

**Asunto 4: Participación de los Estados en las actividades regionales**

4.1 Bajo este Asunto de la Agenda la Reunión discutió las siguientes materias

- a) Ensayos pre-operacionales
- b) Sistema y servicios multinacionales – Red Digital sudamericana (REDDIG)
- c) Implantación RVSM; y
- d) Ensayos de aumentación GNSS en la Región CAR/SAM (CSTB)

**Ensayos pre-operacionales**

4.2 La Reunión recibió información sobre el estado de implantación de ensayos y demostraciones pre-operacionales e implantación de rutas RNAV en las Regiones CAR/SAM. Al respecto y como seguimiento a las acciones recomendadas por la Conclusión 6/6 de la reunión RAAC/6 tomó nota de toda la planificación realizada por el mecanismo del GREPECAS para la implantación de rutas RNAV, las cuales de acuerdo a la información proporcionada por IATA, ha reportado y reportarán grandes beneficios a los operadores en cuanto al ahorro de tiempo de vuelo y combustible, como asimismo en asunto de seguridad operacional. Se notó que estas implantaciones podrían ser el primer paso para la introducción de aplicaciones dentro del concepto de los sistemas CNS/ATM de la OACI.

4.3 La Reunión tomó nota de las ventajas que el proyecto regional RLA/98/003 ofrecía como herramienta de implantación y asistencia a los Estados/Organizaciones internacionales, dentro del cual se desarrollaban las reuniones de Autoridades y Planificadores de Gestión de Tránsito Aéreo. Se indicó que estos eventos permitían reunir a los expertos regionales de los Estados en materia ATM para discutir los planes de implantación correspondientes. Se reconoció que esto permitía también encarar la implantación de ensayos y demostraciones pre-operacionales como asimismo la implantación de las rutas RNAV tratándolas como un sistema completo de origen a destino. En este sentido se informó que esta modalidad permitía que se tome acuerdos técnico operacionales en varios aspectos incluyendo las coordinaciones civil/militar, arreglos sobre zonas restringidas y peligrosas, posibilidades de pruebas de elementos CNS, entrenamiento etc. Se notó también de que el proyecto regional RLA/98/003 continuaría con los trabajos de implantación de diferentes elementos y funciones para mejorar la ATM, y que recientemente consideró, dentro de su alcance asuntos, de pruebas RNP 10 y de implantación RVSM.

4.4 Sin embargo, la Reunión estuvo de acuerdo de que los esfuerzos desarrollados dentro de los mecanismos citados deben ser acompañados por un alto grado de compromiso por los Estados SAM y todos los demás actores en el mejoramiento ATS a fin de realizar un trabajo lo más coordinado posible, para una efectiva y eficiente implantación de objetivos. En este sentido la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 7/4: APOYO A LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV**

Se insta a las Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana a prestar el mas alto grado de apoyo en los compromisos contraídos dentro de los planes de implantación de rutas RNAV establecidos por el mecanismo de GREPECAS y los trabajos programados al respecto por el proyecto regional RLA/98/003, a fin de, culminar con una exitosa ejecución de los planes de implantación de rutas RNAV.

### **Sistemas/servicios multinacionales-Red Digital Sudamericana (REDDIG)**

4.5 La Reunión reconoció que si bien los sistemas CNS/ATM reportarían grandes beneficios a la aviación para atender las crecientes demandas del transporte aéreo internacional/doméstico, su naturaleza global requería de una aproximación diferente para su implantación lo que significaba el establecimiento de acuerdos que desde el punto de vista institucional se apartaban de la clásica manera bilateral de tratar los asuntos de implantación del plan de navegación aérea. En este sentido y como seguimiento a las Conclusiones 6/7, 6/8 y 6/9 de la reunión RAAC/6 tomó nota de que:

- Ya se contaba con Directrices generales sobre el establecimiento y suministro de instalaciones/servicios multinacionales que fueron desarrolladas por la Reunión RAN/CAR/SAM/3 y actualizadas por la reunión GREPECAS/10 y que la Secretaría de la OACI circula la correspondiente enmienda al FASID CAR/SAM. Estas directrices se adjuntan como **Apéndice A** a esta parte del Informe.
- El GREPECAS era el organismo para promover, evaluar, coordinar con los Estados interesados, dar reconocimiento a los proyectos de sistemas multinacionales y generar enmiendas al Plan de Navegación Aérea.
- Que el proyecto regional RLA/98/003 había comenzado a trabajar activamente sobre el establecimiento de sistemas multinacionales en apoyo a los trabajos del GREPECAS. Entre las tareas del proyecto, se consideraba la generación de escenarios para estudio de estos sistemas como materia de la implantación de sistemas CNS/ATM.
- Los sistemas listados a continuación y que el Proyecto RLA/98/003 ya había iniciado su estudio, podrían considerarse como sistemas multinacionales:
  - a) Redes digitales multiservicio/multiprotocolo para voz y datos como plataformas de comunicaciones que permitan explotar de una manera costo/eficiente las comunicaciones actuales y futuras requeridas por el plan de navegación aérea con miras a implantar aplicaciones terrestres y tierra-aire compatibles con la Inter.-red AATN a fin de facilitar el desarrollo de automatización ATM.
  - b) Automatización ATM para una gestión centralizada cuyo desarrollo podría considerarse a partir de la implantación de una Unidad Regional para la Gestión de Afluencia de Tráfico Aéreo (ATFM) la cual se podría establecer empleando el soporte de las plataformas de red digital y los procesos automáticos de planes de vuelo que podrían ser apoyados por la AFTN mientras se establezca otro tipo de servicio de mensajería (ATSMHS).
  - c) Aumentación SBAS en correspondencia a los resultados de la planificación de la aumentación regional por medio del proyecto Regional RLA/00/009, lo que permitirá establecer en las Regiones CAR/SAM señales de corrección a fin de proporcionar con los parámetros operacionales correspondientes navegación NPA y de ser factible APV-1.
  - d) Sistemas de automatización AIS/Bases de datos, a fin de facilitar la implantación del sistema AIS automático integrado tal como se recomienda en el Plan de Navegación Aérea CAR/SAM.

- e) Un programa regional de implantación de Ensayos en Vuelo para ayudas convencionales y con base satelital que facilite de una manera costo-eficiente la aplicación de los SARPs OACI en esta materia a través de acuerdos que establezcan la colaboración regional y compartición de recursos de las unidades de ensayo en vuelo.
- f) Sistema aeronáutico Móvil por Satélite (AMSS) que facilite la implantación de enlaces de datos para ADS/CPDLC en áreas remotas (oceánicas y continentales).
- g) Agencia de Monitoreo y Gestión de la Seguridad del Espacio Aéreo que permita asegurar que se cumple con los requisitos necesarios para la implantación de RVSM y RNP en las regiones CAR/SAM (Conclusiones 10/12, 10/13 y 10/14 de la Reunión GREPECAS/10).

