



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1)

Lima, Perú, del 2 al 5 de junio de 2008

EANAI/1-NE/3

04/04/08

Cuestión 2 del Orden del Día:

Análisis de los aspectos jurídicos del material disponible para el establecimiento de una Organización Multinacional Regional

IMPLANTACIÓN DE UN MECANISMO REGIONAL PARA CONSOLIDACIÓN, GESTIÓN E IMPLANTACIÓN DE SERVICIOS/INSTALACIONES MULTINACIONALES

(Nota presentada por la Secretaria)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta información respecto al material de orientación recomendado por la Reunión GREPECAS/14 y analizado durante la Reunión RAAC/10, para que la Reunión EANAI/1 lo considere y pueda tomar acuerdos sobre el curso de acción a seguir respecto a la implantación de un mecanismo regional para la consolidación, gestión e implantación de instalaciones/servicios multinacionales en la Región SAM. La acción sugerida para la reunión se presenta en el párrafo 4 de esta Nota de Estudio.

Referencias:

- Plan de navegación Aérea CAR/SAM, FASID, Doc 8733
- Informe de la Reunión GREPECAS/14
- Informe de la Reunión RAAC/10

1. Introducción

1.1 Los Estados de la Región SAM desde la RAAC/6 han visualizado la necesidad de que en la Región se pueda establecer, como ya existía en otras regiones de la OACI, sistemas multinacionales para la implantación de tecnología CNS/ATM. La región ha estado muy dinámica en este asunto, tratando el tema de una manera objetiva con una velocidad adecuada en correspondencia a los progresos que se realizaban dentro de la OACI y los mismos Estados SAM en la formulación de criterios para establecimiento de estos sistemas multinacionales.

1.2 El apoyo brindado por la Décimo Primer Conferencia de Navegación Aérea al concepto operacional ATM como una visión de OACI para el desarrollo de un sistema ATM mundial, integrado e interfuncional con un horizonte de implantación al 2025, y posteriormente, el reconocimiento de la 35 Asamblea de la OACI en relación a que este concepto, es el marco guía de planificación e implantación de sistemas CMS/ATM hacia la ATM Global (Res. A35-15), estos hechos presentan, tomando en cuenta

la naturaleza de los sistemas CNS/ATM, y la filosofía y estructura del concepto operacional ATM, la necesidad de crear un ambiente de cooperación y colaboración regional sin precedentes para afrontar los planes de la OACI que ahora se encuentran formulados como una estrategia mundial en el Plan Global de Navegación Aérea (Doc. 9755).

2. **Análisis**

2.1 En la NE/01 se presenta información detallada sobre los estudios realizados por el GREPECAS y la culminación de sus trabajos con la formulación de la Cons. 14/5 y 14/6. La Reunión RAAC/10 examinó estos asuntos y formuló la Con. 10/8 que se reproduce a continuación:

CONCLUSION 10/8 MATERIAL DE ORIENTACION DEL GREPECAS PARA LA IMPLANTACIÓN 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.

2.2 Respecto al inciso a) de la Con. 10/8, el mismo se refiere al material de orientación dispuesto como un documento genérico para el proyecto de Acuerdo Constitutivo para la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR), este material se adjunta en tres Apéndices a esta Nota de Estudio a saber:

Apéndice A Resumen del contenido del proyecto de Acuerdo Constitutivo para una OMR.

Apéndice B El proyecto de Acuerdo Constitutivo

Apéndice C Anteproyecto de Estatutos

2.3 Respecto al inciso b), este asunto es presentado para su análisis por la reunión en la Cuestión 3 del Orden del Día. En relación al inciso c), la presente reunión fue convocada en correspondencia al mismo. Por otra parte, los cursos futuros del tratamiento de la implantación del mecanismo regional serán objetos de consideración bajo la Cuestión 4 del Orden del Día.

2.4 El mencionado Apéndice A está elaborado con el objeto de presentar un resumen y una explicación pormenorizada de los alcances del Acuerdo Constitutivo. Con el mismo se pretende facilitar la comprensión de este Acuerdo y la formulación de un anteproyecto de Estatutos para el funcionamiento del mecanismo regional. Se espera que la reunión bajo este asunto examine en detalle los alcances del Acuerdo y visualice los beneficios comunes a ser alcanzados para los Estados interesados, los cuales en principio se podrían resumir, entre otros, en los siguientes:

- a) fortaleza y presencia regional para el tratamiento mundial respecto a la coordinación para la implantación y desarrollo del concepto operacional ATM hacia la ATM Global.
- b) implantación regional homogénea e integrada de servicios con objetivos comunes en términos técnico/operacionales.
- c) facilitación del financiamiento y reducción de costos de implantación, funcionamiento y mantenimiento de los servicios y sistemas.
- d) proporcionar beneficios inmediatos en forma armonizada a los usuarios en todo el espacio aéreo regional.
- e) gestión centralizada de las principales instalaciones/servicios multinacionales en la región para una administración y control más eficiente y confiable.

