



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**Oficina Regional Sudamericana**

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS DE ALTO NIVEL  
SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES  
EANAI/2**

**INFORME FINAL**

**(Lima, Perú, 4-6 de marzo de 2009)**

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

## ÍNDICE

i -	Índice.....	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idioma de trabajo.....	ii-1
	Agenda.....	ii-1
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la reunión EANAI/2.....	ii-3
iii -	Lista de Participantes.....	iii-1
<b>Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día:</b>		
	Examen de los acuerdos/acciones adoptadas para el establecimiento de Organización Multinacional Regional (OMR) en la Región SAM.....	1-1
<b>Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día:</b>		
	Respuesta de los Estados a la consulta sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo, como resultado de la Reunión EANAI/1.....	2-1
<b>Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día:</b>		
	Asuntos relativos a la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR) (Art. 6 del proyecto de Acuerdo Constitutivo).....	3-1
<b>Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día:</b>		
	Revisión del borrador de documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica para apoyar la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR).....	4-1
<b>Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día:</b>		
	Otros asuntos.....	5-1



---

## RESEÑA DE LA REUNIÓN

### ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Segunda Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/2), se llevó a cabo en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, Lima, Perú, del 4 al 6 de marzo de 2009.

### ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El señor José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, dio la bienvenida a los participantes, destacó los temas a tratar y deseó éxito en las deliberaciones. El señor Ernesto López Mareovich, Director General de Aeronáutica del Perú, dio la bienvenida a los participantes en nombre del Estado peruano.

### ii-3 ORGANIZACIÓN, FUNCIONARIOS Y SECRETARÍA

El señor Juan Luis Crovetto, Coordinador Nacional de los Proyectos OACI en la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú, fue elegido Presidente de la Reunión, y el señor Elcio Picchi, Vice-Director del Departamento de Control de Espacio Aéreo de Brasil, fue elegido Vice-Presidente de la Reunión. El señor Carlos Stehli, Subdirector de la Oficina Sudamericana de la OACI, actuó como Secretario, y fue asistido por el señor Jorge Fernández Demarco, Oficial Regional ATM de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

### ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

El idioma de trabajo de la Reunión fue el español. La documentación fue preparada en español e inglés.

### ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del  
Orden del Día: Examen de los acuerdos/acciones adoptadas para el establecimiento de Organización Multinacional Regional (OMR) en la Región SAM.

- Cuestión 2 del  
Orden del Día: Respuesta de los Estados a la consulta sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo, como resultado de la Reunión EANAI/1.
- Cuestión 3 del  
Orden del Día: Asuntos relativos a la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR) (Art. 6 del proyecto de Acuerdo Constitutivo).
- Cuestión 4 del  
Orden del Día: Revisión del borrador de documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica para apoyar la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR).
- Cuestión 5 del  
Orden del Día: Otros asuntos

## ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron 7 Estados a la Reunión, (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Venezuela), con un total de 21 participantes, incluidos los participantes de la OACI. La lista de participantes se detalla en las páginas iii-1 a iii-6.

ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN EANAI/2**

<b>No.</b>	<b>Título</b>	<b>Página</b>
2/1	Revisión por la Reunión RAAC/11 del proyecto de acuerdo constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR)	2-2
2/2	Propuestas de los Estados para determinar la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR)	3-2
2/3	Asistencia técnica para la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR)	4-2



---

**LISTA DE PARTICIPANTES****ARGENTINA**

Carlos María Vallarino  
Secretario de Embajada

Alejandra Bovone  
Consejera

**BOLIVIA**

Marcelo A. Maldonado Rueda  
Secretario General

Julio Fortún  
Director de Navegación Aérea

**BRASIL**

Élcio Picchi  
Vice-Director del Departamento de Control de Espacio  
Aéreo

José Roberto Machado e Silva  
Jefe del Sub-Departamento de Operaciones

Luiz Claudio Ribeiro da Silva  
Sub-Director Adjunto de Operaciones

**CHILE**

Juan Alejandro González Silva  
Director de Planificación

María Fernanda Gómez Astorga  
Asesora en Asuntos Internacionales

**PARAGUAY**

Roberto Hugo Valenzuela Ríos  
Presidente

Eustaquio Ocariz  
Subdirector de Planificación

Hernán Jhonny Colman Quintana  
Gerente de Navegación Aérea

María Amalia Barboza  
Primera Secretaria

**PERÚ**

Paola Mantilla de las Casas  
Asesora Legal

Juan Luis Crovetto  
Coordinador Nacional Proyectos OACI

Freddy Núñez Munárriz  
Inspector de Navegación Aérea

Freddy Zacarías Acosta  
Gerente de Operaciones Aeronáuticas

**VENEZUELA**

Aníbal Dávila  
Gerente General de Transporte Aéreo

José Ochoa  
Coordinador de los Servicios ATS

---

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)**

Carlos Stehli  
Sub-Director Regional  
Oficina Regional SAM de la OACI

Jorge Fernández Demarco  
Oficial Regional ATM  
Oficina Regional SAM de la OACI

---



**Cuestión 1 del****Orden del Día:****Examen de los acuerdos/acciones adoptadas para el establecimiento de Organización Multinacional Regional (OMR) en la Región SAM**

1.1 La Reunión recordó las actividades desarrolladas en la Región SAM por GREPECAS sobre asuntos técnicos/operacionales, económicos y jurídicos enfocados desde la óptica de los aspectos institucionales para desarrollar instalaciones/servicios que sirvan a una comunidad de Estados socios en beneficio de la Aviación Civil Internacional con miras a implantar la visión OACI a través del concepto operacional ATM.

1.2 Fue de la opinión que el tratamiento de los aspectos técnicos/operacionales, económicos y jurídicos para la implantación de servicios/instalaciones multinacionales pasa por un reconocimiento de la existencia de aspectos políticos que deben ser armonizados a fin de poder avanzar en la ejecución de proyectos de interés común. Éste ha sido uno de los principales objetivos de un trabajo continuo y persistente llevado a cabo por la OACI en la Región a fin de lograr establecer un ambiente adecuado de colaboración y cooperación entre los Estados interesados a ser socios de un emprendimiento multinacional. Dos fueron básicamente los Foros de discusión de estos asuntos: las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAAC) y el mecanismo del GREPECAS.

1.3 Asimismo, y en correspondencia a los resultados de la reunión RAAC/10, la Secretaría convocó la primera reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANA/1, Lima, junio de 2008), durante la cual se revisaron asuntos de mucho interés, como los siguientes:

- a) Se examinó todo el proceso de desarrollo de los aspectos institucionales en la región SAM.
- b) Como asunto preparatorio a la reunión RAAC/11, se revisó el material preparado por GREPECAS referente al proyecto de Acuerdo Constitutivo para establecer una OMR y lo enmendó en la medida necesaria para consideración de la RAAC/11.
- c) Se examinó unos estudios preliminares sobre costos para la REDDIG y la CARSAMMA, y recomendó estudios adicionales para la CARSAMMA a fin de ver la factibilidad de incluir esta Agencia en la futura OMR.
- d) Se recomendó que se desarrolle por parte de la Secretaría un Documento de proyecto de Cooperación Técnica para la implantación de la OMR.
- e) Se recomendó que la Secretaría elabore las condiciones mínimas requeridas para el establecimiento de la Sede de la OMR, a fin de que los Estados interesados presenten propuestas al respecto.

1.4 La reunión consideró la información proporcionada como antecedentes para el tratamiento de los asuntos previstos en su Agenda.

**Cuestión 2 del****Orden del Día: Respuesta de los Estados a la consulta sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo, como resultado de la Reunión EANAI/1**

2.1 La reunión tomó nota que la Oficina Regional, como seguimiento a la implantación de las conclusiones formuladas por la reunión EANAI/1, realizó consultas, en dos oportunidades durante el año 2008, a las administraciones de aviación civil de la región, y, sobre el Proyecto de Acuerdo Constitutivo, la Secretaría informó que no se recibió ninguna otra contribución sobre las que se aportaron durante la reunión EANAI/1, lo que, en principio, parecía indicar que el documento de proyecto de Acuerdo Constitutivo para la implantación de una Organización Multinacional Regional estaría maduro para la revisión y consideración del la próxima reunión RAAC/11, a celebrarse el Santiago de Chile, en mayo próximo.

2.2. La reunión consideró que se presentaba una oportunidad inigualable para examinar nuevamente este asunto a la luz de los desarrollos regionales que tuvieron lugar como resultado de las actividades durante el año 2008, y presentar a la Reunión RAAC/11 un documento más consensuado, ya que se esperaba que esta Reunión, al aprobar el proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento de una OMR en la región SAM, recomiende llamar a una Conferencia Diplomática que tendrá como objetivo principal y único realizar un análisis detallado del proyecto de Acuerdo de contenido normativo, y la elaboración y aprobación del texto definitivo del mismo para establecer la Organización Multinacional Regional (OMR).

2.3 Considerando lo anterior, la Reunión revisó en forma detallada y exhaustiva el proyecto de Acuerdo Constitutivo resultante de la reunión EANAI/1, e introdujo cambios a los Artículos 1, 2, 3, 16, 17, 24, 26 y consolidó el Artículo 20 – Duración - con el Artículo 27 –Disolución, de tal manera que se eliminó un artículo y cambió la numeración de los correspondientes artículos. El documento revisado se adjunta como **Apéndice A** a esta parte del Informe.