4.6 Se tomó nota que existían en las Regiones CAR/SAM sistemas multinacionales implantados (Redes de comunicaciones ISCS, MEVA, COCESNA) y que específicamente en la Region SAM se consideraban dos proyectos al respecto: la Red Digital Sudamericana (REDDIG) y la Agencia de Supervisión para implantación RVSM y RNP. Se noto también que GREPECAS ya había examinado un posible sistema multinacional respecto a una unidad regional central para la gestión de afluencia del tráfico aéreo cuya discusión se realizaría dentro del Comité ATM del sub-grupo ATM/CNS del mecanismo.

4.7 La Reunión concordó que el GREPECAS continúe con la labor de examinar arreglos institucionales a la luz de las correspondientes directrices regionales considerando entre otros los sistemas indicados en el párrafo 4.5 anterior. La Reunión fue de la opinión de que con estos estudios a realizarse por GREPECAS, se tendrían resultados de los trabajos a ser efectuados de acuerdo a las Conclusiones 6/7 y 6/8 de la Reunión RAAC/6. En consecuencia se estuvo de acuerdo de que sería de interés para la Región activar un Grupo de Trabajo Regional de alto nivel para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM recomendado por la Conclusión 6/9 de la reunión RAAC/6, para lo cual la Reunión preparó los términos de referencia y el programa de trabajo de dicho Grupo que se presentan como **Apéndice B** a esta parte del informe. En este sentido la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 7/5: GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL**

Que:

- a) Los términos de referencia y programa de trabajo para el Grupo Regional de Especialistas para estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM al que se refiere la Conclusión 6/9 de la Reunión RAAC/6 sean los que se indican en el Apéndice B; y
- b) la Oficina Regional de la OACI coordine con los Estados la celebración de la primera reunión del Grupo, una vez que GREPECAS produzca los estudios correspondientes sobre instalaciones/servicios multinacionales.

4.8 Por otra parte y respecto a la identificación en el Plan de Navegación Aérea de instalaciones/servicios multinacionales, la Reunión notó de que en la actual situación de la formulación del FASID la identificación de estos sistemas en este documento no está claramente establecida. Así, por ejemplo, para servicios de comunicaciones orales ATS, la futura REDDIG sólo se menciona en el FASID en la columna de Observaciones de la Tabla CNS 1C - Circuitos Orales ATS. Sin embargo y considerando que por definición la instalación/servicio multinacional debería formar parte integral del Plan de Navegación Aérea, sería conveniente estudiar una forma más adecuada para describir la misma y que, en la medida necesaria y de acuerdo a la evolución del Plan y del sistema multinacional, se permitan realizar las enmiendas correspondientes. La Reunión consideró un posible formato para los sistemas de comunicaciones similares a la REDDIG y que se adjunta como **Apéndice C** a esta parte del Informe. En vista de que GREPECAS tiene la tarea de identificar los sistemas multinacionales y realizar, en caso necesario, las correspondientes enmiendas al FASID CAR/SAM en esta materia, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 7/6: ADECUADA IDENTIFICACIÓN DE LAS INSTALACIONES/SERVICIOS MULTINACIONALES EN EL FASID**

A fin de realizar una mejor planificación CAR/SAM de las instalaciones/servicios multinacionales dentro del FASID, que la Oficina Regional SAM de la OACI solicite al mecanismo del GREPECAS que estudie una adecuada presentación en dicho documento de las instalaciones/servicios multinacionales a fin de facilitar su identificación, descripción y procesamiento de futuras enmiendas que afecten a dichos sistemas multinacionales en conexión con la evolución del Plan de Navegación Aérea.

**Red Digital Sudamericana (REDDIG)**

4.9 Se presentó a la Reunión información sobre la implantación de la Red Digital Sudamericana (REDDIG), la cual estaba siendo implantada a través del proyecto regional de cooperación técnica PNUD/OACI RLA/98/019. Al respecto se hizo especial énfasis en los aspectos institucionales a ser desarrollados por el proyecto para la finalización del acuerdo que permita administrar la red como un sistema multinacional. Asimismo la Reunión tomó nota de :

- a) La evolución del concepto REDDIG como plataforma de comunicaciones para atender los planes del AFS y apoyar a los planes del AMS en relación a los requerimientos actuales y futuros en materia de comunicaciones de los sistemas CNS/ATM contenidos en el FASID CAR/SAM.
- b) El alcance del proyecto Regional mencionado como acuerdo institucional entre los Estados participantes y la OACI para la implantación y operación inicial de la red.
- c) Las perspectivas de que la red se encuentre funcionando para fines de Diciembre del 2002.
- d) La importancia de lograr el éxito de la implantación de la REDDIG lo cual establecería un antecedente importante y útil para la implantación de sistemas multinacionales en la región y que además esta red prestaría apoyo a la implantación de otros sistemas multinacionales como alguno de los identificados en el párrafo 4.3 anterior sirviendo como plataforma de comunicaciones.

4.10 La Reunión fue informada sobre la próxima reunión del Comité de Coordinación del Proyecto RLA/98/019 (31 de Julio al 2 de Agosto del 2002) durante la cual como un asunto importante se proporcionarían orientaciones para que el Proyecto pueda proseguir con la tarea de elaborar una propuesta para la futura administración de la REDDIG compatibilizando ideas ya establecidas durante la Reunión REDDIG/4. La Reunión tomó nota de que si bien la REDDIG y su implantación como sistema multinacional son anteriores a la elaboración de la Directrices sobre el establecimiento y suministro de instalaciones/servicios multinacionales disponibles actualmente. Al estudiar su proceso de implantación se pudo observar su armonía, hasta el momento, con los puntos mas importantes de las mencionadas directrices. En este sentido se estuvo de acuerdo de que el proyecto regional tome como referencia las partes pertinentes de las directrices del Apéndice A a esta parte del Informe para elaborar el proyecto de Acuerdo a fin de administrar la futura REDDIG una vez se termine el periodo de operación de la misma por el Proyecto RLA/98/019. Al respecto la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 7/7: ACUERDO PARA LA GESTIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRACIÓN DE LA REDDIG**

Que el Proyecto Regional RLA/98/019 y la OACI, como organismo ejecutor del proyecto, al desarrollar el Acuerdo para la Gestión Técnica y Administración de la REDDIG, tomen como referencia la parte pertinente de los textos de orientación desarrollados por la Reunión RAN CAR/SAM/3 y actualizados por el GREPECAS sobre el establecimiento de instalaciones y servicios multinacionales.

