

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

**PRIMERA REUNIÓN DE DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL
DE LA REGIÓN DEL CARIBE (CAR/DCA/1)**

(Gran Caimán, Islas Caimanes 8 al 11 de octubre del 2002)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Proyectos Regionales de Cooperación Técnica

COOPERACIÓN TÉCNICA EN LA REGIÓN CAR

RESUMEN

Esta nota de estudio se presenta para la consideración de la Reunión, a efecto de que se discuta la necesidad urgente de establecer políticas concretas para la implementación de los nuevos sistemas que afectan la aviación civil, y así mismo se considere la conveniencia de desarrollar proyectos bajo el Programa de Cooperación Técnica de la OACI en la Región, teniendo en cuenta la necesidad de fortalecer las instituciones de aviación civil y de impulsar una planificación adecuada para el desarrollo de la infraestructura, los servicios y los recursos humanos.

1. Introducción

1.1. El desarrollo de los sistemas CNS/ATM, de los de Seguridad Operacional y los de seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), así como el desarrollo de los recursos humanos aeronáuticos, exigen una considerable inversión de parte de los Estados, ya que en virtud de la evolución experimentada por los citados sistemas, confronta a las Administraciones ante una coyuntura de tomar decisiones firmes y rápidas, y a asumir los compromisos financieros necesarios para llevar a cabo una implementación efectiva y eficiente.

1.2. Teniendo en cuenta la diversidad de aspectos administrativos que se requieren para instalar y operar los nuevos sistemas y, dada la distinta infraestructura en instalaciones y servicios de la aviación civil que requerirán los Estados/Territorios de la Región CAR para la implementación, los factores económicos varían de país a país.

1.3. Dentro de este contexto, las alternativas que tienen las Administraciones para dar una solución sólida y cumplir con los requisitos de la implementación son de selección variada. La interdependencia técnica y tecnológica que implica la infraestructura y la puesta en operación de estos sistemas supone que, en algunos casos, será necesaria la acción en grupo de los Estados para lograr en forma conjunta la implementación de los sistemas.

1.4 Considerando la coyuntura descrita y la necesidad de tomar acciones efectivas ante una situación que ya está adquiriendo características de urgencia, los Estados de la Región CAR debieran tener en cuenta dedicar más de sus propios recursos y dar el soporte económico necesario que les facilite impulsar, mediante el Programa de Cooperación Técnica de la OACI, proyectos para que la transición hacia los nuevos sistemas se desarrolle uniformemente en la Región. El desarrollo de proyectos de Cooperación Técnica de la OACI, los Convenios Bilaterales y Multilaterales de Ayuda Mutua, la Cooperación Internacional entre Estados, son medios con los que las Administraciones debieran contar para llevar a cabo una planificación eficientemente.

2. Discusión

2.1 En general, como se ha indicado en la introducción de esta Nota de Estudio, las principales dificultades que se enfrentan en la Región CAR para la efectiva implementación de los nuevos sistemas son las considerables inversiones que se requieren a nivel de infraestructura y de servicios y, la ausencia de políticas para decidir y adoptar la alternativa más viable y funcional. La falta de definición de políticas se presenta especialmente en aquellos Estados que deberían integrarse a un servicio multinacional y así aprovechar la capacidad que tienen estos sistemas de dar servicio a un gran número de Estados.

2.2 En vista de estas circunstancias, se prevé que será necesario que varios Estados establezcan políticas conjuntas que les indique el camino a seguir tanto en el escenario nacional como en el regional. Por las características de alcance mundial que tienen los nuevos sistemas será fundamental analizar, interpretar, planificar e impulsar un enfoque coordinado y cooperativo que permita alcanzar los objetivos de la implementación y obtener provecho de las ventajas que estos sistemas ofrecen que son, ni más ni menos que, los de la seguridad misma de la aviación civil. Ejemplos de estas acciones coordinadas son, COCESNA (CENAMER y ACSA), ACAAC, Red MEVA, el Sistema Regional para la Seguridad Operacional de América Latina, etc. Estas estructuras de cooperación internacional difieren según la opción de implementación escogida para implementar determinado componente de un sistema y según los Estados que intervengan, y deberán tener en cuenta los arreglos jurídicos y administrativos que garanticen el cumplimiento del Convenio de Chicago en lo que concierna.

