



GT/AI/3

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**



**GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS  
INSTITUCIONALES**

**TERCERA REUNIÓN  
GT/AI/3**

**INFORME**

**(Rio de Janeiro, Brasil, 12-14 de diciembre de 2006)**

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**INFORME DE LA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE  
ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL GREPECAS**

**GT/AI/3**

(Río de Janeiro, Brasil, 12-14 de diciembre de 2006)

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

	<b>ÍNDICE</b>	<b>PÁGINA</b>
i -	Índice .....	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia Inaugural.....	ii-1
	Organización de la Reunión.....	ii-1
	Idiomas de Trabajo .....	ii-1
	Agenda .....	ii-1
	Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-2
	Asistencia.....	ii-2
	Conclusiones y Decisiones .....	ii-2
	Lista de Proyectos de Conclusiones.....	ii-2
	Lista de Proyectos de Decisiones y de Decisiones .....	ii-3
iii -	Lista de Documentación .....	iii-1
iv -	Lista de Participantes .....	iv-1

**Cuestión 1 del orden del día:**

Revisión de las actividades desarrolladas por el Grupo de Tarea (GT/AI), incluyendo los resultados de la Reunión ALLPIRG/5 y la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil..... 1-1

**Cuestión 2 del orden del día:**

Revisión de los principios y estrategia para la implantación y posterior administración de instalaciones/servicios multinacionales.....2-1

**Cuestión 3 del orden del día:**

Revisión del trabajo realizado dentro del proyecto de cooperación técnica (RLA/98/003) sobre el acuerdo administrativo y estatutos para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR).....3-1

**Cuestión 4 del orden del día:**

Consideración de aspectos económicos y casos de negocios para la implantación de sistemas CNS/ATM .....

4-1

**Cuestión 5 del orden del día:**

Otros Asuntos.....5-1

## Reseña de la Reunión

### ii.1 Lugar y Duración

La Tercera Reunión del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS se llevó a cabo en el Hotel Excelsior Copacabana de Río de Janeiro, Brasil. La Reunión se inició el 12 de diciembre y finalizó sus sesiones el 14 de diciembre de 2006. La misma se realizó a continuación del Cuarto Seminario sobre Aspectos Institucionales, que se llevó a cabo el 11 de diciembre de 2006.

### ii.2 Ceremonia de apertura y otros asuntos

El Sr. Eduardo Rodino, Relator del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales, dio la bienvenida a los participantes a esta Reunión y puntualizó la importancia del trabajo de este Grupo de Tarea como, asimismo, el alcance de sus tareas para esta Reunión y la necesidad de consolidar con los resultados del Grupo de Tarea los resultados del Cuarto Seminario sobre Aspectos Institucionales, celebrado en esta ciudad el 11 de diciembre de 2006.

### ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría

El Sr. Eduardo Rodino de Argentina actuó como Relator y fue asistido por el Sr. Carlos Stehli, Sub-Director, a.i., de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, y el Sr. Roberto Jean-Francois, Oficial Regional AIS/MAP de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI. El Presidente de GREPECAS también estuvo presente en la Reunión.

### ii.4 Idiomas de Trabajo

El idioma de trabajo y la documentación de la Reunión fue en español.

### ii.5 Agenda

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del Orden del Día: Revisión de las actividades desarrolladas por el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales (GT/AI), incluyendo los resultados de la Reunión ALLPIRG/5 y la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil

Cuestión 2 del Orden del Día: Revisión de los principios y estrategia para la implantación y posterior administración de instalaciones/servicios multinacionales

Cuestión 3 del Orden del Día: Revisión del trabajo realizado dentro del proyecto de cooperación técnica (RLA/98/003) sobre el acuerdo administrativo y estatutos para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR)

Cuestión 4 del Orden del Día: Consideración de aspectos económicos y casos de negocios para la implantación de sistemas CNS/ATM

Cuestión 5 del Orden del Día: Otros Asuntos

ii.6 **Horario y Modalidad de Trabajo**

La Reunión examinó en Plenario todos sus asuntos a tratar.

ii.7 **Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 30 delegados, representando a siete Estados miembros, un Estado observador y un organismo internacional, COCESNA. La lista de participantes de adjunta a esta parte del Informe.

ii.8 **Conclusiones y Decisiones**

El Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales registró sus actividades en forma de Proyectos de Conclusiones, Proyectos de Decisiones y Decisiones, de la siguiente manera:

*Proyectos de Conclusión:* Conclusiones que requieren la aprobación del GREPECAS previa a su implantación.

*Proyectos de Decisión:* Decisiones que requieren la aprobación del GREPECAS previa a su implantación.

*Decisiones:* Decisiones que tratan asuntos de interés para el Grupo de Tarea.

ii.9 **Lista de Proyectos de Conclusión**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
3/1	Documento genérico sobre un proyecto de acuerdo constitutivo para una organización multinacional regional	3-2
3/2	Nuevo proyecto regional de cooperación técnica para facilitar la implantación de una organización multinacional regional (OMR)	4-3

ii.10 **Lista de Proyectos de Decisión**

NÚMERO	TÍTULO	PÁGINA
3/3	Enmienda a los términos de referencia y programa de trabajo del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales	5-2

**LISTA DE DOCUMENTACIÓN****NOTAS DE ESTUDIO**

<b>No.</b>	<b>Cuestión del orden del día</b>	<b>Título</b>	<b>Preparada por</b>
NE/01	-	Orden del día provisional	Secretaría
NE/02	1	Revisión de las actividades desarrolladas por el Grupo de Tarea (GT/AI), resultados de la Reunión ALLPIRG/5 y Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil	Secretaría
NE/03	2	Revisión de los principios y estrategia para la implantación y posterior administración de Instalaciones/Servicios multinacionales	Secretaría
NE/04	3	Revisión del trabajo realizado dentro del proyecto de cooperación técnica (RLA/98/003) sobre el acuerdo administrativo y estatutos para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR)	Secretaría
NE/05	4	Consideración de aspectos económicos y casos de negocios para la implantación de sistemas CNS/ATM	Secretaría
NE/06	4	Consideración de aspectos económicos y casos de negocios para la implantación de sistemas CNS/ATM	Secretaría
NE/07	5	Otros asuntos	Secretaría

**NOTAS DE INFORMACION**

NI/01	-	Información General	Secretaría
-------	---	---------------------	------------

**FLIMSY**

FI/01	2, 3 y 4	Propuesta de las actividades mencionadas en la NE/02, incorporándolas a las distintas cuestiones del orden del día, con el propósito de analizar dichos aspectos según la agenda prevista.	Relator
-------	----------	--	---------

## Tercera Reunión del Grupo de Tarea de Aspectos Institucionales del GREPECAS

## LIST OF PARTICIPANTS / LISTA DE PARTICIPANTES

State / Estado International Organization / Organización Internacional Name / Nombre Position / Puesto	Address / Dirección Telephone / Teléfono Fax E-mail
<b>ARGENTINA *</b>	
<b>Nora Adela Bisso</b> Asesora Jurídica	Comando de Regiones Aéreas Edificio Cóndor, Av. Pedro Zanni 250, Of. 401 Capital Federal, 1104 Buenos Aires, Argentina Telefax: +5411 4317 6024 E-mail: nbisso@fullzero.com.ar
<b>Eduardo Rodino</b> Jefe de la Unidad de Control de Gestión y Auditoría	Comando de Regiones Aéreas Edificio Cóndor, Av. Pedro Zanni 250, Of. 473 Buenos Aires, Argentina Tel.: +54 11 4317 6195 E-mail: buecrucga@faa.mil.ar
<b>BOLIVIA</b>	
<b>Julio Fortún Landívar</b> Director de Navegación Aérea	Dirección General de Aeronáutica Civil Edif. Palacio de Comunicaciones Av. Mariscal Santa Cruz No. 1278, piso 4to. Casilla No. 9360 La Paz, Bolivia Telefax: +5912 211 4465 E-mail: jfortun@dgac.gov.bo Web: www.dgac.gov.bo
<b>Marcelo Maldonado Rueda</b> Asesor Económico, Político y Jurídico	Dirección General de Aeronáutica Civil Edif. Palacio de Comunicaciones Av. Mariscal Santa Cruz No. 1278, piso 4to. Casilla No. 9360 La Paz, Bolivia Tel.: +5912 211 5520 Fax: +5912 211 5519 E-mail: mmaldonado@dgac.gov.bo Web: www.dgac.gov.bo
<b>BRASIL/BRAZIL*</b>	
<b>Silvestre José Vieira Coelho</b> Adjunto a la Vice-Dirección	DECEA Av. General Justo, 160 – andar 5 Aeroporto Santos Dumont CEP 20021-130, Rio de Janeiro-RJ Brasil Telefax: +5521-2101 6163 E-mail: avicea@decea.gov.br Web: www.decea.gov.br

<p><b>Normando Araújo de Medeiros</b> Asesor de la CERNAI</p>	<p>DECEA Av. Marechal Câmara, 233 – andar 12 Rio de Janeiro, Brasil Tel.: +55 21 2101 6520 Fax: +55 21 2101 6244 E-mail: cernai2@decea.gov.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Alvaro Moreira Pequeno</b> Secretario Ejecutivo Comisión CNS/ATM</p>	<p>DECEA Av. General Justo, 160 – Centro Aeroporto Santos Dumont, Prédio CISCEA CEP 20021-130, Rio de Janeiro-RJ Brasil Telefax: +5521-2101 6501 E-mail: apequeno@ciscea.gov.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Luiz Antonio Guimarães de Oliveira</b> Gerente de Projetos – Eng. TELECOM</p>	<p>DECEA Av. General Justo, 160 – Centro Aeroporto Santos Dumont, Prédio CISCEA CEP 20021-130, Rio de Janeiro-RJ Brasil Telefax: +5521-2101 6501 E-mail: oliveira@ciscea.gov.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Ronaldo Ney Telles Belchior Oliveira</b> Asesor del Presidente de la CERNAI/ Secretario Ejecutivo de CECATI</p>	<p>DECEA Av. Marechal Câmara, 233 – andar 12 Rio de Janeiro, Brasil Tel.: +55 21 2101 6520 Fax: +55 21 2101 6244 E-mail: cernai1@decea.gov.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Jarbas Ferreira da Cunha Filho</b> Asesor Juridico</p>	<p>DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Telefax: +55 21 2101 6319 E-mail: jacunhafilho@hotmail.com Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Julio César de Souza Pereira</b> Oficial ATM</p>	<p>DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Tel.: +55 21 2101 6278 E-mail: atm3-9@decea.gov.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Paulo Imre Hegedus</b></p>	<p>DECEA Av. General Justo 160 Rio de Janeiro, Brasil Tel.: +5521 2521 1300 Fax: +5521 E-mail: phegedus@uol.com.br Web: www.decea.gov.br</p>
<p><b>Sergio Luiz Conforto</b> Economista</p>	<p>DECEA Av. General Justo, 190 Rio de Janeiro, Brasil Telefax: +55 21 2101 6496 E-mail: projetos@domain.com Web: www.decea.gov.br</p>

<b>Sergio Martins da Silva</b> Abogado	DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Tel: +55 21 2101 6165 Fax: +5521 2101 6319 E-mail: <a href="mailto:ajur@decea.gov.br">ajur@decea.gov.br</a> Web: <a href="http://www.decea.gov.br">www.decea.gov.br</a>
<b>Luciano Pisurno Mellado</b> Abogado	DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Tel: +55 21 2101 6165 Fax: +5521 2101 6319 E-mail: <a href="mailto:ajur6@decea.gov.br">ajur6@decea.gov.br</a> Web: <a href="http://www.decea.gov.br">www.decea.gov.br</a>
<b>Alexis Sotto Mayor</b> Adjunto Jurídico	DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Tel: +55 21 2101 6165 Fax: +5521 2101 6319 E-mail: <a href="mailto:ajur7@decea.gov.br">ajur7@decea.gov.br</a> Web: <a href="http://www.decea.gov.br">www.decea.gov.br</a>
<b>Fabiana Borgia Barbosa</b> 1er. Ten.	DECEA Av. General Justo, 160 Rio de Janeiro, Brasil Telefax: +55 21 2101 6784 E-mail: <a href="mailto:fabianabb@uol.com.br">fabianabb@uol.com.br</a> Web: <a href="http://www.decea.gov.br">www.decea.gov.br</a>
<b>COLOMBIA*</b>	
<b>Ilva Restrepo Arias</b> Secretaria General	UAEAC, Aeropuerto El Dorado, Piso 4 Centro Nacional de Aeronavegación Avenida El Dorado 112-09 Tel: +571 266 2204 Fax: +571 266 3767 E-mail: <a href="mailto:ilva.restrepo@aerocivil.gov.co">ilva.restrepo@aerocivil.gov.co</a>
<b>Sergio Paris Mendoza</b> Jefe de Proyectos	UAEAC, Aeropuerto El Dorado, Piso 4 Centro Nacional de Aeronavegación Avenida El Dorado 112-09 Tel: +571 266 3600 Fax: +571 266 3766 E-mail: <a href="mailto:sparis@aerocivil.gov.co">sparis@aerocivil.gov.co</a>
<b>CUBA*</b>	
<b>Angel José Arango Rodríguez</b> Asesor Jurídico	IACC Calle 23 No. 64 Vedado, La Habana, Cuba Tel: +537 551131 Fax: +537 334553 E-mail: <a href="mailto:angel.arango@iacc.avianet.cu">angel.arango@iacc.avianet.cu</a>
<b>Joanka Acosta Ortiz</b> Directora Jurídica a.i.	IACC Calle 23 No. 64 Vedado, La Habana, Cuba Tel: +537 551131 Fax: +537 551176 E-mail: <a href="mailto:dju@iacc.avianet.cu">dju@iacc.avianet.cu</a>