2.4 Durante la revisión del proyecto, el Delegado de Argentina, solicitó que se incorpore una Cláusula adicional al proyecto de Acuerdo Constitutivo de la futura OMR que impidiera la participación, en calidad de observadores, de los Estados que mantengan una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas con alguna de las partes contratantes de la OMR. Sobre este asunto, la Reunión dejó por sentado que la propuesta planteada por Argentina estaba fuera del ámbito de competencia de la Reunión. En este sentido la reunión señaló que los asuntos de esta naturaleza deben ser tratados por los Estados dentro de los canales diplomáticos establecidos internacionalmente para estos asuntos.

2.5 La reunión, al finalizar la revisión del proyecto de Acuerdo Constitutivo, formuló la siguiente Conclusión para enviar el Apéndice A a la revisión de la Reunión RAAC/11:

**CONCLUSIÓN EANAI 2/1 - REVISIÓN POR LA REUNIÓN RAAC/11 DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que la Reunión RAAC/11:

- a) Revise el proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y organización de una Organización Multinacional Regional (OMR), que aparece como **Apéndice A** a esta parte del Informe, lo enmiende en la medida necesaria y lo apruebe como instrumento jurídico/institucional que pueda ser aplicado por los Estados interesados de la Región SAM de la OACI para la implantación de una OMR; y
- b) en correspondencia a lo anterior, solicite a la OACI realizar las coordinaciones necesarias para organizar una Conferencia Diplomática en la Región que tenga como objetivo principal y único realizar un análisis detallado del proyecto de Acuerdo Constitutivo y la elaboración y aprobación del texto definitivo del mismo, para establecer la Organización Multinacional Regional.

## APÉNDICE A

### **PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Considerando que ningún aspecto inherente a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) resulta incompatible con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), y las normas y métodos recomendados al mismo y que, por ende, no existen obstáculos jurídicos que impidan su establecimiento y operación, como surge de las Resoluciones A32-19, A32-20 y A35-3 de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Considerando que los Estados conservan la autoridad y responsabilidad en materia de control de la navegación aérea y cumplimiento de las normas sobre vigilancia de la seguridad operacional, dentro del espacio aéreo sometido a su soberanía, conforme con el artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que las Resoluciones A32-19, A32-20 y A-35-15 de la Asamblea de la OACI referidas al tema, instan a la cooperación y asistencia mutua entre los Estados para lograr el mayor grado posible de uniformidad en la provisión de los servicios CNS/ATM.

Considerando la importancia de las iniciativas regionales respecto al desarrollo y planificación de los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, la mejora de la seguridad operacional en la esfera de la aviación civil internacional para prevenir y reducir las consecuencias negativas derivadas de fallas de funcionamiento de los sistemas CNS/ATM y lograr el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que la cooperación regional resulta eficaz, a efectos de poner en práctica y consolidar la organización e implementación de los sistemas CNS/ATM con miras a la ATM global, y el sistema de la seguridad operacional, teniendo para ello en cuenta las normas, recomendaciones y orientación de la OACI y, en particular, las Resoluciones A35-3 y A35-7 de la Asamblea del Organismo Internacional.

Considerando que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional.

Considerando que resulta necesario establecer acuerdos internacionales a nivel regional, para facilitar el establecimiento, operación y administración de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y de seguridad operacional, en la región SAM.

Considerando la naturaleza global/regional de los sistemas CNS/ATM y la envergadura de las inversiones que se requieren para su implantación y funcionamiento, y a efectos de obtener mayor eficiencia y economía, evitando la duplicación de recursos humanos y materiales, resulta imperativa la colaboración internacional regional ante los beneficios que reportará la compartición de instalaciones, servicios y costos, y las posibilidades en la obtención de financiamiento y beneficios comunes.

Considerando que la repartición de costos entre los usuarios debe ser razonable, la imposición y recuperación de los mismos, se efectuará de conformidad con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Considerando que se requiere un marco jurídico adecuado para regir la explotación de los sistemas CNS/ATM y la cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, permitiendo el acceso del mayor número posible de Estados, en aras a lograr la concreción del principio de uniformidad en las normas y procedimientos relativos a la navegación aérea internacional y la seguridad operacional.

Considerando que en las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) de la Región SAM se reconoció la necesidad de crear un mecanismo regional para estudiar y decidir sobre la viabilidad de la implantación de sistemas CNS/ATM (RAAC/6, RAAC/7, RAAC/8, RAAC/9 y RAAC/10).

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), ha finalizado el tratamiento de la tarea sobre aspectos institucionales y ha elaborado el material de orientación para la implantación de sistemas CNS/ATM (Conclusión 14/5), a través del establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR).

Se resuelve adoptar el siguiente:

## **ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

### **Artículo 1 – Ámbito de Aplicación**

Los Estados contratantes acuerdan crear una Organización Multinacional Regional (OMR), en la Región SAM de la OACI, para la prestación y gestión de servicios / instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de facilitar la implantación y de ser necesario implantar, el concepto operacional ATM con miras a la ATM Global, apoyado con sistemas de comunicación, navegación y vigilancia / gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) y para prestar asistencia en otras materias, conforme con las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que se denominará ... y en lo sucesivo se designará como ... (en este documento “La Organización”).

### **Artículo 2 – Naturaleza Jurídica**

La Organización tendrá personalidad jurídica, podrá ejercer derechos y contraer obligaciones y gozará de la autonomía de gestión y financiera, que resulte apropiada para contratar, adquirir y disponer de los bienes y servicios de la Organización, así como para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.

### **Artículo 3 – Objeto**

La Organización tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios / instalaciones multinacionales previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, no es una organización con fines de lucro debido a que opera bajo un régimen de recuperación de costos, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto, en el territorio de las Partes Contratantes y en todos aquellos ámbitos de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y con otros Estados/Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la organización. Asimismo, la Organización podrá brindar asistencia en otras materias para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de las Partes Contratantes.

La Organización también podrá prestar otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto y mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales.

### **Artículo 4 – Funciones y atribuciones**

La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

a) Ejercer derechos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.

- b) Establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios.
- c) Obtener préstamos en los mercados financieros, que podrán ser garantizados por las Partes Contratantes u otros, en caso necesario.
- d) Proponer a las Partes Contratantes la uniformidad de las reglamentaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y en otros asuntos, de conformidad con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- e) Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta la evolución y el desarrollo de la aviación civil internacional, y el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- f) Proponer a las Partes Contratantes las enmiendas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- g) Capacitar en forma apropiada y permanente a su personal.
- h) Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones y atribuciones.
- i) Requerir de y comunicar a las autoridades nacionales competentes, toda aquella información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas de navegación aérea cometidas dentro del ámbito de sus responsabilidades.
- j) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de las Partes contratantes, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI.
- k) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización.
- l) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados miembros, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de su capacidad.

#### **Artículo 5 – Responsabilidad civil y seguros**

La Organización deberá cubrir los riesgos derivados de la responsabilidad civil por daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros, por medio de la contratación de los seguros adecuados.

#### **Artículo 6 – Sede**

La Organización tendrá su sede en la ciudad de un Estado Parte a determinar, de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado.

#### **Artículo 7 -Estructura**

La Organización estará integrado por un Consejo Directivo, un Director Ejecutivo y las Direcciones técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas. El órgano Ejecutivo deberá ser de poca complejidad para que el funcionamiento habitual y diario de la Organización resulte ágil. Las tareas a desempeñar por los funcionarios comprenderán aspectos técnicos, operacionales y administrativos de ejecución y representación.

#### **Artículo 8 – Consejo Directivo**

La Organización será administrado por un Consejo Directivo integrado por un representante de cada Parte Contratante, que tendrá un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, designados por dicha Parte Contratante y ambos con competencia en la materia aeronáutica.

El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa y por el período que se establezca en el Estatuto.

### **Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo**

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- a) Adoptar una política común en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización.
- c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnicos, operacionales y administrativos a propuesta del Director Ejecutivo.
- d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas.
- e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización y/o generar enmiendas o modificaciones a los mismos.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos a ser obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.
- h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este acuerdo.
- i) Fijar la política del personal a contratar.

### **Artículo 10 – Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo será de la nacionalidad de cualquiera de las Partes Contratantes y durará en el ejercicio de sus funciones, según se establezca en el Estatuto respectivo.

### **Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo es el representante legal de la Organización y el administrador ejecutivo, y tendrá las siguientes funciones:

- a) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia.
- b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo.
- c) Contratar y ejercer la función de gestión del personal que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo.
- d) Proponer nominaciones al Consejo Directivo para los Directores técnicos, operacionales y administrativos, a fin de su contratación.
- e) Proponer los proyectos de enmiendas o modificaciones a los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización.
- f) Proyectar y proponer las tarifas y derechos a percibir por la Organización.
- g) Elaborar el presupuesto anual y asesorar en el tema al Consejo Directivo.
- h) Desempeñar la función de Secretario del Consejo Directivo.
- i) Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo.

### **Artículo 12 – Modalidades de las decisiones**

Cada Parte Contratante dispondrá de un voto en el Consejo Directivo a través de su representante.

Las reuniones del Consejo Directivo requerirán un quórum de las dos terceras partes de los miembros.

Las decisiones serán adoptadas por mayoría de las dos terceras partes de los presentes, salvo los casos expresamente determinados para una decisión unánime que se establecen en el Estatuto, y serán obligatorias para cada Estado o Parte Contratante.

### **Artículo 13 – Personal**

La Organización contratará personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas.

El personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se elaborará y aprobará el respectivo Estatuto, considerando como base el de la Organización de las Naciones Unidas.

### **Artículo 14 - Régimen financiero**

La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, conforme con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

### **Artículo 15 - Auditorías**

La Organización estará sometida a auditorías interna, externa y de la OACI, según lo que determine el Estatuto respectivo.

