento o renuncia podrá ser otorgada con sujeción a las condiciones que la Persona que la otorgue considere aconsejable, y será efectiva solamente para la

instancia y propósito específico para el cual haya sido otorgado

34 Totalidad del Contrato

Este Contrato substituye a cualquier otro contrato o acuerdo previo (ya sea oral o por escrito) que pueda existir entre el GOP y el Concesionario con relación al contenido en el presente documento. Representa la totalidad del acuerdo entre el GOP y el Concesionario y puede ser enmendado o complementado solo como se estipula en el Artículo 33.2

35 Separabilidad

La ilegalidad, invalidez o inejecutabilidad de cualquier disposición de este Contrato, o la ilegalidad, invalidez o inejecutabilidad de cualquier disposición de este Contrato en circunstancias particulares no afectará la legalidad, validez o ejecutabilidad de ninguna otra disposición de este Contrato o de dicha disposición en otras circunstancias

36 Avisos

36.1 Direcciones

36.1.1 Generales. Cualesquier avisos a ser dados en relación con este Contrato será dado por escrito y entregado mediante correo de primera clase, facsímil con remitente o [correo electrónico] a la dirección, a la atención de la persona indicada en cada caso, y en la forma especificada

36.1.2 GOP

(i) *[Insertar Dirección]*

Con copias enviadas a la [DAC]

*[Insertar Dirección]*

36.1.3 Concesionario

*[Insertar Dirección]*

36.2 Entrega y Aceptación. A menos que se indique de otro modo en este Contrato, cualquier aviso dado al amparo de este Contrato se considerara entregado a la dirección indicada en el Artículo 36.1 (Direcciones). Si la

entrega se hace en un día que no es un Día Hábil, el aviso se considerara entregado el Día Hábil siguiente

- 36.3 El idioma a ser usado en los avisos [Todos los avisos serán en español]
- 36.4 Cualquier parte podrá cambiar la dirección o la identidad de la persona a la cual se han de enviar los avisos dando aviso por escrito del cambio a las otras partes siguiendo los procedimientos en este Artículo

### 37 Resolución de Disputa

- 37.1 Arbitraje Cualquier disputa relacionada con este Contrato que involucre al GOP y al Concesionario, será sometida para su resolución mediante arbitraje comprometedor, conducido por tres (3) árbitros, y sujeto a las reglamentaciones prevalecientes de la Cámara de Comercio Internacional ("ICC") Las partes de la disputa designarán dos (2) árbitros (uno de ellos nombrado por el GOP y uno nombrado por el Concesionario, y el tercero de ellos será acordado entre las partes de la disputa, o en el caso que éstos no puedan llegar a un acuerdo sobre esta elección o en el caso de que cualquiera de las partes deje de nombrar su árbitro a más tardar catorce (14) días a continuación del recibo del aviso solicitando el arbitraje, cualquiera de las partes de dicha disputa podrá requerir que el árbitro relevante sea nombrado por el presidente de la ICC El lugar para las audiencias de arbitraje será en la ciudad de Londres, y el arbitraje se llevará a cabo en el idioma inglés La decisión de los árbitros será final, obligante e irrevocable, y no estará sujeta a ninguna apelación, ni regular ni especial La decisión podrá ser ejecutada en cualquier tribunal que tenga jurisdicción El GOP y el Concesionario cada uno renuncian sus derechos a cualquier remedio o a emprender acción legal ante cualquier otra autoridad que pudiera de otro modo tener jurisdicción Este sometimiento y acuerdo para arbitrar será final y obligante para las partes y el fallo sobre la adjudicación dada podrá ser pronunciado en cualquier tribunal que tenga jurisdicción sobre lo mismo

### 38 Ley Aplicable e Idioma

- 38.1 Ley El cumplimiento y la interpretación de este Contrato estarán regidos por las leyes de la República de Panamá