<b>CHILE*</b>	
<b>Guillermo Morales Muñoz</b> Controlador de Tránsito Aéreo	Dirección General de Aeronáutica Civil Departamento de Planificación Miguel Claro 1314, Providencia Santiago, Chile Tel.: +562 439 2446 Fax: +562 439 2143 E-mail: gmorales@dgac.cl
<b>VENEZUELA*</b>	
<b>Fabio Alberto Franco Valle</b> Consultor Jurídico	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Torre Británica, Piso 5 Av. José Felix Sosa entre San Juan Bosco y Luis Roche Altamira Sur Caracas 1060, Venezuela Tel. +58 212 277 4426 Fax: +58 212 277 4478 E-mail: f.franco@inac.gov.ve
<b>Rafael Torres Aguirreche</b> Jefe de la División AIS	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Gerencia de Servicios de Navegación Aérea Primer piso, Edificio ATC Aeropuerto Internacional de Maiquetía Maiquetía 1060, Venezuela Telefax: + 58 212 355 1920 E-mail: r.torres@inac.gov.ve
<b>María Marcela Salazar</b> Coordinadora (e) de Análisis Aeronáutico	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Torre Británica, Piso 2 Av. José Felix Sosa entre San Juan Bosco y Luis Roche Altamira Sur Caracas 1060, Venezuela Tel. + 58 212 277 4439 Fax: + 58 212 277 4438 E-mail m.salazar@inac.gov.ve Web: www.inac.gov.ve
<b>Katiuska Figueroa</b> Abogado	Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) Torre Británica, Piso 5, Consultoría Av. José Felix Sosa entre San Juan Bosco y Luis Roche Altamira Sur Caracas 1060, Venezuela Tel. + 58 212 277 4429 Fax: + 58 212 277 4478 E-mail k.figueroa@inac.gov.ve Web: www.inac.gov.ve
<b>Ricardo González</b> Coordinador Proyecto de Modernización	Base Aérea La Carlota, Hangar 7, Proyecto Magta Francisco de Miranda, Caracas 1060, Venezuela Telefax.:+ 58 212 277 4470 E-mail ri.gonzalez@inac.gov.ve Web: www.inac.gov.ve

<b>COCESNA*</b>	
<b>Mauricio Matus</b> Gerente de Mantenimiento y Proyectos	Edificio COCESNA, 150m al Sur de Aeropuerto Toncontín, Tegucigalpa M.D.C., Honduras Apartado Postal 660 Tel. + 504 234 3360 Fax: + 504 234 2987 E-mail <a href="mailto:mmatus@cocesna.org">mmatus@cocesna.org</a>
<b>Rodolfo Monge Pacheco</b> Gerente Regional Costa Rica	Edificio COCESNA, contiguo a la Escuela El Aeropuerto, Edificio ATC-Radar, Alajuela Costa Rica Tel. + 506 443 4979 Fax: + 506 442 2342 E-mail <a href="mailto:rmonge@cocesna.org">rmonge@cocesna.org</a>
<b>Mario Alberto Mora Artavia</b> Director	CETAC COCESNA Av. 10, Calles 33 y 35, Casa No. 3370 San José, Costa Rica Tel. + 506 283 0233 Fax: + 506 280 7636 E-mail <a href="mailto:morarta@amnet.co.cr">morarta@amnet.co.cr</a>
<b>ICAO / OACI</b>	
<b>Carlos Stehli</b> Subdirector Regional (a.i.)	Oficina Sudamericana Edificio CORPAC, 2o Piso, Zona Comercial Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima (Callao), Perú Tel.: + 51 1 575 1646 Fax: + 51 1 575 0974 E-mail: <a href="mailto:cs@lima.icao.int">cs@lima.icao.int</a> Web: <a href="http://www.lima.icao.int">http://www.lima.icao.int</a>
<b>Chaouki Mustapha</b> Economista	999 University Street Montreal, Québec, Canada Tel.: + 1 514 954 8219 ext 8398 Fax: + 1 514 954 6744 E-mail: <a href="mailto:cmustapha@icao.int">cmustapha@icao.int</a> Web: <a href="http://www.icao.int">http://www.icao.int</a>
<b>Roberto Jean-Francois</b> RO/AIS/MAP	Oficina Sudamericana Edificio CORPAC, 2o Piso, Zona Comercial Aeropuerto Internacional Jorge Chávez Lima (Callao), Perú Tel.: + 51 1 575 1646 Fax: + 51 1 575 0974 E-mail: <a href="mailto:rjf@lima.icao.int">rjf@lima.icao.int</a> Web: <a href="http://www.lima.icao.int">www.lima.icao.int</a>

\* Miembro

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:****Revisión de las actividades desarrolladas por el Grupo de Tarea (GT/AI),  
incluyendo los resultados de la Reunión ALLPIRG/5 y la Conferencia de  
Directores Generales de Aviación Civil**

1.1 Bajo este asunto, la Reunión tomó nota de las acciones adoptadas por el GREPECAS/13 (Chile, 14-18, noviembre de 2005), sobre el tema de los escenarios operacionales apropiados y sobre lo cual el GREPECAS adoptó la Conclusión 13/2 (Escenarios operacionales en las Regiones CAR/SAM), y también la 13/3 (Material Jurídico de orientación) referida a promover entre los Estados y organizaciones internacionales la divulgación del material de orientación en materia jurídica para la elaboración del instrumento constitutivo de una Organización Multinacional Regional (OMR). Asimismo, el GREPECAS/13 puntualizó que el rol del Grupo de Tarea GT/AI estaría dirigido a orientar a los Estados sobre el establecimiento de sistemas multinacionales, desarrollando material de orientación sobre materias económicas, financieras y de aspectos jurídicos, pertinente al establecimiento de estos sistemas.

1.2 La Reunión tomó nota que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (Montreal, Canadá, entre el 20 – 22 de marzo de 2006), convino en señalar que tanto la OACI como los Estados deberían mejorar la eficacia de sus instrumentos de asistencia técnica y mecanismos de financiamiento, y que se debería asimismo aumentar la capacidad de las Oficinas Regionales para que éstas pudieran prestar un mejor apoyo técnico a los Estados, así como promover un mayor nivel de eficiencia en el establecimiento de organizaciones regionales y sub-regionales para la coordinación de la implantación. Se observó además que La Conferencia reconoció la necesidad que los Estados y demás partes interesadas, así como las instituciones financieras y los donantes que estuviesen en condiciones de hacerlo, pudieran efectuar las contribuciones financieras o en especie para apoyar a los Estados que necesitaran de asistencia para rectificar sus deficiencias y promover su implantación.

1.3 En adición a lo indicado en los párrafos anteriores, se notó además que la Quinta Reunión del Grupo ALLPIRG/5 (Montreal, Canadá, 23 - 24 de marzo de 2006), evaluó la problemática sobre el financiamiento para las Agencias Regionales de Monitoreo (RMAs), bajo un enfoque global basado en la recuperación de costos, y en mecanismos paso-a-paso para la implantación de los arreglos de recuperación de costos y, además, que el mecanismo de implantación para los arreglos de recuperación de costos debería ser simple, transparente y justo, sobre la base de los costos involucrados con miras a poder asegurar que el programa de monitoreo pudiera cumplir con los objetivos de seguridad acordados, sobre la base del incremento del tránsito y al entorno cambiante, conjuntamente con la identificación de elementos a resolver para mejorar el monitoreo RVSM. Además, el ALLPIRG/5 convino en señalar que el enfoque global de recuperación de costos propuesto sería discutido por la Sexta Reunión del Grupo de Expertos sobre Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP/6), cuyo informe ha sido objeto de tratamiento bajo el Asunto 4 del orden del día de esta Reunión. Los resultados de la Reunión sobre las RMA's se dan en el Informe sobre la Cuestión 4 del orden del día.

1.4 La Reunión tomó nota de los resultados del Cuarto Seminario sobre Aspectos Institucionales, celebrado en el marco del proyecto RLA/98/003, con la colaboración de Brasil. El Apéndice A a esta parte del Informe presenta los indicados resultados.

## APÉNDICE A

### RESUMEN DE LOS RESULTADOS ALCANZADOS DURANTE EL CUARTO SEMINARIO SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES

(Río de Janeiro, Brasil, 11 de diciembre de 2006)

Como ya es usual, se celebró este Cuarto Seminario sobre Aspectos Institucionales para preparar la discusión de los asuntos del Orden del día de la Reunión del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales, en este caso la Tercera Reunión. A continuación, se da información sobre el contenido del Seminario.

#### 1. **Implantación de Sistemas CNS/ATM y aspectos institucionales**

1.1 El Seminario recibió información sobre la planificación que está desarrollando la OACI, en coordinación con la comunidad mundial ATM, para fortalecer la implantación de las recomendaciones de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN/Conf. 11). Se indicó que la Secretaría de la OACI está elaborando propuestas para una nueva enmienda al Plan Global de Navegación Aérea CNS/ATM y ha desarrollado, conjuntamente con la industria, 23 Iniciativas del Plan Global (GPIs), en línea con el concepto operacional ATM y que servirían para facilitar el proceso de planificación hacia la ATM Global. Se indicó también que la OACI está alineando su programa técnico con respecto al concepto operacional ATM y desarrollando material de orientación de alto nivel para facilitar la implantación de este concepto. Asimismo se informó que la OACI está relacionando sus actividades claves de sus objetivos estratégicos con los mencionados GPIs.

1.2 Se presentó una información actualizada de los progresos alcanzados en materia de aspectos institucionales en las regiones CAR/SAM, puntualizando el trabajo desarrollado por el Proyecto Regional RLA/98/003, que obra como mecanismo de apoyo al Grupo GREPECAS. En este sentido, se indicó el trabajo desarrollado respecto a un Acuerdo Constitutivo para la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR) y las perspectivas de implantar dentro de la OMR instalaciones/servicios multinacionales ya definidos por GREPECAS.

1.3 Venezuela hizo una detallada presentación sobre la modernización de sus sistemas CNS/ATM y otros sistemas para la operación de aeropuertos internacionales/nacionales y también para búsqueda y salvamento. Este proceso de modernización está siendo llevado a cabo con apoyo de un proyecto de cooperación técnica de la OACI. La inversión sería de aproximadamente 220 millones de dólares. Se indicó que, con esta sustancial mejora, Venezuela espera estar más preparada para la fase del cambio hacia la ATM Global y apoyar los desarrollos regionales.

1.4 Colombia considerando la documentación preparada para la Tercera Reunión del Grupo de Tarea, hizo una interesante presentación sobre algunas dudas que se tenían sobre el curso que podrían seguir los planes CAR/SAM para la implantación de sistemas CNS/ATM. Al respecto, esto despertó el interés de tratar estos temas dentro de la Reunión y, en el momento, de examinar el documento genérico sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo para la implantación de una OMR.

## 2. **Documento genérico sobre un proyecto de Acuerdo Constitutivo para una OMR**

2.1 La OACI, dentro del proyecto regional RLA/98/003, y considerando los resultados en materia jurídica elaborados durante la Segunda Reunión del Grupo de Tarea, desarrolló el documento de referencia. La experta, contratada bajo el proyecto mencionado, realizó una presentación extensa y detallada del contenido del documento puntualizando cómo se establecería una OMR, tocando los aspectos técnico/operacionales de alto nivel, aspectos de la organización de esta OMR y los aspectos financieros, jurídicos y económicos pertinentes. Los participantes al Seminario solicitaron que esta presentación sea lo más detallada posible, por que permitiría preparar muy bien el terreno para la discusión de la NE/4 preparada para la Tercera Reunión del Grupo de Tarea. La presentación aclaró a los participantes muchos conceptos, quienes reconocieron la importancia de esta materia y además manifestaron que, finalmente, se tenía un documento para el estudio de este asunto que facilitaría la implantación de instalaciones/servicios multinacionales, como lo recomendó el mecanismo del GREPECAS.

## 3. **Introducción al estudio de Casos de Negocios (Business Case)**

3.1 La secretaría de OACI hizo una presentación introductoria al estudio de casos de negocios. Se dio información al respecto en lo referente a quiénes sirve, cuál es su estructura y los resultados esperados de acuerdo a la metodología empleada. Se dio información sobre el modelo de casos de negocios recientemente desarrollado por la OACI y que fuera presentado a la Reunión ALLPIRG, quien formuló recomendaciones en la forma de Conclusiones para que la OACI, sobre esta materia, establezca seminarios en las regiones y se puedan formar especialistas en los Estados sobre desarrollo de casos de negocios y los aspectos financieros correspondientes.

3.2 Luego de la presentación, se continuó con un Taller sobre aplicación de la nueva herramienta de software sobre el modelo de casos de negocios mencionado, y se hicieron ejercicios prácticos en escenarios operacionales simulados. El modelo tuvo una buena receptividad entre los participantes al Taller.

