



RAAC/10

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**DÉCIMA REUNIÓN DE AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL
RAAC/10**

INFORME FINAL

(Caracas, Venezuela, 13-15 de junio de 2007)

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

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos.....	ii-1
	Organización, Oficiales y Secretaría.....	ii-1
	Idioma de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-1
	Asistencia.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la reunión RAAC/9	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1	1-1
	Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región	
	a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Vigilancia de la Seguridad Operacional	
	b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP	
	c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región	
	Informe sobre la Cuestión 2:	2-1
	Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM	
	Informe sobre la Cuestión 3:	3-1
	Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea	
	a) Análisis del Plan Mundial de Navegación Aérea y su efecto en la Planificación Regional	
	b) Revisión de las mejoras a la ATM Regional	
	c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los Servicios de Navegación Aérea	
	Informe sobre la Cuestión 4:	4-1
	Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales	
	Informe sobre la Cuestión 5:	5-1
	Examen de la Implantación de la Conclusión 9/8 de la RAAC/9: Nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica	
	Informe sobre la Cuestión 6:	6-1
	Revisión del Programa de Actividades para el trienio 2008 – 2010 de la Oficina Regional	

Informe sobre la Cuestión 7: 7-1
Seguimiento a las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Informe sobre la Cuestión 8:
Otros asuntos..... 8-1

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y DURACION DE LA REUNION

La Décima Reunión de Autoridades de Aeronáutica Civil de la Región Sudamericana, se llevó a cabo en Caracas, Venezuela, del 13 al 15 de junio de 2007, en el Hotel J. W. Marriott.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, agradeció al Gobierno de Venezuela y les dio la bienvenida a los participantes de esta reunión, destacando la gran importancia que tienen estas reuniones para el desarrollo del transporte aéreo regional. Luego, el G/B Ramón Viñas García, Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela, se dirigió a los participantes y procedió a inaugurar la Reunión.

ii-3 ORGANIZACION, FUNCIONARIOS Y SECRETARIA

El G/B Ramón Viñas García, fue elegido Presidente de la Reunión y el Brig. José Antonio Alvarez (Argentina), fue elegido como Vice-Presidente. El señor José Miguel Ceppi, quién actuó como Secretario, fue asistido por los Sres. Carlos Stehli, Subdirector interino de la Oficina Sudamericana de la OACI y el señor Samuel H. Cardoso, Oficial Regional de Aeródromos de la Oficina Sudamericana de la OACI, de Lima.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

Los idiomas de trabajo y la documentación de la Reunión fueron en español y en inglés.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la Agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del

Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

- a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorias de Vigilancia de la Seguridad Operacional
- b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP
- c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región

Cuestión 2 del

Orden del Día: Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM

Cuestión 3 del

Orden del Día: Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea

- a) Análisis del Plan Mundial de Navegación Aérea y su efecto en la Planificación Regional
- b) Revisión de las mejoras a la ATM Regional
- c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los Servicios de Navegación Aérea

Cuestión 4 del

Orden del Día: Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales

Cuestión 5 del

Orden del Día: Examen de la Implantación de la Conclusión 9/8 de la RAAC/9: Nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica

Cuestión 6 del

Orden del Día: Revisión del Programa de Actividades para el trienio 2008 – 2010 de la Oficina Regional

Cuestión 7 del

Orden del Día: Seguimiento a las Conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores

Cuestión 8 del

Orden del Día: Otros Asuntos

ii-6 **ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión seis Estados de la Región SAM y 1 Estado de la Región NAM, así como 3 Organismos Internacionales, CLAC, IATA e IFALPA, haciendo un total de 44 participantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-8.

ii-7 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAAC/10**

N°	Título	Página
10/1	SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES	1-3
10/2	CREACION DE GRUPOS DE TRABAJOS POR LOS ESTADOS	1-6
10/3	PARTICIPACIÓN DE LA REGIÓN EN LAS ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA	1-7
10/4	IMPORTANCIA DEL APROPIADO MANEJO DEL ARTICULO 83 Bis	1-7
10/5	HOJA DE RUTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	1-8
10/6	IMPLANTACIÓN GRADUAL DEL TECNOLOGÍA GNSS	3-4
10/7	CORRECCION DE LAS DEFICIENCIAS DEL TIPO “U” HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2007	3-5
10/8	MATERIAL DE ORIENTACION DEL GREPECAS PARA LA IMPLANTACION DE INSTALACIONES /SERVICIOS MULTINACIONALES	4-2
10/9	ENMIENDA AL PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE EXPERTOS DE ALTO NIVEL	4-2
10/10	INICIO DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO RLA/06/901	5-3

ARGENTINA

José Antonio Alvarez
Comandante de Regiones Aéreas
Comando de Regiones Aéreas- CRA
Av. Comodoro Pedro Zanni 250
4° piso
Capital Federal, 1104
Buenos Aires, Argentina

Tel: +5411 4317 6411
Fax: +5411 4317 6018
E-mail: buecroas@faa.mil.ar

Roberto Federico Címbaro
Jefe Departamento Transporte Aerocomercial
Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas
Comando de Regiones Aéreas - CRA
Buenos Aires, Argentina

Tel: + 5411 4317 6097
Fax: + 5411 4317 6136
E-mail: rcimbaro@yahoo.com

BRASIL / BRAZIL

Ramón Borges Cardoso
Director General del Control de
Espacio Aéreo DECEA (DGCEA) (a.i.)
Av. Gral. Justo No° 160 - 5° Andar
Castelo, Río de Janeiro
RJ, CEP 20021-130
Brasil

Tel:+5521 2101-6200
Fax:+5521 2101-6371
E-mail: dgcea@decea.gov.br

Álvaro Moreira Pequeno
DECEA/CNS-ATM
Av. General Justo, 160 – 2° Andar, Centro
Rio de Janeiro, Brasil
RJ, CEP 20030-040 - Brasil

Tel.+ 55 21 2101 6501 / 6150
Fax + 55 21 2101 6176
E-mail: apequeno@ciscea.gov.br

Ronaldo Ney Telles Belchior Oliveira
Asesor del Presidente de la CERNAI/
Secretario Ejecutivo de CECATI
Av. Marechal Camara 233- 12° Andar –
Río de Janeiro - RJ
Brasil

Tel: + 5521 2101-6520
Fax: + 5521 2101-6244
E-mail: cernai1@decea.gov.br

Julio César de Souza Pereira
Oficial ATM
DECEA
Av. General Justo, 160 – 2° Andar, Centro
Rio de Janeiro, Brasil, CEP 20021-130

Tel.+ 55 21 2101 6278
Fax+ 55 21 2101 6088
E-mail: atm3-9@decea.gov.br

José Roberto Mendes da Silva
Vice Jefe – CENIPA
Centro de Investigación y Prevención de
Accidentes Aeronáuticos
SHIS – QI05
Área Especial
12 71615-600 Brasilia DF
Brasil

Tel: +61 33648802
Fax: +61 33641008/6133651004
E-mail: vch@cenipa.aer.mil.br

CHILE

Arturo Merino Núñez
Director de Planificación
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago, Chile

Tel: + 562 439 2515
Fax: + 562 439 2571
E-mail: a.merino@dgac.cl

Lorenzo Sepúlveda
Director de Seguridad Operacional
Dirección General de Aeronáutica Civil
Av. Miguel Claro 1314
Santiago, Chile

Tel: +562 439 2498
Fax: +562 439 2635
E-mail: lsepulveda@dgac.cl

Luis Rossi Jofré
Encargado – Relaciones Aeronáuticas
Internacionales
Av. Miguel Claro 1314
Santiago, Chile

Tel: +562 439 2443
Fax: + 562 439 2143
E-mail: rossi@dgac.cl; rai@dgac.cl

COLOMBIA

Fernando Augusto Sanclemente Alzate
Director General, UAEAC
Aeropuerto Intl. El Dorado – Of. 408
Apartado Aéreo 12307
Santa Fe de Bogotá, Colombia

Tel:+571 413 9894
Fax:+571 413 8586
E-mail: fsanclemente@aerocivil.gov.co

ECUADOR

Juan Francisco Ospina
Subsecretario de Aeropuertos y
Transporte Aéreo
Ministerio de Transporte
Buenos Aires, 149 y 10 de Agosto
Quito, Ecuador

Tel:+ 5932 250-4531
Fax: + 5932 250-4531
E-mail: subtransp_aereo@dgac.gov.ec
sub.arptos.taereo@dgac.gov.ec
cnac@dgac.gov.ec

César Posso Arregui
Director General
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, Ecuador

Tel: + 5932 222-3179
Fax: + 5932 256-3995
E-mail: director@dgac.gov.ec

Rene Chávez
Coordinador
Dirección General de Aviación Civil
Buenos Aires 149 y 10 de Agosto
Apartado 17-01-2077
Quito, Ecuador

Tel: +5932 2555832
Fax: +5932 2563 995
E-mail: ranaveneg7@hotmail.com

ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES

Cecilia Capestany
Acting Director, Western Hemisphere Office
Office for International Aviation
Federal Aviation Administration
600 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel: +1 202 385 8864
Fax: +1 202 267 5032
E-mail: Cecilia.apestany@faa.gov

Mel Cintron
Manager, Flight Standards Service
International Programs & Policy Division
Federal Aviation Administration
600 Independence Ave. S.W.
Washington, D.C. 20591

Tel: +1202 385 8070
Fax: +1202 493 5888
E-mail: mel.o.cintron@faa.gov

Anna Sabella
International Aviation Operations Specialist,
Western Hemisphere Office
Office for International Aviation
Federal Aviation Administration
600 Independence Ave. SW
Washington, DC 20591

Tel: +1 202 385 8883
Fax: +1 202 267 5032
E-mail: anna.sabella@faa.gov

Brent Pernak
Program Manager, Western Hemisphere
International Plans & Policy
Transportation Security Administration
601 South 12th Street
Arlington, VA 22202, USA

Tel: + 1571 227 3571
Fax: + 1571 227 2577
E-mail: Brent.pernak@dhs.gov

VENEZUELA

Ramón Jesús Viñas García
Presidente
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 6
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: + 58212 2774533
Fax: +58212 2774535
E-mail: r.viñas@inac.gov.ve

Fabio Franco
Consultor Jurídico
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 5
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774426
Fax: +58212 2774478
E-mail: f.franco@inac.gov.ve

Wilfredo Sánchez
Gerente General de Servicios a la
Navegación Aérea
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 6
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +580414 1403903
Fax: +58212 2774591
E-mail: w.sanchez@inac.gov.ve

Lic. Ivelis Barrera
Oficina de Relaciones con la Aviación Civil
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774435
Fax: +58212 2774438
E-mail: i.barrera@inac.gov.ve

Carlos Millán Yaguaracuto
Gerente de Servicios de Navegación Aérea
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 6
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +580414 1403971
E-mail: c.millán@inac.gov.ve

Edgar Garantón Canelón
Gerente de Certificación de Infraestructura
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 3551550
Fax: +58212 3552007
E-mail: e.garanton@inac.gov.ve

Yean Durán
Gerente de Certificaciones Operacionales
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 3551550
Fax: +58212 3552007
E-mail: y.duran@inac.gov.ve

Jesús Piñango
Jefe División Aeronavegabilidad
Instituto Nacional De Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +580414 1403869
Fax: +58212 3552624
E-mail: j.piñango@inav.gov.ve

Juan Carlos Trevijano
Jefe División de Seguridad de la Aviación
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +580414 2983127
E-mail: j.trevijano@inac.gov.ve

Rafael Torres Aguirreche
Jefe División ATS
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Edif. ATS, piso 1, Aeropuerto Internacional
de Maiquetía, Maiquetía
Edo. Vargas, Venezuela

Tel: +58212 3034600 / +58414 1403931
Fax: +58212 3034600
E-mail: r.torres@inac.gov.ve

María Cristina Scovino
Coordinadora CAA
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774436 / +58414 1344727
Fax: +58212 2774438
E-mail: m.scovino@inac.gov.ve

Ricardo González
Coordinador Proyecto MAGTA
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774470
E-mail: ri.gonzalez@inac.gov.v.e

Daidsa Guzmán
Líder de Proyecto MAGTA
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774465
E-mail: d.guzman@inac.gov.ve

David Romero
Inspector Aeronáutico Punto Focal Alterno
por Venezuela
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +580416 8159782
E-mail: d.romero@inac.gov.ve

Vladimiro Silva
Inspector de Aeronavegabilidad
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774439
Fax: +58212 2774438
E-mail: v.silva@inac.gov.ve

Laura Lethbridge
Profesional Aeronáutico II
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774439
Fax: +58212 2774438
E-mail: l.lethbridge@inac.gov.ve

María Virginia Murguey
Profesional Aeronáutico II
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774439
Fax: +58212 2774438
E-mail: m.murguey@inac.gov.ve

Vanessa Garboza
Profesional Aeronáutico II
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774439
Fax: +58212 2774438
E-mail: v.garboza@inac.gov.ve

Daniel Caro
Profesional Aeronáutico II
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 2
Distrito Federal 1060
Catracas, Venezuela

Tel: +58212 2774439
Fax: +58212 2774438
E-mail: d.caro@inac.gov.ve

María Gabriela Guillen
Profesional Aeronáutico III
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Altamira Sur, Torre Británica, Piso 5
Distrito Federal 1060
Caracas, Venezuela

Tel: +58212 2774429
E-mail: ma.guillen@ionac.gov.ve

ORGANISMOS INTERNACIONALES/INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

CLAC/LACAC

Marco Ospina Yépez
Secretario de la CLAC
Av. Víctor Andrés Belaunde 147
Edif. Real 4, 3º Piso, San Isidro
Apartado 27032
Lima, Perú

Tel:+511 4226905
Fax:+511 4228236
E-mail: clacseclima.icao.int

IATA

Mauricio Morán
Manager, Safety, Operations &
Infrastructure
703 Waterford Way, Suite 600
Miami, Florida 33126
U. S. A.

Tel:+ 1305 266 7552
Fax:+ 1305 266 7718
E-mail: moranm@iata.org

IFALPA

Gerardo Vega
ASPA
México DF, México

Tel: +(44)1932 575711
Fax: +(

OACI / ICAO

José Miguel Ceppi Morales
Director Regional
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel:+511 6118686
Fax:+511 6118689
E-mail: mail@lima.icao.int
Website: www.lima.icao.int

Carlos Stehli
Subdirector interino
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel:+511 6118686
Fax:+511 6118689
E-mail:cs@lima.icao.int
Website:www.lima.icao.int

Samuel H. Cardoso
RO/AGA
Oficina Regional SAM
Apartado Aéreo 4127
Lima 100, Perú

Tel:+511 6118686
Fax:+511 6118689
E-mail:shc@lima.icao.int
Website:www.lima.icao.int

Cuestión 1 del**Orden del Día: Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región****a) Resultados de la aplicación del Programa Universal de Auditorías de Vigilancia de la Seguridad Operacional**

1.1 La Reunión recibió información de los avances logrados por el USOAP en la consecución del objetivo estratégico de la OACI de mejorar la seguridad operacional. Se tomó nota que a la fecha se habían realizado auditorías a los siguientes Estados de la Región SAM: Panamá, Guyana, Perú y Colombia y que estaban programados para el año próximo las correspondientes a Bolivia y Chile, en el mes de mayo y Argentina y Uruguay en Diciembre.

1.2 La Reunión también tomó nota de los siguientes aspectos relacionados con el proceso de auditorías del programa USOAP:

- a) que, los informes finales de las auditorías de vigilancia de la seguridad operacional se ponen a disposición de todos los Estados contratantes mediante un sitio web seguro, proporcionándoles además acceso a toda la información pertinente derivada de la base de datos de las constataciones y diferencias emanadas de las auditorías (AFDD).
- b) que, de conformidad con el Memorando de Acuerdo (MOU), los Estados se comprometen a preparar y presentar a la OACI, dentro de los 60 días civiles posteriores a la fecha en que se les presentó el informe provisional de la auditoría un plan de medidas correctivas en respuesta a las constataciones y recomendaciones comprendidas en el informe, incluyendo medidas y plazos específicos y oficinas responsables de cada medida.
- c) que, la transición al enfoque sistémico global exigió la capacitación de un gran número de auditores sobre la nueva metodología y procedimientos de auditoría, teniendo en cuenta todas las áreas cubiertas por el alcance de las auditorías y que, al 30 de abril de 2007, se habían aprobado un total de setenta y tres auditores.
- d) que, los Estados han apoyado activamente el programa mediante la adscripción de funcionarios a la OACI. En total, desde el inicio del enfoque sistémico global, siete Estados (Austria, Estados Unidos, Francia, Malasia, Reino Unido, República de Corea y Suiza) han cedido a la OACI expertos a largo plazo. Además, diecinueve Estados y dos organizaciones internacionales han cedido a la OACI expertos a corto plazo para que formen parte de los equipos de realización de auditorías.

