

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL

Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Lima, Perú, 20 al 22 de octubre de 2008)

Asunto 3. Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional

(Nota presentada por la Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta Material de estudio y análisis para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

Referencias

- Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP
- Informes de Junta General 4, 5 y 18
- Resolución A 36.2
- Informe de la Quinta Reunión de Coordinación de Puntos Focales
- Informe Quinta Reunión de Directores de Sudamérica (RAAC/5)
- Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional (Proyecto RLA/95/003)

1 Antecedentes

Origen del Sistema Regional

1.1 La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, se llevó a cabo en la ciudad del Cusco, Perú, en junio de 1996.

1.2 La RAAC/5 examinó el estado de cumplimiento de los SARPs OACI en las actividades de seguridad aérea y los problemas que confrontaban los Estados y decidió adoptar medidas concretas para superar esta problemática y sobre la posibilidad de establecer un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional, considerando las actividades del proyecto RLA/95/003 como un paso inicial y que este organismos debería ser ágil, dinámico y con autoridad supranacional, para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, y funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional. Se indicó que un organismo formado con ese objetivo aseguraría, además, el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia para su aplicación.

1.3 Finalmente la RAAC/5 solicitó a la OACI que estudiara la factibilidad de crear un organismo multinacional para satisfacer las necesidades comunes que confronten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y, en caso positivo, adopte las acciones pertinentes para establecerlo. (Ver **Apéndice F**).

1.4 En respuesta a esta conclusión de la RAAC/5 en agosto del mismo año se realizó una primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional, donde se destacó la necesidad de encontrar una solución a nivel regional a través de un mecanismo ágil y sencillo que sea aceptado por los Estados de la Región; y se consideró necesario establecer un Acuerdo de Cooperación convenido entre las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, enmarcado dentro de las atribuciones otorgadas a cada una de ellas por sus propias legislaciones, tratando de evitar las demoras que son comunes cuando participan en el proceso organismos ministeriales o parlamentarios de los Estados.

Participación de la CLAC en el Sistema Regional

1.5 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a sí podría permitirse la participación de Estados que no pertenecen al área de responsabilidad de la Oficina Regional SAM, coincidiéndose en otorgar la posibilidad de adhesión a otros Estados y que habría que aprovechar todos los vehículos disponibles en la Región, citándose como ejemplo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que al ser un organismo regional más amplio, podría ofrecer esa posibilidad de participación a sus Estados miembros. (Ver **Apéndice F**).

Creación del Sistema Regional

1.6 De esta forma en octubre de 1998, entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se suscribió un Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento de un Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe.

1.7 El referido Sistema Regional se desenvuelve conforme con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus Anexos, y resulta compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) de la OACI (Artículo 1° del Memorandum de Entendimiento).

1.8 En virtud de ello, se propició la celebración de un Acuerdo entre los Estados de las regiones mencionadas para la implantación y participación en el SRVSOP (Artículo 4° del Memorándum de Entendimiento, inciso 4.1).

1.9 Asimismo, se determinó que los procedimientos para la organización y el funcionamiento del Sistema Regional se establecerían en el Reglamento anexo que sería acordado por las Partes (Artículo 1° *in fine* del Memorándum de Entendimiento).

Inicio de actividades del Sistema Regional

1.10 Si bien se estableció que el Acuerdo entraría en vigor con la participación de seis Estados miembros (Artículo 7° del Acuerdo para la implantación del SRVSOP), el Sistema Regional inició sus actividades en marzo de 2002, al haberse concretado la cantidad de diez participantes para completar el mínimo requerido para hacer efectivo el inicio de las operaciones del SRVSOP y una vez superados los compromisos financieros involucrados (*Ref.* Informe de la Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/4) e Informe de la Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/5) del SRVSOP).

1.11 El artículo 3 del Reglamento del SRVSOP estipula que la participación en el Sistema estará abierta a los Estados de Latinoamérica⁰ y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe, así como a determinadas entidades estatales y/o privadas.

1.12 A la fecha, los Estados y entidades que forman parte del Sistema Regional son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) de España, Airbus y Embraer.

1.13 Entre las responsabilidades de la OACI, se encuentra la de “promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo de fideicomiso financiado por los Estados participantes” (Artículo 3° del Memorándum de Entendimiento, inciso 3.1 y artículo 5° del Acuerdo), cuyo cumplimiento ha permitido iniciar y desarrollar la operación del SRVSOP. Esta responsabilidad se cumplió con el desarrollo e implementación de un proyecto de cooperación técnica cuyo código es RLA/99/901.

1.14 De tal modo, el SRVSOP es administrado por la OACI utilizando el mecanismo del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/99/901 y la Organización también proporciona el respaldo técnico y logístico al Sistema Regional (*Ref.* Artículo 14, incisos a) y b), del Reglamento del SRVSOP).

Institucionalización del Sistema Regional

1.15 En la quinta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF) del SRVSOP (Lima, Perú, 4 y 5 de octubre de 2007), bajo el Asunto 2 de la Agenda: “Revisión del Plan estratégico de la CLAC”, se adoptó la siguiente Conclusión:

“Conclusión RCPF 5/02 – Incorporación en la agenda de trabajo del SRVSOP, estudios para la institucionalización del Sistema

Que el Coordinador General considere dentro de la agenda de trabajo del SRVSOP y de las Reuniones de la Junta General, una actividad para definir la institucionalización del Sistema Regional”.