**Implantación RVSM**

4.11 La Reunión fue informada respecto a las actividades que se planificaron en el mecanismo del GREPECAS y el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003 respecto a la implantación de la RVSM en las Regiones CAR/SAM. Al respecto la Reunión tomó nota de que algunos Estados, en vista de la situación de su flota, ponían en duda el lograr llevar a la práctica los planes establecidos por GREPECAS en una sola fase. Se informó también que por recomendación de la Tercera Reunión de Autoridades y Planificadores (ATM AP/ATM/3), los mencionados planes de GREPECAS debían estudiarse por su Grupo de Tarea RVSM para compatibilizarlos con los planes de implantación RVSM domésticos de Estados Unidos. En este sentido, esto significaba estudiar la posibilidad de la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM en una sola fase a Diciembre del 2004. La IATA, al respeto presentó una información indicando las ventajas de que las Regiones CAR/SAM puedan realizar la implantación RVSM en una sola fase.

4.12 Respecto a la fecha de implantación establecida por la Reunión GREPECAS/10, los Estados presentes reafirmaron su compromiso de realizar todos los esfuerzos posibles para ejecutar los planes regionales de implantación RVSM y reconocieron las ventajas y la necesidad de iniciar una planificación para establecer dichos planes en forma doméstica. Después de un debate se reconoció también de que al establecer los planes RVSM domésticos, se debería tener en cuenta que los mismos deben armonizar con los regionales. Por otra parte se notó también que de no lograr la certificación RVSM de la flota y sus operadores, el Estado podría manejar una interfase dentro de su espacio aéreo doméstico a fin de acomodar en forma táctica aeronaves RVSM y no-RVSM, sin afectar significativamente la implantación RVSM regional. Al respecto la reunión formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN 7/8: DESARROLLO DE UN PLAN DE IMPLANTACIÓN RVSM NACIONAL EN LOS ESTADOS DE LA REGIÓN SAM**

Se insta a todos los Estados de la Región SAM a elaborar un plan de implantación RVSM nacional en el marco del programa de implantación RVSM regional CAR/SAM que contemple los aspectos administrativos, económicos, institucionales y técnico / operativos requeridos para su ejecución.

4.12.1 La Reunión tomó nota de que la anterior Conclusión apoyaba la implantación de la Conclusión AP/ATM-3/25 formulada por la Reunión AP/ATM/3.

**Ensayos de aumentación GNSS en las Regiones CAR/SAM (CSTB)**

4.13 Los Estados presentes reafirmaron la necesidad de seguir haciendo esfuerzos para desarrollar planes a fin de lograr la implantación del GNSS en las Regiones CAR/SAM. Al respecto la reunión recibió información sobre la actual arquitectura de la plataforma de ensayos de aumentación SBAS en las regiones CAR/SAM (CSTB) implantada a través del proyecto regional de cooperación técnica RLA/00/009, como asimismo el estado de implantación de los objetivos del proyecto, las pruebas en vuelo y la recolección de datos llevadas a cabo el mayo del 2002.

4.14 Por la información recibida se pudo observar, que las investigaciones llevadas a cabo con la ayuda de la FAA, demostraron claramente el problema ionosférico en el hemisferio sur, el cual afectaba en gran medida el desarrollo de planes para lograr la implantación de aumentación SBAS. En este sentido la reunión, a la luz de la experiencia lograda hasta el momento, percibió que era necesario reformular los objetivos del proyecto a fin de que el mismo se torne una herramienta eficaz y eficiente para determinar en el corto plazo el plan de aumentación SBAS/GBAS que requieren las regiones CAR/SAM para atender los requisitos del FASID.

4.15 Al respecto se informó que el proyecto regional RLA/00/009 tendría en Agosto próximo una reunión de coordinación y de que esa oportunidad sería propicia para reformular el mismo. Al respecto la Reunión desarrolló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSION 7/9 REFORMULACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO REGIONAL DE COOPERACION TÉCNICA RLA/00/009**

Considerando la experiencia adquirida hasta el momento en la implantación de los objetivos del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/00/009, que la OACI y los Estados participantes en el mismo, durante la próxima reunión de coordinación del proyecto, lo reformulen para obtener los objetivos que permitan a los Estados establecer los planes de aumentación SBAS/GBAS regionales.

4.16 Se examinó la información presentada por Brasil, sobre los estudios realizados conjuntamente con la FAA, respecto a las características de la ionósfera y sus anomalías geomagnéticas y se invitó a los Estados a unirse a estos estudios. La Reunión consideró esta información de mucha utilidad y que la misma debería publicarse. Al respecto, Brasil y Estados Unidos indicaron que coordinarán este asunto para colocar la información en un espacio Web de la Internet.

4.16.1 Referente a las anomalías, se informó a la Reunión que estas anomalías eran significativamente diferentes a aquellas experimentadas en el Hemisferio Norte. Por consiguiente, dependiendo del nivel de servicio deseado, los algoritmos existentes podrían ser desarrollados para las regiones ecuatoriales.

## APÉNDICE A

### *FASID CAR/SAM – GEN II-S*

#### 3.3 **Directrices generales sobre el establecimiento y suministro de estaciones/servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM**

##### 3.3.1 **Generalidades**

3.3.1.1 Al pensar en instalaciones y servicios, puede que los Estados deseen explorar las posibilidades de establecer y proporcionar tales instalaciones y servicios en un plano multinacional. Las orientaciones siguientes se ofrecen para tales casos.

##### 3.3.2 **Introducción**

3.3.2.1 Las presentes directrices fueron elaboradas por la Reunión RAN CAR/SAM/3 (1999), mediante la Recomendación 13/2 atendiendo a la Recomendación ANSEP/2-3 aprobada por el Consejo de la OACI durante la 6a. sesión de su 146o. período de sesiones.

3.3.2.2 Estas directrices reflejan disposiciones de la OACI pertinentes y los criterios establecidos que regulan la planificación regional de la Organización y la implantación de las instalaciones/servicios necesarios para la navegación aérea en la Región CAR/SAM. Se reconoce igualmente en las directrices el principio aprobado por el Consejo de recuperación de los costos correspondientes a instalaciones y servicios provistos con arreglo al Plan regional CAR/SAM, así como los principios y criterios estipulados en las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc 9082, párrafo 34 ii) y en los textos de orientación más detallados que figuran en el documento de la OACI Manual sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Doc 9161).

##### 3.3.3 **Definición de instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales**

3.3.3.1 Se prevé que las instalaciones/servicios multinacionales de navegación aérea seguirán siendo por algún tiempo la excepción y no la regla en la Región CAR/SAM. Dado su carácter único, su incidencia en el conjunto del sistema así como sus implicaciones para los usuarios y proveedores, las instalaciones/servicios multinacionales, necesitarán un pronto reconocimiento por GREPECAS u otros grupos de ejecución. El definir las instalaciones/servicios de navegación aérea multinacionales CAR/SAM de la siguiente forma permitirá que se haga tal identificación de una manera racional:

Instalación/servicio específicamente identificado como tal e incluido en el Plan regional CAR/SAM de la OACI para prestar servicios a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado de conformidad con el Plan Regional CAR/SAM.