2.3 Para determinar la opción que más se ajusta y conviene a las necesidades de cada Estado, los planificadores de las Administraciones Aeronáuticas, deberían iniciar de inmediato los estudios técnicos y los análisis de costo/beneficio, para resolver y escoger la alternativa más factible para los intereses nacionales y la elaboración del plan nacional.

2.4 Cabe mencionar que por medio de acciones concretas del GREPECAS, se han desarrollado varios planes nacionales y regionales de los Estados de la Región CAR, no obstante, el tema de los costos de inversión y funcionamiento de los nuevos sistemas y las alternativas para la implementación no han sido aún considerados dentro de esos planes.

2.5 Igualmente, dentro de las actividades del Proyecto de Cooperación Técnica PNUD/OACI RLA/98/003 "Transición a los sistemas CNS/ATM", se llevó a cabo entre el 30 de septiembre y el 4 de octubre de 2002, en Tegucigalpa, Honduras, con el auspicio de COCESNA, un "Seminario sobre Condiciones Institucionales y Económicas"

2.6 Cooperación Técnica de la OACI

2.6.1 Para que la implementación de los nuevos sistemas se lleve a cabo con éxito se requiere de la cooperación entre los Estados/Territorios de la Región. Los altos costos de la implementación de estos sistemas pueden ser disminuidos si se fomentan proyectos de cooperación con la contribución porcentual de los Estados, de manera que se evite la reduplicación de esfuerzos que ha estado ocurriendo. La necesidad de realizar un estudio detallado de la situación en cada Estado/Territorio para definir, en forma particular, los requerimientos reales que se deben cumplir para concretar la implementación y establecer políticas, es una tarea que bien podría ser desarrollada por medio de un proyecto de cooperación regional a través del Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

2.6.2 La experiencia adquirida por la OACI en el correr de los años, prestando asesoramiento y asistencia a los Estados para que cumplan con los SARPS a través del Programa de Cooperación Técnica, incluye también la experiencia en la consecución y el manejo de financiamiento externo para el desarrollo de proyectos. El objeto del Programa de Cooperación Técnica de la OACI es que la aviación civil funcione de manera segura, eficaz y que responda a las necesidades nacionales e internacionales, de forma que los Estados puedan realizar sus actividades por si mismos y tan pronto como sea posible.

2.6.3 Los instrumentos que ofrece el Programa son ampliamente utilizados en otras regiones ya sea, por medio del desarrollo de proyectos individuales por Estado o por proyectos regionales en el que participan varios Estados. El Programa ha demostrado ser una herramienta efectiva para el cumplimiento de los Planes Regionales de Navegación Aérea y el fortalecimiento institucional de la aviación civil en general.

2.7 Proyectos de Cooperación Técnica Regionales y Nacionales activos en la Región CAR

2.7.1 Cuatro proyectos de cooperación técnica se han impulsado en la Regiones CAR/SAM que tratan sobre la implementación de los sistemas CNS/ATM de la Región y el sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

2.7.2 Los proyectos regionales de cooperación técnica en vigor se muestran en **Apéndice A**, y los que se desarrollan a nivel nacional en algunos Estados de la Región aparecen en el **Apéndice B**.

2.8 Proyecto PNUD/OACI RLA/98/003 Transición a los Sistemas CNS/ATM

2.8.1 Este proyecto se estableció para ayudar a los Estados en las regiones CAR/SAM a implementar el plan de transición a los sistemas CNS/ATM de acuerdo con los requisitos del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, e impulsado por el GREPECAS.

2.8.2 El Proyecto ha organizado el trabajo en seis fases diferentes como se indica a continuación:

- Fase I El desarrollo de una metodología para evaluar los flujos de tráfico presentes y futuros
- Fases II y III Evaluación de los flujos principales de tráfico
- Fase IV Desarrollo de Flujo de Tráfico y Perfiles de los Estados
- Fase V Desarrollo de escenarios de implementación
- Fase VI Establecimiento de los detalles de la implementación del ATM, sus instalaciones y servicios.