### **Artículo 16 – Exenciones fiscales y aduaneras**

En el territorio de cada una de las Partes Contratantes, la Organización, su patrimonio, los ingresos, los actos y los contratos que celebre estarán exentos de impuestos, derechos, contribuciones y/o cualquier otro gravamen, así como de cualquier restricción o prohibición derivadas de la importación y exportación de lo necesario para su funcionamiento, en forma similar a lo contemplado para el sistema de Naciones Unidas.

### **Artículo 17 – Privilegios e inmunidades**

La Organización y cada uno de los órganos internos gozará en el territorio de cada una de las Partes Contratantes, de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones, y de las facilidades, privilegios e inmunidades necesarios para la realización de sus objetivos, que sean compatibles con su constitución, el derecho internacional y la legislación del Estado de que se trate.

Sus representantes y funcionarios gozarán también de los privilegios e inmunidades, relacionados con sus actos Oficiales, necesarios para desempeñar con independencia sus funciones, en relación con este acuerdo.

Los bienes y salarios gozan de inmunidad contra todo procedimiento judicial, salvo que se renuncie expresamente a ésta. No obstante, tal renuncia no se aplicará a ninguna medida judicial ejecutoria.

### **Artículo 18 – Infracciones**

La Organización comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de las funciones y atribuciones previstas en el artículo 4 y enviará los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

### **Artículo 19 – Solución de controversias**

Toda diferencia o controversia que pudiera suscitarse sobre la interpretación o aplicación de este acuerdo, deberá ser sometida al Consejo Directivo para su solución, cuya decisión final los Estados Partes se comprometen a aceptar.

### **Artículo 20 – Firma y ratificación**

El presente acuerdo deberá ser firmado y ratificado por cada una de las Partes Contratantes y el respectivo instrumento de ratificación se depositará en la OACI.

Antes de la fecha de su entrada en vigor, el presente acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado de la Región Sudamericana de la OACI.

La OACI notificará a los Gobiernos de los otros Estados signatarios del acuerdo, cualquier otra firma o depósito de un instrumento de ratificación del convenio.

### **Artículo 21 – Entrada en vigor**

El presente acuerdo entrará en vigencia a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos ... (El número definitivo quedará supeditado a la decisión de la Conferencia Diplomática) Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de los Gobiernos respectivos.

Para todo Estado que deposite el instrumento de ratificación después de la fecha de entrada en vigor de este acuerdo, éste entrará en vigencia a los sesenta días siguientes a la fecha del depósito de dicho instrumento de ratificación.

### **Artículo 22 – Registro**

El presente acuerdo se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en los términos del artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

### **Artículo 23 – Adhesión**

Los Estados no signatarios de este acuerdo, pertenecientes a la Región Sudamericana de la OACI, podrán adherirse al mismo, una vez que haya entrado en vigencia, mediante la presentación de un instrumento de adhesión ante la OACI.

Con carácter previo a la adhesión de un Estado, se requerirá la aprobación unánime de las Partes Contratantes y la celebración de un convenio entre dicho Estado y la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.

La adhesión surtirá efecto dentro de los treinta días posteriores al depósito del respectivo instrumento.

### **Artículo 24 – Enmiendas o modificaciones**

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá proponer enmiendas o modificaciones a este acuerdo, las que serán sometidas a la consideración del Consejo Directivo y aprobadas por unanimidad de dichas Partes Contratantes.

### **Artículo 25 – Denuncia**

Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente acuerdo transcurridos dos años desde la entrada en vigencia para dicha Parte Contratante, mediante notificación a la OACI, que comunicará tal acto a los demás Estados Contratantes, en un plazo no mayor de 30 días.

La denuncia del acuerdo tendrá efecto un año después a partir de la fecha de comunicación de la OACI.

### **Artículo 26 – Duración y Disolución**

El presente Acuerdo tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida por unanimidad la disolución de la Organización, el que seguirá existiendo hasta la liquidación definitiva. Las partes Contratantes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.

### **Artículo 27 – Disposición transitoria**

En su etapa inicial, la Organización funcionará en base a la asistencia provista por la OACI, a través de un Proyecto de Cooperación Técnica y hasta tanto se consolide el funcionamiento del mismo.

**Cuestión 3 del****Orden del Día: Asuntos relativos a la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR)  
(Art. 6 del proyecto de Acuerdo Constitutivo)**

3.1 La Reunión recordó que el Artículo 6 del Proyecto de Acuerdo Constitutivo establece que la OMR tendrá su Sede en una ciudad de un Estado Parte a determinar de acuerdo a las ventajas ofrecidas para su establecimiento, a cuyo efecto se celebrará el respectivo Acuerdo de Sede con dicho Estado. Al respecto, la reunión EANAI/1 examinó este asunto y estuvo de acuerdo en preparar unas condiciones mínimas para determinar estas ventajas en base al ofrecimiento que los Estados interesados podrían efectuar considerando estas condiciones mínimas. Se estuvo también de acuerdo que dichas condiciones mínimas sean preparadas por la Secretaría. En este sentido y en seguimiento a la Conclusión EANAI 1/4 Condiciones mínimas requeridas para el establecimientos de la Sede de la OMR, y empleando como referencia un texto examinado durante la reunión EANAI/1, la Secretaría preparó un documento con la condiciones mínimas a ofrecer para el establecimiento de la organización multinacional regional (OMR) que circuló a los Estados de la región. Este documento será la base a utilizar por los Estados interesados en presentar propuestas para la Sede de la OMR y tiene como objetivo principal definir la capacidad legal de la OMR; los privilegios e inmunidades de la OMR y los privilegios e inmunidades de los cuales gozará el personal de la OMR. Básicamente el documento se divide en dos campos, requisitos imprescindibles no sujetos a evaluación y asuntos sujetos a evaluación porcentual.

3.2 Dentro de los requisitos imprescindibles no sujetos a evaluación se tomaron en cuenta los aspectos legales, financieros y económicos, política de personal, servicios y otros asuntos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa.

3.3 Por su lado, los asuntos sujetos a evaluación porcentual incorpora aspectos relacionados con las instalaciones, servicio-acceso y garantía de suministro de servicios públicos, vigencia del acuerdo, plazo del mismo y otros tópicos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa.

3.4 La Secretaría informó que, como seguimiento a la Conclusión EANAI 1/4, se recibieron comentarios de tres Estados, Brasil, Chile y Colombia. Al respecto, Chile se manifestó de acuerdo con los términos del documento, Colombia indicó que no tenía comentarios y reiteró que no participará en esta iniciativa regional de la OMR y Brasil envió comentarios enmendando el párrafo 2 *Asuntos sujetos a evaluación porcentual* del citado documento.

3.5 La reunión examinó la documentación presentada y luego de fructíferas discusiones acordó en modificar algunos aspectos del documento señalado, introdujo ciertos cambios en los porcentajes aprobando para su presentación a la Reunión RAAC/11 las Condiciones mínimas a ofrecer para el establecimiento de la organización multinacional regional (OMR) que figura en el **Apéndice A** a esta parte del Informe.

3.6 La reunión consideró que las condiciones que figuran en el **Apéndice A** deberían ser analizados por la Reunión RAAC/11 a fin de que, si dicha Reunión considera las mismas suficientes y adecuadas, la Secretaría las circule a los Estados para que presenten propuestas, que serían posteriormente evaluadas por la OACI. En este sentido, la reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN EANA/2 - PROPUESTA DE LOS ESTADOS PARA DETERMINAR LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que las condiciones mínimas a ofrecer para el establecimiento de la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR) que figura en el Apéndice A a esta parte del Informe sean revisadas por la Décimo Primera Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/11), a fin que sirvan como base para que la OACI invite a los Estados a presentar propuestas sobre la Sede de la OMR.

## APÉNDICE A

### CONDICIONES MÍNIMAS A OFRECER PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Estas condiciones están basadas en los Artículos correspondientes del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para la Organización Multinacional Regional (OMR), tal cual lo aprobó la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1), celebrada en Lima – Perú, del 2 al 5 de Junio de 2008, ampliados en la medida necesaria, para claridad de los Estados interesados en presentar propuestas para la Sede de la OMR.

El Acuerdo de Sede tiene por objeto principal definir:

- a) La capacidad legal de la OMR
- b) Los privilegios e inmunidades de la OMR
- c) Los privilegios e inmunidades de los cuales gozará el personal de la OMR

#### 1. REQUISITOS IMPRESCINDIBLES NO SUJETOS A EVALUACIÓN

##### 1.1 LEGALES

1. Reconocimiento de la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de las funciones de la Organización Multinacional Regional (OMR), conforme con las siguientes características:

*Organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización.*

2. Facilidades, privilegios, inmunidades, franquicias y exenciones tributarias, para la realización del objeto del Organismo y para salvaguardar el ejercicio independiente de las funciones a desarrollar, con relación a sus bienes, representantes, funcionarios, miembros del personal, sus cónyuges y familiares a cargo. Los beneficios que se otorguen a los representantes, funcionarios y personal del Organismo, en ningún caso podrán ser inferiores a aquellos otorgados a los de cualquier otra Organización internacional con sede en el Estado oferente.

3. Inmunidad administrativa, judicial, ejecutiva o legislativa de embargo, registro, secuestro, requisa, incautación, confiscación, expropiación y toda otra forma de intervención de los inmuebles y bienes de la Organización.

4. Inviolabilidad de la Sede, oficinas, dependencias, bienes, documentos y archivos de la Organización.

5. Inmunidad de jurisdicción o contra procedimientos judiciales y administrativos con respecto a la Organización, sus inmuebles, bienes, documentos y haberes, en toda clase de enjuiciamiento por hechos derivados del ejercicio y cumplimiento de las funciones y objetivos de la misma, salvo renuncia expresa a esa inmunidad.

6. Medidas de policía o seguridad necesarias para proteger contra intromisiones y daños los inmuebles y bienes de la Organización y sus inmediaciones.