3.3.3.2 La finalidad de una instalación/servicio multinacionales destinados a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá de aquel que está bajo la responsabilidad de un solo Estado aporta a este respecto un elemento útil y determinante. Este criterio es importante en tanto que descarta sin ambigüedades otras posibilidades que el mecanismo de planificación regional y de cumplimiento de los requisitos en materia de instalaciones/servicios tiene previstas en el Artículo 28 del Convenio, de conformidad con las normas y métodos recomendados y las resoluciones pertinentes de la Asamblea, tales como el establecimiento de un organismo de explotación y como último recurso el financiamiento colectivo de conformidad con el Capítulo XV del convenio. Aunque en todos estos casos los Estados siguen siendo responsables a título individual, de conformidad con el Artículo 28, de la provisión de instalaciones/servicios dentro del área de su jurisdicción, una instalación/servicio “multinacional” por su propia naturaleza, se extendería más allá del espacio aéreo que corresponde a un solo Estado.

3.3.3.3 En el marco de las reglas y procedimientos de la OACI, el término “instalación/servicio” de navegación aérea se entiende bien. Contrariamente al término “proyecto” o cualquier otro término que se refiera únicamente a determinadas partes o fases de una empresa, la expresión “instalación/servicio” no excluye la investigación, desarrollo, funcionamiento y por último la terminación progresiva de una empresa común. Por lo tanto, en este contexto no es necesario alejarse del término bien conocido “instalación/servicio” de navegación aérea. Con todo, cabe ampliar la definición con elementos suplementarios para disociar la empresa común de las instalaciones/servicios que proporciona un solo Estado.

### 3.3.4 **Aplicación de las disposiciones de la OACI**

3.3.4.1 De conformidad con el Artículo 28 del Convenio y con los criterios de la OACI relativos a la formulación de planes regionales y a su implantación, toda instalación/servicio multinacional figurará en el plan regional según lo establecido por el Consejo. Análogamente, para establecer los costes básicos que justifican los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta deberán aplicarse los principios aprobados por el Consejo, es decir que los costes que habrán de tenerse en cuenta deberían ser los determinados en relación con las instalaciones y servicios proporcionados e implantados con arreglos al Plan regional CAR/SAM.

### 3.3.5 **Plan regional CAR/SAM**

3.3.5.1 Los planes regionales para la provisión de instalaciones, servicios y procedimientos los establece el Consejo, normalmente por asesoramiento de las reuniones regionales de navegación aérea. Entre estas reuniones, los planes se actualizan, sobre una base ad hoc mediante el procedimiento establecido para la enmienda de planes regionales aprobados. En ambos casos se aplica un procedimiento experimental basado en la Recomendación núm. 2 de la Conferencia sobre los aspectos económicos de las instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta y de los aeropuertos (1973) del siguiente modo: en el caso de que un Estado desapruuebe la inscripción de instalaciones/servicios en el plan alegando que tales instalaciones/servicios no son necesarios para la aviación civil internacional, en la medida de lo posible, se evalúan los costes de las instalaciones/servicios en cuestión.

3.3.5.2 El Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS) así como todos los que son parte en los procesos de planificación regional para la gestión continua del Plan de navegación aérea CAR/SAM deberían continuar prestando la atención debida a los requisitos operacionales, al progreso técnico previsto, a las posibles complicaciones financieras para usuarios y proveedores y a otras posibles soluciones y aspectos de costo/beneficios de las operaciones.

3.3.5.3 El proceso que lleva al desarrollo e implantación de instalaciones/servicios multinacionales sería similar al que corresponde a incluir cualesquiera instalaciones y servicios en el Plan regional CAR/SAM y tendría el objetivo general de asegurar un desarrollo continuo y uniforme del Plan regional CAR/SAM en su totalidad y se beneficiaría posiblemente de la acción conjunta de los Estados que participen.

### 3.3.6 **Planificación y establecimiento de una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM**

3.3.6.1 Las orientaciones siguientes señalan paso a paso el proceso de montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea en las Regiones CAR/SAM. En los párrafos que siguen a esta enumeración se comentan las diversas etapas.

- A. La razón para montar una instalación/servicio multinacional de navegación aérea puede provenir de:
  - a) el Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
  - b) un Estado o grupo de Estados.
- B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar respaldadas por documentación relativa a los siguientes aspectos:
  - a) finalidad de la propuesta y justificaciones operacionales y técnicas;
  - b) implicaciones financieras y relación coste/beneficios;
  - c) implicaciones en cuanto a la gestión; y
  - d) soluciones alternativas.
- C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.
- D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:
  - a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
  - b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.
- E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

*Comentarios sobre el proceso*

3.3.6.2 De los elementos básicos de la definición, y de su consecuencia evidente que es la plena integración de la propuesta de una instalación/servicio multinacional CAR/SAM en los procesos de planificación e implantación de la OACI para la Regiones CAR/SAM, se deduce que:

A. Las propuestas de instalación/servicio multinacional de navegación aérea CAR/SAM OACI pueden provenir:

- a) del Grupo regional de planificación y ejecución CAR/SAM (GREPECAS); o bien de
- b) un Estado o de un grupo de Estados.

3.3.6.3 En este contexto, se recordará que el GREPECAS desempeña en todo momento un papel activo. El mecanismo permanente de planificación y de coordinación regional supone en efecto este requisito previo que permite proporcionar en todo momento una reacción adaptada a las necesidades específicas de las Regiones CAR/SAM y que figura por otra parte en los objetivos del grupo, a saber:

- a) asegurar el desarrollo continuo y coherente del Plan regional CAR/SAM, en su conjunto y en relación con los de regiones adyacentes; e
- b) identificar los problemas específicos en la esfera de la navegación aérea y proponer a las partes interesadas, en forma apropiada, medidas destinadas a resolverlos.

3.3.6.4 Los procesos de planificación CAR/SAM y los métodos de trabajo del GREPECAS, tal y como están consignados en el Manual de procedimiento, aseguran de forma permanente e intensiva la información de los Estados miembros de las Regiones CAR/SAM, así como la coordinación con los mismos. Aunque a estos procedimientos sea inherente el máximo de transparencia, es preciso dedicar especial atención desde el principio cuando se trata de proyectos multinacionales que puedan tener repercusiones trascendentales para todas las partes interesadas. Por ello el GREPECAS aceptó el principio:

- de que al elaborar una propuesta de instalación/servicio multinacional actúa en estrecha consulta con los Estados y organizaciones internacionales interesados en todas las fases de su examen.