2.4.1 De la experiencia de los Estados participantes en la REDDIG y la experiencia con la CAR/SAMMA se puede reconocer que los anteriores beneficios están presentes en los arreglos actuales (REDDIG bajo un Proyecto Regional de Cooperación Técnica de la OACI y CAR/SAMMA por delegación de los Estados de las Regiones CAR/SAM a Brasil), sin embargo, estos sistemas no están integrados y funcionan bajo arreglos institucionales independientes. Del análisis de los Apéndices A, B y C, se podría inferir que mayores beneficios se podrían lograr con una gestión común para los sistemas mencionados, es decir mediante un organismo internacional que consolide, gestione e implemente este tipo de instalaciones/servicios multinacionales.

2.5 La Reunión es un evento resultante de la decisión de la Reuniones RAAC y en este sentido conforma para dicho mecanismo de reuniones, un Grupo de Expertos de Alto Nivel en Aspectos Institucionales. Por ser la primera Reunión en la cual se tratarán y examinarán importantes temas en materia jurídico/institucional, el Grupo de expertos debería tomar debida nota para el análisis de esta y otras cuestiones del orden del día, de sus Términos de Referencia y Programa de Trabajo fijado por la Reunión RAAC/7 y enmendado por la Reunión RAAC/10, tal como se indica en la NE/01 para esta Reunión. En este sentido, como **Apéndice D** se presentan los Términos de Referencia y Programa de Trabajo del Grupo de Expertos. La Reunión podrá notar que esta cuestión del orden del día está relacionada directamente con la Tarea 4) del programa de Trabajo del Grupo.

3. **Discusión**

3.1 El mecanismo del GREPECAS ha identificado una serie de sistemas y servicios que pueden ser implantados como instalaciones/servicios multinacionales. Por otra parte, dentro de los trabajos del Proyecto RLA/98/003 también se identificaron servicios multinacionales y el Consejo de la OACI al tratar la recuperación de costos de las Agencias Regionales de Monitoreo convino que estas podrían considerarse sistemas multinacionales. Considerando lo indicado se listan a continuación las posibles instalaciones/servicios multinacionales que en el mediano y largo plazo se podrían establecer en la Region SAM:

1. Redes Digitales de Comunicaciones multiprotocolo/multiservicio.
2. Agencias Regionales de Monitoreo.
3. Agencia para cobro de derechos por el uso de servicios de navegación aérea.
4. Gestión de la Fluencia de Transito Aéreo (ATFM).
5. Sistemas de aumentación GNSS.
6. Sistema de Información Aeronáutica (Bases de datos y automatización AIS).
7. Unidad regional de ensayo de Vuelo.
8. Sistema Móvil Aeronáutico por Satélite (AMSS).

Nota: Sistemas dentro de las dos primeras opciones ya estan establecidos y funcionando con arreglos institucionales independientes (REDDIG y CAR/SAMMA).

3.2 La experiencia nos indica que desarrollar estos sistemas multinacionales en forma aislada no permitiría el empleo eficiente de recursos en la región como asimismo su implantación desde el punto de vista del costo/beneficio sería más costoso y reportaría menos beneficios a la región para los usuarios y los Estados involucrados en su implantación y funcionamiento. Por otra parte, su desarrollo aislado sería muy complicado para integrar esfuerzos, ya que, la participación de los mismos Estados en varios esquemas diferentes e independientes, haría complicada la gestión de los mismos ya que involucraría la existencia de tantos acuerdos institucionales y de diversa naturaleza, como sistemas multinacionales a implantar, lo cual podría significar un potencial problema para su implantación y funcionamiento sistemático.

3.3 En este sentido, los Apéndices A, B y C a esta Nota de Estudio presentan las bases para el mecanismo regional que permita consolidar, gestionar e implantar bajo la óptica de los planes de la OACI los mencionados servicios/instalaciones multinacionales y otros a identificarse en consideración de las iniciativas del Plan Global de Navegación Aérea a fin de atender objetivos regionales de performance.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a considerar la información presentada en esta nota de estudio para:

- a) tomar nota de las diferentes posibilidades de servicios/instalaciones Multinacionales que podrían establecerse con motivo de la implantación del concepto operacional ATM con miras a la ATM Global;
- b) Considerar los diversos beneficios que pueda reportar el tratamiento regional de dichos sistemas bajo un mecanismo regional para consolidar, gestionar e implantar estos sistemas;

- c) Convenir en que, dada la naturaleza de la implantación de los sistemas CNS/ATM dentro del marco del concepto operacional ATM, es conveniente para la región SAM el establecer un mecanismo regional internacional para consolidación, gestión e implantación de sistemas multinacionales;
- d) revisar a la luz de lo anterior, los Apéndices A, B y C a esta Nota de estudio, y
- e) decidir en correspondencia a la recomendación de la reunión GREPECAS/14 (Con. 14/5), si los Apéndices B y C mencionados, con las enmiendas que considere la Reunión deberían llevarse a la práctica por los Estados de la región para la implantación del mencionado mecanismo regional internacional.