## **1.2 FINANCIEROS Y ECONÓMICOS**

1. Exenciones financieras, impositivas, tarifarias, fiscales, aduaneras y consulares de toda índole con respecto al Organismo, su patrimonio, bienes, ingresos, comunicaciones, actos y contratos que celebre, incluyendo el o los inmuebles de propiedad de la Organización o de aquellos que facilite el Estado sede. En su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

Al respecto deberán tenerse en cuenta las prioridades, gravámenes, impuestos, tasas, contribuciones, tarifas y aranceles vigentes en el Estado sede al momento de la celebración del acuerdo (Ej. Impuestos a la renta, sobre ganancias de capital, la correspondencia, etc.) y, en su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

2. Derecho o posibilidad de importar y exportar equipos, materiales y publicaciones que se requieran para prestar los servicios a cargo del Organismo, sin limitaciones o restricciones.

3. No sujeción a restricciones monetarias y cambiarias, incluyendo el manejo de cuentas bancarias.

## **1.3 POLÍTICA DE PERSONAL**

1. Reconocer y respetar el estatuto del personal que contará con un régimen laboral propio que tendrá como base el de la Organización de las Naciones Unidas.

## **1.4 SERVICIOS**

1. Provisión y garantía de servicios públicos tales como agua potable, electricidad, cloacas y desagüe para las instalaciones (gas domiciliario si correspondiere).

## **1.5 OTROS**

Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa

## 2. ASUNTOS SUJETOS A EVALUACIÓN PORCENTUAL

<b>ASUNTO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>2.1 INSTALACIONES</b>	<b>40%</b>
<p>1. Oficinas ejecutivas habilitadas y adecuadas a la jerarquía del Organismo, acreditadas con planos que determinen las dependencias y espacios libres para:</p> <p>Oficina de Director Ejecutivo, jefes de Departamento, Personal Técnico, Administrativo y de Apoyo, Sala de reuniones, Oficinas de informática, espacios libres para tránsito y coffee-breaks, almacenes, imprenta, cocina.</p> <p>Área inicial 500 m<sup>2</sup> con posibilidades de expansión a 1000 m<sup>2</sup> dentro de los tres años de funcionamiento y a 2000 m<sup>2</sup> dentro de los siguientes cinco años.</p> <p>Parqueo de vehículos con capacidad final de 50 unidades.</p> <p>2. Áreas descubiertas para esparcimiento (terraza, jardín)</p> <p>3. Ubicación en área segura y de fácil acceso al transporte público.</p> <p>4. Carácter de la cesión</p> <p>En propiedad permanente</p> <p>En Uso</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gratuito</li> <li>- Oneroso</li> </ul> <p>5. Necesidad de efectuar cualquier cambio permanente o temporal de la ubicación/extensión del inmueble para la realización de las actividades de la Organización</p> <p>6. Mobiliario, equipo de cómputo (hardware), software, fotocopiadoras, FAX.</p>	
<b>2.2 SERVICIOS - ACCESO Y GARANTÍA DE SUMINISTRO DE SERVICIOS PÚBLICOS</b>	<b>35%</b>
<p>1. Acceso y garantía de suministro de servicios de seguridad: sistema eléctrico de seguridad alarma contra robos, alarma contra incendios.</p> <p>2. Servicios de comunicaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Servicios de comunicaciones de telefonía fija y móvil.</li> <li>b) Redes de transmisión de datos con fibra óptica y acceso a proveedores de datos y servicios de internet.</li> <li>c) Servicios de comunicaciones vía satélite.</li> </ul> <p>A cargo del Estado A cargo de la OMR</p>	

3. Sistema de aire acondicionado y calefacción, ascensores (si corresponde).

4. Servicios de mantenimiento de las instalaciones

A cargo del Estado

A cargo de la OMR

5. Servicio de limpieza

A cargo del Estado

A cargo de la OMR

6. Servicio de recolección de basura.

A cargo del Estado

A cargo de la OMR

**2.3 VIGENCIA DEL ACUERDO 10%**

Desde la firma por las Partes

Desde la ratificación del Acuerdo por otra Autoridad, si lo exigiera la normativa constitucional del Estado.

**2.4 PLAZO DEL ACUERDO 10%**

Plazo indefinido

Plazo determinado con renovación automática.

Limitado 0-10 años

Limitado 11 a 20 años

Limitado 21 a 30 años o más

**2.5 OTROS 5%**

Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa.

*NOTA: El oferente debe indicar, en cada ítem o punto, las limitaciones y/o excepciones que correspondan.*

**Cuestión 4 del****Orden del Día: Revisión del borrador de documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica para apoyar la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR)**

4.1 La reunión recordó que, en base al análisis realizado por la reunión EANA/1 respecto a las recomendaciones del GREPECAS para prestar asistencia a los Estados de la región SAM, y en correspondencia a las disposiciones transitorias del proyecto de Acuerdo Constitutivo, se solicitó a la OACI desarrollar un documento de proyecto de cooperación técnica para prestar la asistencia en la implantación de la OMR.

4.2 La reunión, considerando la exitosa implantación de la Red Digital Sudamericana (REDDIG), reconoció que el mecanismo de cooperación técnica de la OACI podía ofrecer la asistencia para la implantación de la OMR en la Región SAM. La Secretaría presentó a la reunión un borrador de proyecto regional de cooperación técnica para desarrollar la implantación de la OMR en dos fases, como se detalla a continuación:

- a) La Fase I, que corresponde al Objetivo Inmediato No 1 del proyecto, es una etapa de planificación hasta llegar a desarrollar el Acuerdo de Sede para la OMR y el Plan de Acción en suficiente detalle y con la solidez necesaria que permita una implantación progresiva y sostenible de la OMR SAM.
- b) La Fase II, que corresponde al Objetivo Inmediato No 2 del proyecto, está referida a la puesta en práctica del Plan de Acción desarrollado en la Fase I para poner en marcha la OMR SAM. Se tomó nota que ésta era la fase más compleja y que su tiempo de ejecución estaría determinado por el programa de implantación del Plan de Acción y por la duración de las medidas transitorias que se indican en el documento de Acuerdo Constitutivo mientras se formaliza y se consolida la OMR.

4.3 La reunión estuvo de acuerdo en que la OMR debería arrancar su funcionamiento tomando a su cargo la administración no sólo de la REDDIG sino también de la CARSAMMA. En este sentido, se explicó que los aspectos administrativos de la REDDIG, administrada por el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/901, estaban claros para la transferencia de este sistema a la OMR a través del proyecto regional que asistiría a los Estados en la implantación de la OMR. Sin embargo, se necesitaban estudios para ver la mejor manera de realizar la transferencia de la gestión de la CARSAMMA a la OMR, estudios que deberían llevarse a cabo dentro del nuevo proyecto regional de cooperación técnica, y los que incluirían aspectos de recuperación de costos de esta Agencia Regional de Monitoreo.

4.4 Considerando lo anterior, la reunión pasó a revisar el borrador de proyecto regional de cooperación técnica haciendo las enmiendas correspondientes y tomado nota que la Secretaría había finalizado el presupuesto para la Fase I mientras estaba en desarrollo la parte del presupuesto para la Fase II que requería un análisis más profundo.

4.5 La reunión tomó nota que la Fase I podría desarrollarse bajo el proyecto RLA/06/901; sin embargo habría que esperar la próxima Reunión de Coordinación de este proyecto para ajustar sus actividades y el presupuesto, lo que dilataría su ejecución para el año 2010, cuestión que la Reunión consideró como un largo compás de espera. En este sentido, y a fin de aprovechar la instancia de la Reunión RAAC/11 y con miras a la continuidad del proceso de implantación de la OMR, se consideró necesario que la Secretaría finalice el borrador de proyecto, documente el asunto para la próxima Reunión RAAC/11 a fin de que dicha reunión dé su apoyo a esta iniciativa y la Secretaría pueda circular para aprobación de los Estados interesados en implantar la OMR en la Región el documento de proyecto conteniendo las dos Fases mencionadas anteriormente.

4.6 El borrador de proyecto regional de cooperación técnica que fuera revisado por la reunión se presenta como **Apéndice A** a esta parte del Informe. En correspondencia a este asunto, la reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN EANAI 2/3 - ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que la Secretaría de la OACI finalice el borrador de documento de proyecto regional de cooperación técnica que se adjunta como Apéndice A a esta parte del Informe, y documente el asunto para que la Reunión RAAC/11 considere esta iniciativa y, de estimarla conveniente, solicite a la OACI la circulación del documento de proyecto regional de cooperación técnica a los Estados de la Región.

**APÉNDICE A****ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)****ANEXO**

a la Carta de Acuerdo suscrita entre los Estados Americanos y la OACI  
para la provisión de cooperación técnica financiada con fondos en fideicomiso

**DOCUMENTO DE PROYECTO**

Número del proyecto: RLA/XX /XXX

Título: Asistencia para la implantación de una Organización Multinacional Regional para la gestión, consolidación e implantación de sistemas multinacionales

Duración: ..... años, prorrogables

Agencias gubernamentales de ejecución: Autoridades de aviación civil

Organismo de ejecución: OACI

Fecha prevista de comienzo: .....del 20.....

Costo del proyecto (estimado): US\$.....

Estados y organizaciones participantes: Estados SAM

Breve descripción: El objetivo de este proyecto es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados de la región Sudamericana de la OACI para que, considerando el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea y las recomendaciones del GREPECAS, implanten una Organización Regional Multinacional que pueda gestionar las actuales instalaciones multinacionales como la REDDIG y la CARSAMMA y la implantación de otros sistemas multinacionales necesarios en la región con miras al sistema ATM global.