2.8.3 El presupuesto total de este proyecto es de USD 2,406,120.00 y participan en su financiamiento los siguientes Estados y Organismos Internacionales: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Estados Unidos, Panamá, Paraguay, Perú, Venezuela y COCESNA. Cabe destacar que por parte de la Región CAR solamente COCESNA y Estados Unidos, contribuyen financieramente a este proyecto.

2.8.4 El GREPECAS, en su décima reunión, no solo reconoció que el Proyecto Regional RLA 98/003 se había convertido en una herramienta poderosa de asistencia a los Estados/Organismos, sino que consideró también que sería altamente positivo que se contara con dicho Proyecto como mecanismo de Implantación en las Regiones CAR/SAM. En virtud de lo anterior, se formuló la Conclusión 10/16, por medio de la cual se insta a los Estados, Territorios, y Organismos Internacionales participantes a que continúen apoyando el Proyecto RLA 98/003 y, así mismo, solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM, que a través de los mecanismos regionales disponibles, alienten a todos aquellos Estados, Territorios, y Organismos Internacionales a que se integren y participen activamente en dicho proyecto.

2.9 Proyecto PNUD/OACI RLA/00/009 Ensayo Regional de Aumentación CAR/SAM (CSTB)

2.9.1 El objetivo primario del proyecto RLA/00/009 es desarrollar un plan de pruebas para evaluar los beneficios técnicos y operacionales que contiene el sistema de aumentación de área amplia de la FAA de los Estados Unidos aplicado en las regiones CAR/SAM. De esta manera se espera obtener resultados que contribuyan al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación.

2.9.2 El proyecto se desarrolla por medio de un Memorando de Entendimiento (MOU) entre la OACI y la FAA y tiene una duración de cuatro años con un presupuesto de USD 188,936.00. Participan en su financiamiento los siguientes Estados y Organismos Internacionales: Argentina, Bolivia, Colombia, Ecuador, Panamá, Perú, Venezuela y COCESNA.

2.10 Proyecto OACI RLA/99/901 Sistema regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad

2.10.1 Este proyecto fue establecido sobre la base del Memorando de Entendimiento entre la OACI y la CLAC y el reglamento asociado, firmado el 1° de octubre de 1998 como continuación del Proyecto RLA/95/003, para establecer y operar un Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en el continente americano, de conformidad con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos.

2.10.2 El proyecto RLA/99/901 tiene un presupuesto de USD 2,250.000.00 y participan en su financiamiento los siguientes Estados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú. Adicionalmente Airbus Industries participa como observador. Se hace notar que de la Región CAR solo Cuba participa en este proyecto.

2.11 Proyecto OACI RLA/00/902 – Reorganización Integral del Espacio Aéreo de la FIR Centroamericana

2.11.1 Las Autoridades de Aviación Civil de Centroamérica acordaron realizar un estudio de la actual estructura del espacio aéreo Centroamericano, con el fin de ajustarla a los conceptos CNS/ATM. El proyecto está enfocado en aumentar la seguridad, eficiencia y capacidad en la FIR Centroamericana. El proyecto revisó los procedimientos ATC y de coordinación entre dependencias. Así mismo, el estudio contempla la necesidad de continuar con las medidas que se requieren para implementar el Plan SAR de Centroamérica.

2.11.2 Este proyecto ha sido financiado y administrado por COCESNA.

2.12 Cooperación Internacional

2.12.1 El objetivo primordial de la cooperación internacional consiste principalmente en establecer acuerdos entre varios Estados que les permite asegurar que los costos en que se incurra serán compartidos en forma justa y equitativa por los Estados participantes. Estos acuerdos tienen el propósito de desarrollar servicios multinacionales en territorios que se extiendan más allá del territorio de un solo Estado de conformidad con el Plan Regional de Navegación Aérea. En otras palabras, se puede decir que la cooperación internacional es un proceso de coordinación y armonización iniciado como actividad subregional entre un número limitado de Estados.