**Cuestión 2 del  
Orden del Día:****Revisión de los principios y estrategia para la implantación y posterior  
administración de instalaciones/servicios multinacionales**

2.1           Bajo este asunto de la agenda, y en base a la propuesta acordada por la Reunión GT/AI/2 sobre los Principios para el establecimiento de una Estrategía para la Implantación y posterior Administración de las Instalaciones/Servicios Multinacionales en las Regiones CAR/SAM, la cual fue objeto de revisión por la Reunión GREPECAS/13 en donde, y no obstante reconocer la valía del referido material, se convino en señalar que el mismo debería ser objeto de un nuevo estudio y refinamiento a fin de adecuarlo con respecto a los nuevos cambios que se están operando con respecto a la enmienda del Plan global de implantación CNS/ATM (Doc. 9750). Se presenta en el **Apéndice A** a esta parte del Informe la versión revisada de los principios que apoyan la estrategia así como la propia estrategia. La Reunión concordó en que la misma se revisaría a la luz de la nueva edición del Plan Mundial de Navegación Aérea CNS/ATM (ver el Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día).

**APÉNDICE A****Principios para el establecimiento de una Estrategia para la Implantación y posterior Administración de Instalaciones/Servicios Multinacionales en las Regiones CAR/SAM**

- a) La naturaleza de la tecnología CNS/ATM permite que técnica y económicamente sea viable, brindar servicios en grandes áreas geográficas, reduciendo, así, la cantidad de instalaciones para brindar servicios ATM;
- b) Los futuros escenarios de los sistemas ATM contemplan áreas de servicio mucho más amplias y, como tales, requerirán arreglos institucionales distintos a los desarrollados a lo largo de los años para los actuales sistemas descentralizados de navegación aérea;
- c) Dentro de los procesos de planificación regional, un control centralizado de algunas de las instalaciones y servicios resultaría beneficioso en términos tanto técnico, operacional como financieros;
- d) Tomando en consideración el nuevo CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM, el cual requiere un sistema de gestión de servicios a fin de lograr un espacio aéreo regional operacionalmente continuo (Seamless), se puede percibir que en el ámbito estratégico en las Regiones CAR/SAM una serie de funciones ATM tendrán que ser realizadas por instalaciones y/o servicios multinacionales regionales o, al menos, sub-regionales. Se está enmendando el Plan global de implantación CNS/ATM (Doc 9750) en donde se introducirán las iniciativas globales de planificación (GPIs) y estará armonizado con el Plan Regional de implantación CNS/ATM y los proyectos regionales que se están aprobando a nivel de la OACI y en el grupo GREPECAS, lo cual se debe tomar en cuenta para el desarrollo de la estrategia.
- e) Los resultados de los estudios de los pronósticos de tráfico aéreo prevén un crecimiento sostenido del tránsito en los flujos principales CAR/SAM. Este asunto demandará la planificación estratégica para una óptima configuración de las operaciones aéreas, de lo que se puede inferir que la implantación regional/sub-regional de la ATFM apoyada por sistemas CNS podría representar un adecuado paso inicial para ir desarrollando la implantación evolutiva del concepto operacional ATM;
- f) Se considera que para gerencia y operación de Sistemas ATM o sus elementos, el establecimiento de Organismos Multinacionales Regionales/ Sub-Regionales en las Regiones CAR/SAM, sobre la base de los estudios que se están llevando a cabo en el GREPECAS y las Oficinas regionales NACC y SAM de la OACI sería lo más adecuado;
- g) La Lista de Posibles Sistemas Multinacionales aprobada por el GREPECAS 12, Decisión 12/5, constituye la lista de sistemas susceptibles a ser implantados, como instalaciones y servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM de manera gradual y evolutiva.
- h) Es condición sine-qua non que la opción de estructura a ser establecida para el Organismo Multinacional Regional (OMR) CAR/SAM deberá atender los criterios de viabilidad operacional, técnica, administrativa y económica;
- i) La decisión final sobre la estructura a ser establecida para la(s) OMR(s) CAR/SAM podría tener un fuerte componente político regional en su composición. Se han establecido las bases iniciales para una Organización Regional y Multinacional (OMR) bajo el proyecto RLA/98/003. La (OMR) debe tener personería jurídica con gerencia y autonomía financiera/ económica, y que podría para eso incluir en su estructura organizacional, entre otras, una Agencia Recaudadora Central Conjunta

- j) La institucionalización de la ATM Regional debe considerar un concepto de cooperación, colaboración e integración multinacionales sin excluir sistemas que estén en operación;

**Estrategia Regional de Implantación de Instalaciones/Servicios Multinacionales  
en las Regiones CAR/SAM**

- a) Se debe tomar en cuenta para la implantación de los Sistemas CNS/ATM las mejoras ATM a lograr con la aplicación de modernas tecnologías CNS/ATM en los flujos de tránsito principales identificados en las áreas homogéneas. Estas tecnologías deben ser implantadas de una forma gradual y con vistas a apoyar y ampliar las capacidades de desempeño y rendimiento de las instalaciones de tránsito aéreo. La propia naturaleza de las nuevas tecnologías CNS/ATM permitirá prestar servicios en grandes áreas geográficas reduciendo así la cantidad de instalaciones necesarias para brindar los servicios ATM en los espacios aéreos de las Regiones CAR/SAM. Es importante notar que estas implantaciones deben, siempre, ser respaldadas y justificadas por estudios de costo/beneficio (CBA).
- b) La Lista de Posibles Sistemas Multinacionales aprobada por la Reunión GREPECAS/12, Decisión 12/5, constituye la lista de sistemas susceptibles a ser implantados, como instalaciones y servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM.
- c) En función del CONCEPTO OPERACIONAL GLOBAL ATM, que requiere un sistema de gestión de servicios a fin de lograr un espacio aéreo regional operacionalmente continuo (Seamless), una serie de funciones ATM en las Regiones CAR/SAM, tendrán que ser centralizadas y realizadas por instalaciones y/o servicios regionales o, al menos, sub-regionales;
- d) La planificación estratégica para una óptima configuración de las operaciones aéreas del tránsito en los flujos principales CAR/SAM demandara, como un paso inicial para ir desarrollando la implantación evolutiva del concepto operacional ATM, la implantación de órganos regionales/sub-regionales ATFM;
- e) En el escenario del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM el establecimiento de Organismos Multinacionales Regionales/ Sub-Regionales (OMRs) para gerencia y operación de Sistemas ATM o sus elementos, sería lo más adecuado.
- f) Para establecer estas OMRs se debería considerar la Lista de Posibles Sistemas Multinacionales y además que la primera función ATM que requerirá un arreglo institucional supra-nacional para su gestión sería la ATFM.
- g) En una primera fase se consideraría la implantación de OMRs en base al apoyo de proyectos de cooperación técnica de la OACI, los cuales duraran hasta que la OMR sea completamente implantada. Inicialmente la OMR, tendrá en lo posible un Centro Regional ATFM y las instalaciones y servicios de soporte al mismo. (REDDIG, Banco de Datos Regionales AIS, Gestión Regional del sistema SBAS).
- h) Las OMR serán implantada en base al establecimiento de los escenarios de los espacios aéreos de las Regiones CAR/SAM. Estos escenarios tendrán que ser operacional, técnica, administrativa y económicamente los más viables. El estudio económico financiero de estos escenarios es de especial importancia en el proceso de implantación de la OMR, coordinando con los niveles de decisión de los Estados interesados a través del mecanismo del GREPECAS y reuniones de autoridades de aviación civil.

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:****Revisión del trabajo realizado dentro del proyecto de cooperación técnica (RLA/98/003) sobre el acuerdo administrativo y estatutos para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR)**

3.1 Después de una breve presentación por la Secretaría de la Nota de Estudio que sustentaba el desarrollo de un documento genérico de Acuerdo Constitutivo para crear una Organización Multinacional Regional (OMR) a fin de apoyar la implantación/consolidación de instalaciones/servicios multinacionales en las regiones CAR/SAM y establecer la gestión y prestación de servicios a través de estos sistemas, se obtuvo una primera impresión de la Reunión sobre este asunto. Esta primera impresión mostraba un apoyo unánime a los documentos elaborados por el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 sobre este asunto. Al respecto, se convino que, si bien el documento sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo presentaba algunos aspectos que se deberían clarificar y/o ajustar, el mismo estaba completamente dentro del marco conceptual de lo que significaba un Acuerdo para implantar un sistema multinacional en correspondencia al material de orientación contenido en el documento FASID del Plan de navegación Aérea CAR/SAM (Doc. 8733).

3.2 El proyecto de Acuerdo Constitutivo fue desarrollado considerando las conclusiones sobre esta materia formuladas por las Reuniones GREPECAS/12 y GREPECAS/13, y la definición de OMR aprobada por este mecanismo regional como sigue:

“Una 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”

3.3 Se notó que la base jurídica del Acuerdo Constitutivo era el material jurídico revisado por GREPECAS (Con. GREPECAS 13/3) y que fuera oportunamente circulado a los Estados y Organizaciones Internacionales pertinentes.

3.4 La Reunión revisó tres documentos con respecto a este asunto. El primer documento fue un resumen del contenido del proyecto de Acuerdo. El segundo documento era el proyecto de Acuerdo Constitutivo y el tercer documento era el anteproyecto de Estatuto para la OMR.

3.5 La Reunión pasó a revisar el proyecto de Acuerdo Constitutivo e hizo enmiendas al Artículo 1, Artículo 3, Artículo 4c), 4i), 4l) y el Artículo 22. El proyecto de Estatuto se enmendó correspondientemente y se introdujeron además correcciones al Artículo 8 y al Artículo 9 del mismo. Las versiones revisadas por la Reunión de los documentos mencionados aparecen como **Apéndice A** (Resumen del contenido del proyecto de Acuerdo), **Apéndice B** (Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, Operación y Administración de una OMR) y **Apéndice C** (Anteproyecto de Estatuto). La Reunión notó que existiría una muy buena predisposición de los Estados de la Región SAM a comenzar a estudiar la implantación de un acuerdo constitutivo de este tipo, dentro del mismo ámbito de aplicación.

3.6 En consideración de lo anterior, la Reunión convino en formular la siguiente conclusión para la consideración de la Reunión GREPECAS/14:

**PROYECTO DE  
CONCLUSION 3/1-**

**DOCUMENTO GENERICO SOBRE UN PROYECTO DE  
ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA  
ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL**

Considerando que la forma más efectiva de implantar/consolidar instalaciones/servicios multinacionales y realizar una gestión y prestación de servicios es a través de la implantación de una Organización Multinacional Regional, y que se requiere para esto un documento básico de referencia sobre el cual se puedan realizar los estudios necesarios por los Estados/Territorios interesados y la OACI, se:

- a) aprueba, en principio, el resumen del contenido del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para una Organización Multinacional Regional (OMR), que se adjunta como **Apéndice A** a esta parte del Informe, el Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el Establecimiento, Operación y Administración de una OMR, que se adjunta como **Apéndice B**, y el correspondiente anteproyecto de Estatuto que se adjunta como **Apéndice C**;
- b) recomienda que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR utilicen como referencia el material de los Apéndices A, B y C mencionados anteriormente en sus estudios sobre este asunto;
- c) solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM presenten información sobre el avance logrado respecto a la acción recomendada en b) anterior.

## APÉNDICE A

### RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA OMR

Los Considerandos constituyen el preámbulo o la presentación del acuerdo, y mencionan y explican los antecedentes y el fundamento jurídico que lo sustenta, a saber:

- a) Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y, en particular, los artículos 28 y 15
- b) Normas y métodos recomendados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)
- c) Resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber:
  - 1.- Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS.
  - 2.- Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS.
  - 3.- Resolución A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).
  - 4.- Resolución A-35-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).
  - 5.- Resolución A35-7: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.
- d) Conclusiones 13/2 y 13/3 del Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), decimotercera reunión, celebrada en Santiago – Chile, entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005.

En cuanto a las cláusulas del anteproyecto de acuerdo constitutivo de la Organización Multinacional Regional (OMR), podemos formular las siguientes consideraciones:

#### Creación:

Los denominados Estados originarios o fundadores son los que negociarán el tratado que dará vida a la OMR, adquirirán la condición de Estados miembros de la Organización, una vez que el Órgano Legislativo de cada uno de ellos hubiera ratificado el acuerdo y tendrán participación plena en la misma, en el sentido que les serán aplicables el conjunto de los derechos y deberes que emanan de sus disposiciones constitutivas.

La existencia jurídica de la OMR resultará de un acto jurídico multilateral, previo y exterior a la Organización, emanado de Estados soberanos, que adoptará la forma de un tratado multilateral que, en general, se pacta o conviene en el marco de una conferencia intergubernamental y en base a las normas del derecho de los tratados (Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados de 1969).

El punto de partida podría ser una reunión de Directores de Aeronáutica Civil de los Estados interesados que recomendarán efectuar la convocatoria a una conferencia diplomática para establecer la OMR, a la cual asistirían representantes plenipotenciarios de dichos Estados.

Denominación: A la forma del acto o instrumento constitutivo, se le ha dado el nombre particular de Acuerdo, y a la OMR también debería otorgársele una denominación especial y una designación abreviada si correspondiere, que a menudo se expresa por sus siglas.

En tal sentido, estaremos frente a un acuerdo de naturaleza específica, dotado de atributos de carácter convencional y constitucional, atento el hecho que se crea un nuevo sujeto de derecho internacional.