Aprobado en  
nombre de

Firma

Nombre/Título

Fecha

Este es un **DOCUMENTO CONFIDENCIAL** para el uso exclusivo de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional. Ninguna parte de este documento puede ser difundida, distribuida, reproducida o utilizada de cualquier otra forma por individuos, empresas, organizaciones u otras entidades sin la previa autorización escrita de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional.

## **A. CONTEXTO**

### **1. Descripción del sub-sector**

1.1 La industria del transporte aéreo desempeña una función importante en las actividades económicas de los Estados y continúa siendo uno de los sectores de más rápido crecimiento de la economía mundial. Los Estados dependen de la industria aeronáutica para mantener o estimular el crecimiento económico y para prestar asistencia en el suministro de servicios esenciales a las comunidades locales. Teniendo esto en cuenta, puede considerarse que la aviación civil contribuye de manera importante al bienestar general y a la vitalidad económica de cada nación, así como del mundo en general.

1.2 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

1.3 El Convenio de Chicago provee el marco de referencia adecuado para identificar y definir las responsabilidades de los Estados con respecto a la administración de aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato. El Convenio dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo, a fin de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Todos los Estados que participan en este proyecto regional son partes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI.

1.4 Durante el periodo 1994-2006, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km efectuados) de las líneas aéreas de la región Latino América y el Caribe creció a un ritmo medio anual de 3.3%, en comparación con la tasa media anual de crecimiento mundial de 5.1%. En algunas áreas de las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) el crecimiento del tráfico en el 2006 registró incrementos de hasta .....% previéndose que continúe mejorando gradualmente a mediano plazo al mismo tiempo que la actividad económica.

1.5 Una de las claves para mantener la vitalidad de la aviación civil ante su continuo crecimiento está en garantizar que se disponga de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible. Esto exige la implantación de un sistema de gestión del tránsito aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades mejoradas que proporcionan los adelantos técnicos.

1.6 El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial, respaldado por la 11ª Conferencia de navegación aérea convocada por la OACI en el 2003 (AN-Conf/11), ofrece una nueva visión para la implantación de un sistema de ATM mundial integrado e interfuncional con un horizonte de implantación al 2025. Con posterioridad a una reunión de consulta realizada el 2004 con la Comisión de Aeronavegación de la OACI, los socios de la industria elaboraron una hoja de ruta para la implantación de la ATM con el objetivo de alcanzar beneficios a corto y mediano plazo mientras se trabaja para lograr el sistema de ATM mundial previsto en el concepto operacional. De conformidad con lo solicitado por la Comisión, esta hoja de ruta se integró en una revisión del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM.

1.7 El Plan mundial de navegación aérea revisado facilitará la planificación e implantación de estos desarrollos aplicando métodos nuevos e innovadores. Un conjunto de Iniciativas del Plan Mundial (GPIs) asegurará que las oportunidades disponibles a corto y mediano plazo se exploten a fondo, mientras que las herramientas de planificación asociadas proveerán orientación sobre las actividades planeadas y servirán de base para establecer objetivos de performance y plazos para la ejecución.

1.8 La 35ª Asamblea de la OACI respaldó el concepto operacional ATM e indicó que es el marco guía sobre el cual se planificarán e implantarán sistemas CNS/ATM hacia la ATM global (Res. 35-15). Tomando en cuenta la naturaleza de los sistemas CNS/ATM, la filosofía y estructura del concepto operacional ATM, la implantación de la ATM Global en el marco de la visión del concepto, requerirá de un despliegue sin precedentes de un ambiente de colaboración y cooperación entre todos los interesados de la comunidad ATM. En esta línea de pensamiento la implantación de sistemas multinacionales se ve como la alternativa más adecuada para satisfacer los requisitos de performance globales/regionales identificados y que se identifiquen para la región SAM.

## **2. Estrategia de los Estados de la región**

2.1 Como Estados contratantes de la OACI y signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados participantes en este proyecto han aceptado obligaciones específicas con respecto a la adopción de normas y métodos recomendados acordados internacionalmente para regular la aviación civil internacional. El Director de Aviación Civil o la autoridad administrativa similar de cada Estado es responsable de asegurar que la administración de aviación civil observe y cumpla estas obligaciones internacionales.

2.2 Entre tales obligaciones, las administraciones de aviación civil son responsables del desarrollo e implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas. La implantación ordenada y oportuna de tales instalaciones, servicios y procedimientos es acordada por los Estados contratantes y coordinada por la OACI a través de planes regionales de navegación aérea.

2.3 Los planes de navegación aérea determinan detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Estos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir en sus programas de instalaciones y servicios de navegación aérea, con la seguridad de que unas y otros, si se proporcionan en cumplimiento con el plan, formarán, con los de los demás Estados, una red general que será adecuada durante bastante tiempo.

2.4 Cada Estado contratante es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio. El Consejo de la OACI ha recomendado que estas instalaciones y servicios incluyan los especificados en los planes de navegación aérea. Estos planes son revisados y actualizados permanentemente por la OACI con la ayuda del grupo regional de planificación y ejecución (PIRG) correspondiente, sobre la base de un plan mundial que consolida y unifica los requisitos generales. Con relación a las regiones del Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM), la planificación de esas instalaciones y servicios se encuentra contenida en el Doc. 8733, Plan de Navegación Aérea - Regiones del Caribe y de Sudamérica, Volumen II-FASID, basadas en las recomendaciones formuladas durante la Tercera Reunión Regional de navegación Aérea Caribe/Sudamérica (CAR/SAM RAN/3).

2.5 Corresponde a cada Estado el disponer los recursos financieros y técnicos para asegurar la ejecución de los planes de navegación aérea, tomando en cuenta que considerando la naturaleza global de los sistemas CNS/ATM, los mismos contienen sistemas que abarcan más allá de los límites de las regiones de información de vuelo bajo la responsabilidad del Estado, y que en estos casos, requerirían de un enfoque multinacional para su implantación bajo un esquema de cooperación para compartir recursos que permitan la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales.

2.6 Los Estados de la región dentro del mecanismo del GREPECAS, las reuniones de Autoridades de Aviación Civil y con la ayuda del Proyecto Regional RLA/98/003 han venido estudiando por varios años un enfoque multinacional para instalaciones/servicios en conformidad a los requerimientos del Plan Regional de Navegación Aérea y el Plan Mundial. En los estudios realizados, se determinaron posibles escenarios regionales, las instalaciones/servicios susceptibles a ser implantados como sistemas multinacionales, una estrategia CAR/SAM para la implantación de estos sistemas y el estudio de varias opciones de organizaciones para viabilizar la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales.

2.7 Durante la Reunión RAAC/10 (Caracas, Venezuela, Junio del 2007), se evaluaron los resultados de la reunión GREPECAS/14. Sobre este asunto, se considero ampliamente las Conclusiones 14/5 y 14/6 de dicho mecanismo en relación al empleo del material de orientación respecto a un Acuerdo Constitutivo para implantar una organización Multinacional Regional, como asimismo el empleo de la cooperación técnica de la OACI para facilitar la implantación de dicha organización. Estos asuntos fueron examinados en profundidad por la Reunión EANA/1 en Mayo del 2008 con miras a seguir refinando estos asuntos en la Reunión EANA/2.

2.8. Los Estados interesados de la Región optaron por el enfoque de la implantación de una Organización Multinacional Regional como la estrategia mas adecuada para gestionar la red digital Sudamericana, consolidar la agencia regional CARSAMMA y realizar estudios para la implantación y gestión de nuevos servicios/instalaciones multinacionales necesarias para transitar evolutivamente hacia la ATM global.

### **3. Asistencia anterior o en curso dirigida al mismo sub-sector**

3.1 El apoyo para el estudio sobre aspectos institucionales hacia la implantación de sistemas multinacionales lo dio el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003. Sin embargo otros proyectos han prestado asistencia en la implantación y/o estudios de sistemas multinacionales. Estos mecanismos de cooperación, se describen a continuación.

#### *Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM (RLA/98/003)*

3.1.1 El objetivo de este proyecto, financiado por 12 Estados de las regiones CAR y SAM y COCESNA, fue asistir a los Estados en la implantación de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el Plan Regional de implantación CAR/SAM y las normas y métodos recomendados de la OACI. Se inició en 1998 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2006. Las operaciones del proyecto constituyeron, entre otros, un instrumento importante en la reestructuración de la red de rutas ATS mediante rutas de navegación de área (RNAV), así como el plan de implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) y la implantación de la performance de navegación requerida (RNP 10) en el tramo Santiago de Chile-Lima. Esto se tradujo en mejores niveles de seguridad operacional y mayor eficiencia.

3.1.2 El proyecto RLA/98/003 también desarrolló el documento “*Material de orientación para la evolución hacia la ATM Global de la OACI en las regiones CAR/SAM*”, que será una importante guía sobre la materia para los próximos años. Asimismo, una herramienta de software que fue distribuida a todos los Estados, conocida como *Planning and Evaluation Tool (PET)*, para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Se realizaron tres seminarios sobre aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM, estudios para apoyar al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, en relación a las posibles alternativas de arreglos institucionales de sistemas identificados como los mas adecuados para ser considerados como sistemas multinacionales.

#### *Implantación de la Red Digital SAM - REDDIG (RLA/98/019)*

3.1.3 Este proyecto, ejecutado entre 1999 y el 2003, tuvo por objeto prestar asistencia a los Estados en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión inicial de la Red Digital para Sudamérica (REDDIG), destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a nivel regional. Este sistema de comunicaciones satelital con respaldo terrestre, implantado como un sistema multinacional se administra actualmente por la cooperación técnica de la OACI bajo el proyecto RLA/03/901.