3.3.6.5 En la Introducción del Plan regional CAR/SAM, se describen los procedimientos de la enmienda de planes regionales aprobados y la gestión permanente del Plan regional CAR/SAM.

3.3.6.6 Cuando se emite una propuesta en el seno del GREPECAS o cuando se somete a su consideración por parte de un Estado o de un grupo de Estados, es preciso contar con información básica para permitir una evaluación preliminar. Así pues, por principio:

B. Las propuestas de instalación/servicio deberían estar apoyadas por documentación conexas relativa a los siguientes aspectos:

- a) ***la finalidad de la propuesta y las justificaciones operacionales y técnica.*** Esto debería incluir los planes generales y los plazos de realización y de implantación de la instalación/servicio. Asimismo, deberían tratarse las posibles repercusiones, de haberlas, en el reglamento, prácticas habituales de trabajo, equipo, locales y en el mantenimiento. Debería incluirse asimismo información sobre las posibles repercusiones en todo o parte del sistema de navegación aérea CAR/SAM;
- b) ***implicaciones financieras y relación costo/beneficio.*** La información conexas debería incluir un cálculo de los costes totales de la instalación/servicio multinacional donde estuvieran comprendidos, según el caso, los costes de investigación y realización, implantación, explotación y mantenimiento, administración y costes de capital; la información debe comprender también la manera en que se financiarán todos los gastos realizados antes de la fase operacional; una evaluación de las economías que pueden preverse a partir de la implantación de la instalación/servicio (estas economías pueden expresarse en términos monetarios o físicos, por ejemplo: puestos de controladores de tránsito aéreo, servicios de comunicaciones, etc.); una comparación de estas economías con el coste total estimado; y una propuesta sobre el modo en que se repartirán los costes entre los Estados que participan en el suministro del proyecto. También será necesario proporcionar una evaluación sobre las repercusiones, en los usuarios de los derechos que se les aplican por el uso de las instalaciones/servicios en cuestión;
- c) ***implicaciones en cuanto a la gestión***

Como mínimo, debería incluirse información sobre la organización de la infraestructura (operacional y administrativa) y sobre el personal.

- d) ***soluciones alternativas***

Aunque normalmente no se pueda esperar que todas las propuestas sometidas, desde el exterior, a la consideración del GREPECAS contengan toda la información necesaria para una evaluación preliminar, el propio GREPECAS debería tener siempre en cuenta cualquier posible opción mediante la cual puedan satisfacerse los requisitos operacionales de una manera más rentable. Esta información debería formar parte de la documentación que se facilite a las partes consultadas.

3.3.6.7 Una vez que se cuente con la información necesaria, deberá iniciarse la fase siguiente con la mínima dilación posible.

C. La propuesta será evaluada por el GREPECAS, particularmente por lo que respecta a su justificación, aceptabilidad y relación coste/beneficios.

D. Si se ha llegado a un acuerdo preliminar en el seno del GREPECAS éste procederá, por mediación de las Oficinas del Caribe y Sudamérica de la OACI, a efectuar los siguientes trámites:

- a) consultar a los Estados directamente interesados sobre la posibilidad de suministrarles la instalación/servicio multinacionales, así como a los Estados que fueran a utilizarlos; y
- b) volver a evaluar la propuesta en función de los comentarios formulados por dichos Estados y decidir si debe seguir tramitándose o no.

3.3.6.8 Las atribuciones del GREPECAS, así como los procedimientos adoptados para el desempeño de sus actividades, permiten al grupo recibir asesoramiento en materia de economía, según convenga. El GREPECAS será el más indicado para establecer la necesidad de la asistencia así como la forma que debería tomar, al examinar una propuesta concreta de instalación/servicio multinacional.

3.3.6.9 Tras completar el trabajo preparatorio que acaba de describirse, el proceso de inscripción de una instalación/ servicio en el Plan regional CAR/SAM se efectúa del siguiente modo:

E. El GREPECAS elabora, habiendo consultado a todas las partes interesadas, una propuesta completa de enmienda del Plan regional CAR/SAM que se tramitará de conformidad con el procedimiento aprobado por el Consejo.

### 3.3.7 Aspectos financieros, de gestión y otros aspectos contractuales

3.3.7.1 La participación de los Estados en el suministro de una instalación o servicio multinacional se basa en el supuesto de que todo Estado que haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de tal instalación/servicio y haga uso de ellos, debería cargar con la parte que le corresponde en los costes que conlleva. Sería necesario que los Estados participantes formalizaran en un acuerdo las condiciones en que ha de suministrarse la instalación/servicio multinacional. Uno de los objetivos esenciales del acuerdo debería ser el asegurar que los costes correspondientes se reparten entre los Estados participantes de una manera justa y equitativa.

3.3.7.2 Esta parte de las orientaciones trata de los principales aspectos contractuales, financieros, de gestión y otros, que deberían normalmente tenerse en cuenta al iniciar los trabajos sobre la posible implantación de una instalación/servicio multinacional. Se han esbozado las disposiciones básicas que cabría incorporar en un acuerdo, incluidas las disposiciones relativas al reparto y determinación de los costes. Con todo, en las orientaciones aquí formuladas no se llega a proponer un modelo de acuerdo ni de cláusulas, ya que las circunstancias relativas a la planificación, implantación y administración de las instalaciones/servicios multinacionales pueden variar considerablemente de un caso a otro.

*Nota.- en las directrices la palabra “acuerdo” es un término genérico que abarca uno o más acuerdos según el caso.*

### 3.3.8 Tipos de acuerdos

3.3.8.1 Un acuerdo que abarca la creación, implantación, administración y mantenimiento de una instalación/servicio multinacional puede tomar la forma de un tratado internacional formal o de un “acuerdo administrativo”. Ambas formas establecen una obligación internacional, pero el tratado requiere la firma del jefe de Estado o de gobierno y exige también la ratificación o la aprobación de la Asamblea legislativa nacional, que constituye un proceso ordinario bastante largo. Por el contrario un “acuerdo administrativo” se sitúa a un nivel más bajo por lo que respecta a las formalidades y los procedimientos, ya que lo puede firmar un ministro o director de aviación civil u otra personal autorizada, y podría en último término concluirse mediante canje de cartas o notas.

3.3.8.2 Se recomienda optar, siempre que sea posible, por el “acuerdo administrativo” y no por el tratado internacional formal, ya que el primero puede entrar en vigor en un plazo mínimo y es más flexible a la hora de incorporar cualquier modificación ulterior. Con todo, se admite que en algunos Estados, las circunstancias constitucionales o jurídicas puedan exigir la aprobación de la Asamblea legislativa para que el Estado acepte las obligaciones de orden financiero, particularmente si éstas son importantes o se extienden más allá de un determinado período e tiempo. Sea cual fuere la forma utilizada, los acuerdos deberían estar estructurados de forma que se puedan incorporar fácilmente las enmiendas ulteriores que la situación exija. A este fin, los textos más detallados que sean más susceptibles de modificación, y que no afecten a las disposiciones básicas del acuerdo deberían figurar en anexos o apéndices.