### 39 Legalización

*[Nota: Favor avisar si se necesita algo aquí]*

En testimonio de lo cual, el GOP y el Concesionario ejecutan por este medio este Contrato a través de sus agentes autorizados, y en la fecha indicada al comienzo del Contrato l

Por el GOP

---

Título

Por el Concesionario

---

Título

## APÉNDICE 1

## APÉNDICE 2

### Importe del Contrato y Cargo de la Reglamentación

*[A ser insertado en base a modelo económico]*

## APÉNDICE 3

### Seguros

#### 1. Seguros a estar en vigor en la fecha de Inicio

*[Nota: Considerar el uso de un perito en seguros]*

- 1.1 El Concesionario se asegurará de que los seguros especificados en esta cláusula estén en vigencia en la Fecha de Inicio y que permanecerán en vigor durante el Periodo del Contrato. El Concesionario deberá suministrar certificados de seguros y copias de todas las pólizas de seguros al GOP a más tardar en la Fecha de Inicio. Las pólizas de seguros cubrirán
  - 1.1.1 el riesgo de daño físico al Aeropuerto o a cualquiera de sus edificios (incluyendo estructuras temporales), planta o equipo en el Aeropuerto, sin limitación, pérdida o daño causado por huelgas, revueltas, actos de terrorismo y sabotaje, catástrofe natural, terremotos, rayos y relámpagos, incendio, explosión y desperfectos eléctricos o mecánicos, en una suma por lo menos adecuada para la reconstrucción total de lo mismo, con cualesquier aumentos durante el Periodo del Contrato necesarios para mantener la cobertura por los costos de reconstrucción total o que puedan ser razonablemente solicitados por el GOP,
  - 1.1.2 cualquier obligación legal de parte del Concesionario, el GOP, cualquier Entidad del Gobierno Panameño y cualesquiera de sus agentes, empleados, asistentes, u operadores, que se deba a terceros, a operadores de aeronaves, usuarios de aeronaves y otros, así como también cualesquier obligaciones públicas de parte de dichas Personas con relación a alguna pérdida o daños que surja del diseño, construcción, mantenimiento, operación, mejoras, expansión y/o administración del Aeropuerto, incluyendo, sin limitación, muerte, lesión física o enfermedad, pérdida o daño a la propiedad y los riesgos correspondientes a la protección y a la cobertura por dichas sumas, y con dicho deducible y otros términos que los que serían contratados por un administrador prudente de aeropuerto responsable de un aeropuerto de similar tamaño y características comparables a las del Aeropuerto

#### 2. Seguros Adicionales

Biblioteca Washington, DOCUMENTO # 10081v3

- 2 1 El Concesionario se asegurará de que cada póliza sea obtenida y mantenida en conformidad con las cláusulas 1 1 1 y 1 1 2, y aumentada periódicamente
  - 2 1 1 a las sumas (y con los deducibles) que serían mantenidos por un administrador prudente de aeropuerto de un aeropuerto de similar tamaño y que tenga características similares a las del Aeropuerto, y
  - 2 1 2 a las sumas y con los deducibles que el GOP pueda razonablemente requerir
- 2 2 Sin perjuicio de las demás estipulaciones del presente Apéndice 3 (Seguros), el Concesionario, durante el Término del Contrato, deberá
  - 2 2 1 obtener y mantener en efecto la cobertura de seguro requerida bajo los términos de cualquier ley aplicable o de cualquier contrato celebrado que pertenezca al Aeropuerto, y
  - 2 2 2 obtener y mantener en vigor ese seguro que sea requerido bajo los términos de cualquier contrato del cual sea parte en algún momento
- 2 3 El GOP podrá requerir periódicamente, por medio de un aviso al Concesionario, que éste obtenga cobertura de seguro correspondiente a cualquier riesgo u obligación aparte de las especificadas en las cláusulas 1 1 1 y 1 1 2
  - 2 3 1 en la misma forma que sería periódicamente emprendida por un operador de un aeropuerto de similar tamaño y de características similares a las del Aeropuerto y/o
  - 2 3 2 [los riesgos u obligaciones para los cuales se hace necesario el seguro por los recursos financieros del Concesionario, y por las sumas y en los deducibles que el GOP pueda requerir razonablemente ]
- 2 4 El Concesionario deberá, hasta el grado que las prácticas prevalecientes en el mercado lo permitan, y después de haber recibido un aviso como el estipulado en la cláusula 2 3, asegurar (que sea efectivo en la fecha de dicho aviso o tan pronto como sea razonablemente factible a la luz de las condiciones del mercado prevaleciente) contra riesgos y responsabilidad civil, por las sumas y con el deducible especificado en dicho aviso