*Ensayo regional de aumentación GNSS (RLA/00/009)*

3.1.4 Este proyecto fue financiado por doce Estados y la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA). Su meta fue desarrollar un plan para someter a prueba y evaluar las ventajas técnicas y operacionales del sistema de aumentación satelital (SBAS) tipo WAAS de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en las regiones del Caribe y Sudamérica, con el objeto de contribuir al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación basados en satélites. Se inició el 2001 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2007.

*Sistema de gestión de la REDDIG y administración del segmento satelital (RLA/03/901)*

3.1.5 La finalidad de este proyecto, financiado por trece Estados, es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y la necesidad de modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e interfuncional con otras redes digitales. Se inició el 2003 y tiene una duración prevista de 5 años. Trinidad y Tobago pasó a ser miembro de la REDDIG el 2005.

*Transición GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centroamérica y Sudamérica – SACCSA (RLA/03/902)*

3.1.6 Los Gobiernos de Chile, Cuba, Colombia y España y COCESNA, con el apoyo de la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea (ESA) mediante la Empresa Conjunta Galileo (GJU), financian este proyecto destinado a planificar el desarrollo de los aspectos técnicos, financieros y operacionales de un sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) tipo EGNOS, pre-operacional para las regiones CAR y SAM. Se inició el 2003 con una duración prevista de 4 años.

*Transición a la ATM Global (RLA/06/901)*

3.1.7 El Objetivo de este proyecto es el de proporcionar asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes, para el desarrollo de iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea (GPIs) que contribuyan a la implantación de un sistema Regional de gestión de tránsito aéreo considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnologías CNS/ATM, incluyendo los elementos en las áreas AGA, AIS, MET y SAR, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en materias involucradas.

#### **4. Marco institucional regional para el sub-sector**

4.1 La OACI mantiene una Oficina Regional en Lima (para Sudamérica), acreditada ante los Estados que participan en este proyecto, encargada de promover y fomentar la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales establecidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la ejecución del plan regional de navegación aérea.

4.2 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución para el Caribe y Sudamérica (GREPECAS) es el mecanismo regional (PIRG) encargado de asegurar la ejecución continuada del plan regional de navegación aérea y determinar los problemas específicos que afecten a la navegación aérea, sugiriendo las soluciones apropiadas. Todos los Estados participantes en este proyecto son miembros del GREPECAS.

4.3 El mecanismo de Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs), revisan el avance de implantación del Plan de Navegación Aérea y establecen directivas para facilitar los procesos de implantación de instalaciones y servicios previstos en el Plan Regional y Plan Global.

4.4 La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, a través de las Oficinas Regionales de Lima y México, mantiene contactos con los Estados contratantes que requieren o reciben cooperación técnica en el campo de la aviación civil y coordina la administración y ejecución de la asistencia acordada.

## **B. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO**

### **1. Problemas a ser abordados: situación actual**

#### **Limitaciones en la implantación de sistemas CNS/ATM en apoyo de la ATM global**

1.1 Existen problemas debidamente identificados por los Estados en relación a las limitaciones de los procesos de planificación, implantación y gestión en relación con la integración de recursos tecnológicos, sistemas de información, servicios y recursos humanos que se requieren afrontar con un enfoque holístico a fin de evolucionar hacia el sistema ATM mundial. En este sentido, y sin limitarse a lo indicado, se pueden mencionar, considerando la naturaleza Global del sistema ATM, lo siguiente:

- a) Falta de implantación sistemática que ocasiona servicios y procedimientos dispares como resultado de distintos sistemas y de herramientas en apoyo a la toma de decisiones en colaboración.
- b) Falta de un enfoque estratégico regional para definir requerimientos en especificaciones de performance para establecimiento homogéneo de objetivos técnico/operacionales.
- c) Una mayor de cooperación y colaboración regional para facilitar el financiamiento que permita compartir recursos de todo tipo a fin de implantar mejoras ATM en el corto y mediano plazo.
- d) Falta de una gestión centralizada para una operación costo/eficiente y mas confiable de instalaciones y servicios bajo la óptica de concepto operacional ATM.
- e) Mayor flexibilidad en la estructura del espacio aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades de automatización de los sistemas de abordaje y terrestres.

1.2 El enfoque multinacional acordado por los Estados para abordar soluciones cooperativas con miras a la implantación de instalaciones/servicios multinacionales, permitirá progresar hacia el logro de un futuro sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, interfuncional, para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos de seguridad de la aviación.

### **2. Situación prevista al finalizar el proyecto y beneficios previstos**

2.1 Se habrá logrado poner en marcha una organización multinacional regional (OMR) en la Región con los siguientes beneficios:

- a) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para la planificación, consolidación, implementación y gestión de sistemas multinacionales requeridos por la Región con miras a la ATM global.
- b) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para el tratamiento al nivel mundial respecto a coordinación para la implantación y desarrollo del concepto operacional ATM hacia la ATM global.
- c) Se tendrá una capacidad para la planificación/ implantación homogénea e integrada de servicios con objetivos comunes en términos técnico/operacionales.

- d) Se facilitará el financiamiento y la reducción de costos de implantación, funcionamiento y mantenimiento de los servicios y sistemas multinacionales y otros.
- e) Se proporcionará beneficios inmediatos en forma armonizada a los usuarios en todo el espacio aéreo regional; y
- f) Se tendrá una gestión centralizada de las principales instalaciones/servicios multinacionales en la región y una administración y control más eficientes y confiable por parte de los Estados integrantes de la OMR.

### **3. Necesidad de asistencia futura**

3.1 Es posible que durante los primeros años de funcionamiento de la nueva organización internacional, se requiera asistencia adicional para el progresivo asentamiento y evolución de esta nueva organización, para lo cual la misma podrá contratar estos servicios en correspondencia a sus necesidades.

### **4. Razones para la asistencia de la OACI**

4.1 Como es de conocimiento entre la comunidad aeronáutica internacional, la OACI es desde hace más de medio siglo el organismo del sistema de las Naciones Unidas especializado en aviación civil y, como tal, es responsable de proporcionar el marco de referencia para virtualmente toda la reglamentación de aviación civil de sus Estados contratantes. Los mismos expertos que prestan asistencia para el desarrollo y mantenimiento de este marco de referencia, proporcionan el respaldo técnico al Programa de Cooperación Técnica de la OACI. Sobre esta base, desde 1952 la OACI ha venido ejecutando proyectos de asistencia técnica para sus Estados contratantes de un modo neutral, no lucrativo y por tanto más positivo con relación a sus costos.

4.2 Los Estados y organizaciones participantes en este proyecto y en los diversos proyectos regionales mencionados en el párrafo 3, han considerado una herramienta eficaz y exitosa de apoyo a la ejecución de los planes de alcance regional para la implantación oportuna de elementos de la ATM global, previstos en el plan regional/mundial de navegación aérea. También consideraron que muchos de estos proyectos habían contribuido al logro oportuno y exitoso de los objetivos previstos por el GREPECAS, que permitieron el incremento de la capacidad y eficiencia del espacio aéreo.

4.3 En vista de lo anterior, los estudios realizados dentro del marco del GREPECAS concluyeron durante la reunión GREPECAS/14 a que la OACI prestara asistencia para iniciar la implantación de la Organización Multinacional Regional (Conclusión 14/6).

### **5. Consideraciones especiales**

5.1 El presente proyecto mantendrá vínculos con los proyectos regionales en actual ejecución que se relacionen con sus objetivos y con los programas nacionales de cooperación técnica que tengan en ejecución los Estados participantes para el mismo sub-sector, con el propósito de coordinar y complementar las actividades que requieran a nivel de país con el apoyo de sus proyectos nacionales.

### **6. Arreglos de coordinación**

6.1 Considerando la dinámica que necesita establecerse para el avance de las actividades del proyecto y la estrecha relación con los Estados interesados de la región, el desarrollo de la actividad técnica del proyecto se establecerá como una actividad de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, la cual cuenta con el personal idóneo para centralizar el desarrollo técnico del proyecto, para lo cual se establecerá un Coordinador Internacional. La Dirección de Cooperación Técnica dará el apoyo administrativo en correspondencia a las políticas, reglamentos e instrucciones establecidos para el Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

6.2 El Comité de Coordinación del Proyecto, integrado por representantes acreditados de los Estados y organizaciones participantes, tendrá la facultad de analizar y evaluar los progresos del proyecto, aprobar el plan anual de actividades, actualizar el plan de trabajo cuando sea necesario y considerar y aprobar cambios en sus alcances a propuesta del organismo de ejecución. El Comité de Coordinación del Proyecto se reunirá regularmente, y al menos una vez al año, bajo la conducción del Coordinador Internacional.

6.3 En la fecha de iniciación del proyecto se espera que ya estén avanzados los siguientes asuntos.

1. Comentarios finales sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1 y EANAI/2.
2. Acuerdos establecidos para realizar estudios necesarios para el establecimiento de la OMR en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1, EANAI/2 y RAAC/11.
3. Estudios preliminares sobre asuntos de determinación de la Sede de la OMR.

6.4 El proyecto será ejecutable en dos fases. La Fase I será el desarrollo del Objetivo inmediato No 1 y una vez que se tengan los resultados previstos de este Objetivo se proseguirá con la Fase II a desarrollar el Objetivo inmediato No 2 el cual pondrá en marcha la OMR como una Organización Internacional. El presupuesto de la Fase II se fijará una vez se tenga ejecutada la Fase I.

## **7. Capacidad de apoyo de contraparte**

7.1 Los Estados participantes en el proyecto deberán asumir un compromiso de participación plena en todas las actividades de la asistencia planificada y apoyar las visitas que se programen a fin de trabajar con las contrapartes y obtener información para los fines de los objetivos del proyecto. Conviene, asimismo, en aplicar o poner en ejecución los resultados y recomendaciones del proyecto en los aspectos que les concierna a fin de avanzar en forma gradual hacia la implantación de la OMR.