Ámbito de aplicación: El ámbito de aplicación constituye la definición y descripción de la OMR que, en este caso, será la prestación y gestión de servicios/instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de

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 relación a la vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI. La prestación de esos servicios será en el territorio de las Partes contratantes y en todas aquellas áreas o zonas de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros Estados que podrían asignársele en virtud de algún convenio bilateral o multilateral.

Naturaleza: La OMR poseerá una personalidad jurídica distinta de la de los Estados y necesaria para el cumplimiento de los fines para los que fue creada y, por lo tanto, circunscripta a la realización de los objetivos que le han sido fijados por sus fundadores.

Si bien la actuación de la OMR se verá influida por la presencia de sus Estados miembros, deberá ser capaz de elaborar y manifestar una voluntad autónoma en el ámbito de su competencia, de modo tal que las decisiones que se adopten en cualquiera de sus órganos, se imputen a la Organización y no a sus Estados partes.

De allí que la representación de los Estados, configure una delegación atenta que la voluntad que se manifiesta, se identifica con la persona jurídica (la OMR), de la cual ambos –delegado y delegante-, forman parte.

Como consecuencia de ello, la OMR gozará de la suficiente capacidad jurídica para ser titular de derechos y obligaciones, en la realización de sus objetivos y el ejercicio de sus funciones, en el territorio de las Partes contratantes y en sus relaciones con otros sujetos internacionales.

En principio, el alcance de su personalidad jurídica surgirá del instrumento constitutivo y será evolutiva y no estática.

En síntesis, los caracteres esenciales de la OMR serán:

- a) tendrá personalidad jurídica especial porque estará limitada a los objetivos y funciones que se le encomendarán;
- b) podrá ejercer ciertos derechos y asumir determinadas obligaciones en el marco de sistemas jurídicos concretos, tanto en el orden nacional o interno de los Estados como en el orden jurídico internacional;
- c) gozará de autonomía de gestión y financiera para contratar, adquirir y disponer de bienes y servicios; y
- d) estará facultada para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representada extrajudicialmente.

Objeto: El objeto de la OMR será limitado porque es el que aparecerá enunciado en su acuerdo constitutivo, motivo por el cual podemos referir que tendrá una personalidad funcional acorde con la especialidad que la inspira.

Así, el Organismo tendrá por objeto prestar y gestionar los servicios / instalaciones siguientes:

- a) previstos en el Plan Regional de la OACI, de conformidad con lo establecido en el respectivo estatuto;
- b) asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional; y
- c) otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales (Por ejemplo, el sobrevuelo).

Derechos, obligaciones y responsabilidad de los Estados:

El principio que regirá la situación de los Estados miembros en la OMR será el de la igualdad de derechos y obligaciones.

El derecho básico y esencial consistirá en la participación en las instituciones de la Organización y en la adopción de las decisiones por parte de las mismas, a través de los representantes que nombrarán los gobiernos de los respectivos Estados miembros.

En general, las obligaciones derivadas de la condición de miembro atienden a la cooperación con la Organización para la consecución de los objetivos de interés común; a lograr un equilibrio financiero para su buen funcionamiento y a respetar la independencia de los funcionarios de la OMR.

Responsabilidad civil de la OMR:

Como la OMR será un sujeto de derecho internacional, tendrá que asumir la responsabilidad civil derivada de los daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios a su cargo y frente a terceros, debiendo cubrir esos riesgos por medio de la contratación de los seguros adecuados.

Funciones y atribuciones: Las funciones y atribuciones de la OMR se vinculan con todas aquellas materias cubiertas por los objetivos fijados en el instrumento constitutivo.

Al actuar, la Organización va a ir engendrando un orden jurídico propio, que tendrá efectos en el interior de la misma al regular las relaciones entre sus órganos y hacia el exterior, ya que reglará el vínculo entre los Estados miembros y la OMR, entre ésta y otros sujetos internacionales, y también con los usuarios.

La actuación de la OMR se concretará en un poder normativo autónomo, atento las competencias que le atribuirán sus fundadores -los Estados-, en el instrumento constitutivo y se desarrollará a partir de las decisiones que irá adoptando, en forma escrita y en la práctica, destinadas a regular su propio funcionamiento y administración. Son ejemplos de ello, el nombramiento de funcionarios o agentes, la aprobación del presupuesto, la creación de direcciones técnicas, operacionales y administrativas, y la adopción de estatutos y reglamentos internos.

Las funciones y atribuciones de la OMR surgirán, en forma expresa e implícita, de las disposiciones del acuerdo que la crea y tendrán la característica de la especialidad, en tanto y en cuanto la realización de los objetivos concretos, delimita el alcance de las competencias fijadas por los Estados miembros.

Las competencias expresas o explícitas serán las enumeradas de manera cierta y definida en el tratado constitutivo o en acuerdos posteriores.

La función esencial de la OMR a crearse, consistirá en ejercer derechos exclusivos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios descritos en el artículo respectivo, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En cambio, las competencias implícitas son las que sin estar formal o expresamente enunciadas, emanan del acuerdo porque puede deducírselas por medio de una interpretación extensiva de ese texto y resultan indispensables para un ejercicio más completo de las tareas que le fueran conferidas a la OMR

En tal sentido, la doctrina internacional ha establecido que las competencias implícitas son legítimas si están dentro de las atribuciones generales previstas en el acuerdo creador y son compatibles con la letra y el espíritu del mismo.

A título de ejemplo, podemos citar las siguientes que se incluyeron en el proyecto:

- a) Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta el desarrollo de la aviación civil internacional y el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- b) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- c) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados miembros, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad.

Estructura orgánica: La OMR tendrá una estructura institucional permanente, conformada por diversos órganos administrativos, técnicos y operacionales, que permitirán el funcionamiento continuo y estable de la Organización y serán capaces de expresar una voluntad jurídica propia.

Esos órganos serían distintos e independientes de los que poseen los Estados miembros, estarán destinados a perdurar y se encargarán de gestionar los objetivos e intereses colectivos y comunes de la OMR, a cuyo efecto deberá dotárselos de los medios necesarios y adecuados.

Sin perjuicio de ello, el organigrama de una OMR, no debe ser algo estático sino estar sometido al dinamismo que caracteriza a la actividad aeronáutica y permitir que se introduzcan cambios para su adaptación a las nuevas circunstancias técnicas y operacionales internacionales.

El esquema de la estructura orgánica de la OMR, teniendo en cuenta un criterio funcional, será:

- a) Un órgano deliberativo y decisorio, actuando bajo la forma de una asamblea plenaria en la que participarán todos los Estados miembros a través de sus delegados o representantes, que es carácter intergubernamental y podrá adoptar diversas denominaciones: Consejo Directivo, Junta Directiva o Directorio.
- b) Un órgano ejecutivo, encargado de la gestión y administración general y cotidiana, que podrá ser denominado Director Ejecutivo o Gerente General, a cargo de un funcionario o agente internacional.
- c) Diversas Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas.

En síntesis, el Organismo estaría integrado y administrado por:

- a) Un Consejo Directivo
- b) Un Director Ejecutivo y
- c) Las Direcciones (a cargo de Gerentes) técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas, sin perjuicio de las Gerencias o Agencias de Estación que podrían ubicarse en el territorio de cada una de las Partes contratantes.

- El Consejo Directivo estará integrado por un representante de cada una de las Partes Contratantes y un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, ambos designados por dicho Estado miembro, y resultaría muy importante y conveniente que contaran con competencia en la materia aeronáutica.

Serán funcionarios que ejercerán cargos electivos y su representación será de carácter funcional, en tanto integrarán órganos independientes de los Estados que los designaron.

El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, con una duración determinada en sus cargos, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa.

Se trata de un ámbito en el que todos los integrantes pueden informarse y opinar acerca de las actividades de la Organización y, por lo tanto, será el encargado de definir su orientación, aprobar el presupuesto y gestión financiera, y decidir sobre todos aquellos asuntos significativos e indispensables para su funcionamiento general.

Este tipo de órgano se apoya en su labor en otros de nivel inferior, de composición distinta y por personas expertas en la materia que hace a su objeto.

Su número relativamente reducido de participantes, al no tener un carácter universal, facilitará la continuidad del trabajo y la toma de decisiones en lo normativo, técnico y operacional.

- El Director Ejecutivo, nombrado por el órgano deliberativo, del cual dependerá, será de la nacionalidad de cualquiera de las partes contratantes, debiendo determinarse el tiempo de duración en su cargo (usualmente entre tres y seis años) y condiciones (prorrogable o no) en el ejercicio de sus funciones, así como la forma de elección y los requisitos para aspirar al cargo.

La determinación detallada de las funciones tanto del Consejo Directivo como del Director Ejecutivo, podrá constar en el estatuto de la OMR y complementarse en uno o varios reglamentos internos de funcionamiento.

- Las Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas serán las que expresarán el dinamismo propio de la actividad aeronáutica y su adaptación a la evolución práctica de la misma; motivo por el cual, se podrían fusionar o suprimir las existentes, o establecer nuevos órganos.

La competencia para la creación de estas nuevas Direcciones surgirá de las facultades atribuidas al Consejo Directivo, en su carácter de órgano decisorio principal de la OMR.

Órganos de control: La función de control significa que los órganos que la cumplimentan serán independientes tanto de la Organización como de los gobiernos de los Estados miembros.

Estos órganos ejercerán fundamentalmente el control técnico, operacional y financiero de la Organización. Precisamente, como la OMR dispondrá de un presupuesto propio, tendrá que estar sujeta a mecanismos de control económico.

La OMR estará sometida a las siguientes auditorías, a fin de controlar sus actividades:

- a) interna
- b) externa anual a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo
- c) de seguridad y de seguridad operacional previstas por la OACI

Formación de la voluntad: El principio que gobernará a la OMR será de índole o tipo democrático, es decir, la igualdad de todos los miembros, en el sentido que cada Estado miembro dispondrá de un voto.

La voluntad jurídica de la OMR se manifiesta en las decisiones que adopten los órganos internos que serán imputables directamente a la Organización y, a la vez, tendrían fuerza obligatoria para los Estados miembros de la misma.

La OMR debe establecer en su instrumento constitutivo, los procedimientos y las modalidades de votación que se desarrollarán en su seno, y los órganos internos que deben participar en la misma.

Las modalidades de decisión que se han previsto son la mayoría cualificada como regla general (es decir, exigir una mayoría que está por encima de la denominada simple o absoluta que, en este caso, será el voto favorable de los dos tercios) y la unanimidad para supuestos excepcionales.

Precisamente, la regla de la unanimidad debe ser excepcional porque aunque se relaciona con el respeto a la soberanía de los Estados al consagrar el principio de igualdad entre los miembros, tiene el inconveniente que puede tornar muy difícil la adopción de decisiones y llevar a cierta paralización en el funcionamiento de la OMR

Por su parte, el procedimiento de la mayoría cualificada va a facilitar la aprobación de las resoluciones, sin perjuicio de tratar de lograr que se llegue a un acuerdo general si los intereses en juego son muy importantes y pueden llegar a afectar a alguno de los Estados miembros.

Personal: Para la realización de sus funciones, la OMR -como persona jurídica-, deberá estar dotada de recursos humanos, o sea, funcionarios o agentes internacionales a través de los que actuará.

La existencia de un cuerpo o grupo de funcionarios o agentes internacionales al servicio de la Organización, en forma continua y exclusiva, o temporaria, le permitirá desarrollar sus actividades técnicas, operacionales y administrativas.

En particular, el Organismo contratará -en forma directa-, personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas como, por ejemplo, calificaciones de carácter técnico u operativo, que deberán ser evaluadas y decididas en cada caso en particular por el Consejo Directivo.

Del carácter internacional en la prestación de su labor, se deriva la independencia del funcionario respecto al Estado miembro cuya nacionalidad posee y también la protección funcional que le brinda el Organismo mediante las denominadas garantías jurisdiccionales.

Los órganos internos de la OMR también controlarán el nombramiento y el ejercicio de las funciones del personal.

Sin perjuicio de ciertas disposiciones específicas que contendrá el tratado constitutivo, el personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se deberá elaborar y aprobar el respectivo estatuto, considerando como base legal el de la Organización de las Naciones Unidas.

Dicho régimen estatutario, precisará la mayor parte de los aspectos de su condición jurídica y deberá contemplar el conjunto de normas que determinarán los derechos y obligaciones recíprocos de los funcionarios y la OMR, vinculadas con los siguientes temas o cuestiones:

Nacionalidad, procedencia, cantidad, distribución, requisitos y modos de selección, condiciones de contratación, categorías, inhabilidades e incompatibilidades, derechos y obligaciones, régimen de salarios

o remuneraciones, exenciones fiscales o impositivas, fianzas, régimen de sanciones, causas de remoción, cobertura de riesgos del trabajo y régimen jubilatorio.

Por otra parte y si fuera necesario, la OMR podrá contratar expertos externos y ocasionales o temporarios, para desarrollar funciones precisas y determinadas.

Régimen financiero: También para la ejecución o realización de sus objetivos, la OMR deberá contar con medios financieros con los que hacer frente a los gastos derivados de su funcionamiento (equipamiento, mantenimiento de las instalaciones, personal, administración, reuniones de sus órganos, viajes, publicaciones, etc.).