3.3.8.3 Se recomienda, asimismo, que siempre que sea posible se adopte un solo acuerdo general (tratado o “acuerdo administrativo”) que abarque todos los aspectos de la instalación/servicio en cuestión a través de todas sus fases. Con todo, puede que esto no sea siempre posible. En algunas circunstancias, puede ser necesario o preferible contar con más de un acuerdo (tratado o “acuerdo administrativo”) que difieran en su alcance y contenido. La finalidad debe ser entonces abarcar tantos aspectos como sea posible en el “acuerdo administrativo” y limitar la utilización del tratado a aquellos aspectos para los cuales esta forma de acuerdo es esencial para los Estados en cuestión. Habiendo admitido esto, un acuerdo puede, por ejemplo, abarcar los trámites, incluida la prefinanciación, que han de llevar a cabo los Estados que aceptan la responsabilidad de llevar la instalación/servicio hasta la fase de funcionamiento, mientras se concluirá otro acuerdo entre todos los Estados (incluido el primer grupo de Estados mencionados) que vayan a utilizar o beneficiarse de la instalación/servicio una vez que haya entrado en funcionamiento. En tales circunstancias, el primer acuerdo será importante ya que el primer grupo de Estados tendrá que asegurar la financiación con cargo a sus propios recursos para permitir la implantación de la instalación/servicio, ya que no habrá ninguna entrada de derechos a los usuarios (explotadores de aeronaves) hasta que la instalación/servicio entre en funcionamiento.

3.3.8.4 Otro posible planteamiento, si las circunstancias lo exigen, sería que todos los Estados participantes concluyeran un acuerdo que abarcara, en términos generales, su compromiso de participar en el suministro de una instalación/servicio multinacional, y elaborar seguidamente otro acuerdo que abarcara todos los aspectos relativos a la financiación y funcionamiento de la instalación/servicio multinacional.

3.3.8.5 A continuación se citan, en el orden habitual, las diversas disposiciones básicas que deberían figurar normalmente en un acuerdo de esta naturaleza:

- a) **Objetivo del acuerdo.** En el preámbulo del acuerdo debe precisarse el objetivo en que se fundamenta la decisión de los Estados participantes de tomar disposiciones en común para suministrar la instalación/servicio multinacional en cuestión.
- b) **Obligaciones de los Estados partes en el acuerdo.** Las obligaciones básicas de los Estados participantes deben indicarse brevemente al principio. Estas comprenden la obligación (asumida individualmente o colectivamente por un Estado o un grupo de Estados participantes o atribuida a una organización o agencia) de crear y administrar la instalación/servicio en cuestión; la obligación de observar los criterios y las prácticas de la OACI, por lo que respecta a la recuperación de los costes por parte de los Estados a través de los explotadores de aeronaves, etc.
- a) **Definición y descripción de la instalación/servicio.** El acuerdo debe contener una definición y una descripción claras y precisas de la instalación/servicio multinacional que ha de suministrarse, así como de las funciones que ha de desempeñar, indicando también, siempre que sea posible y conveniente, los servicios necesarios a su funcionamiento. Puede ser aconsejable, en algunos casos, hacer una referencia concreta a las funciones que la instalación/servicio multinacional no va a desempeñar.
- b) **Creación y administración de la instalación/servicio.** El acuerdo debe especificar quién creará y administrará la instalación/servicio en cuestión, a saber, un Estado, dos o más Estados, una organización internacional existente, una agencia nacional o internacional existente, o una nueva agencia que habrá de crearse particularmente para este fin.

*Nota.- La decisión acerca de quién suministrará la instalación/servicio puede verse influida, en particular, por la importancia de las inversiones de capital previstas y de los costes anuales correspondientes, y por la medida en que los proveedores posibles (un Estado o Estados participantes, una organización o una agencia internacional) ya estén comprometidos en la actividad o actividades de que se trate.*

- c) **Capacidad jurídica.** Si una organización o agencia internacional (véase la Resolución A22-19 de la Asamblea) se propone crear o explotar la instalación/servicio en cuestión, deberá estar dotado de la capacidad jurídica apropiada, para contratar, adquirir y disponer de los bienes y para litigar.
- d) **Aspectos de responsabilidad civil.** Estrechamente relacionadas con la capacidad jurídica están los aspectos de responsabilidad civil que podrían tener que tratarse en el acuerdo. Esto involucra aspectos como la determinación de la medida en que debe asumirse la responsabilidad civil en relación con el suministro de la instalación/servicio multinacional. Otros aspectos también comprenden saber si la entidad que proporciona la instalación/servicio en cuestión, ya sea una organización o agencia internacional o uno o varios Estados, debe asumir por sí sola tal responsabilidad, o si esta debe compartirse entre todos los Estados participantes.

e) **Aspectos relativos a la gestión.** Es preciso definir la naturaleza y las funciones del órgano (o de los órganos) directivos necesarios para administrar el acuerdo. Si ha de crearse una nueva agencia para administrar la instalación/servicio multinacional, esto deberá estar estipulado en el acuerdo, que deberá precisar igualmente las funciones y responsabilidades de la Dirección de la agencia así como ante quién ésta será responsable.

1) **Órganos directivos y modalidades de decisión.** Deberán precisarse las modalidades de voto. Es preciso decidir si cada Estado participante tiene el mismo número de votos (como por ejemplo, en la OACI). De no ser así, cada voto de un Estado podrá ponderarse con arreglo a una fórmula predeterminada en función, por ejemplo, de la parte correspondiente al participante en la contribución total a la instalación/servicio o a la agencia en cuestión. Podrá fijarse un límite máximo y mínimo del número de votos que le corresponden a cada participante a título individual independientemente de su parte en el total de las contribuciones.

En el acuerdo deberá decirse también si en todos los casos basta con una mayoría simple o si, para ciertas cuestiones, es preciso contar con una amplia mayoría (que se especificará) o incluso con la unanimidad. También será necesario identificar claramente en el acuerdo si son necesarios distintos grados de mayoría según la cuestión que se someta a votación.