7.2 Los Estados participantes en el proyecto, proveerán el apoyo de contraparte que sea necesario para la ejecución exitosa de las actividades previstas y para asegurar el sostenimiento de sus resultados. Este apoyo podrá incluir la participación de profesionales u otro personal a tiempo completo o parcial y la provisión de facilidades de oficina, aulas, mobiliario, equipo, materiales de consumo, transporte local, teléfono, telefax, Internet y otros servicios esenciales para el desempeño efectivo de las actividades del personal que sea asignado por el proyecto durante el período de su misión.

## **C. OBJETIVO DE DESARROLLO**

El proyecto contribuirá a mantener un sistema de transporte aéreo más seguro, eficiente y económico, como medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la Región SAM facilitando el establecimiento de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible.

## D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

Se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas en la tercera columna significan:

PM	Gerente Coordinador del Proyecto
OR	Oficina regional Sudamericana de la OACI
LEG	Experto jurídico
CNS	Experto CNS
ATM	Experto ATM
ECO	Experto en asuntos económicos
RAAC	Reuniones de Autoridades de Aviación Civil
Estados	Estados interesados socios del proyecto
RCC	Reuniones de Coordinación del Proyecto

### Objetivo Inmediato No. 1

Realizar los estudios necesarios para implantar la Organización Multinacional Regional (OMR), como Organismo Internacional, incluyendo aquellos que contemplen los sistemas CNS/ATM para ser administrados por esta organización

*Criterio de Éxito:* Desarrollo de estudios pertinentes debidamente coordinados y a satisfacción de los Estados interesados. Plan de acción para el establecimiento de la OMR aprobado.

Resultado	Actividades	Responsables
1.1 Antecedentes jurídico/institucionales debidamente documentados para iniciar los estudios.	1.1.1 Acopio de información sobre el tratamiento de los asuntos jurídico/institucionales desarrollados en las regiones CAR/SAM  Una Semana	OR; LEG
1.2 Sede de la futura OMR definida.	1.2.1 Finalización de los Estudios preliminares sobre las condiciones mínimas para fijar la Sede.  Una Semana	OR, LEG
	1.2.2 Aprobación Condiciones mínimas para la determinación de la Sede	Estados
	1.2.3 Determinación del Estado Sede para la OMR y elaboración del Acuerdo de Sede  Dos semana	OR, LEG
	1.2.4 Aprobación del Estado Sede y del Acuerdo de Sede  Primera Reunión de Coordinación del Proyecto (RCC/1)	OR, Estados
1.3 Plan de Acción para establecimiento de la OMR desarrollado y aprobado por los Estados	1.3.1 Visita al Estado Sede para verificación <i>in-situ</i> de las condiciones ofrecidas, del Acuerdo de Sede y establecimiento del mecanismo de coordinación para desarrollo del Plan de Acción  Dos semanas	OR, LEG, PM
	1.3.2 Desarrollo del Plan de Acción para el establecimiento y funcionamiento inicial de la OMR considerando lo siguiente:	PM, LEG, ATM, CNS; ECO, Estados

	<p>a) Periodo de ratificación del Acuerdo por parte de los Estados interesados.</p> <p>b) Implantación del marco jurídico ofrecido por el Estado Sede para el funcionamiento de la OMR (personería jurídica, privilegios, inmunidades, política de personal, etc.) en base a los resultados de la Conferencia Diplomática</p> <p>c) Cronograma de trabajo del Estado Sede para acondicionamiento de las instalaciones en correspondencia al acuerdo de Sede.</p> <p>d) REDDIG como primera instalación multinacional a gestionarse por la OMR. Estudios para discontinuar el servicio de cooperación técnica de la OACI y establecer su gestión por la OMR</p> <p>e) Estudios sobre la CARSAMMA para establecerla dentro de la OMR.</p> <p>f) Establecimiento del organigrama de la OMR en base a los aspectos organizativos/administrativos del Acuerdo Constitutivo. Definición de organigrama inicial de funcionamiento.</p> <p>g) Elaboración de los Estatutos y procedimientos administrativos para la OMR y régimen de personal en función al acuerdo de Sede .</p> <p>h) Requerimientos de personal y entrenamiento para el funcionamiento inicial</p> <p>10 Semanas de Consultores</p>	
	<p>1.3.3 Coordinación con el Estado Sede y los otros Estados interesados para la aprobación del Plan de Acción</p> <p>Segunda Reunión de Coordinación (RCC/2)</p>	<p>OR, PM; Estados miembros</p>

En la formulación del siguiente Objetivo inmediato u Objetivo No 2, se parte del hecho de que el Plan de Acción para el establecimiento de la OMR (Nota 1) está disponible y aprobado por los Estados miembros y se requieren definir proyectos y estudios para llevarlo a la práctica a fin de que la OMR inicie su operación gestionando, al menos, la REDDIG y la CARSAMMA.

*Nota 1:* Se debe entender que el “establecimiento de la OMR” significa desarrollar todas las acciones requeridas para iniciar una administración de sistemas multinacionales por parte del proyecto de cooperación técnica en paralelo con el Director Ejecutivo de la OMR por un periodo a determinar que será el periodo de transferencia de responsabilidades a la OMR de la gestión de los sistemas multinacionales considerados.

**Objetivo inmediato No. 2**

Administración por la OMR de sistemas multinacionales.

*Criterio de Éxito:* REDDIG y CARSAMMA operando en el marco de la OMR.

<b>Resultado</b>	<b>Actividades</b>	<b>Responsables</b>
2.1 Plan de Acción para el establecimiento de la OMR implantado	<p>2.1.1 Establecimiento de actividades para la ejecución del Plan de Acción para el establecimiento de la OMR, incluyendo:</p> <p>a) Estudios para la transferencia de la operación de la REDDIG a la OMR .</p> <p>b) Estudios para la transferencia de la operación de la CARSAMMA a la OMR.</p> <p>c) Ejecución del Plan de acción para transferencia de la REDDIG a la OMR y establecimiento de actividades para llevarlo a la práctica.</p> <p>e) Ejecución del Plan de Acción para transferencia de la CARSAMMA a la OMR y establecimiento de actividades para llevarlo a la practica</p> <p>f) Desarrollo del Organigrama inicial de la OMR, requerimientos de personal y entrenamiento.</p> <p>g) Ejecución del Plan de entrenamiento de personal</p> <p>h) Desarrollo del Programa Integración del personal a la OMR para tomar funciones ejecutivas en forma progresiva.</p> <p>i) Desarrollo del programa de transferencia de responsabilidades del proyecto de cooperación técnica al personal de la OMR</p>	OR, PM, Estado Sede y diferentes consultores.
2.2 OMR en funcionamiento	2.2.1 Poner en práctica el Organigrama inicial de la OMR y ejecutar programa de transferencia para la REDDIG desde el proyecto a la OMR.	PM, RCC
	2.2.2 Ídem a 2.2.1 para CARSAMMA.	PM, Director Ejecutivo OMR
	2.2.3 Coordinaciones y comunicaciones Oficiales a la comunidad internacional sobre el establecimiento de la OMR y su funcionamiento.	PM, Director Ejecutivo de la OMR
	2.2.4. Fin del periodo de transferencia e inauguración de la OMR como Organismo Internacional	Director Ejecutivo de la OMR

## **E. INSUMOS**

### **1. Insumos de los Estados y organizaciones participantes**

#### **1.1 Personal**

1.1.1 Los Estados participantes proporcionarán:

- a) Profesionales de las especialidades requeridas como candidatos a ser seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto;
- b) El personal nacional de contraparte que corresponda a las especialidades de los consultores del proyecto;
- c) El personal de apoyo administrativo a las misiones de asesoramiento del proyecto, según sea necesario.

1.1.2 Los Estados participantes continuarán pagando las remuneraciones habituales a su personal que sea seleccionado por la OACI para ejecutar actividades del proyecto, durante el tiempo que sea convenido para la duración de su asignación.

#### **1.2 Capacitación**

1.2.1 Los Estados participantes se harán cargo de los pasajes aéreos hacia y desde los lugares donde se realicen los eventos y programas de instrucción en el exterior patrocinados por el proyecto y continuarán pagando a su personal que sea becado los salarios y otras asignaciones habituales que les corresponda durante todo el tiempo de su duración.

#### **1.3 Oficinas y equipo**

1.3.1 Mientras se defina la Sede de la OMR, el proyecto operara en Lima en las dependencias de la Oficina Sudamericana de la OACI. Una vez la Sede de la OMR este definida el proyecto operara en el Estado Sede bajo las condiciones acordadas con el mismo para el funcionamiento de la OMR .

1.3.2 Los Estados participantes proveerán las instalaciones de oficina, equipo, útiles y suministros, así como también el transporte local y las facilidades de comunicación internacional por teléfono y por medios electrónicos para los consultores del proyecto cuando el proyecto desplace personal en misión hacia dichos Estados.

### **2. Insumos del proyecto**

#### **2.1 Asignación de personal profesional**

2.1.1 Se proveerán consultores internacionales para ejecutar las actividades previstas en las especialidades que no cuenten con profesionales disponibles de los Estados y organizaciones participantes.

#### **2.2 Apoyo administrativo**

2.2.1 Se proveerá el personal de apoyo administrativo que sea necesario para respaldar el desarrollo de las actividades del proyecto.

### **2.3 Viajes oficiales y misiones**

2.3.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de misiones de coordinación, monitoreo o de revisión del proyecto, según sea necesario.