- 2 5 El Concesionario estará en todo momento autorizado para obtener los seguros adicionales que él pueda considerar apropiados, o complementar la cobertura a la que se hace referencia en otra sección del presente Apéndice 3 (Seguros), y notificará al GOP, en relación con los seguros adicionales o suplementarios
- 3 Estipulaciones comunes a todos los seguros
- 3 1 El Concesionario se asegurará de que cada póliza que sea contratada en conformidad con el presente Apéndice 3 (Seguros) sea mantenida por corredores de seguros y con aseguradores o reaseguradores, ya sea en la República de Panamá o en el extranjero, que sean periódicamente aprobados por el GOP
- 3 2 El Concesionario se asegurará que sea nombrado la parte principal asegurada para cada póliza de sus contratos en conformidad con el presente Apéndice 3 (Seguros) Además, el Concesionario se asegurará que el GOP sea nombrado como la parte coasegurada o asegurado adicional en cada póliza
- 3 3 El Concesionario se asegurará que cada póliza que sea contratada en conformidad con el presente Apéndice 3 (Seguros) contenga un endoso al efecto siguiente
- 3 3 1 La póliza no se invalidará con respecto a los respectivos derechos e intereses de cada parte asegurada nombrada, quien ni directa ni indirectamente tratará de evitar cumplir con ninguna obligación relativa a la póliza por medio de acciones, negligencia, error u omisión cometida por otra parte asegurada nombrada (si ocurriera ya sea antes o después de la emisión de la póliza), incluyendo, sin limitación, que una parte asegurada nombrada dejara de revelar alguna actividad, circunstancia, u ocurrencia, la falsedad de otro asegurado, alguna violación o incumplimiento de parte de otro asegurado en lo que respecta a alguna condición, garantía o estipulación contenida en la póliza, tal que dicho acto, negligencia, error u omisión pueda, si en algún momento se revelara, haber afectado alguna decisión de parte de los aseguradores con relación a la adjudicación de la póliza, o alguna decisión sobre el término o los términos en relación con la póliza en cuestión (incluyendo, sin limitación, este endoso y el importe de alguna prima) o acto o actue o se abstenga de actuar en alguna forma en relación con la póliza o responsabilidad civil que pueda surgir de lo mismo,

- 3 3 2 Los asegurados acuerdan renunciar todos los derechos de subrogación contra el GOP, y
- 3 3 3 Dicha póliza no podrá ser cancelada ni materialmente enmendada sin [30] días de aviso previo por escrito al GOP
- 3 4 El Concesionario asegurará el pago a tiempo de todas las primas adeudadas bajo todos los seguros obtenidos en conformidad con los términos estipulados bajo el Apéndice 3 (Seguros) y, a la solicitud del GOP, suministrará tan pronto como sea razonable, prueba de dichos pagos
- 3 5 El Concesionario asegurará que, cada corredor o agente de seguros a través del cual contrate o renueve una póliza de seguros en conformidad con las estipulaciones del Apéndice 3 (Seguros), emita un aviso por escrito de dicho contrato o renovación al GOP lo antes posible después de que cada póliza de seguro sea contratada o renovada
- 3 6 El Concesionario no emprenderá (ni dejará de tomar) en ningún momento acción alguna que pueda causar que el seguro obtenido en conformidad con el Apéndice 3 (Seguros) sea considerado, en su totalidad o en parte, inválido o nulo o suspendido, impedido, o revocado