2.12.2 Con el establecimiento de estos acuerdos pueden obtenerse importantes resultados de tipo técnico, administrativo y económico, puesto que la planificación, implementación y explotación de los sistemas se realizan a través de las fronteras de Estados vecinos. Las formas de cooperación internacional pueden desarrollarse por medio: 1) del establecimiento de un organismo internacional de explotación; 2) de un organismo de recaudación de derechos o; 3) por arreglos de financiamiento colectivo.

2.13 Convenios bilaterales y multilaterales de ayuda mutua

2.13.1 Las especiales características de los sistemas modernos de la aviación civil requiere que se dé un alto grado de cooperación y asistencia mutua entre los Estados, los organismos internacionales, los proveedores de servicios y los usuarios tanto a nivel bilateral como multilateral. Esta cooperación y asistencia mutua que se puede llevar a cabo por medio de convenios bilaterales y multilaterales, es indispensable en la planificación de la implementación y tiene sus efectos en el funcionamiento técnico, administrativo y económico de los nuevos sistemas de la aviación civil.

2.14 Proyectos Especiales de Ejecución (SIPs)

2.14.1 Los Proyectos Especiales de Ejecución de la OACI tienen el propósito de asistir a los Estados en reducir aquellos problemas de implementación que afecten la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional.

2.14.2 En la Región CAR actualmente se está desarrollando un SIP dirigido a las áreas COM/MET, cuyo objetivo es estudiar y recomendar medidas que los Estados de la Región deben tomar para una rápida solución de los problemas que afectan el intercambio de información OPMET. Este proyecto se está realizando en dos fases de las cuales la primera fue llevada a cabo el año pasado en Centroamérica y la segunda se realiza durante los meses de septiembre y octubre de 2002 en varios Estados del Caribe.

3. **Conclusión**

3.1 La planificación y la implementación de los nuevos sistemas son un proceso complejo, multifacético y progresivo, el cual debe coordinarse y supervisarse cuidadosamente a nivel regional. La interdependencia tecnológica que los mismos sistemas tienen implícito, hace mandatorio que se dupliquen los esfuerzos para que los Estados actúen solidaria y conjuntamente a efecto de establecer sistemas que garanticen la eficiencia, teniendo en cuenta que los nuevos sistemas trascienden las fronteras de los Estados y que la cooperación representa el instrumento adecuado para llevar a cabo la implementación requerida. Una acción coordinada y cooperativa es el camino viable para una implementación exitosa.

3.2 Con base en lo anterior se presenta para consideración de la Reunión el siguiente Proyecto de conclusión:

PROYECTO

DE CONCLUSION 1/XX: INSTRUMENTOS PARA LA EFECTIVA IMPLEMENTACIÓN DE LOS NUEVOS SISTEMAS DE LA AVIACIÓN CIVIL

Que conocida la urgente necesidad de tomar medidas para la efectiva y eficiente implementación de los nuevos sistemas de aviación civil, los Estados consideren realizar las siguientes acciones:

- a) dedicar recursos financieros para dar el soporte económico necesario a la implementación de los nuevos sistemas de aviación civil, teniendo en cuenta que la infraestructura y los servicios son rubros de alto costo y que es necesario planificar y desarrollar un plan nacional;
- b) analizar la conveniencia de desarrollar proyectos de cooperación técnica regionales con el concurso de varios Estados.
- c) considerar la conveniencia de impulsar la cooperación internacional y convenios bilaterales y multilaterales de ayuda mutua que faciliten la asistencia entre Estados; y.
- d) hacer los mayores esfuerzos por integrarse y participar más activamente de los proyectos Regionales de Cooperación Técnica, actualmente activos para las Regiones CAR y SAM.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota del contenido de esta Nota de Estudio y a aprobar la conclusión sugerida en ella, teniendo en consideración las ventajas que ofrecen los proyectos de cooperación técnica de la OACI y los acuerdos bilaterales y multilaterales como herramientas útiles para la implementación de los planes de navegación aérea, de fortalecimiento institucional y de integración regional; y
- b) tomar otras acciones que la reunión considere pertinente.

- - - - -