1.3 Se informó a la Reunión, que la OACI estaba comenzando un proceso de descentralización de auditores líderes a las Oficinas Regionales y que este proceso se iniciaría en la Oficina Sudamericana, con lo que se mejoraría la preparación de la auditoría con la participación de los Oficiales Regionales y se disminuirían los costos de su ejecución. Esta información fue muy bien recibida por las Autoridades de Aviación Civil las que dieron su respaldo a este proceso de descentralización.

1.4 Respecto a los resultados de las auditorías en la Región SAM, el **Apéndice A** a esta parte del informe, muestra el nivel regional de aplicación de los ocho elementos críticos. Como se puede observar el elemento crítico relacionado con la capacitación del personal técnico y el elemento crítico relacionado con las actividades de vigilancia son los que muestran los índices de falta de cumplimiento más altos.

1.5 Aunque los resultados de las auditorías realizadas en el marco del enfoque sistémico global aún incluyen constataciones de las auditorías realizadas en los campos de otorgamiento de licencias al personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad, cabe señalar que la mayoría de las constataciones de las auditorías realizadas en el marco del nuevo ciclo se relacionan con las nuevas áreas de auditorías, es decir, aeródromos, servicios de navegación aérea y accidentes de aeronaves e investigación de incidentes.

1.6 La Reunión respaldó el enfoque que tiene la Secretaría de la OACI, para el USOAP con posterioridad a 2010, en cuanto se considera que los recursos disponibles para el programa se utilizarían más eficaz y eficientemente mediante el establecimiento de un programa de vigilancia continua (CMP) con arreglo al cual la OACI vigilaría continuamente a todos los Estados contratantes. El CMP se basaría en indicadores de riesgo establecidos previamente. Este enfoque más proactivo permitiría asignar mejor la prioridad y el área de concentración de las auditorías manteniendo el principio de universalidad. Asimismo redundaría en beneficios adicionales para el programa alentando a los Estados contratantes a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones de la OACI aplicando al mismo tiempo los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

1.7 El representante de Venezuela informó a la Reunión respecto al Plan desarrollado por su Estado y la incorporación de una oficina encargada de coordinar la preparación de INAC para la auditoría del USOAP. Asimismo, informó que este año harían una auditoría interna que les permitirá corregir las deficiencias que se puedan detectar.

1.8 Finalmente, se pidió que se aclarara el procedimiento que utilizaría la OACI para enmendar las constataciones corregidas por los Estados en el informe que se colocará el un sitio público de la web de OACI. Se informó que la OACI está estudiando un procedimiento para actualizar en la medida necesaria los informes emitidos como resultado de las auditorías del USOAP.

b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP

1.9 La Reunión recordó que el origen del SRVSOP había sido la Quinta Reunión RAAC celebrada el año 1996 en Cusco, Perú y que a partir de esa fecha este tema había sido incluido en todas las agenda de las reuniones de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana.

1.10 También se recordó que en el 35º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI (Montreal, 28 de Septiembre al 8 de octubre de 2004) se adoptó la Resolución **A35-7** “Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional” los Estados reconocieron que el establecimiento de organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y el fomento de la uniformidad a más amplia escala.

1.11 La Reunión tomó nota que al momento el SRVSOP ha desarrollado los siguientes LAR y documentos anexos: LAR 1 sobre Definiciones, abreviaturas y símbolos, LAR 11 sobre Reglas para la formulación, emisión y enmienda de los LAR, LAR 145 Versión 2 sobre Organizaciones de mantenimiento aprobadas, LAR 61 Versión 2 sobre Licencias para pilotos y sus habilitaciones, LAR 63 Segunda edición 2 sobre Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos, LAR 65 Segunda Edición, sobre Licencias del personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo, LAR 67 Segunda Edición, sobre Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico, LAR 141 sobre Centros de instrucción de aeronáutica civil para formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores

de mantenimiento de aeronaves, LAR 119 sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos, Manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA) Revisión 01, Manual del inspector de operaciones (MIO), CA 6.425 sobre Requisitos para la aprobación RVSM y la CA 145.001 sobre Métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y Material explicativo e informativo (MEI) de la LAR 145.

1.12 La Reunión reconoció que el desarrollo y posterior implementación de este marco regulatorio no ha sido una tarea sencilla y se requiere romper una serie de paradigmas existentes en la región. De igual forma se requiere depositar mucha confianza en el potencial humano de los profesionales de la región para que puedan desarrollar sus plenas capacidades en la preparación de los reglamentos.

1.13 La Reunión también reconoció que la interpretación de los alcances de los términos “armonización” y “adopción” que aparecen en los textos del acuerdo de adhesión y el reglamento del Sistema, fueron objeto de interesantes debates en la Junta General. Finalmente en la Décimo Quinta Reunión de la Junta General en Panamá realizada en Panamá el 10 de noviembre de 2006, se definió claramente el alcance de estos términos. Con esto se logró satisfacer las preocupaciones de algunos Estados que requieren de más tiempo para el proceso de armonización.

1.14 Se concordó que, uno de los mayores beneficios que brindará la implementación de los LAR, será el reconocimiento mutuo entre los Estados participantes del SRVSOP, de los aspectos inherentes al otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones, lo cual ahorrará a los Estados, sin que pierdan su soberanía, múltiples trámites, tiempo y recursos, en este sentido la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 10/1 SUSCRIPCIÓN DE ACUERDOS DE RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES

Se insta a los Estados a facilitar la suscripción de acuerdos de reconocimiento de certificaciones y a continuar con los esfuerzos de *armonización* y/o *adopción** de las normas y procedimientos, como una forma de fortalecer las actividades regionales de vigilancia de la seguridad operacional y de evitar la duplicación de esfuerzos.

* *Para los efectos de todos los trabajos que desarrolle en SRVSOP en el marco de “armonización” y “adopción” de las LAR la Junta General concuerda en que estos términos tendrán los siguientes alcances:*

Armonización: *Se entiende por armonización al conjunto de reformas que deberán efectuar los Estados miembros del Sistema Regional en sus reglamentos y procedimientos nacionales con base en las LAR y documentos asociados, para lograr en un plazo informado por cada Estado a la Junta General, un ambiente en el cual todos los Estados tienen requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica y que por tanto, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros. Se podrán mantener requisitos adicionales siempre y cuando sean informados a los otros Estados mediante la incorporación de un Apéndice a la LAR, para su verificación por cualquier Autoridad Aeronáutica de los Estados miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación en este ambiente armonizado.*

Adopción: *Se entiende por adopción al conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.*

1.15 La Reunión consideró que una vez consolidado el proceso de armonización y los acuerdos de reconocimiento entre los Estados miembros, el SRVSOP contaría con los elementos necesarios para lograr de forma conjunta, acuerdos de reconocimiento con la FAA de Estados Unidos y con la EASA de Europa.

1.16 El Representante de Colombia, declaró que su Estado ha considerado las normas del sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) como unos valiosos textos de referencia en el desarrollo de su normatividad, la cual ha sido evaluada en la auditoría reciente de la USOAP y respeta profundamente los acuerdos que entre el sistema se alcancen en materia de reconocimiento de certificaciones, solicita que dichos acuerdos sean debidamente registrados en la OACI si es del caso, muy especialmente si implican cesión de responsabilidades al igual que sean claramente informados a los Estados que no son miembros del SRVSOP. Asimismo, informó que una vez sean realizados los ajustes que han surgido de la auditoría se podrían explorar mecanismos para establecer una relación de reconocimiento entre el sistema y Colombia.

1.17 Se recuerda a la reunión sobre el Plan Estratégico de la CLAC, donde incluye tareas con relación a la seguridad operacional y que Chile había sido nombrado Punto Focal en esta área. En este sentido se enfatizó la necesidad de llevar a cabo una coordinación inicial con el propósito de delimitar claramente el ámbito de acción que debiera asumir la CLAC a través del Estado Punto Focal y cual es el ámbito del Sistema Regional, para evitar duplicidad de esfuerzos e interferencias. En este sentido se acuerda generar una reunión formal en que participen el Presidente y Secretario de la CLAC, el Presidente y Coordinador General del Sistema Regional y el Estado de Chile como Punto Focal a la Seguridad Operacional. Sin perjuicio de lo anterior, se enfatizó la necesidad de mantener coordinaciones permanentes entre la Secretaría de la CLAC, Estado Punto Focal y el Coordinador General del Sistema.

1.18 El Representante de Estados Unidos, informa que la FAA estaba haciendo una revisión de las LAR que habían sido remitidas por el Coordinador General del Sistema y que en las próximas semanas harían llegar los comentarios requeridos. Asimismo, manifestó su interés de recibir información sobre los resultados de los cursos que habían sido impartidos por la FAA sobre certificación de modificaciones y reparaciones mayores en aeronaves.

1.19 El Representante de Ecuador, informa que su estado no estará en condiciones de adoptar las LARs en el corto o mediano plazo y que en ese sentido él apoya que el SRVSOP de mayor énfasis a las actividades de vigilancia.

c) Estado de implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional en los Estados de la Región

1.20 La Reunión tomo nota de los avances en la implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en la Región SAM, como resultado del esfuerzo conjunto Oficina Regional SAM y los Estados y con el apoyo de la sede de la OACI. La primera iniciativa de la Oficina Regional SAM sobre el tema fue la realización de un Taller sobre SMS aplicado a aeropuertos, del 04 al 08 de abril de 2005, en Buenos Aires, con la participación de 106 representantes de los Estados y de la industria, que resulto en la elaboración de la “Guía para la Implementación de Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional para Aeropuertos” en mayo de 2005.

1.21 La Reunión también tomo conocimiento que, hasta el momento, siete Estados ya tienen legislación básica para dar soporte a la implantación de los SMS y que 5 aeropuertos de la Región ya los tienen implantados.

1.22 En 2006, la OACI publicó el Doc 9859, Manual de la Seguridad Operacional y desarrolló el Curso SMS, estandarizado, que está siendo impartido a todos los Estados contratantes que así lo requieran. La Oficina Regional SAM, con reconocida colaboración de los Estados, ha trabajado intensamente en el entrenamiento para la implantación de SMS en la Región. La Tabla 01 resume las principales informaciones relativas a los cursos ya llevados a cabo en 2006/2007 en la Región y los programados para el 2007. Otros dos importantes eventos sobre SMS están programados para la Región SAM, en 2007, en Lima, Perú, conjuntamente con la sede de la OACI: el “Seminario sobre la Implementación de SMS en OMA LAR 145” y el “Taller de Trabajo – Implantación SMS”, a ser llevados a cabo del 24 al 28 de septiembre y del 17 al 18 de octubre, respectivamente.

Tabla 01 – Sumario sobre los Cursos SMS de la OACI suministrados en la Región SAM

Estado	Año		Número de Participantes	Observaciones
	2006	2007		
Panamá	14-18 AGO	---	28	
Brasil	18-22 SEP	---	30	
Uruguay	DIC	---	33	
Colombia	---	19-23 FEB	30	
Argentina	---	05-09 MAR	29	
Chile	---	12-16 MAR	30	
Perú	---	26-30 MAR	33	
Panamá	---	23-27 ABR	30	2º curso
Argentina	---	25-29 JUN	a determinar	2º curso
Chile	---	16-20 JUL	a determinar	2º curso
Paraguay	---	13-17 AGO	a determinar	
Bolivia	---	20-24 AGO	a determinar	
Venezuela	---	03-07 SEP	a determinar	Curso Reg. de la OACI
Colombia	---	10-14 SEP	a determinar	2º Curso
Total de entrenados en el Curso SMS oficial de la OACI				243 (hasta abril de 2007)

1.23 Se recuerda a los delegados que los Anexos 11 y 14 requieren que los Estados implementen los SMS a partir de noviembre de 2005 para los proveedores de servicios de tráfico aéreo y aeródromos certificados, respectivamente y que el Anexo 6, a su vez, establece que los operadores de aeronaves y organizaciones de mantenimiento y reparación deberán tener sus SMS implementados a partir de 31 de enero de 2009. En este particular, a pesar de las iniciativas de algunos Estados, muy pocos esfuerzos están siendo llevados a cabo para la implantación de los SMS.

1.24 La Reunión también fue informada que la FAA, la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos, respalda plenamente la iniciativa de la OACI referida a la implantación de SMS para los explotadores aéreos comerciales y las organizaciones de mantenimiento aprobadas, de conformidad con las enmiendas al Anexo 6 recientemente adoptadas. Asimismo, dio conocimiento que esta Agencia empezó a explotar el concepto de SMS en 2002. En este sentido, algunos aspectos considerados por la FAA en consonancia con la OACI son:

- Reconocimiento de la necesidad de contar, no solo con un enfoque más sistémico de la seguridad operacional, sino también con un enfoque más empresarial por parte del gobierno y la industria;
- El enfoque de la seguridad operacional mediante una relación más integrada y cooperativa, en vez de un enfoque legalista y confrontacional;
- Visión más apropiada de la gestión de la seguridad operacional como un esfuerzo compartido entre el gobierno y la industria y, etc.

1.25 La Reunión fue informada, también, que la FAA emitió la Circular de Asesoramiento (AC) 120-92, Introducción a los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional para los Explotadores Aéreos y que ha iniciado un esfuerzo regulador en apoyo de los cambios al Anexo 6. Esta tarea fue asignada a un equipo de especialistas técnicos en noviembre de 2006, para la creación de reglamentos para la implantación de SMS en las organizaciones de los explotadores y e las organizaciones de mantenimiento.

1.26 Como resultado de las discusiones sostenidas, se formulo la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 10/2 CREACION DE GRUPOS DE TRABAJOS POR LOS ESTADOS

Que los Estados de la Región SAM consideren la creación de Grupos de Trabajo para generar condiciones para la implementación de los SMS, de acuerdo a cada Anexo.

Iniciativa ITHO/GESPAA

1.27 La Reunión recibió información sobre el Grupo de Expertos en Seguridad, Protección y Asistencia a la Aviación, señalándose que es un grupo de trabajo de alto nivel con el mandato de incrementar los niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación, de acuerdo con la proclamación Ministerial del ITHO resultante del encuentro de Punta del Este, Uruguay, en Marzo de 2001 instruyendo al comité ejecutivo al proponer: "...dentro de la brevedad posible, un plan de acción que permita mejorar las condiciones de seguridad de la aviación en la región, que incluya la identificación de programas y fuentes de financiamiento.". Después de Septiembre 11, la Seguridad de la aviación fue adicionada a su mandato.

1.28 También se entrego información detallada de las actividades que este Grupo había desarrollado entre lo que se destaca lo siguiente:

- Programa de Aseguramiento de Calidad ATS desarrollado para Colombia con la asistencia de Transport Canadá.
- Deficiencias de Fraseología Aeronáutica dentro del programa de Aseguramiento de Calidad ATS.
- Entrenamiento AVSEC para preparar personal para las auditorias de la OACI (La financiación de este proyecto fue de \$65,000 USD, financiado por el Departamento Canadiense de relaciones Exteriores y Comercio Internacional). Los resultados fueron: 14 talleres, 2 seminarios con la asistencia de 401 participantes, de las regiones CAR/SAM, con un claro entendimiento y conciencia del Anexo 17 de la OACI, la USAP y familiarización AVSEC.
- Seminario de prevención de incursión en pista PAAST.
- Taller del programa ATS QA.
- Taller sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).
- Proyecto de producción de cartas aeronáuticas VFR ICAO/PAIGH, escala 1:1000000/1:500 000.