En relación a un período determinado –generalmente, anual- y ante la necesidad de establecer programas a cumplirse en un cierto plazo, los ingresos y los gastos tendrán que quedar reflejados en el presupuesto de la OMR, cuyo proyecto será elaborado por el Director Ejecutivo y la aprobación estará a cargo del órgano deliberativo (Consejo Directivo).

Los ingresos procederán de los propios recursos que generará la OMR, a cuyo efecto deberá establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, procurando evitar su burocratización.

En el régimen financiero pueden distinguirse dos etapas:

a) el establecimiento y funcionamiento inicial del Organismo, a cuyo fin la OACI podrá prestar asistencia a través de un Proyecto de Cooperación Técnica que será financiado por los Estados.

b) el funcionamiento posterior, que será financiado con la obtención de recursos propios, lo cual le permitirá a la Organización, asegurar su funcionamiento regular, alcanzar un mayor nivel de autonomía financiera y afianzar su personalidad jurídica independiente.

Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido lugar.

La OMR estará sometida a mecanismos de control financiero, tendientes a examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión de los ingresos y gastos.

Plazo o duración: En general este tipo de Organización internacional se caracteriza por su permanencia, es decir, está destinada a durar y, muchas veces, se establece que el convenio se concluye por un tiempo indefinido.

En este caso se ha previsto una duración limitada a determinar y la posibilidad de su prórroga en forma automática y sucesiva por igual período o por otro plazo también a acordar.

Al respecto, se observa que la continuidad de la OMR no debería verse afectada por los eventuales cambios que podrían producirse como consecuencia de su composición (aumento o disminución de sus miembros) o de su adaptación a nuevas circunstancias internacionales como, por ejemplo, en aspectos técnicos y operacionales, o de revisión de su instrumento constitutivo.

Sede: Al carecer de un ámbito territorial propio, la OMR estará obligada a establecer su sede en alguno de los Estados contratantes.

La sede puede estar prevista en el propio acuerdo constitutivo, quedar pendiente de determinación durante la etapa inicial de la OMR y podría variar durante la vida o vigencia de la

Organización, a cuyo efecto debería preverse tal circunstancia en el estatuto respectivo, incluyendo la posibilidad de cambio de la misma entre las funciones del Consejo Directivo.

Las consecuencias jurídicas que se derivan del establecimiento físico de la OMR, se regulan en el denominado “Acuerdo de sede” concertado o celebrado entre la Organización y el Estado que podemos llamar “huésped”.

Personalidad jurídica, privilegios e inmunidades: Como la OMR deberá actuar en el territorio de los Estados para el ejercicio de las funciones que le han sido atribuidas, se le debe conferir cierta personalidad jurídica en los ordenamientos legales internos de cada uno de sus Estados miembros y complementar dicho reconocimiento con una serie de facilidades, privilegios e inmunidades necesarios para la realización de su objeto que deben estar mencionados en el instrumento constitutivo.

La personalidad jurídica de la OMR en los derechos internos estará limitada por el principio de especialidad, es decir, se deducirá de sus reglas y se ejercerá dentro del ámbito de los objetivos y funciones que se le han asignado como, por ejemplo, la capacidad de contratar que se circunscribe a las prestaciones necesarias para el funcionamiento habitual, corriente y regular.

Algunas de estas cuestiones deberán considerarse en oportunidad de la celebración del denominado Acuerdo de sede entre la OMR y el Estado en cuyo territorio se establecerá.

Al respecto, también deberá tenerse en cuenta que aunque las legislaciones nacionales de los Estados le hubieran reconocido capacidad jurídica a la OMR, podrían contener ciertas limitaciones o requisitos incompatibles con el ejercicio de esa personalidad.

Entre los privilegios o exenciones concedidos a una Organización internacional, a su patrimonio, ingresos, actos y contratos que celebre, para facilitar su funcionamiento, figuran los de naturaleza financiera, fiscal y aduanera.

Por su parte, los representantes y funcionarios de la OMR también deben gozar de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para desempeñar con independencia sus funciones. Precisamente, se trata de una protección funcional que le concede el Organismo.

Inmunidad de jurisdicción: La inmunidad jurisdiccional es una cláusula general y muy común que se incluye prácticamente en todos los acuerdos constitutivos de organizaciones internacionales, mediante la cual se determina que sólo cuando éstas renuncian expresamente a dicha inmunidad podrán ser citadas ante los tribunales nacionales de los Estados partes o miembros.

Los funcionarios y agentes de la OMR también podrán acogerse a esta inmunidad respecto de todos los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones, esto es, con carácter oficial.

También los bienes y salarios deberán gozar 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.

Infracciones: En los términos del artículo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), el Organismo deberá asumir el compromiso de comunicar a las autoridades nacionales competentes que, en general, serán las de incumbencia aeronáutica, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de la jurisdicción a su cargo y enviar al Estado pertinente, los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

Solución de controversias: Si bien la interpretación y aplicación de las disposiciones del acuerdo constitutivo y de los estatutos de la OMR, es una tarea constante y cotidiana de sus órganos internos, cuando surge alguna diferencia o controversia al respecto, habrá que acudir a los medios de solución que deberán preverse en el mismo tratado, que podrían ser:

- a) mediación por parte del Director Ejecutivo, es decir, la intervención de un tercero, cuyo dictamen carecerá de valor jurídico obligatorio; y ante la falta de solución :
- b) decisión final del Consejo Directivo; o bien, arbitraje a petición de cualquiera de las Partes en controversia.

La regulación de la forma y los procedimientos para dirimir esas cuestiones podrían derivarse al texto del estatuto.

#### Disposiciones finales:

Firma: Es la rúbrica y la expresión del nombre y apellido de la persona física que cuenta con facultades plenipotenciarias, junto con la identificación del Estado al cual representa, que se colocará al pie o al final del acuerdo, para acreditar que procede de quien lo suscribirá para autorizar lo allí manifestado y obligarse a lo declarado.

Antes de su entrada en vigor, el acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado que desee participar.

Ratificación: Es la aprobación o confirmación del acuerdo que fue firmado por un representante del Estado relativo a los derechos y obligaciones que asumirá el mismo.

Consiste en el hecho que el Estado de que se trate acepte como propio, el acto jurídico o acuerdo realizado por otro en su nombre.

En definitiva, estriba en la decisión por la cual cada una de las autoridades competentes de los Estados que, en general, se trata del Poder Legislativo, Congreso o Parlamento, reconoce el acuerdo suscripto por un representante del mismo.

La entrada en vigor del acuerdo internacional por el que se instituye la OMR indica el nacimiento de la misma y las condiciones de la vigencia se deben establecer en ese texto, en el sentido de determinar el número de ratificaciones necesarias.

En el caso que nos ocupa, se requerirá la ratificación de un número mínimo de los Estados signatarios del acuerdo constitutivo, por tratarse de una Organización regional o restringida en la que prevalecen los vínculos de cooperación e integración.

Dicha ratificación se llevará a cabo mediante el depósito del respectivo instrumento de ratificación de las Partes signatarias, debiéndose determinar quién será dicho depositario. Podrá ser la OACI, el Estado de firma del acuerdo o alguno de los Estados parte.

Desde que entra en vigor el acuerdo constitutivo, los Estados partes pasan a ser Estados miembros de la Organización que se ha establecido.

Registro: Es la anotación o inscripción del acuerdo; en este caso, será el acto en virtud del cual la OACI anotará el tratado, en la forma prescrita por el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Adhesión: Es el acto por el cual un Estado consiente, aprueba o acepta los términos del acuerdo un vez que entró en vigor, es decir, es la admisión de un Estado con posterioridad a la creación de la Organización.

La participación de nuevos Estados, a diferencia de la de los Estados fundadores, estará sometida a las reglas o modalidades de admisión previstas al efecto por el mismo acuerdo y requerirá la intervención de las instituciones de la OMR.

Al respecto, la postulación será objeto de examen por el órgano plenario de la Organización, que adoptará una decisión por unanimidad.

La adquisición de la condición de nuevo miembro exigirá la concurrencia de dos voluntades: la del Estado que presenta su candidatura y la de la Organización que eventualmente la aceptará; y el cumplimiento de aspectos formales en cuanto a la presentación de un instrumento de adhesión por ante quien haya sido designado depositario.

Además, la adhesión requerirá negociaciones con el candidato que se materializarán en la celebración de un convenio entre dicho Estado y el Organismo, a fin de considerar las cuestiones, técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitirán su incorporación.

Enmienda: Es toda modificación que cualquiera de las partes contratantes puede proponer para la reforma del acuerdo, la cual será sometida a la consideración del Consejo Directivo para un examen preliminar y, en su caso, aprobada por unanimidad de dichas partes contratantes.

Denuncia: El retiro de un Estado de la OMR constituye un derecho inherente a su condición de miembro, que equivale a la denuncia unilateral del acuerdo constitutivo de la Organización y sus eventuales reformas, que se producirá conforme con las disposiciones del mismo convenio.

La posibilidad para un Estado miembro de retirarse de la Organización puede estar sujeta a ciertas condiciones de forma: plazo mínimo de vigencia de la OMR y preaviso mediante notificación al depositario quien, a su vez, deberá comunicar tal acto a los demás Estados contratantes.

Para que la denuncia del acuerdo surta efecto, dicho preaviso debería contemplar el plazo de un año como mínimo, a contar desde la fecha en que la última de las partes contratantes hubiera recibido la comunicación respectiva por el depositario.

También deberá considerarse la liquidación de cuentas con relación al Estado que perderá la condición de miembro.

La disolución es el acto mediante el cual se pone término o fin a una relación jurídica; en este caso, será la resolución, extinción o conclusión del acuerdo como una consecuencia del principio de libertad que también inspira la creación y participación en la Organización.

La disolución de la OMR podría deberse a la duración determinada del acuerdo constitutivo, a un cambio profundo de circunstancias que provoca la desaparición de los intereses comunes que motivaron su creación o a graves dificultades financieras en su funcionamiento.

Como se trata de un supuesto excepcional, para la disolución de la OMR se requerirá la decisión unánime del Consejo Directivo, es decir, del órgano en el que están representados todos los Estados miembros.

El Organismo tiene que seguir existiendo hasta su liquidación final o definitiva, o sea, hay que prever un período y mecanismos transitorios con la finalidad de facilitar la distribución y transferencia de los bienes, derechos y obligaciones de la OMR a una nueva Organización o a las Partes contratantes.

En síntesis, en caso de disolución deberán preverse las cuestiones siguientes:

- a) la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional;
- b) la situación de los miembros de la Organización;
- c) la situación de los funcionarios o agentes de la OMR;
- d) la sucesión de las funciones, competencias y patrimonio de la Organización que desaparece pues ello podría generar dificultades; por ejemplo, la compensación financiera a las Partes contratantes en proporción a sus contribuciones como, por ejemplo, con relación al Estado en que se encuentra la sede.

Disposiciones transitorias: Si las hubiere, deberían preverse en el instrumento constitutivo. En el caso que nos ocupa, se ha contemplado el funcionamiento inicial y el régimen financiero de la OMR.

#### Cuestiones iniciales y previas al funcionamiento de la OMR:

- a) Determinar el lugar sede del Organismo
- b) Designar a los representantes en el Consejo Directivo
- c) Designar al Director Ejecutivo
- d) Elaborar o proyectar los Estatutos (general y de personal) y el o los Reglamentos internos, que podrá efectuarse a través de un proyecto de Cooperación Técnica de la OACI
- e) Contar con el primer presupuesto
- f) Contratar al personal que requiera el Organismo

## APÉNDICE B

### **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 las regiones SAM y/o CAR.

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 y RAAC/9).

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), en su decimotercera reunión, celebrada entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005, ha concluido que se consideren las regiones CAR y/o SAM como potenciales escenarios operacionales para el establecimiento y administración de instalaciones/servicios multinacionales y que se cuenta con suficientes principios jurídicos como para implantar algunos sistemas en el corto y mediano plazo (Conclusiones 13/2 y 13/3).

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), para la prestación y gestión de servicios / instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de 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 relación a la vigilancia de la seguridad operacional, 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 “el Organismo”).

### **Artículo 2 – Naturaleza**

El Organismo 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 del Organismo, así como para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.

### **Artículo 3 – Objeto**

El Organismo tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios / instalaciones multinacionales previstos en el Plan Regional de la OACI, de conformidad con lo establecido en el respectivo Estatuto y de asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional, en el territorio de las Partes Contratantes y en todas aquellas áreas de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros Estados que se le hubieran asignado en virtud de algún convenio bilateral o multilateral.

El Organismo también podrá prestar servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, como asimismo de asesoramiento sobre la vigilancia de la seguridad operacional, de conformidad con lo establecido en el respectivo Estatuto y mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales.

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

El Organismo tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- a) Ejercer derechos exclusivos 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, regulaciones y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional, 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 reformas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, en caso necesario.
- 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.
- 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 de la jurisdicción a su cargo.
- j) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de las Partes contratantes.
- k) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- 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**

El Organismo 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 – Estructura**

El Organismo 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 OMR resulte ágil. Las tareas a desempeñar por los funcionarios comprenderán aspectos técnicos, operacionales y administrativos de ejecución y representación.

#### **Artículo 7 – Consejo Directivo**

El Organismo 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 establece en el Estatuto.