APÉNDICE A

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA OMR

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

- a) Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y, en particular, los artículos 28 y 15
- b) Normas y métodos recomendados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)
- c) Resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber:

1.- Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS.

2.- Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS.

3.- Resolución A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

4.- Resolución A-35-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

5.- Resolución A35-7: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.

d) Conclusiones 13/2 y 13/3 del Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), decimotercera reunión, celebrada en Santiago – Chile, entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005.

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

Creación:

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

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

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

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

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

Ámbito de aplicación: El ámbito de aplicación constituye la definición y descripción de la OMR que, en este caso, será la prestación y gestión de servicios/instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de implantar el concepto operacional ATM con miras a la ATM Global, apoyado con sistemas de comunicación, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), y para prestar asistencia en relación a la vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI. La prestación de esos servicios será en el territorio de las Partes contratantes y en todas aquellas áreas o zonas de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros Estados que podrían asignársele en virtud de algún convenio bilateral o multilateral.

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

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

De allí que la representación de los Estados, configure una delegación atento 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 tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se deberá elaborar y aprobar el respectivo estatuto, considerando como base legal el de la Organización de las Naciones Unidas.

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

Nacionalidad, procedencia, cantidad, distribución, requisitos y modos de selección, condiciones de contratación, categorías, inhabilidades e incompatibilidades, derechos y obligaciones, régimen de salarios o remuneraciones, exenciones fiscales o impositivas, fianzas, régimen de sanciones, causas de remoción, cobertura de riesgos del trabajo y régimen jubilatorio.

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

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

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

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

En el régimen financiero pueden distinguirse dos etapas:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disposiciones finales:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuestiones iniciales y previas al funcionamiento de la OMR:

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

APÉNDICE B

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se resuelve adoptar el siguiente:

ACUERDO CONSTITUTIVO para una ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Artículo 1 – Ámbito de Aplicación

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

Artículo 2 – Naturaleza

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

Artículo 3 – Objeto

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

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

Artículo 4 – Funciones y atribuciones

El Organismo tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

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

Artículo 5 – Responsabilidad civil y seguros

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

Artículo 6 – Estructura

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

Artículo 7 – Consejo Directivo

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

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

Artículo 8 – Funciones del Consejo Directivo

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- a) Adoptar una política común en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios.
- c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnicos, operacionales y administrativos a propuesta del Director Ejecutivo.
- d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas.
- e) Aprobar el presupuesto anual, antes de (poner fecha o tiempo) del año precedente inmediato al de su aplicación y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos del Organismo y generar enmiendas a los mismos, en base a las propuestas del Director Ejecutivo.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.

Artículo 9 – Director Ejecutivo

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

Artículo 10 – Funciones del Director Ejecutivo

El Director Ejecutivo tendrá las siguientes funciones:

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

Artículo 11 – Modalidades de las decisiones

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

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

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

Artículo 12 – Personal

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

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

Artículo 13 - Régimen financiero

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

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

Artículo 14 - Duración

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

Artículo 15 – Sede

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

Artículo 16 – Auditorías

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

Artículo 17 – Exenciones fiscales y aduaneras

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

Artículo 18 – Privilegios e inmunidades

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

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

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

Artículo 19 – Infracciones

El Organismo comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de la jurisdicción a su cargo y enviará los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

Artículo 20 – Solución de controversias

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

Artículo 21 – Firma y ratificación

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

Antes de la fecha de su entrada en vigor, el presente acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado que sea admitido por unanimidad de los demás Estados signatarios.

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

Artículo 22 – Entrada en vigor

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

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

Artículo 23 – Registro

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

Artículo 24 – Adhesión

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

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

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

Artículo 25 – Enmiendas

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

Artículo 26 – Denuncia

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

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

Artículo 27 – Disolución

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

Artículo 28 – Disposiciones transitorias

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

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

APÉNDICE C

ANTEPROYECTO DE ESTATUTO DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

I.- Disposiciones generales

Definiciones:

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

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

Artículo 1 – Régimen jurídico aplicable o Derecho aplicable

La legislación que regulará o regirá a la OMR es:

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

Artículo 2 – Naturaleza jurídica

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

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

Artículo 3 – Miembros

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

Artículo 4 – Objeto

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

- Telecomunicaciones aeronáuticas
- Información aeronáutica
- Gestión del Flujo de 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 Órgano.

Requisitos:

Para ser Director Ejecutivo, deben reunirse los siguientes requisitos:

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

Duración en el cargo:

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

En caso de ausencia, incapacidad, renuncia o remoción, desempeñará temporaria 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

- - - - -

APÉNDICE D**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) 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
- 3) Estudiar los asuntos jurídicos relacionados con los aspectos institucionales para cada instalación/servicio multinacional.
- 4) 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.