1.29 La Reunión consideró muy positiva la información proporcionada y reconoció que el GESPAA era un importante mecanismo para proveer apoyo a la Región y que se podía obtener un mayor provecho de las posibilidades de cooperación que ofrecía la iniciativa ITHO/GESPAA. De acuerdo a lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 10/3 PARTICIPACIÓN DE LA REGIÓN EN LAS ACTIVIDADES DEL ITHO/GESPAA

- a) Que, las administraciones de aviación civil de la Región apoyen las actividades del GESPAA; y
- b) Que, la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, participe activamente presentando proyectos regionales que puedan ser ejecutados por el GESPAA.

Aplicación del Artículo 83 Bis del Convenio de Chicago

1.30 La Reunión recordó que, el artículo 83 bis, que entró en vigencia el 20 de julio de 1997, introdujo una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional en la cual se establece la posibilidad de transferir ciertas funciones y obligaciones del Estado de matrícula al Estado del explotador de las aeronaves que sean objeto de arrendamiento, fletamento e intercambio de aeronaves, la que permite que queden claramente establecidas las responsabilidades respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, simplifica los procedimientos e intensifica la seguridad operacional.

1.31 Se informó, que todos los Estados de la Región SAM habían ratificado el artículo 83 bis y que por lo tanto deberían asegurarse de que su legislación reconoce la validez de los certificados de aeronavegabilidad, así como de las licencias relativas al equipo de radio y de miembros de la tripulación, expedidas o convalidadas por el Estado del explotador, y esto debe ser claro para todos los demás Estados para ejercer sus funciones de vigilancia acorde a estas responsabilidades, en especial en relación con:

- a) Las responsabilidades que competen a cada una de las partes respecto a las normas de seguridad operacional asumidas por cada una de las partes en el acuerdo de sus respectivas áreas de competencia; y
- b) La equivalencia entre las normas técnicas de aplicación por parte de los Estados en relación con la Seguridad Operacional.

1.32 De acuerdo a lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 10/4 IMPORTANCIA DEL APROPIADO MANEJO DEL ARTICULO 83 Bis

Que, para incrementar los niveles de vigilancia de la seguridad operacional, la adecuada información sobre las obligaciones derivadas de acuerdos a la luz del artículo 83 Bis, las Administraciones de Aviación Civil de la Región pongan a disposición de los otros Estados, incluyendo, hasta donde sea posible, la información de los procedimientos aplicados, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en relación con la vigilancia de la seguridad operacional.

La Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional

1.33 La Reunión recibió información detallada sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional desarrollada por el ISSG, que bajo la coordinación de la IATA y con la participación de Airbus, Boeing, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la organización de los servicios de navegación aérea civiles (CANSO), La federación internacional de pilotos de líneas aéreas asociadas (IFALPA) y la Fundación de Seguridad de vuelo (FSF) se dieron a la tarea de elaborar esta estrategia.

1.34 Se señaló que, el objetivo fundamental de la Hoja de ruta es proporcionar un marco común de referencia para todas las partes interesadas, incluyendo los Estados, los encargados de la reglamentación, los explotadores de líneas aéreas, los aeropuertos, los fabricantes de aeronaves, las asociaciones de pilotos, las organizaciones de seguridad operacional y proveedores de servicios de tránsito aéreo.

1.35 De la misma forma la reunión tomó nota que la hoja de ruta contiene elementos que son dirigidos a la OACI y a los Estados, otros que son dirigidos a la industria. Existe la necesidad de incorporar elementos de la Hoja de Ruta en los objetivos estratégicos de la OACI, de las Autoridades de Aviación Civil de la región SAM y de nuestros operadores.

1.36 La Reunión concordó que, el desarrollo de un plan de acción regional para Suramérica con énfasis en las áreas particulares donde la asistencia claramente es necesaria, contribuiría a la visibilidad de los Estados y orientar los esfuerzos de una manera convergente. La implementación regional haría uso de los fondos, experiencia y recursos, todos en beneficio de la seguridad operacional y facilitaría el acceso a fuentes de financiación, si ese fuera el caso.

1.37 Asimismo, se concordó, que los Estados de la Región, en compañía de la OACI que tiene un mandato para coordinar y los otros asociados debemos aceptar la responsabilidad de la implementación de todos los elementos de la Hoja de Ruta con el propósito de lograr una reducción del riesgo en nuestra región de accidentes en la aviación comercial.

1.38 En atención a lo anterior la reunión adoptó la siguiente Conclusión:

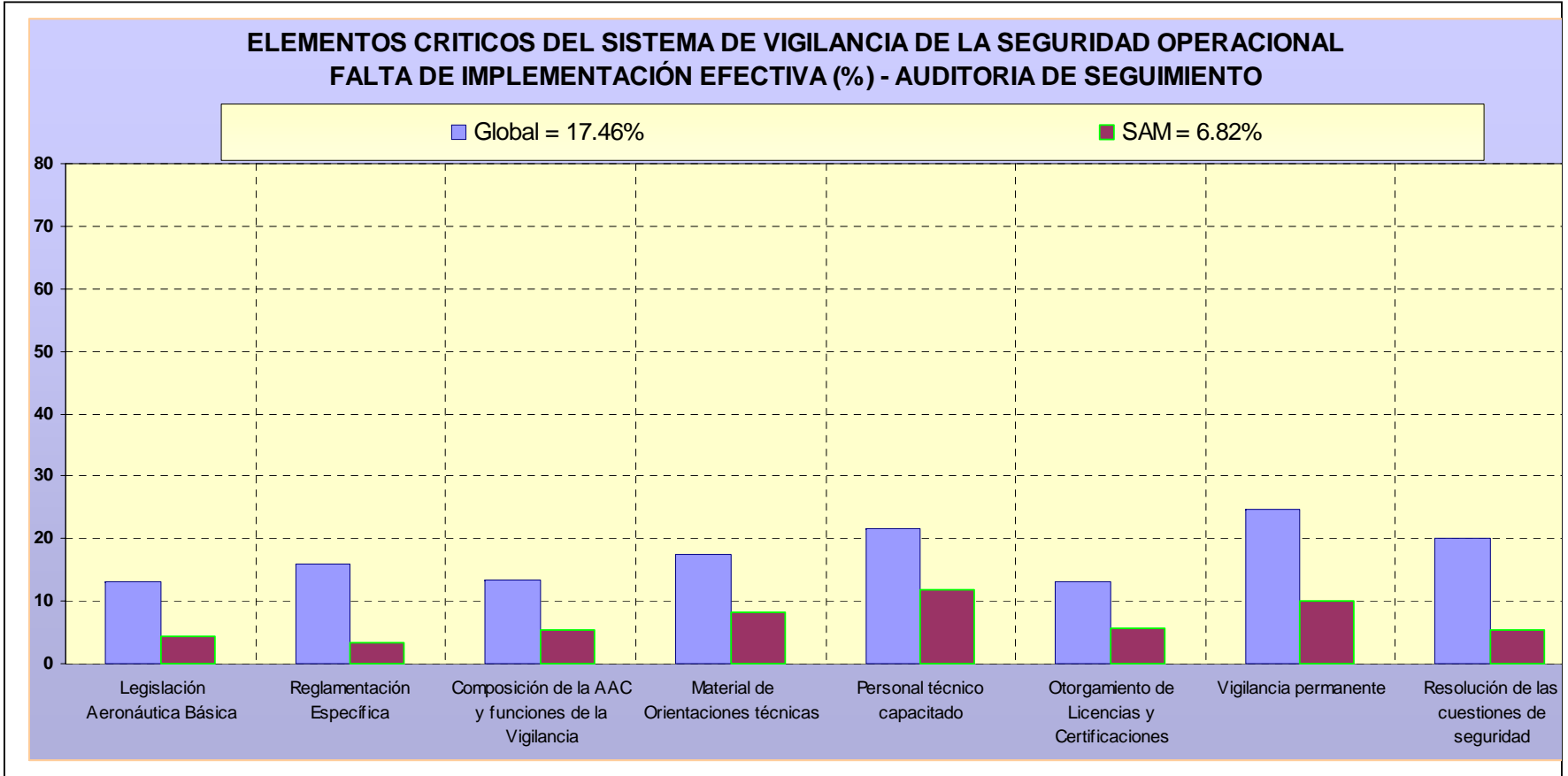
CONCLUSIÓN 10/5 HOJA DE RUTA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Que los Estados:

- a) Apoyen las actividades de las Oficina Regional de la OACI como coordinadora de la convergencia de esfuerzos alrededor de la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional; y
- b) Dentro de la comunidad de la aviación y en la medida de lo posible, divulguen el contenido de la hoja de ruta.

1.39 La Reunión fue informada de un Taller que se estaba planificando sobre la Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional con el Grupo de la Industria en Colombia, probablemente en el mes de octubre próximo y que la Oficina Regional estaba participando activamente en su preparación y oportunamente haría llegar la carta convocatoria.

1.40 El Delegado de Venezuela invita a los Estados de la Región SAM a participar en el Curso de la OACI Sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional, a ser celebrado del 03 al 07 de septiembre de 2007. Se recuerda que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil, llevada a cabo del 20 al 22 de marzo de 2006, estableció que los SMS deberían ser adoptados a escala mundial.



Cuestión 2 del**Orden del Día: Análisis de los resultados obtenidos en la seguridad de la aviación en la Región SAM**

2.1 La reunión al tomar nota de los progresos alcanzados en la implantación del programa USAP de la OACI, fue informada que todos los Estados de la Región SAM habían sido auditados y que se realizaron 72 misiones de seguimiento las cuales mostraron que existe un nivel de aplicación considerablemente más elevado de las normas de seguridad de la aviación de la OACI, y de este modo, se ha corroborado el compromiso de los Estados para lograr el objetivo del USAP de reforzar la seguridad de la aviación en todo el mundo. Asimismo se indicó que el USAP de la OACI se ha ejecutado de acuerdo con el calendario establecido y dentro de la asignación presupuestaria, gracias a la activa participación de 13 expertos en seguridad de la aviación de la región SAM que fueron certificados para participar como miembros de equipo de las auditorías. Se esperaba que los Estados de la Región sigan colaborando de igual manera durante el segundo ciclo de USAP que incluiría auditorías sobre el Anexo 9-Facilitación, en este sentido la reunión manifestó su completo apoyo al programa USAP de la OACI.

2.2 La reunión fue informada sobre los talleres de control de calidad de seguridad de la aviación, del programa de capacitación de la Fase II organizados por la OACI con la cooperación de Canadá. Al respecto, se tomó nota que estos talleres tienen por objeto el de asistir a los Estados para remediar sus deficiencias respecto a las normas del Anexo 17 y para que el personal gerencial de seguridad de la aviación pueda elaborar medidas efectivas de control de calidad de seguridad de la aviación para la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARP) del Anexo 17 de la OACI, y otros elementos de seguridad referidos en otros Anexos. En este contexto se tomó también nota de que la OACI continúa realizando el entrenamiento en los Centros de instrucción AVSEC y se instó a que los Estados deberían seguir participando en los talleres de control de calidad mencionados.

2.3 La reunión instó a los Estados a contribuir con el Plan de Acción AVSEC y adicionalmente a las contribuciones financieras, a que los Estados proporcionen recursos humanos calificados a través de Instructores/Expertos de Corto Plazo (STE). Asimismo se recordó los siguientes asuntos de importancia:

- a) Participación en la Red de Puntos de Contacto de la OACI (PoC).
(Comunicación a los Estados Ref: SP 48/1-06/19 de fecha 24 de marzo de 2006).
- b) Implantación por parte de los Estados hasta Marzo del 2007 de las directrices respecto de los controles de seguridad para la inspección de líquidos, geles y aerosoles (Comunicaciones a los Estados Ref: AS 8/11-06/100 – Confidencial de fecha 1 de diciembre de 2006, y Ref: AS 8/11-07/26 – Confidencial de fecha 30 de marzo de 2007).
- c) Proporcionar por parte de los Estados, los informes sobre actos de interferencia ilícita de acuerdo con la obligación mencionada en el Artículo 11 del Convenio de la Haya, el Artículo 13 del Convenio de Montreal, así como la Norma 5.3.1 del Anexo 17.

2.4 Se comunicó a la reunión que la OACI ha finalizado la revisión de la séptima edición del Doc 8973 - *Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita*, y que la versión inicial en idioma inglés está prevista para ser distribuida a los Estados para el mes de junio de 2007. Asimismo se informó que como actividad complementaria a esta, se ha elaborado un nuevo manual titulado *Establecimiento y Gestión de la Vigilancia de la Seguridad de la Aviación del Estado* y el mismo se publicará en el último trimestre del 2007.

2.5 Estados Unidos proporcionó información por medio de una nota informativa en relación a que continúan creciendo las amenazas a la aviación civil. Las técnicas actuales pueden ser sofisticadas y de alto costo. Se recuerda que toda la tecnología existente no reemplaza la imaginación. Asimismo, se informó acerca de las técnicas llamadas de “Detección de Comportamiento Sospechoso”, muy baratas y usadas por investigadores que actúan en varias actividades. Las mismas pueden ser usadas en aviación civil, conjuntamente con otras de bajo costo, como capas adicionales de seguridad. El objetivo es evaluar, a través de investigación y observación, los comportamientos verbales y no verbales sospechosos. Estas experiencias están siendo llevadas a cabo en Estados Unidos, Japón, Israel y Reino Unido.

Cuestión 3 del**Orden del Día: Revisión de la Implantación del Plan Regional de Navegación Aérea****a) Análisis del Plan Mundial de Navegación Aérea y su efecto en la Planificación Regional**

3.1 La reunión fue informada sobre todo el proceso seguido por la OACI, los Estados y la Industria en relación a la formulación de la segunda enmienda al Plan Mundial de Navegación Aérea para los sistemas CNS/ATM (Doc.9750) y las razones por las cuales se ha titulado ahora como Plan Mundial de Navegación Aérea a fin de integrar todos los elementos del sistema de navegación aérea. El documento que fue revisado por la Reunión ALLPIRG/5 y aprobado por el Consejo de la OACI el 30 de Noviembre del 2006 se encuentra actualmente disponible en la ICAOnet. Se tomó nota que el Plan Mundial tiene en cuenta las iniciativas operacionales de la Hoja de Ruta de la Industria y forman parte de la 23 iniciativas del Plan Mundial (GPIs) que fueron diseñadas para apoyar la planificación e implantación de objetivos de desempeño (performance) identificados en las regiones a fin de lograr mejoras ATM y beneficios en el corto y mediano plazo.

3.2 La reunión tomó nota de que la planificación futura empleando el Plan Global de Navegación Aérea estará apoyada por una serie de herramientas de planificación, una base de datos electrónica sobre navegación aérea, técnicas de gestión de proyectos, programas y nuevas metodologías de presentación de informes. Estas herramientas podrán ser utilizadas por la OACI, los Estados, los PIRGs para implantar las iniciativas operacionales identificadas.

3.3 Considerando los objetivos del Plan mundial y la visión que se presenta por medio del concepto operacional ATM, se esperaba que los Estados, la OACI, los PIRGs y demás entidades de la Comunidad ATM planifiquen la implantación de sistemas ATM en forma armonizada utilizando las herramientas de planificación que se están preparando por la OACI. Se tomó nota que a fin de alcanzar una planificación futura integrada con el Plan Mundial la OACI estaba desarrollando lo siguiente

- a) Inclusión de los GPIs en los Planes Regionales de Navegación Aérea.
- b) Armonización de todas las Tablas de los Planes de Navegación Aérea.
- c) Revisión de los Requisitos Operacionales Básicos y los Criterios de Planificación (BORPC).
- d) Revisión de los Términos de Referencia y Programas de Trabajo de los PIRGs.