### **Artículo 8 – 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.
- 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, antes de (poner fecha o tiempo) del año precedente inmediato al de su aplicación y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos del Organismo y generar enmiendas a los mismos, en base a las propuestas del Director Ejecutivo.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.

### **Artículo 9 – Director Ejecutivo**

El Consejo Directivo designará un Director Ejecutivo, que será de la nacionalidad de cualquiera de las Partes Contratantes y durará en el ejercicio de sus funciones ... (como mínimo cuatro) años.

### **Artículo 10 – Funciones del Director Ejecutivo**

El Director Ejecutivo tendrá las siguientes funciones:

- a) Firmar toda la documentación necesaria para el funcionamiento del Organismo y dentro del ámbito de su competencia.
- b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo.
- c) Fijar la política del personal a contratar en cantidad y calidad.
- d) Contratar al personal que requiera el Organismo y proponer nominaciones al Consejo Directivo para los Directores técnicos, operacionales y administrativos, a fin de contratarlos.
- e) Proponer los proyectos de modificaciones a los Estatutos y Reglamentos internos del Organismo.
- f) Proyectar las tarifas y derechos a percibir por el Organismo.
- 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 11 – 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 12 – Personal**

El Organismo 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 13 - Régimen financiero**

A los efectos del establecimiento y funcionamiento inicial del Organismo, la OACI podrá prestar asistencia a través de un Proyecto de Cooperación Técnica que será financiado por los Estados.

Transcurrida esa etapa inicial, el Organismo deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero mediante la imposición y recuperación de costos, en base al primer presupuesto aprobado y conforme con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

### **Artículo 14 - Duración**

El presente acuerdo tendrá una duración de ... años, pudiendo prorrogarse en forma automática y sucesiva por períodos de ... años (o igual período).

### **Artículo 15 – Sede**

El Organismo 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 16 – Auditorías**

El organismo estará sometido a auditorías interna, externa y de la OACI, según lo que determine el Estatuto respectivo.

### **Artículo 17 – Exenciones fiscales y aduaneras**

En el territorio de cada una de las Partes Contratantes, el Organismo, 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.

### **Artículo 18 – Privilegios e inmunidades**

El Organismo 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 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 19 – Infracciones**

El Organismo comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de la jurisdicción a su cargo 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 20 – 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 21 – 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 que sea admitido por unanimidad de los demás Estados signatarios.

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 22 – Entrada en vigor**

El presente acuerdo entrará en vigencia a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos ... Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno 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 23 – 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 24 – Adhesión**

Los Estados no signatarios de este acuerdo 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 el Organismo, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.

La adhesión surtirá efecto a partir de (días, mes o meses) posteriores al depósito del respectivo instrumento.

### **Artículo 25 – Enmiendas**

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

### **Artículo 26 – Denuncia**

Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente acuerdo transcurridos .... años desde su entrada en vigencia, mediante notificación a la OACI, que comunicará tal acto a los demás Estados Contratantes.

La denuncia del acuerdo tendrá efecto ... (como mínimo un año) después de la fecha en que la última de las Partes Contratantes hubiera recibido la comunicación respectiva.

### **Artículo 27 – Disolución**

El Organismo podrá ser disuelto por decisión unánime del Consejo Directivo y seguirá existiendo hasta la liquidación definitiva, debiendo convenirse la distribución y transferencia de los bienes entre las Partes Contratantes, y la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional.

**Artículo 28 – Disposiciones transitorias**

En su etapa inicial, el Organismo 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.

El Proyecto de Cooperación Técnica se establecerá por un plazo de cinco años, pudiendo prorrogarse por un período similar. Durante el transcurso de dicho plazo, el Consejo Directivo deberá establecer el régimen financiero de la Organización, mediante la obtención de recursos propios que permitan lograr un equilibrio financiero.

## APÉNDICE C

### ANTEPROYECTO DE ESTATUTO DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

#### I.- Disposiciones generales

##### Definiciones:

A los efectos del presente Estatuto, los términos y expresiones que se indican a continuación, tendrán los significados siguientes:

- Organismo (incluir el nombre dado a la OMR y la designación abreviada o sigla si tuviere).
- Acuerdo: Es el tratado multilateral o convenio constitutivo de ... (Incluir el nombre de la OMR), suscripto por los Estados, con fecha ..., en la ciudad de ..., República de ... y ratificado por las Partes Contratantes.
- Partes contratantes: Son los Estados miembros fundadores que ratificaron el acuerdo y los Estados adherentes.
- Representante o delegado: Es la persona titular -y el suplente- que representa a cada una de las Partes contratantes del Acuerdo, ante el Consejo Directivo, designados por cada una de dichas Partes contratantes.
- Estatuto o Estatuto General: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan el gobierno y funcionamiento de la OMR.
- Estatuto de Personal: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan la relación entre la OMR y su personal.
- Reglamento/s interno/s: Es el conjunto de disposiciones que regulan el funcionamiento de la OMR en materia técnico-operacional, financiera, administrativa y de auditorías.
- Consejo Directivo: Es el órgano colegiado y plenario de mayor jerarquía de la OMR.
- Presidente: Es la persona que preside el Consejo Directivo.
- Director Ejecutivo: Es el funcionario o agente internacional que dirige, aplica los ordenamientos jurídicos y representa a la OMR.
- Direcciones: Son las dependencias que tendrán a su cargo la gestión técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Auditor/es y auditoría/s: Son los funcionario/s o agente/s que tienen a su cargo la fiscalización o el control técnico-operacional, financiero y administrativo de la OMR, a través de los procedimientos establecidos en los Estatutos, Reglamentos internos, decisiones del Consejo Directivo y por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Sede: (Indicar el lugar de establecimiento de la OMR y/o dejar como sigue) Es el domicilio de la OMR o el lugar que en el futuro se fije como tal.
- Mayoría cualificada: Es el voto favorable de los dos tercios de las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Unanimidad: Es el voto favorable de todas las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Moneda: Es el signo representativo de valor en el que se elaborará el presupuesto y que permite ejercer los derechos y cumplir las obligaciones de la OMR (definirla: podría ser el dólar de los Estados Unidos de América).
- Disolución: Es el acto jurídico por el cual se decide la extinción o conclusión de la OMR.
- Liquidación: Es el conjunto de operaciones que se realizan para determinar lo que corresponde a cada uno de los interesados en el activo y pasivo del patrimonio de la OMR.

### **Artículo 1 – Régimen jurídico aplicable o Derecho aplicable**

La legislación que regulará o regirá a la OMR es:

- a) el Acuerdo constitutivo, que constituye la ley internacional, con rango superior a las leyes nacionales de los Estados miembros
- b) los Estatutos
- c) los Reglamentos internos
- d) las normas de Derecho Internacional y las leyes de los Estado contratantes, en lo que fueren aplicables

### **Artículo 2 – Naturaleza jurídica**

... (nombre de la OMR) es una Organización Multinacional Regional de Integración, que tiene personalidad y capacidad jurídicas, incluso para litigar, y patrimonio propio.

La OMR gozará en el territorio de cada una de las Partes contratantes, de los privilegios, inmunidades y exenciones necesarios para el cumplimiento de sus funciones y conforme con su condición jurídica de internacional.

### **Artículo 3 – Miembros**

Adquirirán la condición de miembros o serán miembros de la OMR, los Estados originarios o fundadores que hubieran ratificado el acuerdo constitutivo y los Estados adherentes, conforme con lo establecido en dicho acuerdo.

### **Artículo 4 – Objeto**

En las áreas bajo su competencia, la OMR tiene como objeto en principio y como etapa inicial, prestar y gestionar los servicios públicos siguientes:

- Telecomunicaciones aeronáuticas
- Información aeronáutica
- Gestión del Flujo de Transito Aéreo (ATFM)
- Asistencia para la vigilancia de la seguridad operacional
- Toda otra actividad relacionada y compatible con los servicios enunciados

### **Artículo 5 – Funciones y atribuciones**

Para el cumplimiento de su objeto, la OMR tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- Ejercer derechos exclusivos sobre la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.
- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas bajo su responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros que se le hayan asignado en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.
- Proporcionar a otros Estados, los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en aquellas áreas que le hayan encomendado mediante convenios bilaterales o multilaterales.
- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas que se le hayan asignado, en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.
- Brindar los servicios públicos previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, distintos a los indicados en el artículo anterior, previa autorización fehaciente de las Partes contratantes.
- Asesorar, facilitar y prestar asistencia a las Partes contratantes para el cumplimiento efectivo de sus

responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

- Estudiar y proponer a las Partes contratantes la uniformidad de las reglamentaciones, regulaciones y procedimientos nacionales, en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- Proponer a las Partes contratantes las reformas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, en caso necesario.
- Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios; y decidir y ejecutar las acciones correspondientes para la realización de su objeto, teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus respectivos Anexos.
- Establecer y ejecutar una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios.
- Obtener préstamos en los mercados financieros, que podrían ser garantizados por las Partes contratantes u otros, en caso necesario.
- Contratar personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas, que se decidirán en cada caso en particular.
- Capacitar al personal en forma apropiada y permanente.
- 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 de la jurisdicción asignada.
- Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones.
- Facilitar la consulta y participación de los usuarios de los servicios en cuestiones técnicas y tarifarias.
- Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- Desarrollar toda otra actividad que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad jurídica.

## **II.- Aspectos financieros**

### **Artículo 6 – Patrimonio**

El patrimonio de la OMR se integra con:

- bienes inmuebles
- bienes muebles
- instalaciones y equipos que se le hubieran cedido
- derechos reales, personales y patrimoniales
- créditos
- aportes y contribuciones de las Partes contratantes y de otras personas u organizaciones
- pagos por los servicios prestados
- cualquier otro bien que se incorpore

### **Artículo 7 – Tarifas**

Fijación: Las tarifas se fijarán teniendo en cuenta los principios del artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y los costos siguientes:

- en que hayan incurrido los Estados contratantes en concepto de instalaciones y servicios de la navegación aérea, y de vigilancia de la seguridad operacional
- de explotación de los sistemas objeto de la OMR
- de administración de los sistemas objeto de la OMR

Procedencia: Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido ~~en~~ lugar. En caso de desconocimiento de la identidad del explotador u operador, se estimará que el propietario de la aeronave es el explotador hasta que se establezca qué persona reviste esa calidad.

Ejecución: Cuando el deudor no haya pagado la suma debida, ésta se podrá ejecutar por vía administrativa o judicial.

El procedimiento de ejecución se instará en la jurisdicción del Estado contratante en el cual el deudor:

- tiene su domicilio o sede social
- tiene un establecimiento comercial, si su domicilio o sede social no están situados en el territorio de un Estado contratante
- posea bienes, en ausencia de los dos supuestos anteriores
- la OMR tenga su sede, en ausencia de los tres supuestos anteriores

LA OMR tiene capacidad para iniciar acciones ante las autoridades competentes de los Estados que no sean parte en el Acuerdo.

Las autoridades competentes de los Estados contratantes cooperarán con la OMR en la percepción de las tarifas.

### **III.- Estructura orgánica interna**

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

##### Tipo de órgano e integración:

El Consejo Directivo es el órgano colegiado de mayor jerarquía, deliberativo y decisorio, integrado por un representante o delegado de cada Estado o 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.

Duración en el cargo: El delegado –titular y suplente-, que representa a cada Parte contratante permanecerá en su cargo durante el período de vigencia de su nombramiento, cuyo instrumento de designación será depositado ante el Secretario de la OMR, quien presentará el mismo al Consejo Directivo

##### Funciones:

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- Adoptar una política común y procedimientos de contratación en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- Convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- Aprobar la organización técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Aprobar los Estatutos y los Reglamentos internos, y sus respectivas reformas.
- Fijar la cuota o fórmula de reparto de las Partes contratantes, a fin de determinar su aporte o contribución anual en la financiación de la OMR.
- Establecer los principios que regirán la determinación de los costos para fijar las tarifas.
- Aprobar el porcentaje de recuperación de los costos y la fórmula aplicable al cálculo de las tarifas.
- Determinar la unidad de cuenta en la que se expresen las tarifas.
- Aprobar las tarifas y cargos que abonarán los usuarios de los servicios.
- Disponer el período de aplicación y las condiciones de pago de las tarifas.

- Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas, antes de (fijar fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación.
- Fijar y/o cambiar el lugar sede de la OMR, y celebrar el respectivo Acuerdo de Sede con el Estado en cuyo territorio se establecerá.
- Aprobar la contratación de seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros.
- Crear, modificar, fusionar o eliminar Direcciones técnicas, operacionales y administrativas.
- Designar, destituir y sancionar al Director Ejecutivo, respecto a los asuntos relacionados con su gestión y responsabilidades.
- Autorizar la contratación de personal que no sea de la nacionalidad de los Estados contratantes, en circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas en cada caso en particular.
- Aprobar la contratación de auditorías externas (o Autorizar la realización de auditorías externas).
- Dirimir o resolver las diferencias o controversias que surjan entre las Partes contratantes, sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo constitutivo.
- Aceptar o admitir la incorporación a la OMR de otro Estado interesado, antes y después de la entrada en vigor del Acuerdo constitutivo.
- Considerar toda enmienda o reforma al acuerdo constitutivo, antes de someterla a la aprobación final de las Partes contratantes.
- Decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- Cumplir cualquier otra actividad que corresponda, conforme con el Acuerdo constitutivo, los Estatutos y los Reglamentos internos.