2) **Organización y personal.** En el acuerdo deberá preverse también la manera según la cual la entidad que administre la instalación/servicio estructurará u organizará sus funciones. Esto se aplica en particular si la administración va a ser confiada a una nueva agencia. También deberán tratarse en el acuerdo (o en un anexo a éste) diversos aspectos relativos al personal (nacionalidad, plantilla y categorías, etc.). Si los Estados participantes deciden que la instalación/servicio multinacional debe ser suministrada por un Estado o por dos o más Estados (proporcionando cada uno de ellos elementos o partes del proyecto en cuestión), la nacionalidad del personal no debería plantear problemas, y no sería necesario tratarla en el acuerdo. Con todo, la administración por parte de una organización o agencia internacional puede exigir determinadas estipulaciones relativas a la selección de personal competente procedente de los Estados participantes. Otros aspectos que han de tener en cuenta, aparte de la plantilla

3) **Consulta.** Conviene prever la posibilidad de consultar a los Estados partes en el acuerdo que no estén representados en el órgano rector, así como a los organismos pertinentes de explotadores de aeronaves. Tales consultas deberían al menos preceder cualquier acontecimiento que pueda afectar materialmente a los costes asignados a estos Estados, a los derechos impuestos a los usuarios, y a la calidad de los servicios suministrados.

h) *Aspectos financieros:*

- 1) ***Consideraciones sobre el período que precede a la implantación.*** La determinación y presentación de los costes correspondientes al suministro de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben efectuarse de una manera aceptable para todos los Estados participantes. En este contexto, conviene señalar que la acción de llevar la instalación/servicio a la fase de funcionamiento puede significar que los costes de implantación son financiados por uno o más Estados participantes. Con toda una vez implantada la instalación/servicio, estos costes se capitalizarán y se incluirán en el concepto de amortización (con los intereses acumulados) en la base de los costes generales que habrán de repartirse entre los Estados participantes en el suministro de la instalación/servicio en cuestión.
- 2) ***Determinación de los costes.*** Con objeto de formalizar la manera de determinar los costes que han de ser repartidos, el acuerdo entre los Estados participantes en el suministro de una instalación/servicio debe contener las cláusulas correspondientes. El acuerdo debería estipular también que la determinación de los costes deberá inspirarse en el planteamiento recomendado en el Capítulo 4 del documento de la NACI *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). En el caso de que resulte necesario contar con instrucciones más completas, basadas en el Doc 9161, es preferible que éstas figuren en un anexo teniendo en cuenta su volumen relativo y su carácter detallado, y también porque cabe esperar que sea necesario actualizarlas y modificarlas con mayor frecuencia que el texto principal del acuerdo. (Las enmiendas de los anexos al acuerdo se someterán normalmente a la aprobación del órgano rector de la instalación/servicio multinacional).

De conformidad con el planteamiento adoptado en el Doc 9161, el anexo contendrá normalmente un inventario de los diversos elementos de la instalación/servicio multinacional (por ejemplo, edificios, equipo, cuadro de la plantilla con indicación de sus funciones, etc.). El anexo abarcará también la determinación de los costes anuales, es decir, costes de funcionamiento y mantenimiento, costes administrativos y comunes, depreciación y/o amortización costes de capital, así como desembolsos especiales de capital. Por último, si una instalación/servicio multinacional o cualquiera de sus elementos responde a otros fines (está al servicio de un solo Estado, o presta servicios no aeronáuticos), que las funciones multinacionales especificadas en el acuerdo, deberán facilitarse instrucciones para determinar con precisión los costes “multinacionales” que habrán de repartirse entre los Estados participantes.

Será también necesario que en el acuerdo se especifique, normalmente en un anexo, el formulario básico que habrá de utilizarse para la presentación de los costes anuales con vistas a su aprobación. El contenido y los detalles de este formulario dependerán de las circunstancias particulares.

- 3) **Reparto de costes.** Una vez que un Estado haya dado su apoyo y su acuerdo para la implantación de una instalación/servicio multinacional y haga uso de ellos, se espera que asuma la responsabilidad de su parte de los costes correspondientes. Esta obligación básica debería figurar en el acuerdo contraído entre los Estados participantes.

En el acuerdo se debería hacer resaltar el procedimiento que ha de aplicarse para determinar la parte de los costes que incumbe a cada Estado participante. Todo método de reparto de costes deberá, en la medida de lo posible, ser equitativo, simple y fácil de aplicar. La consideración de la equidad es válida no sólo en el contexto de los Estados participantes sino también con respecto a los usuarios (explotadores de aeronaves) ya que es de suponer que en la mayoría de los casos los Estados participantes incluyan los costes que han efectuado en la base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios de navegación aérea, si los perciben.

En general, no parece posible recomendar un método o planteamiento concretos para el reparto de los costes porque las situaciones pueden variar, particularmente en función de las características técnicas y operacionales de la instalación/servicio multinacional en cuestión, de las opiniones o criterios de los Estados participantes sobre la manera en que deben repartirse los costes, y del volumen de dichos costes.

Sin embargo, en pro de la equidad, todo método de reparto de costes debe, en principio, estar basado en la medida en que cada Estado participante utiliza la instalación/servicio multinacional en cuestión. Por tanto, los parámetros o claves utilizados para determinar los costes que incumben a cada Estado deben reflejar esta utilización. Con todo, si la utilización sólo puede medirse aplicando procedimientos complejos cuyo coste sea desproporcionado con relación a los costes que hayan de repartirse, podrían aplicarse otros métodos de reparto de los costes basados en datos estadísticos disponibles y pertinentes. Sea cual fuere el método seleccionado, éste deberá permitir que los costes se repartan de una forma justa y equitativa.

Una instalación/servicio multinacional puede estar administrada por uno o más Estados mientras que otros Estados aportan también su contribución a los costes. En tales circunstancias, todos los Estados en cuestión deben decidir si se ha de repartir el total de los costes o si han de hacerse algunas deducciones para tener en cuenta las ventajas reales que saca el Estado o Estados que tienen a cargo la administración de la instalación/servicio en cuestión. Tales ventajas tomarán normalmente la forma de empleo de nacionales, concesión de contratos a empresas nacionales, etc., con su correspondiente efecto multiplicador en la economía del Estado en cuestión. Se observará que el Estado encargado de administrar la instalación/servicio deberá pagar, al igual que los demás Estados usuarios, su parte de los costes totales que hayan de repartirse.

- 4) **Recuperación de costes a través de los usuarios.** Por regla general, una instalación/servicio multinacional deberá financiarse o prefinanciarse de forma “multinacional” por un Estado, un grupo de Estados o por una agencia instituida en virtud de un acuerdo entre Estados. Sin embargo, cualquiera de estas partes podrá recuperar los costes que haya efectuado a través de los usuarios, una vez se haya implantado la instalación/servicio. Con todo, los Estados podrían también decidir recuperar menos de los costes totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales [véase el (Doc 9082), párrafo 35 i)]. Cuando se haya autorizado a una agencia a recuperar sus propios costes mediante el cobro de derechos, los Estados que la autorizan deberán compensar la pérdida de ingresos si deciden, que determinados vuelos pueden gozar de exenciones o de reducciones de los derechos.