3.4 Se presentó a la reunión un esquema de planificación regional futura y la interacción OACI/PIRGs durante este proceso que se establecía partiendo de la identificación de expectativas de la comunidad ATM/definición de objetivos de performance, selección de Iniciativas del Plan Mundial, proyectos/programas para atender los requisitos de performance, supervisión, armonización y medición de la performance. La reunión tomó nota que la OACI, dentro de su Plan de Actividades para el Trienio 2008-2010, en el desarrollo de actividades claves para lograr sus Objetivos Estratégicos ha relacionado las mismas con los GPIs del Plan Mundial. Asimismo y dentro de este contexto, los programas regionales de la OACI se encuentran incorporados dentro del programa integrado de navegación aérea (ANIP), que es una herramienta informática en línea que facilitará la planificación regional, ya que permitirá la interacción de las partes responsables para un enfoque integrado de la gestión e implantación de los proyectos de navegación aérea. La reunión tomó nota que esta herramienta está todavía en pleno desarrollo.

b) Revisión de las mejoras a la ATM Regional

3.5 La Reunión tomó nota que como respuesta a toda la planificación realizada a partir del apoyo al concepto operacional ATM por la Undécima Conferencia de Navegación Aérea, y la formulación del Plan Mundial de Navegación Aérea, la Reunión AP/ATM/12 definió 7 proyectos regionales con miras a desarrollar mejoras ATM basadas en la determinación de parámetros de performance. En bases a estos proyectos se realizaron una serie de actividades en el área ATM y al respecto se tomo nota de lo siguiente:

- a) Propuesta de enmienda a la fraseología en español del PANS-ATM. Propuesta originada por el GREPECAS. Se presentará al Consejo para su aprobación.
- b) Implantación de la RVSM. Funcionalidad implantada exitosamente el 20 de Enero del 2005.
- c) Rutas RNAV. Hasta la fecha se han implantado 64 rutas RNAV y realineado 44.
- d) Implantación de la Navegación basada en Performance (PBN). El GREPECAS/14 Adoptó la hoja de ruta para la implantación de la PBN. Propiciará la utilización de capacidades avanzadas de las aplicaciones de navegación de las aeronaves, que combinadas con la infraestructura del sistema de navegación aérea permitirá la optimización del espacio aéreo, incluyendo la red de rutas.
- e) Requisitos de Capacitación RNAV y RNP. Ofrecimiento de cursos sobre Planificación de Espacio Aéreo, Procedimientos PANS/OPS y evaluaciones de seguridad operacional a Estado que lo requieran.
- f) Concepto Operacional ATFM. GREPECAS/14 adoptó el CONOPS ATFM. La aplicación de medidas oportunas permitirá alcanzar un equilibrio entre demanda y capacidad y así evitar la sobrecarga del sistema ATM. El CONOPS ATFM establece una estrategia de implantación sencilla para alcanzar este objetivo.
- g) Catálogo de Planes de Contingencia ATM. Se adoptó el Catálogo de Planes de Contingencia CAR/SAM.
- h) Plan de transición hacia la ATM en las Regiones CAR/SAM. Considerando el Plan Mundial y los 7 proyectos anteriormente indicados, en la Quinta reunión del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS se presentó un primer borrador del Plan de Transición hacia la ATM CAR/SAM. Están siendo desarrollados los aspectos de las demás partes de la estructura de navegación aérea (AGA, AIM, CNS y MET) y los aspectos institucionales.
- i) Mejorar las comunicaciones de datos entre instalaciones ATS. Las aplicaciones tales como CPDLC y ADS en los espacios aéreos continentales y oceánicos permitirán reducir las mínimas de separación horizontal, mejorar la seguridad operacional y mejorar la eficiencia de vuelo en forma rentable. Aplicaciones como el D-ATIS DCL brindaran ventajas adicionales en relación a la carga de trabajo de pilotos y controladores. La AIDC reducirá los errores de coordinación entre dependencias ATS.
- j) Uso flexible del Espacio Aéreo (FUA). La implantación del FUA permitirá el uso óptimo, equilibrado y equitativo del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares.

3.6 La reunión tomó nota que considerando las tareas anteriormente descritas, los Estados de la Región Sudamericana han optado como filosofía de trabajo la adopción de proyectos de cooperación técnica para poder cumplir con las tareas necesarias para la implantación de las mejoras ATM. En ese sentido, se espera que el Proyecto RLA/06/901 cumpla con esas expectativas de implementación a corto y mediano plazo.

3.6.1 Asimismo, se notó también que las iniciativas de implantación acordadas fueron establecidas para soportar la planificación e implantación de objetivos de performance en la Región SAM. El conjunto de iniciativas antes citadas tiene por objetivo facilitar y armonizar la labor que ya se encuentra en curso en la Región y aportar a los explotadores de aeronaves los beneficios que necesitan en el corto y mediano plazo.

3.7 Estados Unidos presentó una Nota de Estudio respecto a las principales lecciones aprendidas en base al trabajo y la coordinación ATFM realizadas hasta la fecha por el Centro de Mando del sistema de Control de Tránsito Aéreo de la FAA (ATCSCC), el Centro Nacional de Operaciones NAVCANADA (NOC) y el Centro de Control de Flujo de México (CCFMEX). La reunión fue informada que la misma Nota de Estudio se presentó a la reunión GREPECAS/14 y que el Comité ATM del Subgrupo ATM/CNS está considerado la acción sugerida por la Nota de Estudio, como también se informó que la misma Nota se presentará a la próxima reunión del Grupo de Tarea ATFM del Comité ATM.

3.8 Venezuela presentó una Nota de Estudio en la cual se mostraban los planes nacionales del INAC para introducir mejoras ATM en base a navegación RNAV, reestructuración del espacio aéreo e intercambio de datos radar como parte de la automatización ATM que se perseguía desarrollar. La Secretaría aprovechando esta oportunidad entregó información sobre los planes para implantar una nueva fase de la tarea de automatización prevista dentro del proyecto RLA/98/003.

Asuntos relativos a la implantación del GNSS

3.9 Brasil y Estados Unidos presentaron una Nota de Estudio, en la cual se mostraban los planes de la DECEA para implantar sistemas de navegación basada en sistemas satelitales como un apoyo a los planes regionales de la OACI respecto a la implantación del GNSS. Se tomó nota de los planes y esfuerzos conjuntos desarrollados por ambas administraciones como asimismo las actividades futuras a ser desplegadas.

3.9.1 Brasil es el Estado en la Región que tiene la mayor infraestructura del sistema convencional de navegación aérea en la Región y que el mismo, presentaba un alto costo de mantenimiento y reposición, por lo cual la DECEA, dentro de proceso e modernización de sistemas CNS/ATM, había desplegando esfuerzos para implantar gradualmente aplicaciones de navegación del GNSS en base a la Hoja de Ruta PBN recomendada por GREPECAS (Con. 14/46). La reunión notó que los planes de la DECEA sobre este asunto se consideraban en tres fases de implantación hasta el año 2020.

3.9.2 Dentro de la estrategia de transición hacia el GNSS en base al Plan Mundial de Navegación Aérea, la DECEA preveía la disminución significativa de los elementos del actual sistema convencional de navegación, pero sin embargo se retenía una porción del mismo como sistema de respaldo (Back-up), necesario para garantizar la continuidad de los servicios de navegación aérea.

3.9.3 La reunión al examinar este asunto estuvo de acuerdo que los Estados de la región deberían considerar como un asunto de importancia la actualización de sus Planes Nacionales de Navegación Aérea o desarrollar los mismos teniendo en cuenta el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI. Al hacerlo así deberían tener en cuenta para el desarrollo de aplicaciones de navegación basadas en GNSS la Hoja de Ruta PBNN recomendada por el GREPECAS. Se tomo nota que el GREPECAS/14 recomendó la desactivación gradual de instalaciones NDB y que el Comité CNS desarrollaría un plan de desactivación de estas instalaciones y expreso su interés de que este Comité elabore un material de guía genérico para las radioayudas convencionales en general.

3.9.4 En consideración de lo anterior la reunión formulo la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 10/6 IMPLANTACIÓN GRADUAL DE TECNOLOGÍA GNSS

Con el propósito de implantar mejoras ATM y beneficios para las operaciones aéreas en base al uso gradual de tecnología GNSS, se insta a los Estados a:

- a) actualizar/developar Planes de Navegación Aérea considerando el Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI;
- b) iniciar la implantación de la navegación basada en la performance (PBN) considerando el GNSS como el principal sistema para satisfacer los requerimientos de la Hoja de Ruta PBN recomendada por el GREPECAS (Con. 14/46);
- c) en coordinación con la comunidad ATM desarrollar planes para desactivar gradualmente elementos del sistema convencional de radioayudas considerando un sistema de back-up para las aplicaciones de navegación basadas en GNSS; y
- d) en la medida necesaria durante la transición considerar la implantación de capacidad de monitoreo GNSS.

3.10 Chile presentó una Nota de Estudio que contenía procedimientos normalizados (RNAV/GNSS), los cuales han sido publicados para aproximación de instrumento de no-precisión en cuatro aeropuertos. En la Nota de estudio de adjuntaba la correspondiente AIC que determina la utilización de dichos procedimientos. La reunión estuvo de acuerdo de que Chile debería difundir dicha nota de estudio a otros foros para instruir sobre este tema.

c) Reducción o eliminación de las deficiencias detectadas en la provisión de los Servicios de Navegación Aérea

3.11 La Reunión fue informada de los avances en al manejo de la base de datos sobre deficiencias, principalmente con el uso de amplia análisis estadística, lo que permite una visión muy rápida y efectiva sobre la situación general de la Región y de cada Estado. Una vez más, se instó a los Delegados a aprovechar la Base de Datos de Deficiencias de Navegación Aérea (GANDD), disponible, electrónicamente, en el sitio Web de la OACI. Asimismo, se informo que el punto focal de la Oficina SAM para estos asuntos es el señor Arturo Martínez (am@lima.icao.int).

3.12 A raíz de los estudios estadísticos indicados en el párrafo anterior, la Reunión analizó los resultados presentados en las Figuras 01 a 08, las cuales son auto-explicativas.

3.13 Sin embargo, es importante destacar que mientras los porcentajes para las deficiencias pendientes “A” y “B” son mayores que las “U”, esta situación se invierte cuando se refiere a las deficiencias corregidas. Hay un 57% (92) de deficiencias “U” resueltas contra un 43% (70) no resueltas.

3.14 Otro aspecto considerado por la Reunión fue que el número total de deficiencias “U” pendientes y corregidas son 32 y 52 para AGA, 9 y 2 para AIS, 9 y 21 para ATM/SAR, 3 y 4 para CNS y 17 y 13 para MET, lo que totaliza 70 pendientes. De acuerdo a las Conclusiones 13/92 del GREPECAS y 5/15 del ALLPIRG estas 70 deficiencias necesitan ser eliminadas hasta 31 de diciembre de 2007.

3.15 Los **Apéndices A, B** presentan un resumen de los porcentajes de todas las deficiencias “A”, “B” y “U” pendientes y resueltas, respectivamente, por cada área de la navegación aérea, en la Región SAM. A su vez, el **Apéndice C** demuestra la situación de cada Estado en términos de las deficiencias “A”, “B” y “U”, resueltas y pendientes, por cada área de la navegación aérea.

3.16 En base a lo anteriormente discutido, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

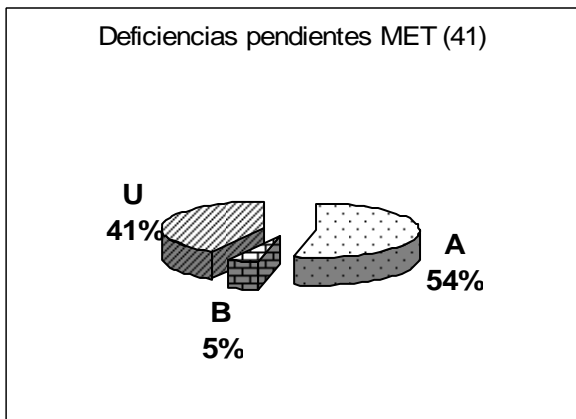
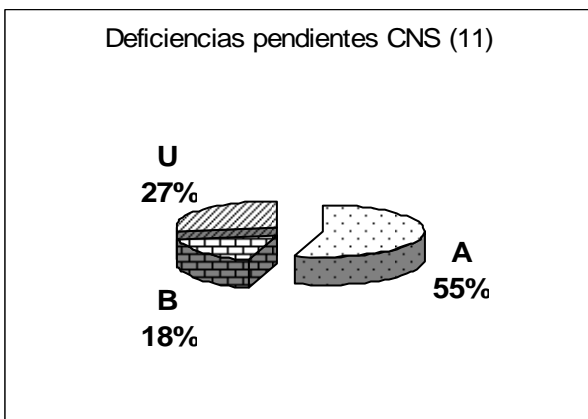
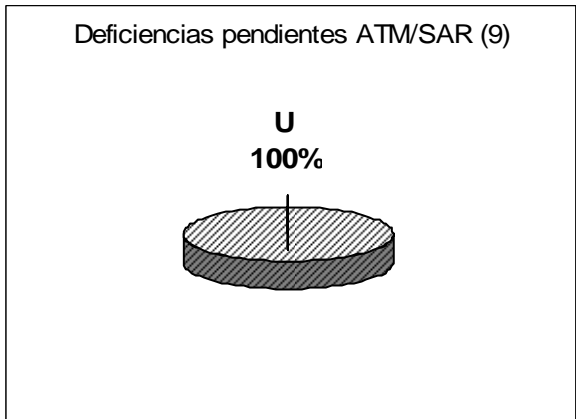
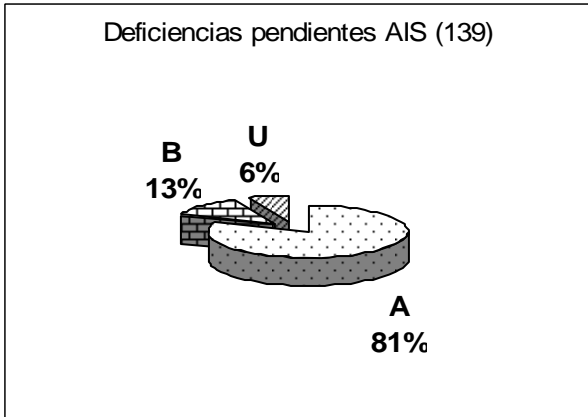
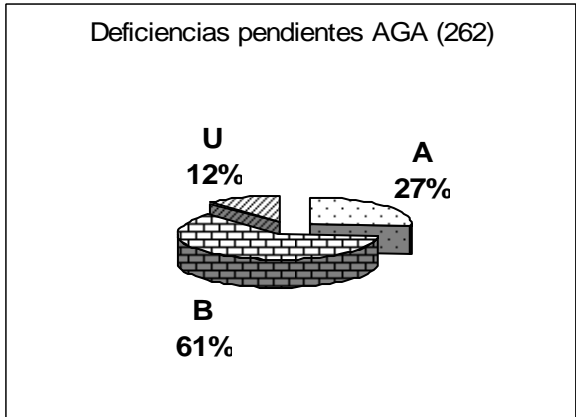
**CONCLUSION 10/7 CORRECCION DE LAS DEFICIENCIAS DEL TIPO “U”
HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 2007**

Que los Estados de la Región SAM:

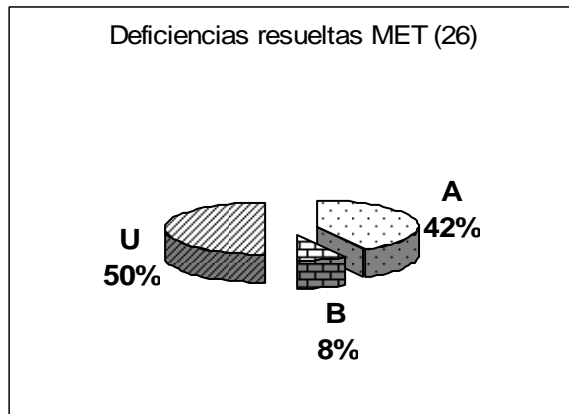
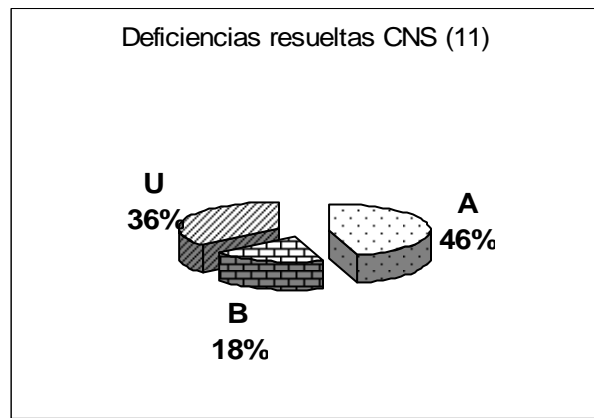
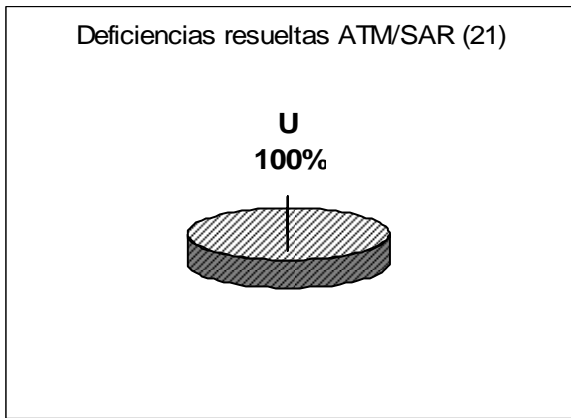
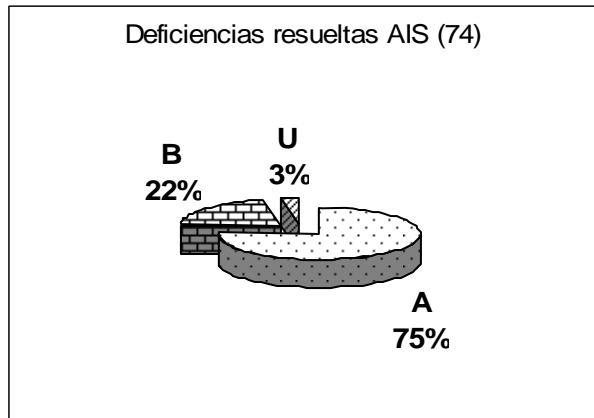
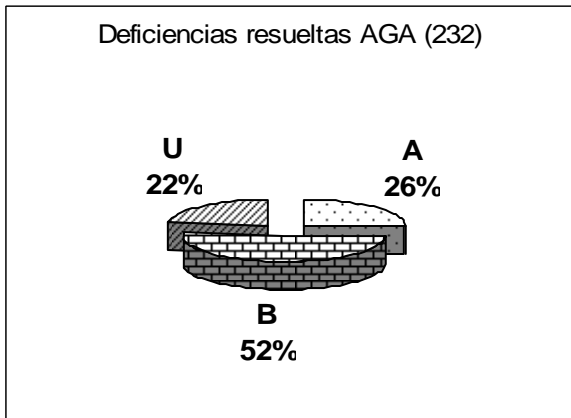
- a) Lleven a cabo la corrección de las deficiencias del tipo “U” hasta el 31 de diciembre de 2007, de acuerdo a las Conclusiones 13/92 del GREPECAS y 5/15 del ALLPIRG, respectivamente.
- b) Que los Estados tomen conocimiento que, a partir del 31 de diciembre de 2007, la OACI aplicará las acciones de último recurso, de acuerdo a la Conclusión 13/92 del GREPECAS en los casos de las deficiencias “U” no corregidas.

3.17 El Representante de Venezuela informó a la Reunión sobre los avances del Proyecto de Modernización de Aeropuertos y Gestión del Tránsito Aéreo (MAGTA) que el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), trabaja en conjunto con la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI. Asimismo, el Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía (IAAIM) también se encuentra desarrollando el Proyecto Maiquetía 2000. El proyecto MAGTA atenderá 10 estaciones radares, 17 sistemas VOR/DME, 33 torres de control, 22 vehículos de bomberos, 3 helicópteros, 3 sistemas ILS, levantamiento geodésico de 33 aeropuertos (WGS-84), 10 túneles de embarque.

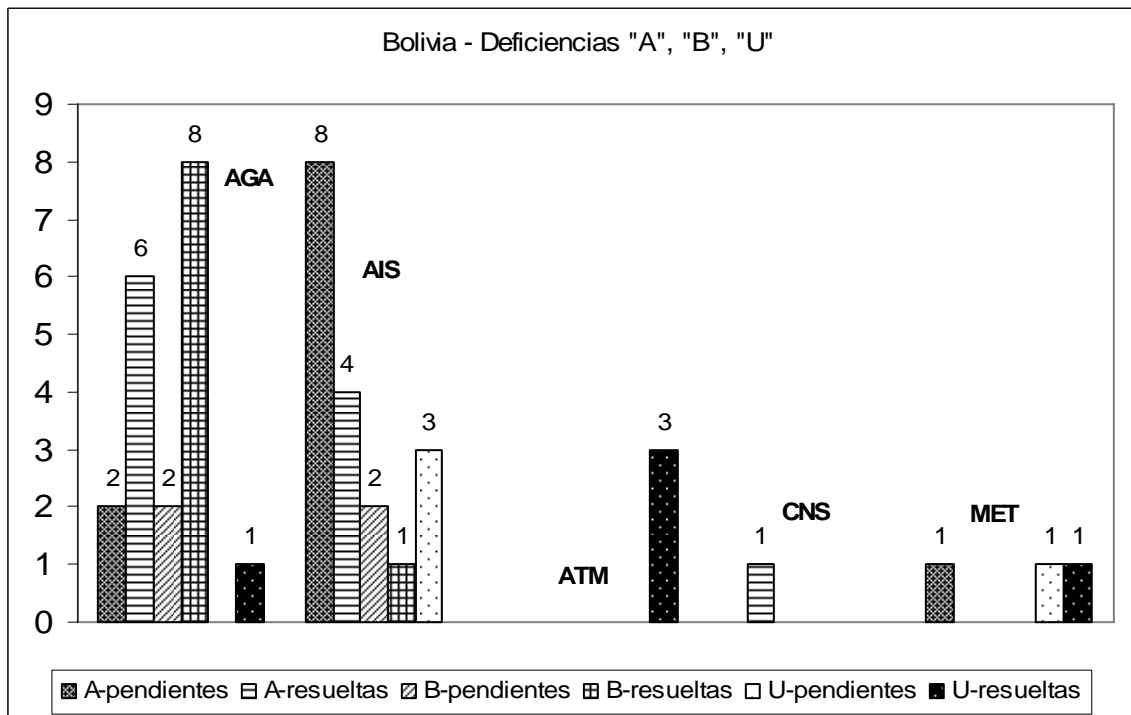
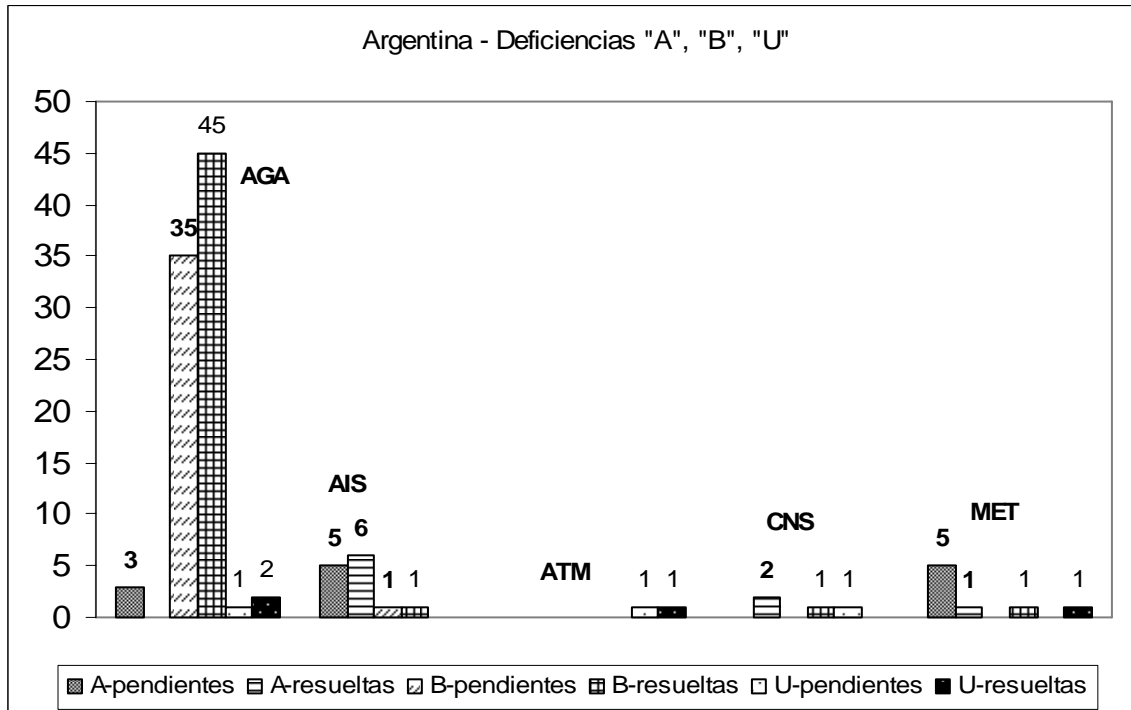
DEFICIENCIAS PENDIENTES “A”, “B” Y “U” POR CADA ÁREA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

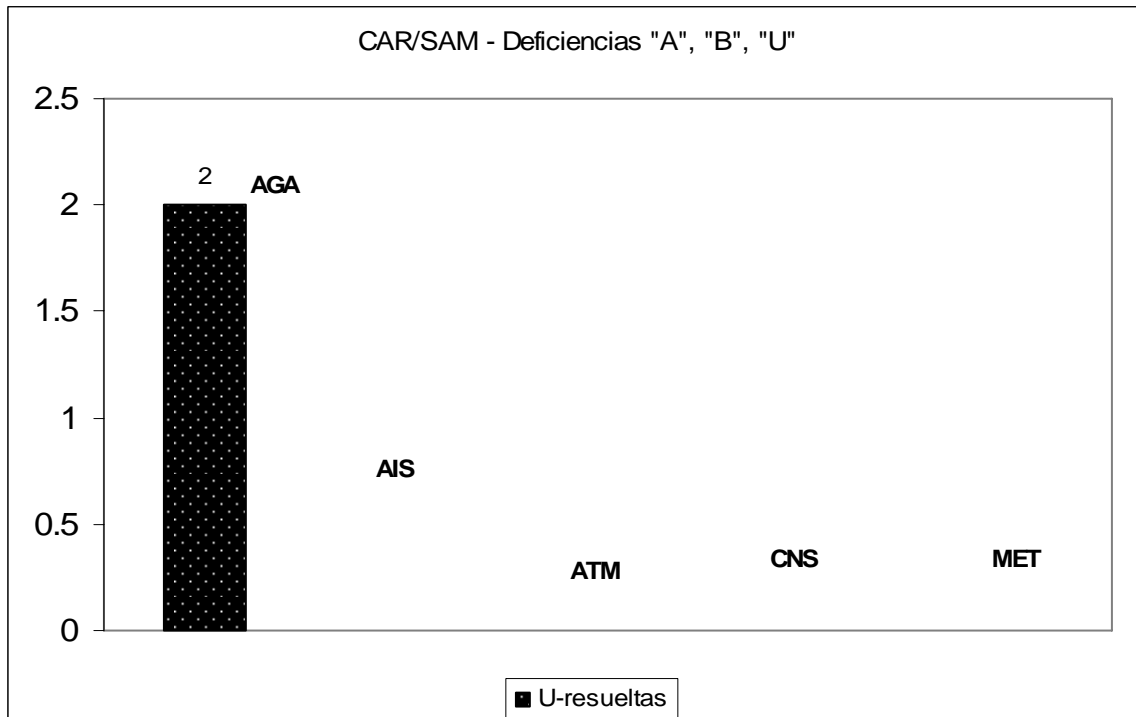
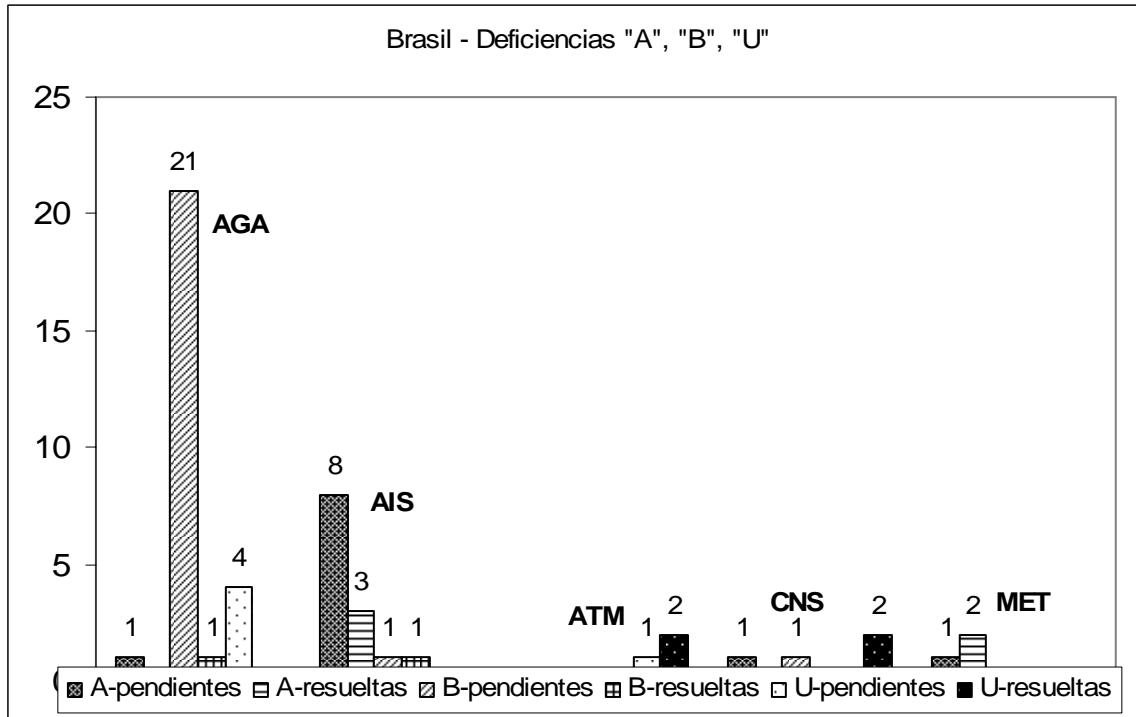