#### **4. Información**

- 4 1 El Concesionario proveerá al GOP toda la información correspondiente a los seguros contratados conforme al Apéndice 3 (Seguros) (o que correspondan a algún tópico que pueda ser relevante a dichos seguros) que puedan ser solicitados razonablemente, y asegurará además que no reducirá los límites o la cobertura de dichos seguros (incluyendo los resultados de postergaciones) ni aumentará deducibles, exenciones o excepciones por ningún seguro contratado o renovado conforme al presente Apéndice 3 (Seguros) sin la aprobación escrita por adelantado del GOP
- 4 2 El Concesionario notificará al GOP tan pronto como sea razonablemente posible al conocer cualquier acontecimiento que pueda permitir que algún individuo presente un reclamo por encima de cien mil dólares de los Estados Unidos (US\$100,000.00) o el equivalente de esta suma en cualquier otra moneda bajo cualquiera de las pólizas cuyo mantenimiento se requiere bajo lo que está estipulado en el Apéndice 3 (Seguros)

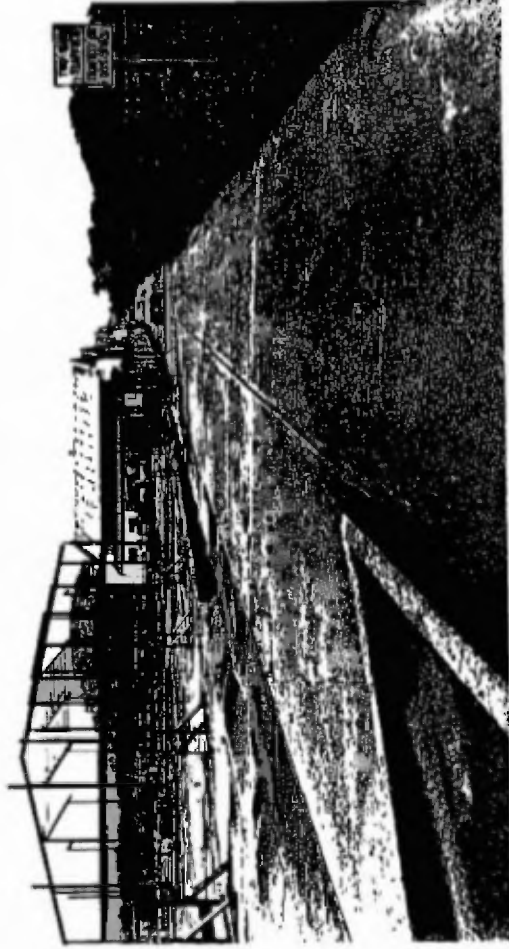
#### **5 Permiso para Obtener Seguros**



**CONSTRUCCION DE LA TORRE DE CONTROL  
DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD**



VISTA DE LA PISTA PRINCIPAL  
DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD



VISTA DE LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL  
DE PASAJEROS DESDE LA VIA CANFIELD EN  
EL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD



**VISTA DE LOS HANGARES PARA EMPRESAS  
COMERCIALES EN EL AEROPUERTO  
DE ALBROOK FIELD**



**VISTA DE LA CONSTRUCCION DEL TERMINAL DE  
DE PASAJEROS DESDE LA PISTA PRINCIPAL  
DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD**



REMOCION DE TIERRA EN LA TERMINACION DE CABECERA 18 DE LA PISTA PRINCIPAL DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD



VISTA DEL INTERIOR DEL TERMINAL DE PASAJERO,  
EN FASE DE CONSTRUCCION, DEL  
AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD





REMOCION DE JUNTAS EN LA PLATAFORMA  
PRINCIPAL DEL AEROPUERTO DE ALBROOK FIELD



TRABAJOS DE NIVELACION DE TIERRA AL FINAL DE LA  
PISTA PRINCIPAL DEL AEROPUERTO DE  
ALBROOK FIELD