2.3.2 Se proveen fondos para financiar los viajes, seguros y viáticos de los profesionales de los Estados y organizaciones participantes que sean seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto.

### **2.4 Capacitación**

2.4.1 Se proveen fondos para la ejecución de becas de instrucción de acuerdo con el plan de capacitación que apruebe anualmente el Comité de Coordinación del Proyecto.

2.4.2 Eventualmente y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias aprobadas para el efecto, se proveerán pasajes internacionales de ida y vuelta para la participación de representantes de los Estados en eventos patrocinados por el proyecto.

### **2.5 Equipo**

2.5.1 El Estado Sede proveerá al proyecto los equipos necesarios en correspondencia al acuerdo de Sede, sin embargo se proveerán partidas para la adquisición del equipo y suministros que podrían ser necesarios para la ejecución de las actividades del proyecto.

### **2.6 Varios**

2.6.1 Se incluyen provisiones presupuestarias para cubrir los gastos varios del proyecto, la preparación de informes, planes y manuales, servicios de interpretación simultánea, traducción de documentos y los gastos administrativos del organismo de ejecución del proyecto.

## **F. RIESGOS**

1. Los factores que podrían ser causa de demora o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto son la falta de pago oportuno de las contribuciones de costos compartidos de los Estados participantes, las posibles dilaciones en los procesos de selección del personal profesional del proyecto y de los candidatos a las becas y demoras burocráticas en los procesos de aprobación de las adquisiciones.

2. La dilación en la definición de la Sede de la OMR podrá afectar en los logros del mismo.

3. Asimismo, un probable factor que con el tiempo podría ser causa de demoras graves o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto sería un cambio drástico de la situación política o económica en los Estados participantes.

## **G. OBLIGACIONES ANTERIORES Y REQUISITOS PREVIOS.**

1. Se desarrollara posteriormente esta sección

## **H. SUPERVISIÓN, PRESENTACIÓN DE INFORMES Y REVISIONES DEL PROYECTO**

1. Se desarrollara posteriormente en correspondencia a las directivas para desarrollo de los proyectos de Cooperación Técnica

**I. PRESUPUESTO**

En las páginas siguientes se consigna el presupuesto del proyecto.

**PRESUPUESTO DEL PROYECTO**

1. Se desarrollara posteriormente para la Fase I y luego cumplida esta para la Fase II

**INFORME ANUAL DEL PROYECTO**

1. Los Informes anuales se presentaran en correspondencia a los procedimientos para desarrollo de proyectos de Cooperación Técnica

**Cuestión 5 del  
Orden del Día: Otros asuntos**

5.1 Bajo este asunto de la agenda, la reunión no identificó ningún asunto a tratar adicional a los ya considerados en la orden del día. Sin embargo, tomo nota de una información proporcionada por Brasil con respecto a los resultados actuales de operación de la CARSAMMA como, asimismo, unos costos que tendría esta Agencia Regional de Monitoreo si sus actividades actualmente relacionadas con la RVSM se extendieran para la PBN en ruta.

5.2 En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se presenta con mayor detalle un estudio de costo de la CARSAMMA.

## APÉNDICE A

### ESTUDIO DE COSTO DE LA CARSAMMA

#### 1. Informaciones Técnico/operativas y Financieras de la CARSAMMA

1.1 En correspondencia a la Conclusión EANAI 1/2 – Futuro Estudio respecto a la CARSAMMA, la Oficina Regional de la OACI visitó Brasil, con el propósito de obtener información de las condiciones técnico/operativas y financieras de la CARSAMMA y, con estas informaciones, iniciar un estudio de costo-beneficio para ser presentado a los Estados.

1.2 En este documento se presentan los costos de operación de la CARSAMMA en dos tablas. Los cálculos de la primera tabla se hicieron tomando en cuenta que la CARSAMMA seguiría operando como ahora (solo RVSM) y los de la segunda tabla toman en cuenta la CARSAMMA operando RVSM y PBN en ruta.

1.3 En el primer año y cada tres años se previó la compra/renovación de muebles, computadoras y otros equipos.

1.4 Respecto a la posibilidad de que la CARSAMMA pudiera ofrecer a los Estados signatarios de la OMR evaluaciones de seguridad PBN en TMA, no es viable realizar una estimativa debido todavía a que no existe la metodología definida para el cálculo PBN en áreas terminales. Además tampoco se sabe cual sería la demanda de este tipo de servicio, resultando en una imposibilidad de cálculo de la cantidad/calificación de cada profesional necesario para el desarrollo de esta actividad. Lo que si puede asegurarse es que, tal como se indica en el Anexo 11, para. 2.26.4, al implantar cambios significativos del Sistema ATC relacionados con la seguridad operacional, incluida la implantación de una mínima reducida de separación o de un nuevo procedimiento, solo entrará en vigor después de que una evaluación de la seguridad haya demostrado que se satisfará un nivel aceptable de seguridad.

1.5 Los valores en las tablas están en Reales. Al final de cada tabla el valor total se expresa en Reales y Dólares Americanos.

## 2. Resultados

### 2.1 Tabla de costos de la CARSAMMA (RVSM)

PLANILLA DE COSTOS						
<b>1. PERSONAL</b>						
Cargos	Qtd.	Sueldo	Encargos	Horas Extras	Diarias(anual)	Valor anual
Jefe	1	10.000,00	10.000,00		35.000,00	295.000,00
Controlador de tránsito aéreo	3	6.000,00	6.000,00		23.000,00	537.000,00
Secretaria bilingüe	1	4.000,00	4.000,00		5.000,00	109.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>941.000,00</b>
<b>2. MATERIAL DE ESCRITORIO</b>						
Item						Valor
Muebles						50.000,00
Computadores						50.000,00
Fotocopiadora						50.000,00
Diversos						50.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>200.000,00</b>
<b>3. TELEFONIA E INTERNET</b>						
Servicios	Valor mensual					Valor anual
Telefonía Fija	1.000,00					12.000,00
Celular	1.500,00					18.000,00
Acceso a Internet	500,00					6.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>36.000,00</b>
<b>4. INFRAESTRUCTURA</b>						
Item	Valor mensual					Valor anual
Alquiler del local	12.000,00					144.000,00
Seguridad	0,0					0,0
Luz, Agua, Gas, Cable TV	1.000,00					12.000,00
Servicio de limpieza	1.000,00					12.000,00
Otros	1.000,00					12.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>180.000,00</b>
<b>5. OTROS</b>						
Item						Valor anual
Licencia de Software						20.000,00
Pasajes Aéreos						120.000,00
Consultorías de Evaluación de Riesgo RVSM						250.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>390.000,00</b>

	REAIS	DÓLARES AMERICANOS (2,35)	
<b>TOTAL CÉLULAS AMARILLAS</b>	<b>R\$ 200.000,00</b>	<b>US\$ 85.106,38</b>	
<b>TOTAL CÉLULAS GRISES</b>	<b>R\$ 1.547.000,00</b>	<b>US\$ 658.297,87</b>	<b>VALOR DEL 2 Y 3 AÑOS, 5 Y 6 AÑOS...</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>R\$ 1.747.000,00</b>	<b>US\$ 743.404,26</b>	<b>VALOR DEL 1 AÑO, 4 AÑO, 7 AÑO...</b>

**2.2 Tabla de costos de la CARSAMMA (RVSM + PBN EN RUTA)**

<b>PLANILLA DE COSTOS</b>						
<b>1. PERSONAL</b>						
Cargos	Qtd.	Sueldo	Encargos	Horas Extr.	Diarias(anual)	Valor anual
Jefe	1	10.000,00	10.000,00		35.000,00	295.000,00
Controlador de Tránsito Aéreo	5	6.000,00	6.000,00		23.000,00	895.000,00
Secretaria bilingüe	2	4.000,00	4.000,00		5.000,00	218.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>1.408.000,00</b>
<b>2. MATERIAL DE ESCRITORIO</b>						
Item						Valor anual
Mobiliario						60.000,00
Computadoras						60.000,00
Fotocopiadora						50.000,00
Diversos						50.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>220.000,00</b>
<b>3. TELEFONIA E INTERNET</b>						
Servicios	Valor mensual					Valor anual
Telefonia Fija	1.000,00					12.000,00
Celular	2.000,00					24.000,00
Acceso a Internet	500,00					6.000,00
<b>TOTAL</b>						<b>42.000,00</b>

<b>4. INFRAESTRUTURA</b>		
Item	Valor mensual	Valor anual
Alquiler del local	12.000,00	144.000,00
Seguridad	0,0	0,0
Luz, Agua, Gas, Cable TV	1.000,00	12.000,00
Servicio de limpieza	1.000,00	12.000,00
Otros	1.000,00	12.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>180.000,00</b>
<b>5. OTROS</b>		
Item	Valor anual	
Licencia de Software	20.000,00	
Pasajes Aéreos	280.000,00	
Consultorías de Evaluación de Riesgo PBN (en ruta)	250.000,00	
Consultorías de Evaluación de Riesgo RVSM	250.000,00	
<b>TOTAL</b>		<b>700.000,00</b>

	REAIS	DÓLARES AMERICANOS (2,35)	
<b>TOTAL CÉLULAS AMARILLAS</b>	<b>R\$ 220.000,00</b>	<b>US\$ 93.617,02</b>	
<b>TOTAL CÉLULAS GRISES</b>	<b>R\$ 2.330.000,00</b>	<b>US\$ 991.489,36</b>	<b>VALOR DEL 2 Y 3 AÑOS, 5 Y 6 AÑOS...</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>R\$ 2.550.000,00</b>	<b>US\$ 1.085.106,38</b>	<b>VALOR DEL 1 AÑO, 4 AÑO, 7 AÑO...</b>