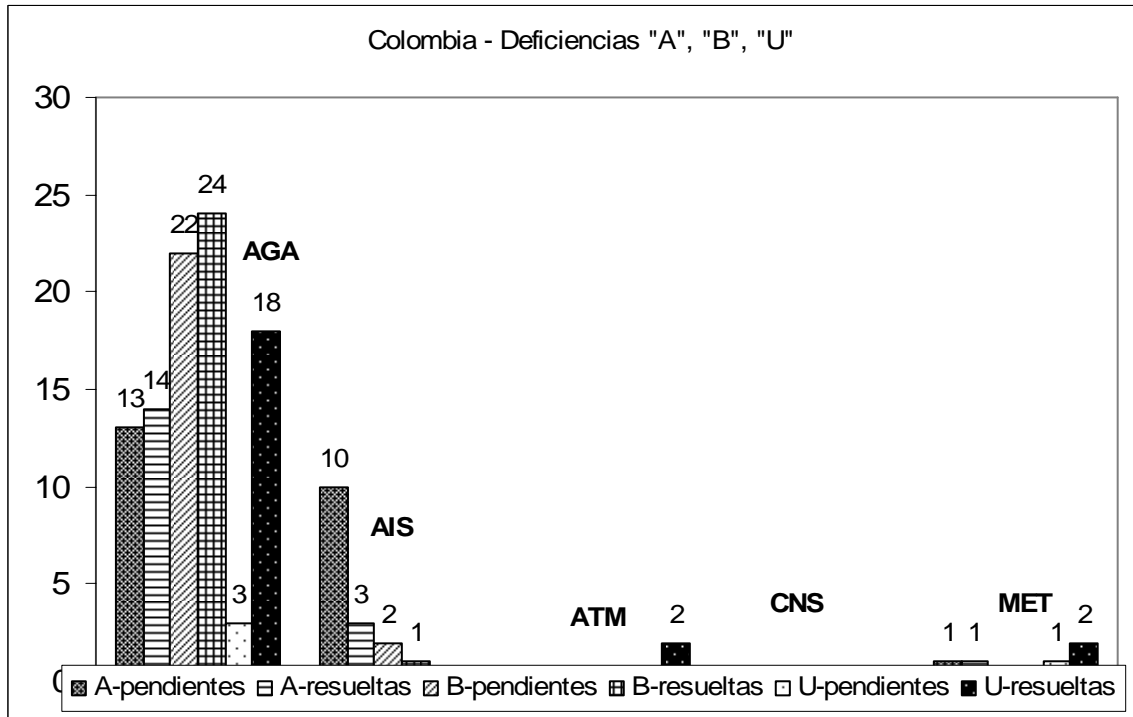
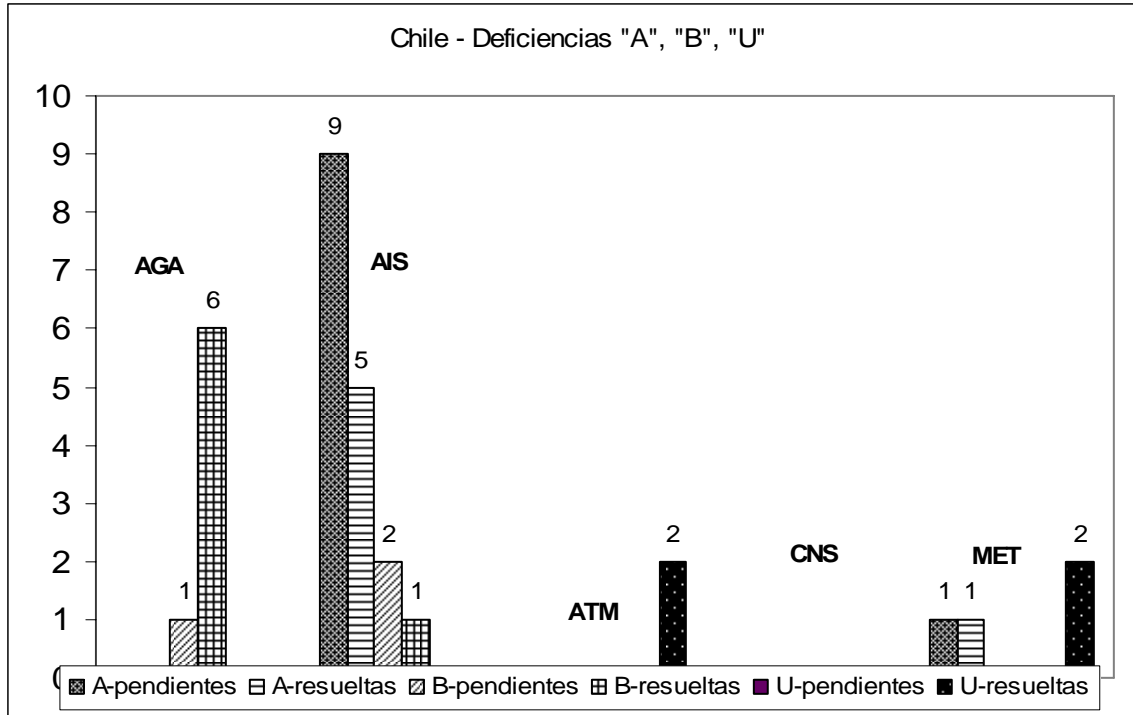
DEFICIENCIAS RESUELTAS “A”, “B” Y “U” POR CADA ÁREA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

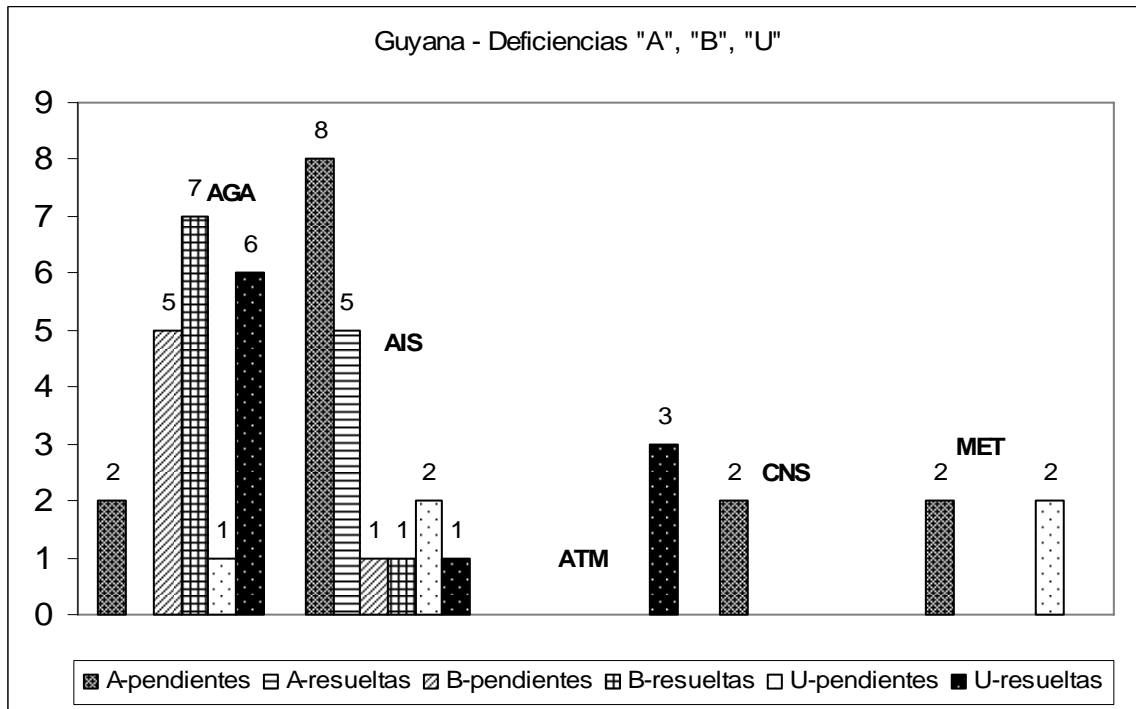
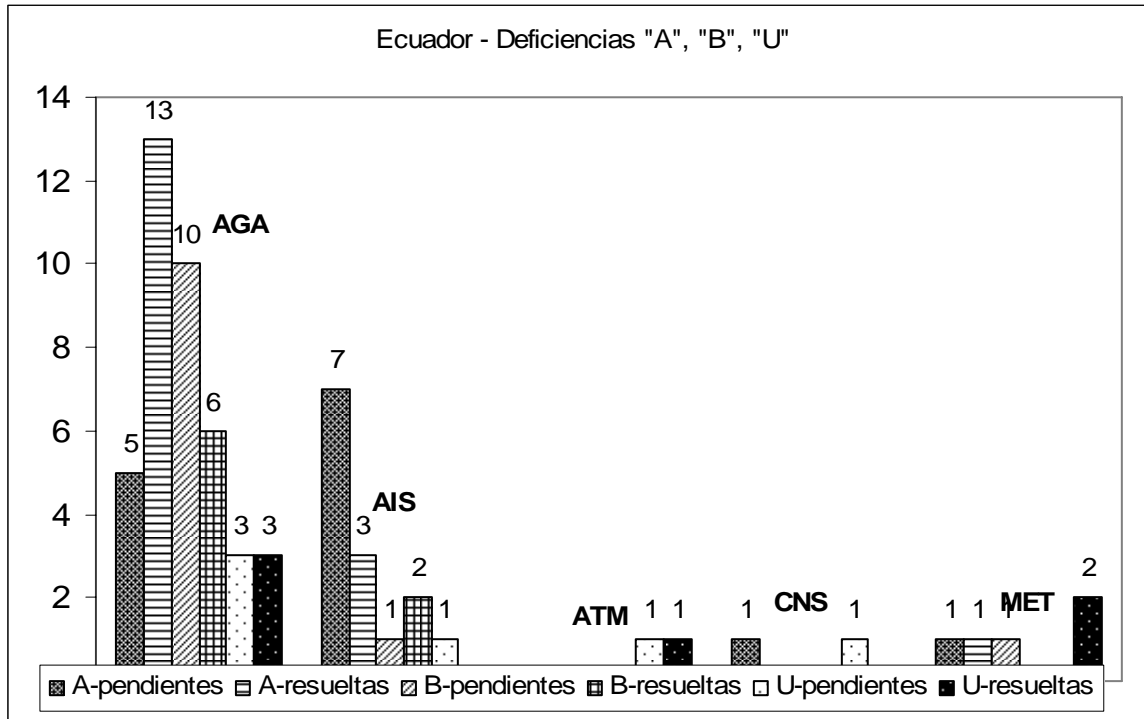


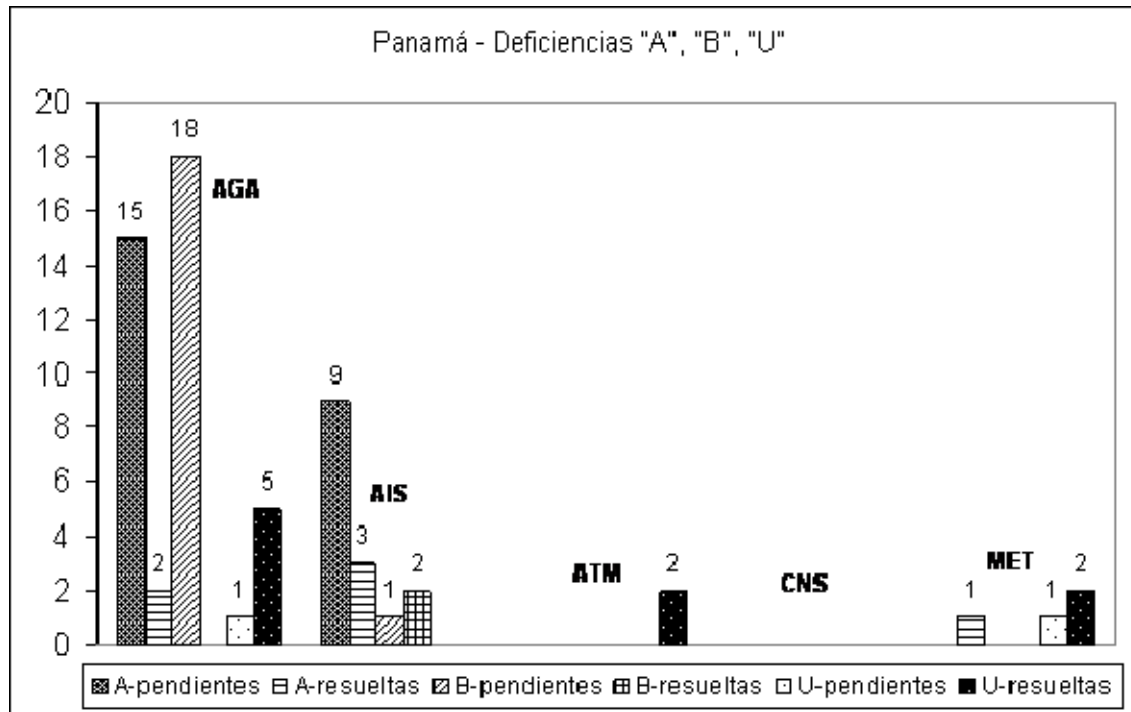
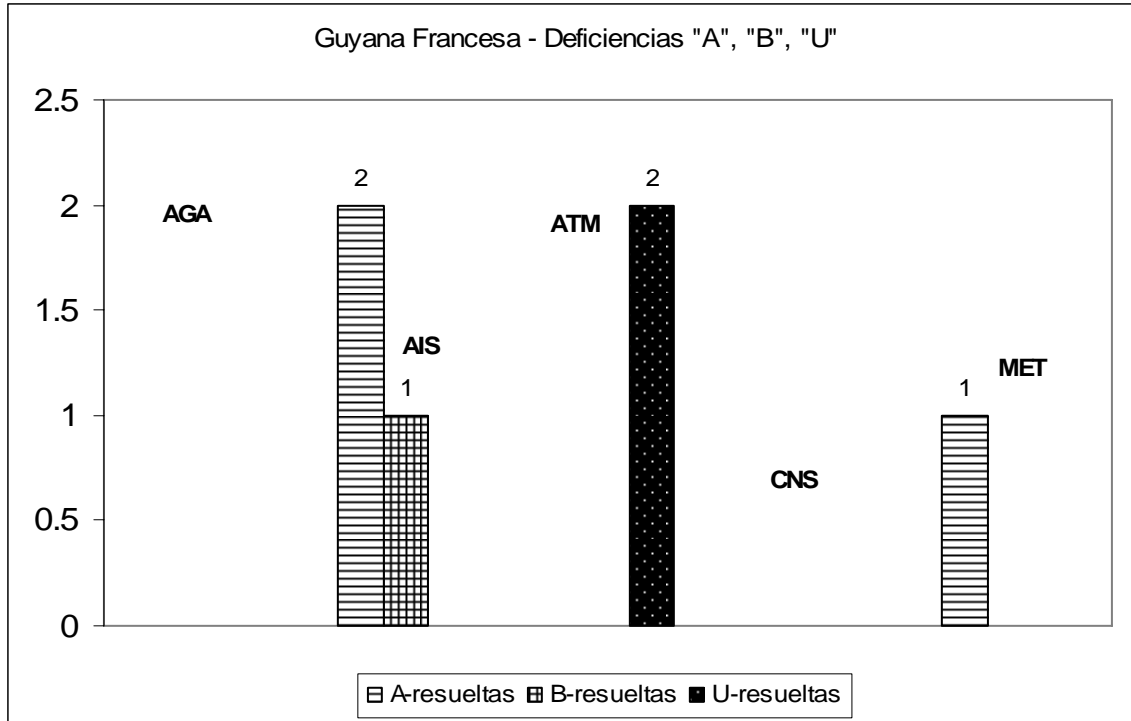
DEFICIENCIAS PENDIENTES Y RESUELTAS “A”, “B” Y “U” POR CADA ESTADO