#### Reuniones o sesiones:

Celebrará reuniones o sesiones ordinarias anuales y todas aquellas extraordinarias que resulten necesarias para debatir y solucionar problemas o temas concretos y urgentes, debiendo confeccionarse acta de cada una de ellas.

La fecha y lugar de las reuniones serán fijadas por el Consejo Directivo y la convocatoria será efectuada por el Secretario, mediante notificación fehaciente y con una anticipación de 60 días a la celebración de la reunión, salvo si se trata de una sesión extraordinaria en que dicho tiempo podrá abreviarse.

#### Voto, quórum y decisiones

Cada Parte Contratante dispondrá de un voto a través de su representante.

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

Las decisiones serán obligatorias para las Partes contratantes y se adoptarán por mayoría de los votos favorables de los dos tercios de los presentes.

Se requiere decisión unánime sólo en los siguientes supuestos:

- convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM
- fijar o modificar la cuota de las Partes contratantes a fin de determinar su aporte o contribución en la financiación de la OMR
- aprobar los Estatutos y Reglamentos internos
- aceptar o admitir la incorporación de otro Estado interesado, una vez firmado el acuerdo y, antes y después de la fecha de su entrada en vigor
- aprobar toda propuesta de enmienda o reforma al acuerdo constitutivo
- decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- obtener préstamos en los mercados financieros.

#### Presidencia:

El Consejo Directivo será presidido o tendrá un Presidente, que será elegido entre sus miembros en forma rotativa, y permanecerá .... (como mínimo un año) año/s en sus funciones. La presidencia será ejercida sucesivamente y en orden alfabético por cada uno de los Estados miembros.

En caso de ausencia del Presidente, el Consejo Directivo será presidido por el Vice-presidente y, ante la ausencia de este último, se elegirá de entre sus miembros, a la persona que presidirá la reunión de que se trate.

Funciones del Presidente:

El Presidente tendrá las siguientes funciones:

- Supervisar el cumplimiento de las normas del Acuerdo constitutivo, los Estatutos, los Reglamentos internos y las decisiones del Consejo Directivo.
- Impartir directivas generales para el cumplimiento de las funciones del Consejo Directivo.
- Presidir y suspender con causa justificada, las reuniones del Consejo Directivo.
- Cumplir cualquier otra actividad que le asigne el Acuerdo constitutivo, los Estatutos o los Reglamentos internos.

Secretario:

El Director Ejecutivo ejercerá las funciones de Secretario del Consejo Directivo.

### **Artículo 9 – Director Ejecutivo**

Tipo de órgano y representación:

El Director Ejecutivo es el Administrador ejecutivo y representante de la OMR.

Designación:

El Director Ejecutivo será elegido mediante concurso público y nombrado por el Consejo Directivo, y dependerá directamente de este último Órgano.

Requisitos:

Para ser Director Ejecutivo, deben reunirse los siguientes requisitos:

- ser de la nacionalidad de alguna de las Partes contratantes
- tener .... años de edad como mínimo y .... como máximo
- poseer título universitario en ...., en la especialidad de ... (o con preferencia en la especialidad de ...)
- tener .... años de experiencia (o amplia o considerable experiencia), en cargos de nivel superior o gerencial, en su especialidad y en la aviación civil internacional (o en administración y gestión de la aviación civil internacional)
- sería deseable un dominio de los idiomas español e inglés, escrito y oral
- amplio conocimiento en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional
- acreditar calificaciones y el más alto grado de eficiencia, competencia profesional e integridad para el ejercicio de sus funciones
- aptitud para realizar entrevistas personales
- iniciativa, madurez de juicio y tacto para mantener relaciones armoniosas de trabajo y con las administraciones de aviación civil

Duración en el cargo:

El Director Ejecutivo durará en el ejercicio de sus funciones ... (podría ser como mínimo 4 o 5) años y podrá ser reelegido en el cargo.

En caso de ausencia, incapacidad, renuncia o remoción, desempeñará temporarily y transitoriamente, las funciones del Director Ejecutivo, el Director (o Gerente) a cargo de .... (Determinar la Dirección o Gerencia que lo reemplazará).

Funciones:

El Director Ejecutivo tendrá las siguientes funciones:

- Representar a la OMR, incluso judicial y extrajudicialmente
- Firmar toda la documentación necesaria para la administración y el funcionamiento habitual (o corriente) y cotidiano de la OMR y dentro del ámbito de su competencia
- Gestionar, hacer ejecutar y vigilar el cumplimiento de los sistemas a cargo de la OMR
- Informar regularmente (o mantener informado) al Consejo Directivo sobre el funcionamiento de los sistemas a cargo de la OMR
- Proyectar las tarifas y derechos a percibir por la OMR
- Adoptar las medidas necesarias para asegurar la recaudación de tarifas
- Preparar (o elaborar) el proyecto de presupuesto anual, antes de (poner fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación, presentarlo y asesorar en el tema al Consejo Directivo
- Proyectar (o proponer los proyectos de) los Estatutos y Reglamentos internos y sus eventuales modificaciones, a requerimiento del Consejo Directivo
- Desempeñar o ejercer las funciones de Secretario del Consejo Directivo
- Proponer al Consejo Directivo, la designación de los Directores (o Gerentes) operacionales, técnicos y administrativos; y la contratación de auditorías externas (o para la última parte: Autorizar la realización de auditorías externas, previa aprobación del Consejo Directivo).
- Fijar la política del personal a contratar en cantidad y calidad
- Contratar, sancionar y remover al personal técnico, operacional y administrativo que requiera la OMR, salvo a los Directores (o Gerentes) y Auditores internos; y que sea de la nacionalidad de los Estados contratantes
- Contratar seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros, con las empresas o sociedades que considere apropiadas
- Presentar los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo, a la mayor brevedad posible
- Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo

#### **Artículo 10 – Direcciones**

La OMR contará con las Direcciones operacionales, técnicas y administrativas, que se enuncian a continuación: .....

El Organismo podría tener una Gerencia (o Agencia) de Estación (o darle otra denominación), en el territorio de cada una de las Partes contratantes, conforme con las características que se establezcan en el Reglamento respectivo.

#### **IV.- Disposiciones finales**

#### **Artículo 11 – Auditorías**

La OMR estará sometida a las siguientes auditorías:

a) interna, que comprende los aspectos:

- administrativos y financieros, a fin de examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión financiera de los ingresos y gastos de la OMR

- técnicos y operativos, para controlar la calidad y buen funcionamiento en la prestación de los servicios relacionados con la seguridad operacional

b) externa anual, a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo

c) de seguridad y de seguridad operacional prevista por la OACI

### **Artículo 12 – Idioma**

El idioma oficial de la OMR será el español, sin perjuicio de la utilización del español e inglés en las operaciones de navegación aérea.

### **Artículo 13 – Publicaciones**

La OMR publicará los manuales, textos de orientación, circulares, boletines, directivas y toda otra documentación que considere necesaria y conveniente para su funcionamiento.

### **Artículo 14 – Solución de controversias**

Las diferencias o controversias que se susciten entre las Partes contratantes sobre la interpretación o aplicación del acuerdo constitutivo, y las normas estatutarias y reglamentarias, se someterán al Consejo Directivo para su solución.

Los Estados Partes se comprometen a aceptar la decisión final del Consejo Directivo, quedando excluidas de la votación las partes involucradas.

### **Artículo 15 – Disolución y liquidación**

En caso de disolución y liquidación de la OMR, se resolverán también las cuestiones siguientes:

- a) la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional
- b) la situación de las Partes contratantes
- c) la situación de los funcionarios, agentes y personal de la OMR
- d) la distribución y transferencia de las funciones, derechos y obligaciones y patrimonio de la OMR que desaparece a una nueva Organización o a las Partes contratantes, incluso la compensación financiera a los Estados miembros en proporción a sus aportes o contribuciones.

### **Artículo 16 – Vigencia**

El presente Estatuto entrará en vigor a partir de la fecha (o a partir de los ... días) de su aprobación por el Consejo Directivo.

### **V.- Disposiciones transitorias:**

Si las hubiere.

Podrían preverse:

- 1) la elaboración y aprobación de los diversos Reglamentos internos en un plazo determinado desde la fecha de aprobación de este Estatuto
- 2) el presupuesto inicial y su período de vigencia

**Cuestión 4 del  
Orden del Día: Consideración de aspectos económicos y casos de negocios para la  
implantación de sistemas CNS/ATM**

4.1 La Reunión, tomó nota del trabajo desarrollado por la Segunda Reunión del Grupo de Tarea en relación a los aspectos económicos para implantar sistemas CNS/ATM. Este trabajo se basaba en un documento elaborado por el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003. Al respecto se notó que se desarrolló orientaciones para el análisis costo/beneficio y se informó que dicho material de orientación está disponible en la Secretaría para poder utilizarse en la medida necesaria. Asimismo se estuvo de acuerdo que, para avanzar con mejoras ATM hacia la ATM Global, el GREPECAS tendría que desarrollar para las regiones CAR/SAM requerimientos operacionales ATM, alineando su programa de trabajo con la nueva edición del Plan Mundial de Navegación Aérea CNS/ATM (Doc. 9750) y los manuales pertinentes de la OACI desarrollados con miras a la implantación del concepto operacional ATM.

**Progresos alcanzados para desarrollar aspectos económicos sobre implantación CNS/ATM**

4.2 La Reunión tomó nota que GREPECAS/13 definió, en base a un estudio detallado hecho por el proyecto regional RLA/98/003, los escenarios en donde se podrían implantar instalaciones/servicios multinacionales. Esto significó para la ejecución de estudios en materia económico/financiera un avance que era necesario alcanzar, para tener claramente establecido su alcance. Se pudo observar que los escenarios serían tres, uno CAR otro SAM y un posible escenario CAR/SAM en caso que se llegase a un acuerdo institucional/interregional. En estos escenarios se implantarían los servicios/instalaciones multinacionales aprobados por GREPECAS como sistemas iniciales, ya definidos por este mecanismo. Igualmente, se acordó que era necesario que las Oficinas Regionales coordinaran con los Estados para definir estos asuntos (Con 13/2).

4.2.1 El proyecto RLA/98/003, como se menciona en el Asunto 3 del Orden del Día, elaboró un proyecto de documento genérico de Acuerdo Constitutivo para implantar una OMR. Se tomó nota que dentro del mecanismo de implantación para una OMR podría realizarse desarrollo de casos de negocios que determinen la mejor opción de implantar estas instalaciones/servicios multinacionales para lograr mejoras ATM.

4.2.2 Asimismo, se revisaron las recomendaciones de la Reunión ALLPIRG/5 y se notó que las Conclusiones 5/2, 5/3, 5/4 y 5/5 están relacionadas con el trabajo del Grupo de Tarea. Se tomó nota, igualmente, que la OACI llevaría a cabo seminarios sobre análisis financiero, con miras a la formación de especialistas en las regiones de la OACI para ejecutar esta tarea en los campos de eficacia en función de los costos y de la relación costo/beneficio. Lo indicado en el párrafo 4.2.1 y lo expresado en este párrafo cubriría los requerimientos de profundizar los estudios de costo/beneficio.

**Trabajo del Grupo de Expertos sobre aspectos económicos (ANSEP)**

4.3 La Reunión tomó nota de los trabajos de la Sexta Reunión del grupo ANSEP. Al respecto, se notó también la iniciativa de introducir textos de orientación sobre una política de la OACI para los Estados sobre aplicación de sistemas de medición y gestión de la eficacia por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Referente al método y ámbito de medición de la eficacia, se incluiría la seguridad operacional, la calidad del servicio, la productividad y la eficacia en función de los

costos. Asimismo, se notó que el ANSEP está desarrollando textos de orientación sobre comercialización de los servicios de navegación aérea para responder a iniciativas de los ANSP sobre servicios de alternativas basadas en las partes del espacio aéreo y la fase de vuelo.

4.3.1 Sobre los trabajos relativos al estudio para la asignación de costos del GNSS, se tomó nota que se consideró la finalización de este asunto como prioritario. El estudio serviría como instrumento a las partes interesadas de la aviación civil en futuras deliberaciones, consultas y negociaciones con los explotadores GNSS y otros usuarios.

### **Mecanismo de apoyo para la implementación de una OMR en las regiones CAR/SAM**

4.4 La Reunión tomó nota de la creciente tendencia en las Regiones CAR/SAM de implantar tecnología CNS/ATM bajo la modalidad de servicio/instalaciones multinacionales. Se notó que ya existen varios sistemas multinacionales y otros en proyecto, dentro de los escenarios operacionales definidos por GREPECAS.

4.4.1 En línea con el proyecto de documento genérico de Acuerdo Constitutivo para la implantación de una OMR (Informe sobre el Asunto 3 del Orden del Día), la Reunión consideró la conveniencia que, para iniciar esta implementación de una OMR, se podría establecer un proyecto regional de cooperación técnica que durara el tiempo necesario hasta que se constituya la OMR y se pueda transferir responsabilidades a esta nueva organización internacional. Este proyecto administraría los sistemas multinacionales que se acuerden dentro del alcance de la OMR. Se notó que el proyecto regional RLA/98/003 recomendó esta medida en vista del éxito obtenido hasta el momento con la implantación de servicios/facilidades multinacionales tales como la REDDIG.