Cada Estado participante decidirá si desea o no recuperar sus propios costes a través de los usuarios (explotadores de aeronaves). Podrá o bien incluirlos en su base de cálculo de los derechos por el uso de instalaciones y servicios en ruta (si los percibe), o bien, recuperarlos mediante otro derecho (procedimiento normalmente más complejo y más oneroso de administrar). La recuperación de las partes del coste a través de los usuarios puede normalmente no mencionarse en el acuerdo relativo a una instalación/servicio multinacional, pero sin embargo el acuerdo puede precisar que dicha recuperación debe basarse en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y en los principios y recomendaciones de las Declaraciones del Consejo contenidas en el Doc 9082.

Si los Estados participantes confían la administración de una instalación/servicio multinacional a una agencia internacional y deciden que esta última debe percibir derechos a través de los exploradores de aeronaves para recuperar total o parcialmente los costes, esa solución deberá estar prevista en el acuerdo. En ese caso, el acuerdo deberá estipular igualmente (probablemente en un anexo aparte) la fórmula que habrá de utilizarse para calcular los derechos, las reducciones y exenciones acordadas, las modalidades de facturación y de pago, etc. Estos elementos de procedimiento deberán, claro está, conformarse a las especificaciones del Artículo 15 del Convenio de Chicago y a las Declaraciones del Consejo consignadas en el Doc 9082.

- 5) **Establecimiento del presupuesto.** Para poder llevar un control financiero adecuado será necesario que los costes y los ingresos se estimen por adelantado. El desglose de los costes deberá ser básicamente el mismo que para la presentación de los costes. Esto permitirá comparar los costes reales con los costes estimados, y los ingresos reales con los estimados.
- 6) **Competencia para aprobar el presupuesto.** El acuerdo deberá estipular también quién tiene competencia para aprobar el presupuesto y de esta forma autorizar la utilización de los fondos para cubrir los gastos de funcionamiento y los gastos de capital. Esta competencia le corresponde normalmente al órgano directivo de la instalación/servicio multinacional en cuestión.

- 7) **Auditoría.** La función de auditoría no puede dissociarse de la determinación de los costes que han de repartirse y de las partes que corren a cargo de los Estados participantes y es signo también de una buena gestión financiera. Por lo tanto, en el acuerdo suscrito entre los Estados que participen en el suministro de una instalación/servicio multinacional deberá estar prevista una auditoría anual por parte de un auditor externo.
- 8) **Impuestos y otros gravámenes gubernamentales.** La cuestión de las exenciones y demás aspectos fiscales deberá estar tratada en el contexto general del funcionamiento de la instalación/servicio multinacional. Análogamente, por lo que respecta a otros gravámenes gubernamentales como los derechos de aduana, el impuesto sobre el valor agregado, etc., puede resultar también necesario considerar si la importación o exportación, compra o venta de equipo, suministros, etc. necesarios para el funcionamiento de la instalación/servicio multinacional en cuestión deben quedar exentos de todas estas contribuciones en el territorio de los Estados participantes. La inclusión de cláusulas con este fin exigirá probablemente un acuerdo que deberá someterse a ratificación, como por ejemplo un tratado.
- i) **Procedimientos para la resolución de controversias.** El acuerdo debe estipular los procedimientos que han de seguirse para la resolución de controversias entre los Estados participantes suscitadas por el suministro de la instalación/servicio en cuestión. Por lo que respecta a las divergencias de interpretación del acuerdo, los Estados en cuestión deberán acordar procedimientos de negociación o arbitraje como la instancia a la cual apelar con miras a un fallo final.
- j) **Adhesión, denuncia, enmienda de los acuerdos y terminación de los mismos.** El acuerdo debe comprender disposiciones que prevean, incluidas sus repercusiones financieras:
- la adhesión ulterior de otros Estados que tengan la calidad requerida después de la entrada en vigor del acuerdo; y
  - el procedimiento que habrá de aplicarse cuando un Estado signatario desee denunciar el acuerdo, a sí como en la eventualidad de la terminación del acuerdo.

Análogamente el acuerdo especificará los procedimientos que haya de seguir cuando se tengan que introducir enmiendas al texto principal o a sus anexos (para las cuales los procedimientos son en general diferentes).

- - - - -

## **APENDICE B**

### **GRUPO REGIONAL DE ESPECIALISTAS DE ALTO NIVEL SOBRE IMPLANTACION DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

#### **Términos de Referencia**

Tomando en cuenta los resultados de GREPECAS con relación a los estudios sobre instalaciones/servicios multinacionales, estudiar la viabilidad de la implantación de los sistemas CNS/ATM en la Región SAM, considerando los aspectos institucionales, jurídicos y económicos.

#### **Programa de Trabajo**

- 1) Revisar las diferentes instalaciones/servicios multinacionales identificadas y estudiadas por GREPECAS y la correspondiente planificación realizada.
- 2) Determinar para las instalaciones/servicios multinacionales el mecanismo de implantación mas adecuado a las Regiones CAR/SAM, en armonía con los intereses de los Estados y los asuntos financieros relacionados con el mecanismo de implantación identificado.
- 3) Estudiar los asuntos jurídicos relacionados con los aspectos institucionales para cada instalación/servicio multinacional.
- 4) Establecer las bases de acuerdos para la implantación, administración, operación y mantenimiento de instalaciones/servicios multinacionales.

## APPENDIX/APENDICE C

CNS MULTINATIONAL INSTALLATIONS/SERVICES  
INSTALACIONES/SERVICIOS MULTINACIONALES CNSSOUTH AMERICAN DIGITAL NETWORK - REDDIG  
RED DIGITAL SUDAMERICANA – REDDIG

## 1. Main Characteristics /Características Principales

## 2. Communications Services / Servicios de Comunicaciones

NODES/NODOS	SERVICES (Situation to be implemented) / SERVICIOS (Situación a implantarse)										
	AFTN	ATS-D	ATS-A	ATN	SBAS Support/ Apoyo SBAS	SSR Data/ Datos SSR	ADM	Management/Gestión		MANT	Other/Otros
								NCC	MNS		
1	2	3	4	5	6	7	8	8	9	11	12
Ezeiza	X	X	X		X	X	X	X		X	
Santiago	X	X	X		X		X		X	X	
Montevideo	X	X	X			X	X		X	X	
Asunción	X	X	X				X		X	X	
La Paz	X	X	X		X		X		X	X	
Curitiba	X	X	X				X		X	X	
Recife	X		X				X		X	X	
Manaus	X	X	X				X		X	X	
Lima	X	X	X		X		X	X	X	X	
Bogotá	X	X	X		X		X		X	X	
Guayaquil	X	X	X				X		X	X	
Caracas	X	X	X				X		X	X	
Georgetown	X		X				X		X	X	
Paramaribo	X		X				X		X	X	
Cayenne	X		X				X		X	X	