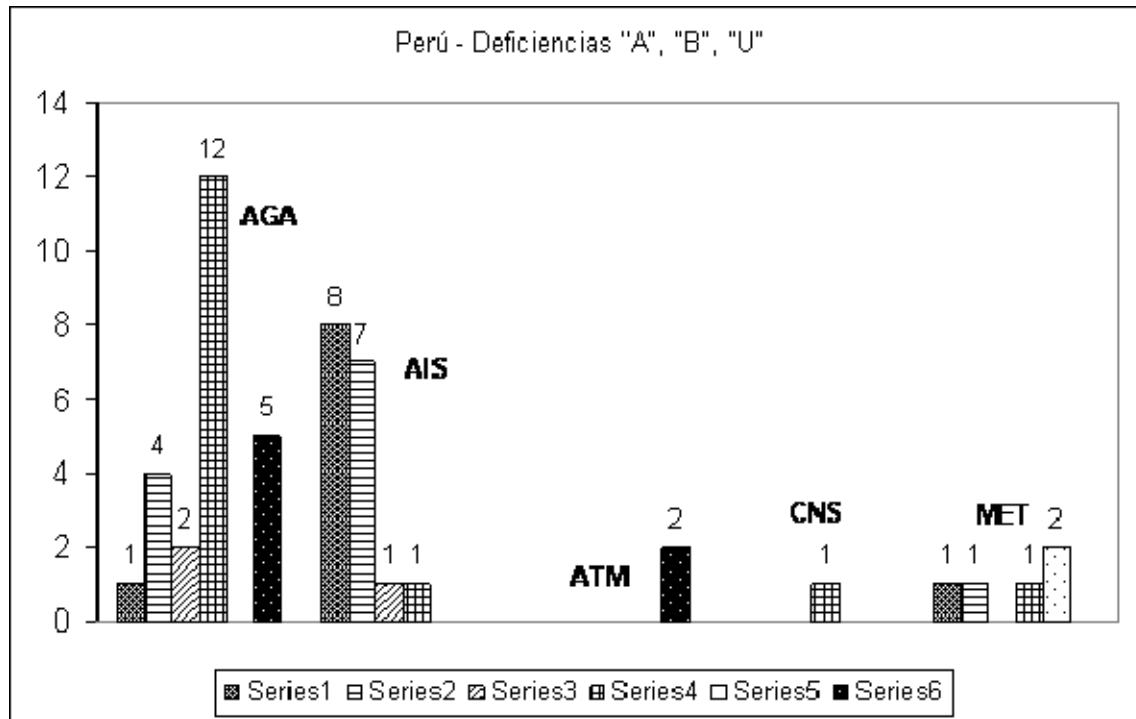
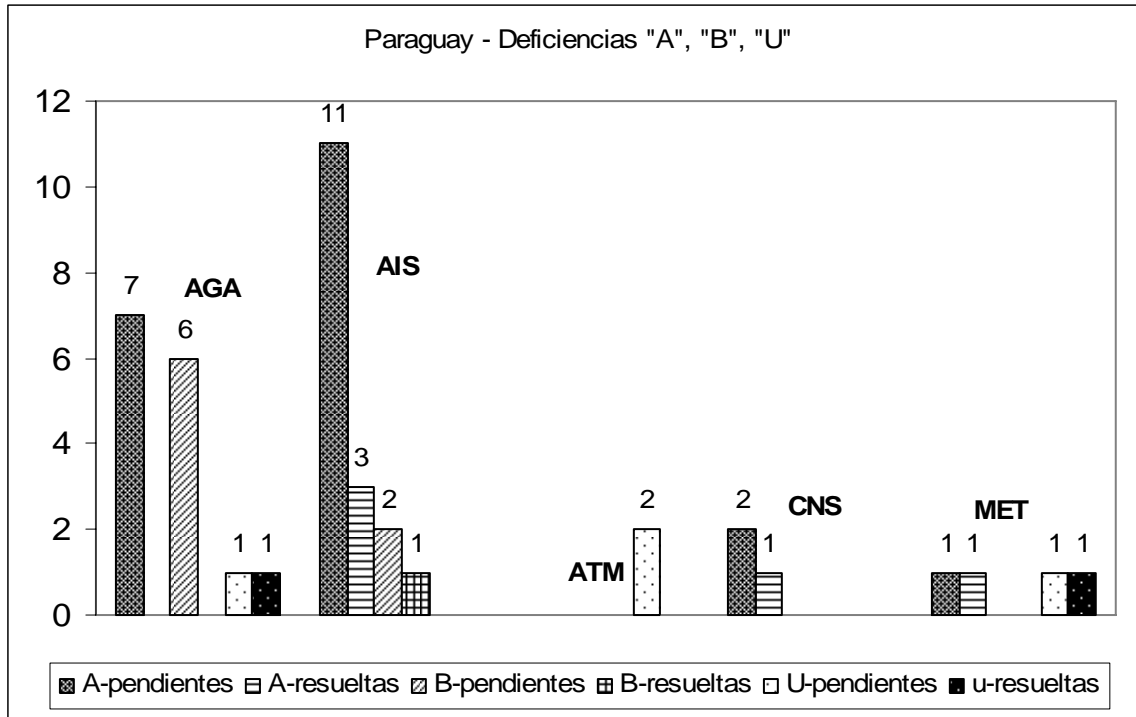


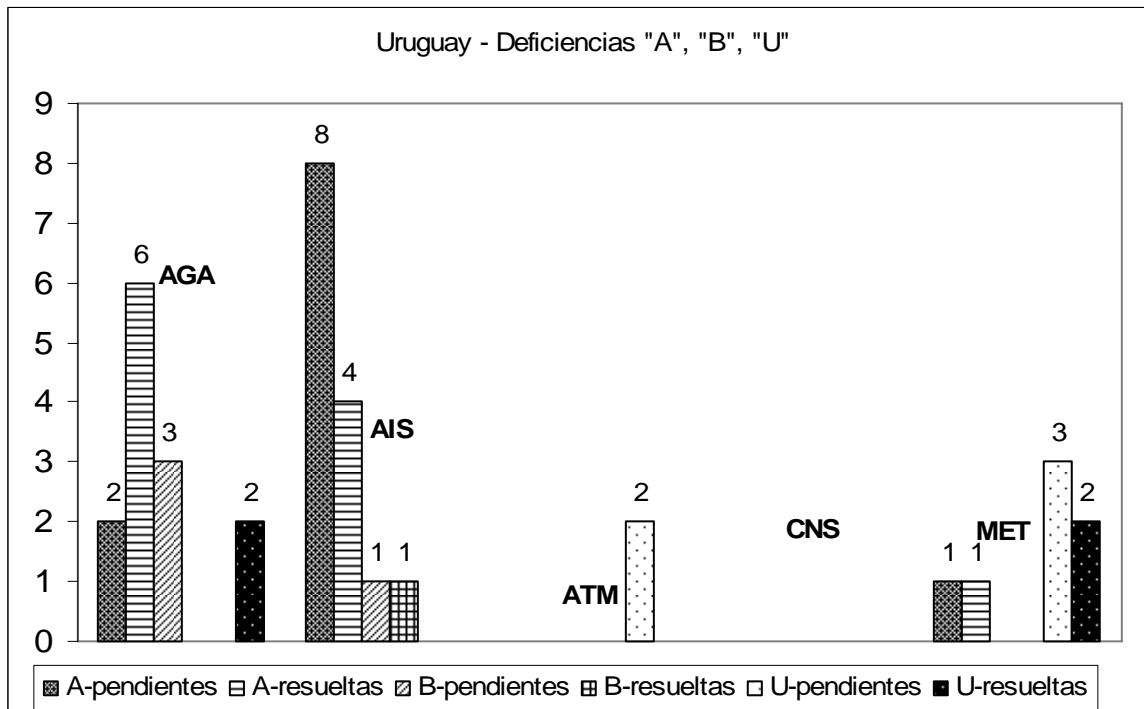
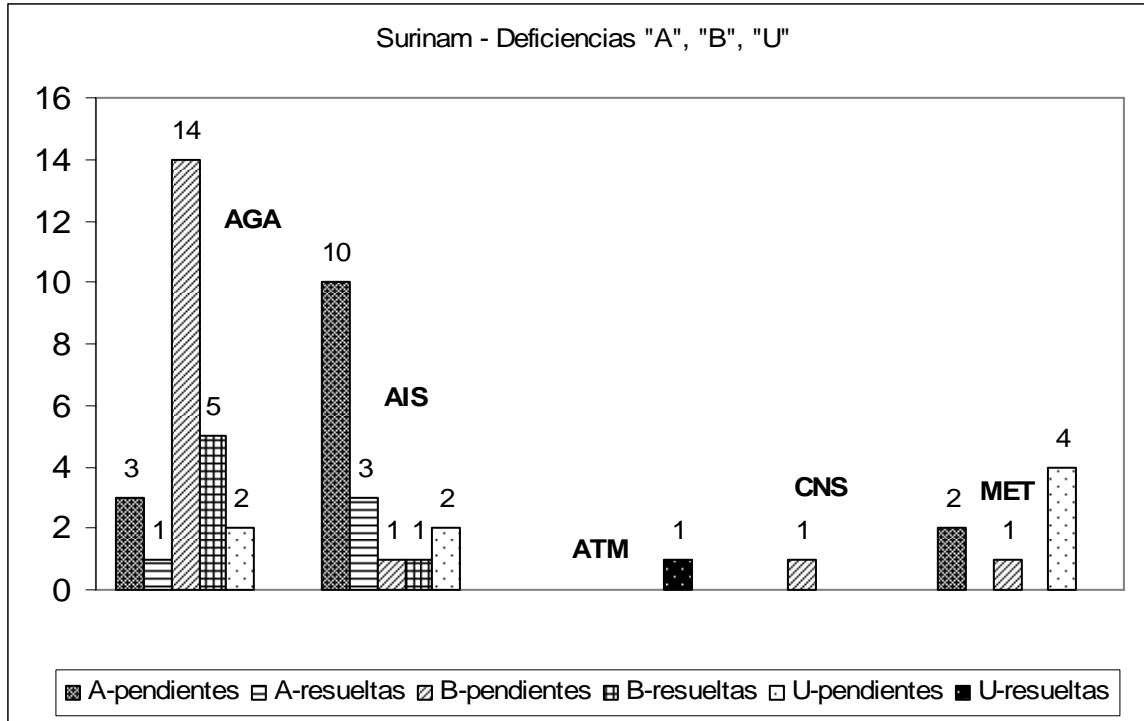


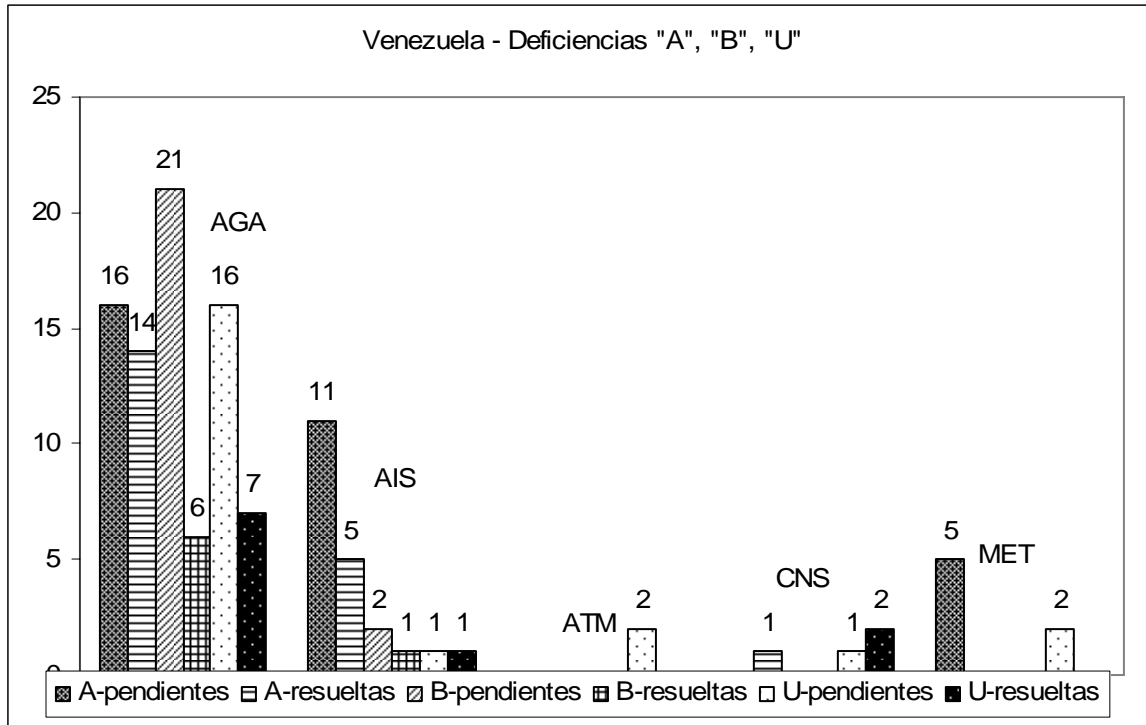












Cuestión 4 del**Orden del Día: Aspectos Institucionales para la gestión y control de los Sistemas y Facilidades Multinacionales**

4.1 La reunión recibió los resultados obtenidos por GREPECAS en relación al establecimiento de un mecanismo multinacional para la consolidación, gestión e implantación de las facilidades y servicios multinacionales tal como estaba previsto en las Conclusiones RAAC 6/7 y 6/8. Se tomó nota que el GREPECAS, con el apoyo del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales y el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003, trabajó activamente en la elaboración de definiciones relacionadas con:

- a) Los posibles sistemas a ser implantados como instalaciones/servicios multinacionales (Conclusión 12/5 del GREPECAS);
- b) Los escenarios operacionales para la implantación de las instalaciones/servicios multinacionales (Conclusión 13/2 del GREPECAS);
- c) El material de orientación sobre asuntos jurídicos relacionados con la implantación de Organizaciones Multinacionales Regionales (OMR) (Conclusión 13/3 del GREPECAS);
- d) La documentación básica para el establecimiento de Organizaciones Multinacionales Regionales (OMR) (Conclusión 14/5 del GREPECAS), como la manera más eficaz de consolidar/implantar/gestionar instalaciones/servicios multinacionales. Los **Apéndices A, B y C** a esta parte del informe contienen la señalada información
- e) El mecanismo de cooperación técnica para la implantación de una OMR (Conclusión 14/6 del GREPECAS).

4.2 La Reunión reconoció que, a través del tiempo, la Región SAM ha ido sentando las bases para el establecimiento de un amplio marco de cooperación y colaboración, el cual se ha reflejado en diversos proyectos regionales de cooperación técnica que han servido de instrumentos administrativos para canalizar las iniciativas multinacionales. Se debería considerar este impulso como una ventaja para la gestión de los sistemas multinacionales existentes y para la posterior implantación de nuevos sistemas bajo un mecanismo internacional inicial, que facilitaría la consolidación/gestión/implantación de instalaciones/servicios multinacionales en la Región SAM, con miras a la ATM regional/global.

4.3 La Reunión consideró que, las autoridades aeronáuticas de la Región SAM deberían analizar la implantación de este mecanismo, a la luz del documento genérico recomendado por la reunión GREPECAS/14 (Conclusión 14/5) y tomando en cuenta la recomendación de coordinar con la OACI la formulación de un proyecto de cooperación técnica (Conclusión 14/6) con miras a la implantación inicial del mecanismo. Con respecto a la manera de formular el proyecto de cooperación técnica, se tomó nota que se podría utilizar el nuevo proyecto regional de cooperación técnica RLA/06/901 para elaborar el documento de proyecto para su posterior distribución a los Estados.

4.4 Después de discutir diferentes aspectos sobre el mecanismo regional, la Reunión estuvo de acuerdo en que cualquier dificultad que pudiese tener algún Estado de la Región para integrarlo, debería ser analizado por la Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel, que deberían analizar la fórmula más adecuada para su implantación.

4.5 En base a lo anterior, la reunión formuló la siguiente conclusión:

**CONCLUSION 10/8 MATERIAL DE ORIENTACION DEL GREPECAS
PARA LA IMPLANTACION DE INSTALACIONES
/SERVICIOS MULTINACIONALES**

Que las autoridades aeronáuticas de la Región SAM consideren que:

- a) El material de orientación recomendado por la Conclusión 14/5 del GREPECAS debería ser utilizado para analizar la implantación de un mecanismo Regional Sudamericano para la consolidación/gestión/implantación de instalaciones/servicios multinacionales;
- b) la OACI, en coordinación con los Estados, y tomando en cuenta la Conclusión 14/6 del GREPECAS, debería elaborar un borrador de documento que defina un proyecto regional de cooperación técnica con miras a la implantación del señalado mecanismo ; y
- c) la OACI debería coordinar con los Estados la realización de la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel para analizar el material contenido en el acuerdo para el establecimiento del mecanismo regional, así como el borrador del documento de proyecto regional de cooperación técnica para su implantación. En base a los resultados de esta reunión, los Estados, en coordinación con la OACI, deberían considerar la realización de una Conferencia Diplomática u otro evento apropiado para formalizar los correspondientes documentos para la implantación del mecanismo regional.

4.6 Ante la información proporcionada, respecto al Seminario Jurídico que la Sede de la OACI esta organizando en la Región, para ser llevado a cabo a finales del mes de octubre del presente año, la Reunión consideró que era oportuno hacer la reunión a que se refiere el literal c) de la Conclusión 10/8, junto con ese seminario en la ciudad de Lima.

4.7 Al analizar los Términos de Referencia y el Programa de Trabajo del Grupo Regional de Expertos de Alto Nivel, la reunión concordó en modificar las tareas 2 y 4 del Programa de Trabajo del Grupo de Expertos, por lo que adoptó la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 10/9 ENMIENDA AL PROGRAMA DE TRABAJO DEL GRUPO DE
EXPERTOS DE ALTO NIVEL**

Reemplácese las Tareas 2 y 4 del Programa de Trabajo del Grupo de Expertos de Alto nivel por las siguientes:

- a) En base a las instalaciones y servicios multinacionales identificados por el GREPECAS, y en línea con los intereses de los Estados, considere las cuestiones financieras relacionadas con su implantación; y
- b) Tomando en cuenta el material de orientación elaborado por el GREPECAS en relación al establecimiento de una Organización Multinacional Regional, como la manera más eficaz para la consolidación/implantación/gestión de instalaciones/servicios multinacionales, considere el mecanismo más apropiado para su implantación.