4.4.2 Se examinó en detalle los posibles objetivos de este nuevo proyecto, se notó que podría haber una superposición de objetivos y actividades con el recientemente circulado proyecto regional CAR/SAM RLA/06/901 e, incluso, un miembro fue de la opinión que el RLA/06/901 tendría entre sus actividades algunas asociadas a la implantación de una OMR. Se mencionó que esto debería estudiarse cuidadosamente, ya que el proyecto RLA/06/901, por su alcance CAR/SAM, podría incluir algunos Estados que no fuesen los de la lista de Estados interesados en formar la OMR, que era una cuestión de implantación puntual en un escenario geográfico específico. Se notó que el proyecto propuesto para apoyar la implantación de la OMR era un proyecto de planificación, implantación y administración del funcionamiento de sistemas multinacionales, lo que requería tener un diseño específico para este propósito. La Reunión elaboró una lista de posibles objetivos para el proyecto regional en apoyo a la implantación de la OMR, y los mismos aparecen en el **Apéndice A** a esta parte del informe.

4.4.2.1 La Reunión reconoció la conveniencia que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR que ratifiquen o se adhieran al Acuerdo Constitutivo participarían, por este hecho, en el proyecto regional correspondiente en apoyo a la implantación de la OMR

4.4.3 Considerando lo anterior, se elaboró el siguiente proyecto de Conclusión para consideración de la Reunión GREPECAS/14:

**PROYECTO DE  
CONCLUSION 3/2-****NUEVO PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION  
TÉCNICA PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE  
UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL  
(OMR)**

Considerando las directivas del GREPECAS en relación a la implantación de servicios/instalaciones multinacionales, y con miras a apoyar dicha implantación mediante la creación de una OMR en el ámbito de las regiones CAR/SAM, que:

- a) la OACI considere elaborar un Proyecto Regional de Cooperación Técnica para implantar OMR's en las regiones CAR/SAM, el cual estaría vinculado al Acuerdo Constitutivo para su establecimiento, operación y administración, de tal manera que el Estado/Territorio que firme y ratifique o se adhiera al Acuerdo mencionado, participaría, por este hecho, en el Proyecto Regional de cooperación técnica mencionado;
- b) se considere que los posibles objetivos del mencionado proyecto podrían ser, en principio, los que aparecen en el Apéndice A; y
- c) la OACI diseñe y circule oportunamente a los Estados/Territorios/Organizaciones internacionales, para sus comentarios, el Proyecto Regional de Cooperación Técnica.

**Enfoque global de recuperación de costos para las agencias regionales de monitoreo (RMA)**

4.5 La Reunión examinó las acciones desarrolladas por la OACI para definir un enfoque global de recuperación de costos para las RMAs. Al respecto, se tomó nota del trabajo del grupo de expertos ANSEP sobre este asunto, en el cual se acordó que las RMAs deberían establecerse bajo el modelo de instalaciones/servicios multinacionales. En este sentido, el grupo ANSEP elaboró un procedimiento detallado para la implantación de una RMA como una instalación/servicio multinacional, así como el sistema de recuperación de costos asociado. En el **Apéndice B** se muestra el mencionado procedimiento y el sistema de recuperación de costos.

4.5.1 Sobre este asunto, y considerando el Apéndice B, la Reunión tomó nota que el establecimiento de la CARSAMMA obedece a un esquema multinacional, y que Brasil, el Estado que administra y opera la misma, no ha solicitado se tenga en cuenta la recuperación de costos, ni que se establezca un arreglo de costos compartidos. Se indicó también que todos los gastos de la CARSAMMA los absorbe totalmente Brasil y sería así por el tiempo previsible. Sin embargo, se reconoció de utilidad elaborar, con el material de orientación del FASID, un documento que corresponda a un Acuerdo Administrativo con el fin atender el procedimiento paso a paso contenido en el Apéndice B. Se tomó nota que en el futuro la CARSAMMA podría estar dentro de las instalaciones/servicios multinacionales de una OMR.

4.5.2 Asimismo, se tomó nota también de lo expresado en los párrafos 3.2.19 y 3.2.24 del Informe de la Reunión GREPECAS/11 sobre las operaciones no RVSM en espacio RVSM, y se observó que respecto a una posible futura fijación de tarifas, esta cuestión podría necesitar mayor estudio.

**APÉNDICE A****PROPUESTA DE POSIBLES OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TECNICA QUE PODRIA APOYAR LA IMPLANTACION DE UNA OMR**

1. Establecer los estudios necesarios para implantar una OMR como una organización internacional para gestionar servicios/instalaciones multinacionales y de ser posible, la provisión en el largo plazo de servicios de navegación aérea.
2. Dentro del ámbito del nuevo Proyecto Regional, establecer los estudios necesarios y llevarlos a la práctica para consolidar como parte de la OMR los servicios/instalaciones multinacionales ya implantadas.
3. Dentro del ámbito del nuevo Proyecto, y en coordinación con otros proyectos de cooperación técnica, establecer estudios necesarios para la implantación de nuevos sistemas, como la ATFM y otros.
4. Durante el periodo de vida del nuevo Proyecto, administrar la implantación de la OMR estableciendo una planificación para un periodo de transición para transferencia a un ente Internacional/Multinacional y llevarla a la práctica, analizando todos los aspectos técnicos, operacionales, administrativos, institucionales, jurídicos, financieros y económicos que se relacionen con la implantación de la OMR.
5. Para el personal de la OMR y los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales que participen en la misma, establecer la planificación de recursos humanos y entrenamiento, en todas las áreas requeridas, e iniciar su implantación en la medida necesaria.
6. Durante la vigencia del proyecto, implantar, en la medida necesaria, nuevos sistemas/instalaciones multinacionales para lograr mejoras ATM en base a los objetivos de performance, beneficios obtenibles y a los resultados de los estudios de casos de negocio.
7. Efectuar un análisis de casos de negocios para ser presentado a las autoridades de Aviación Civil, mostrando las ventajas/desventajas de implementar una OMR.

**APÉNDICE B****IMPLANTACIÓN DE UN ARREGLO PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS COSTOS DE LA RMA: UN PROCEDIMIENTO PASO A PASO**

Sobre la base de los textos de orientación referidos al establecimiento de una instalación/servicio multinacional de navegación aérea de la OACI, la implantación de una RMA y el correspondiente arreglo para la recuperación de costos podrían incluir los siguientes pasos:

- a) definir, en una reunión PIRG, la función de monitoreo de la RVSM como una instalación/servicio multinacional de navegación aérea de la OACI, de conformidad con los textos de orientación referidos al establecimiento y provisión de instalaciones/servicios multinacionales de navegación aérea de la OACI, contenidos en el plan regional de navegación aérea correspondiente;
- b) adoptar un arreglo de costos compartidos asado, por ejemplo, en la distancia volada o en la cantidad de vuelos dentro del espacio aéreo ajo la responsabilidad de cada uno de los respectivos Estados, entendiéndose que la distancia volada puede ofrecer más precisión, mientras que la atribución en base a la cantidad de vuelos es más fácil de administrar;
- c) encontrar y designar a un Estado o a una organización o agencia existente para que establezca y opere la RMA (la responsabilidad del PIRG);
- d) desarrollar y establecer un acuerdo administrativo para regular el establecimiento y operación de la RMA, incluyendo el arreglo sobre costos compartidos y los procedimientos para la recolección de aportes de los Estados participantes (el PIRG, apoyado por la oficina regional de la OACI);
- e) firmar el acuerdo administrativo (el DGAC o alguna otra persona autorizada en los Estados participantes);
- f) establecer y operar la RMA como una instalación/servicio multinacional de navegación aérea de la OACI, de conformidad con el acuerdo administrativo (el explotador asignado);
- g) recuperar los aportes para el financiamiento de la RMA, mediante adiciones a las bases de costos de los derechos de ruta, y transferir los montos al explotador de la RMA (cada Estado).

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

5.1           La Reunión, bajo esta Cuestión del Orden del Día, revisó con el propósito de actualizar lo aprobado por la Reunión GREPECAS/13 respecto a los términos de referencia del Grupo, su futuro programa de trabajo y su membresía. A continuación se presenta los resultados de la mencionada revisión:

**Términos de Referencia**

5.1.1           Se enmendó el punto b) a fin de tener en cuenta los objetivos de performance ATM y el punto c) para mejorar el propósito del texto.

**Programa de Trabajo**

5.1.2           Al respeto se notó lo siguiente con respecto al programa aprobado por GREPECAS/13:

- a)   Existen tareas que deberían esperar la nueva Edición del Plan Global de Implantación CNS/ATM. Se espera que la próxima edición se produzca para el 2007.
- b)   Se debe mantener la propuesta sobre la necesidad de dar énfasis a los aspectos jurídicos y al desarrollo de material de orientación sobre este tema para sistemas multinacionales, principalmente sobre nuevos sistemas.
- c)   La tarea sobre desarrollo de propuestas de concertación de arreglos financieros, administrativos y otros arreglos pertinentes para la implantación de sistemas multinacionales se debe analizar a luz del trabajo desarrollado para la implantación de la OMR.
- d)   Referente a los estudios de costo/beneficio se deben realizar teniendo en cuenta los objetivos de performance y los beneficios a obtenerse de las mejoras ATM acordadas regionalmente. Por otro lado se debería esperar la celebración de los seminarios que está programando la OACI sobre materia de análisis financiero.
- e)   Respecto a la manera de presentar las instalaciones/servicios multinacionales en el FASID, no se avanzó en esta Tarea.
- f)   Se considera finalizada la tarea sobre la definición de los escenarios operacionales.

**Membresía**

5.1.3           Respecto a la membresía no hubo variación.

5.2 En base a lo anterior, se formuló el siguiente proyecto de Decisión para GREPECAS/14:

**PROYECTO DE  
DECISIÓN 3/3 - ENMIENDA A LOS TERMINOS DE REFERENCIA Y PROGRAMA DE  
TRABAJO DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS  
INSTITUCIONALES**

Que la Reunión GREPECAS/14 considere para aprobación los nuevos términos de referencia y el nuevo programa de trabajo del Grupo de Tarea de Aspectos Institucionales que se adjunta como **Apéndice A** a esta parte del Informe.

**Lugar de la Próxima Reunión/Seminario del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales**

5.4 Se solicitó a los participantes que propongán alternativas sobre el lugar de la próxima reunión del Grupo. Al respecto, se apoyó la propuesta de Colombia para llevarla a cabo en Cartagena de Indias, Colombia.

**APENDICE A**

**GRUPO DE TAREAS SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES**

**1. Términos de Referencia**

- a) En base al nuevo concepto operacional ATM aprobado por la Undécima Conferencia de Navegación Aérea como marco global para la implantación de sistemas ATM, estudiar las acciones adoptadas por el Consejo de la OACI, así como por algunos Estados sobre aspectos institucionales para la implantación de los mencionados sistemas, en las Regiones CAR/SAM.
- b) Considerando los objetivos de performance para las mejoras ATM identificadas para las Regiones CAR/SAM en correspondencia con el Plan Global, sugerir maneras de asistir a los Estados que lo necesiten en la realización de estudios de costo/beneficio, así como en los estudios económicos, financieros, jurídicos y administrativos pertinentes a proyectos técnicos y operacionales para la implantación de los sistemas CNS/ATM.
- c) Analizar, en caso necesario, aquellos aspectos del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM que pudieran requerir de arreglos multinacionales.

**2. Programa de Trabajo**

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
<b>TF-IA/1</b>	En consideración del nuevo concepto operacional ATM, y también de los objetivos de performance para las mejoras ATM identificadas en las regiones CAR/SAM en correspondencia con el Plan Global, elaborar propuestas para las Regiones CAR/SAM, partiendo de las acciones de carácter global sobre los aspectos institucionales adoptados por el Consejo de la OACI, así como por algunos Estados.	B	A partir de la nueva edición del Plan Global CNS/ATM	
<b>TF-IA/2</b>	Considerando los objetivos de performance para las mejoras ATM identificadas en las regiones CAR/SAM y el Plan Global, desarrollar material de orientación para asistir a los Estados CAR/SAM en la realización de los estudios de costo/beneficio para los arreglos institucionales de las instalaciones/servicios multinacionales identificados.	A		2008

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
<b>TF-IA/3</b>	Desarrollar propuestas de concertación de arreglos financieros, administrativos y otros arreglos pertinentes para la implantación de los sistemas ATM multinacionales.	A	Dar seguimiento a la aplicación del Acuerdo Constitutivo para la implantación de una OMR	
<b>TF-IA/4</b>	Determinar los elementos que requieran arreglos jurídicos sobre los aspectos institucionales identificados en el acápite anterior y proporcionar orientaciones que faciliten su implantación.	A		2008
<b>TF-IA/5</b>	En base al material disponible, desarrollar una estrategia de implantación de instalaciones/servicios multinacionales.	A	2006	2008
<b>TF-IA/6</b>	Estudiar la manera más adecuada para la presentación de instalaciones/servicios multinacionales en el FASID a fin de facilitar su identificación, descripción y procesamiento de futuras enmiendas	B		2008

3. **Composición**

Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Estados Unidos, Perú, Venezuela y COCESNA.

4. **Relator**

Argentina