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 serán 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 tendría 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

**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.

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), suscrito 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 la 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 Tránsito 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 Organismo.

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 temporal 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 5 del**Orden del Día: Examen de la Implantación de la Conclusión 9/8 de la RAAC/9: Nuevo Proyecto Regional de Cooperación Técnica****Reseña del Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003**

5.1 La Reunión tomó nota de que la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) Cuzco, 1996, tomando en cuenta la recomendación 8/5 de la Décima Conferencia de Navegación Aérea, consideró la conveniencia de establecer un marco de cooperación técnica con el objetivo de asesorar a los Estados en la planificación nacional de la transición a los nuevos sistemas CNS/ATM; como asimismo en la definición de las opciones de implantación más convenientes; proporcionar información y asesoramiento a los Estados en cuanto al análisis de la relación costo-beneficio; y prestar asistencia a los Estados para la implantación del Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS-84) y el establecimiento de un sistema de información aeronáutica automatizado integrado para la región.

5.1.1 En cumplimiento con lo solicitado por la RAAC/5, la OACI sometió a consideración de las administraciones de la región el documento de proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003 sobre Transición a los Sistemas CNS/ATM en la Región SAM, y que posteriormente y por iniciativa de GREPECAS el proyecto se extendió también a la Región CAR.

5.2 La reunión tomó nota de los resultados del proyecto RLA/98/003, destacándose lo siguiente:

- ✓ Análisis de los 18 flujos principales de tránsito aéreo de la región para orientar la implantación de las rutas RNAV el RVSM y el RNP 10.
- ✓ Establecimiento de un plan de implantación de rutas RNAV, así como el plan de implantación RVSM y la implantación del RNP 10 en el tramo Santiago de Chile-Lima.
- ✓ Apoyo en la re-estructuración de la red de rutas ATS en las regiones CAR/SAM que involucra: 64 rutas RNAV implantadas, realineación/extensión de 44 rutas ATS, eliminación de 16 rutas ATS y 12 segmentos de rutas ATS.
- ✓ Capacitación a aproximadamente 1,400 profesionales en los distintos seminarios/talleres organizados por el proyecto, correspondiendo a 334 meses/hombre de entrenamiento.
- ✓ Desarrollo del documento “Material de orientación para la evolución hacia la ATM global de la OACI en las regiones CAR/SAM”.
- ✓ Visitas de asesoramiento a los Estados participantes para informar sobre los resultados del proyecto incluyendo presentaciones detalladas sobre actividades para mejorar la ATM, consideraciones institucionales y opciones de implantación.
- ✓ Visitas de asesoramiento para la implantación del WGS84.
- ✓ Desarrollo de una herramienta de software distribuida a todos los Estados, conocida como PET (Planning and Evaluation Tool), para la implantación de los Sistemas CNS/ATM.
- ✓ Seminarios sobre aspectos institucionales del CNS/ATM.
- ✓ Apoyo al Sub-Grupo de Aspectos Institucionales del GREPECAS para estudiar las posibles alternativas de arreglos institucionales de los sistemas CNS/ATM.
- ✓ (4) cuatro seminarios sobre coordenadas WGS-84 y temas de información aeronáutica, capacitándose a más de 150 especialistas de las regiones CAR y SAM.

5.3 La reunión reconoció, como ya fue hecho en otras oportunidades por los Estados, que el proyecto RLA/98/003 fue una importante herramienta de implementación y de realización de eventos de capacitación en los aspectos críticos del sistema CNS/ATM y en el apoyo brindado en el proceso de coordinación, planificación e implantación del sistema CNS/ATM. También permitió una participación activa y oportuna de especialistas de distintas áreas de los Estados/Organismos Internacionales de las regiones CAR/SAM, aún de aquellos que no son contribuyentes del proyecto, a fin de obtener una implantación en la totalidad del espacio aéreo de ambas regiones.

5.3.1 Se tomó nota que este proyecto inició sus actividades en diciembre de 1998 y concluirá sus actividades a finales del 2007.

Situación del nuevo proyecto regional de cooperación técnica RLA/06/901-Asistencia para la implantación de un sistema regional de ATM

5.4 La reunión recordó que, la Novena Reunión de Directores de Aviación Civil realizada en Santiago, Chile, del 18 al 20 de abril de 2005, analizó los resultados de la XI Conferencia de Navegación Aérea y el concepto de operación mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM), para lograr un sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, interfuncional para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible con relación al medio ambiente y satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

5.4.1 En tal sentido la RAAC/9 tomó nota de la importancia de los aspectos institucionales para el marco de los futuros sistemas ATM y la interconexión de sistemas automatizados, así como de la facilidad para enfrentar estos nuevos retos con una herramienta similar al proyecto RLA/98/003 y en consecuencia formuló la Conclusión 9/8, donde se solicitaba a la OACI a preparar y circular un documento de proyecto de cooperación técnica para asistir en la implementación de los sistemas CNS/ATM y en la evolución hacia la ATM global.

5.5 Se informó que durante la Octava Reunión de Coordinación del Proyecto RLA/98/003 (Lima, febrero de 2006), se presentó el primer borrador del documento del Proyecto RLA/06/901 preparado por la OACI en cumplimiento con la mencionada conclusión 9/8. Este documento fue revisado incluyendo los comentarios recibidos, y la versión definitiva del documento fue circulada a los Estados de la Región SAM el 17 noviembre de 2006 con la carta SA5841. Se tomó nota de que con el propósito de incluir Estados de la Región CAR, se solicitó a la Oficina Regional NACC a considerar su distribución entre los Estados de su área de acreditación. Se han recibido respuestas de 9 Estados de la Región SAM expresando su deseo de participar en el proyecto.

5.5.1 Se informó a la reunión que el presupuesto anual para la implementación de las actividades del proyecto se estimó en USD 250,000, por tanto, con (9) Estados formando parte del proyecto, la contribución anual de costos compartidos por Estado quedó en USD 27,778 y que en la medida que se incorporen más Estados al proyecto se podrá obtener una rebaja en las contribuciones anuales. Como continuación de la coordinación con los Estados, mediante la carta SA5209 de fecha 21 de marzo de 2007, se envió a los Estados los acuerdos de adhesión para su firma y reenvió a la Oficina Regional de la OACI. A la fecha, se ha recibido el acuerdo formalmente suscrito por Brasil, Bolivia, Perú y Argentina.

5.6 Se informó a la reunión que se esperaba dar inicio a las actividades de este nuevo proyecto en el año 2008, una vez se superen las formalidades de adhesión y se reciban las contribuciones de costos compartidos. Para la programación de las actividades del proyecto se convocará a una primera reunión de coordinación que deberá aprobar el programa de trabajo del año 2008 y su presupuesto.

5.7 Considerando lo anterior, la reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN 10/10 INICIO DE ACTIVIDADES DEL PROYECTO RLA/06/901

Considerando la importancia de proseguir con la implantación de tecnología CNS/ATM con miras hacia un sistema ATM Regional se insta a:

- a) los Estados de la región que han confirmado su interés en formar parte del proyecto regional RLA/06/901 a dar respuesta a la carta SA5209 del 21 de marzo de 2007;
- b) los Estados que aun no lo han hecho, a considerar su participación en el proyecto.

5.8 Colombia manifestó a la reunión que en las actuales condiciones de formulación del proyecto, tiene algunas reservas de participar en el mismo.

Cuestión 6 del**Orden del Día: Revisión del Programa de Actividades para el trienio 2008 – 2010 de la Oficina Regional**

6.1 La Reunión fue informada que el programa de trabajo de la Oficina Regional debía estar en concordancia con los Objetivos Estratégicos de la OACI para el periodo 2005-2010 aprobados por el Consejo el año 2004, por el Concepto Operacional ATM aprobado por la Undécima Conferencia de Navegación Aérea y por el Plan Mundial de Navegación Aérea que contenía la Hoja de Ruta elaborada por la Industria.

6.2 La Reunión tomó nota que, el Plan de actividades de la OACI fue concebido para traducir los Objetivos estratégicos de la Organización en planes de acción y garantizar el enlace entre las actividades previstas, los recursos y las evaluaciones de rendimiento. Con la adopción del Plan de actividades, la OACI ha cambiado a un enfoque orientado hacia los resultados, que permitirá a la Organización lograr su misión de forma eficiente y eficaz. A su vez este nuevo enfoque esta permitiendo una mayor integración funcional con las oficinas regionales.

6.3 En base a la información anterior la Reunión tomó nota sobre las principales actividades que deberán ser desarrolladas en la Región durante el próximo trienio, entre las que se destacan las siguientes:

Área ATM:

- Reorganización de los programas de trabajo basado en objetivos de desempeño (Conclusión 14/51 del GREPECAS)
- Implantación de la Navegación Basada en la Performance (PBN) (Conclusión 14/46 del GREPECAS)
- Gestión de la Afluencia del Tránsito (ATFM) (Conclusión 14/49 del GREPECAS)
- Armonización de Planes de Contingencia (Conclusión 14/50 del GREPECAS)

Área CNS

- Desarrollo e integración / interconexión de las redes digitales regionales (Conclusión 14/52 del GREPECAS).
- Desarrollo del AMHS.
- Aumentación SBAS (Conclusión 14/55 del GREPECAS).
- Enlace de datos aire/tierra.
- Desarrollo de los sistemas de vigilancia y estudio sobre la implementación regional del SSR en Modo S.
- Estrategia revisada para el despliegue de ADS-C y ADS-B.
- Desarrollo del Documento de Central de interfase para conectar los sistemas de Automatización ATM.

Área AGA

- Continuar con la certificación de aeropuertos
- Implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional
- Consolidación de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA) y del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna (CARSAMPAF).

Área AIS/MAP

- Implantación de Sistemas de Gestión de la Calidad para los AIM (Conclusión 14/36 del GREPECAS).
- Cartas Aeronáuticas VFR Digitales (Conclusión 14/37 del GREPECAS).
- Sistemas de Información Geográfica (GIS) en los Servicios AIM de las Regiones CAR/SAM (Conclusión 14/39 del GREPECAS).
- Datos Electrónicos del Terreno y Obstáculos (Conclusión 14/40 del GREPECAS).
- Sistemas de automatización AIS y formatos de transferencias de datos.

Área MET

- Vigilancia de los volcanes En las aerovías internacionales – IAVW
- SIGMET
- Estaciones de observación meteorológica aeronáutica – AMOS; y
- Sistema mundial de pronóstico de área – WAFS.

6.4 En relación a los aspectos institucionales el establecimiento de un mecanismo regional para la consolidación, gestión e implantación de las facilidades y servicios multinacionales, será una tarea que estará en la agenda de trabajo durante los próximos años.

6.5 La Reunión concordó que los trabajos enumerados anteriormente constituirían las principales actividades a ser llevadas a cabo en la Región durante los próximos años en el campo de la navegación aérea y que era importante que todos los Estados entregaran el máximo apoyo para que se pudieran ejecutar con el éxito esperado.

Cuestión 7 del**Orden del Día: Seguimiento a las conclusiones adoptadas por las RAAC anteriores**

7.1 La Reunión examinó las conclusiones formuladas por las anteriores reuniones RAAC y consideró que las Conclusiones 6/8, 7/5, 7/7, 7/14, 7/15, 8/2, 8/3, 8/12, 9/1, 9/2, 9/4, 9/8, 9/14, 9/15, 9/16, 9/18 habían sido finalizadas. Originalmente, la Conclusión 7/3 -MEDIDAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION, había sido considerada como finalizada; sin embargo, la Reunión decidió mantenerla como válida debido al alcance e importancia de la misma.

7.2 Las Conclusiones 5/4, 6/15, 6/16, 7/3, 9/3, 9/5, 9/6, 9/7, 9/9, 9/10, 9/11, 9/12, 9/13, 9/17, aún son validas.

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

Comercio de los derechos de emisión en la aviación internacional

8.1 La Reunión tomó conocimiento que el Comité sobre la Protección del Medio Ambiente y la Aviación (CAEP) terminó de elaborar el material de orientación para la aplicación del comercio de derechos de emisión en la aviación internacional. El Consejo de la OACI discutió el borrador del material de orientación, y lo someterá a consideración de la Asamblea próxima.

8.2 Asimismo, la Reunión tomó nota de que hay una clara división entre Europa y el resto del mundo en cuanto al tema del “ámbito geográfico”. En este sentido, todos los expertos del CAEP que no pertenecen a la Unión Europea y todos los miembros del Consejo no pertenecientes a la Unión Europea, consideran que las líneas aéreas de un Estado deberían ser incluidas en el sistema de comercio de los derechos de emisión de otro Estado, basados en el mutuo consentimiento. A su vez, la Unión Europea (UE) propuso leyes, unilateralmente, para ampliar el Esquema de Comercio de los Derechos de Emisión (ETS) de la Unión Europea (UE) a la aviación civil.

8.3 Un aspecto importante considerado por los Delegados es que el Protocolo de Kyoto excluye las emisiones de la aviación internacional, e instruye a los signatarios a trabajar para limitar o reducir dichas emisiones a través de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Asimismo, la Reunión fue informada que la aviación representa el 2 a 3% de las emisiones de gases de invernadero, comparado con 19% del transporte terrestre en Europa.

8.4 Se informó a la Reunión que la Comisión calcula que el costo adicional por pasajero generado por la participación de la aviación en el ETS alcanzará los nueve euros. En este particular, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) indica que dichos costos serían muchísimo mayores.

8.5 La Reunión también consideró la adopción de una estrategia positiva para gestionar el aumento de las emisiones de la aviación a largo plazo y el apoyo efectivo a un enfoque basado en las fortalezas tradicionales de la aviación en cuanto a la innovación tecnológica. Esto abarca los esfuerzos dirigidos a:

- Fomentar una mejor comprensión científica
- Acelerar las mejoras en la eficiencia del tránsito aéreo
- Fomentar la eficiencia energética de las aeronaves y los motores
- Explorar el desarrollo de fuentes de combustible alternas
- Utilizar opciones de mercado con una buena relación costo-beneficio, basadas en el consentimiento mutuo

8.6 En base a lo discutido en párrafos anteriores, la Reunión decidió, por unanimidad, por el total apoyo al material de orientación que la OACI ha elaborado acerca del comercio de los derechos de emisión, siempre y cuando la incorporación de las líneas aéreas de otros Estados se realice en base a un mutuo consentimiento como la única manera de implantar el comercio de los derechos de emisión en la aviación internacional. Asimismo, se acordó que los Estados consideren un enfoque basado en las fortalezas tradicionales de la aviación en cuanto a innovación tecnológica a fin de manejar el aumento de las emisiones de la aviación a largo plazo.

8.7 El Secretario de la CLAC informo a la Reunión que el Presidente de esta Comisión envió carta a la Comisión Europea señalando que este tema debe ser tratado en el foro de la OACI.

8.8 Estados Unidos proporcionó información por medio de una nota informativa referente a que el sistema actual de transporte aéreo no puede ser ampliado para atender la demanda de hoy. El proyecto NextGen, será implantado a más tardar en el año 2025, el cual tiene las siguientes características, entre otras: orientado al usuario; además de la incorporación de tecnología buscará el cambio de cultura sobre la seguridad operacional, evaluando los riesgos en un ambiente proactivo (todo en tiempo real) en lugar de la aproximación reactiva adoptada hasta al momento.

8.9 Asimismo, presentó información por medio de una nota informativa sobre los esfuerzos de Estados Unidos para responder a la amenaza de influenza pandémica. Los trabajos en este sentido están siendo llevados a cabo conjuntamente con la OACI. Asimismo, Estados Unidos, Canadá y México desarrollaron un Concepto de Operaciones Conjuntas para cooperación en operaciones de aviación durante una pandemia de influenza. Algunas hipótesis consideradas son: la pandemia puede comenzar en cualquier momento y en cualquier lugar; una pandemia podría durar de 12 a 18 meses o más; las regiones no serían afectadas simultáneamente; cerca de 40 % de la fuerza de trabajo podría estar ausente en los momentos más graves; el tráfico aéreo sería reducido por imposiciones de la propia pandemia o por acciones gubernamentales.