1.16 Adicionalmente se incorporó a esta Conclusión una Nota para aclarar el concepto de institucionalización como sigue:

“Nota: Por el término “institucionalización” se entiende como la creación de la organización multinacional regional que se define como: Una organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización”.

1.17 La Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17) del SRVSOP (Lima - Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007), convino en iniciar desde el año 2008 el debate sobre la institucionalización del Sistema Regional e incorporó el concepto enunciado en la Nota citada en el párrafo anterior (Puntos 5.16 y 5.17 del Informe sobre el Asunto 5: “Programa tentativo de actividades para el año 2008”), el cual fue aprobado por la Conclusión JG 17/23: “Aprobación del Programa de actividades para el año 2008”.

1.18 En la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/18) del SRVSOP (Bogotá -, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008), bajo el Asunto 5 de la Agenda: “Revisión de los términos de Referencia de la Reunión de Puntos Focales”, se adoptó la Conclusión JG 18/05 – “Ampliación de los términos de referencia de la reunión de Puntos Focales”, mediante la cual se aprobó la enmienda de los términos de referencia (TORs PFFF) de la Reunión de Puntos Focales para incorporar varias responsabilidades.

1.19 Una de dichas nuevas responsabilidades consiste en “Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación” (Conclusión JG 18/05, punto b) del Informe).

2 **Análisis**

2.1 Entre otras, las actuales funciones esenciales del SRVSOP (Artículo 4 del Reglamento del SRVSOP), consisten en:

- a) Proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad compatibles con las normas y métodos recomendados de la OACI, tendientes a la armonización y adopción de los mismos por parte de los Estados participantes.
- b) Brindar asistencia y asesoramiento a los Estados participantes en materia de vigilancia de la seguridad operacional.
- c) Recomendar las medidas necesarias para solucionar los problemas que puedan detectarse como resultado de las auditorías del IUSOAP y ayudar a su implantación.
- d) Realizar algunas tareas multinacionales vinculadas al proceso de certificación y vigilancia de proveedores de servicio.

2.2 Es de hacer notar que la responsabilidad en materia de vigilancia de la seguridad operacional corresponde a cada uno de los Estados y que el Sistema Regional tiene por objeto proporcionar asistencia técnica a los Estados participantes para el cumplimiento efectivo de esa responsabilidad (Aplicación del artículo 1° del Reglamento del SRVSOP).

2.3 Como se ha expresado, el presente esquema del SRVSOP se desenvuelve a través de un proyecto de cooperación técnica financiado por los Estados participantes y administrado por la OACI.

2.4 A diferencia de lo que sucede en la actualidad, el SRVSOP debería en el futuro cumplir su misión bajo un esquema autónomo de la OACI, una vez se alcance la madurez necesaria para dar este importante paso.

2.5 En los **Apéndices A, B y C** se presentan tres opciones o estrategias que resultan de importancia y conveniencia, estudiar y analizar, a efectos de lograr la institucionalización del Sistema Regional, resaltando las ventajas y las desventajas que cada una de ellas ofrecería. Una cuarta opción o estrategia podría ser una combinación de las anteriores.

3 **Discusión**

3.1 La actividad regional en el desarrollo y cumplimiento del SRVSOP ha sido intensa desde su creación y se encuentra en permanente progreso en la obtención de resultados.

3.2 Se destaca que la RCPF/4 (Lima - Perú, septiembre de 2006) del SRVSOP, adoptó la Conclusión RCPF 4/01, mediante la cual se determinó que los Puntos Focales difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, el contenido de la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI

(Montreal - Canadá, setiembre de 2004) y la Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Montreal - Canadá, marzo de 2006), para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.

3.3 Se hace notar que, a la fecha, la referida Resolución A35-7 ha sido sustituida por la Resolución A36-2: “Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional”, cuyo contenido mantiene los lineamientos expresados en el texto anterior. (*Ver Apéndice D*)

3.4 Por su parte, la RCPF/5 del SRVSOP concordó en la importancia que desde el presente año 2008, se inicie el debate sobre la institucionalización del SRVSOP (Informe de la JG/18 del SRVSOP sobre el Asunto 2, punto 2.52).

3.5 Los proyectos de cooperación técnica de la OACI tienen una duración limitada y por objetivo el apoyo a los Estados contratantes para que inicien, desarrollen y, finalmente, alcancen la madurez necesaria para superar los problemas y dificultades particulares que enfrentan en el cumplimiento de las normas y métodos recomendados internacionales derivados de los Anexos al Convenio de Chicago (Aplicación del artículo 3° del Memorándum de Entendimiento y artículo 14 del Reglamento del SRVSOP).

3.6 El principal objetivo del Sistema es lograr la consolidación de un mecanismo multinacional regional de vigilancia de la seguridad operacional, que sea eficiente, ágil y dinámico para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de los Anexos al Convenio de Chicago.

3.7 En el caso que nos ocupa, el Proyecto de Cooperación Técnica identificado como RLA/99/901, que brinda apoyo al SRVSOP, ha alcanzado su misión o cometido esencial en lo concerniente al establecimiento y puesta en operación del Sistema Regional, pues lo ha asistido en forma eficiente y exitosa con el soporte técnico, logístico y administrativo requerido. A pesar que es claro que la OACI continuará apoyando en la medida que sea necesario a los Estados e instituciones miembros del Sistema, es necesario iniciar desde ahora la búsqueda de un mecanismo de operación del Sistema de forma autónoma de la OACI.

3.8 El Sistema Regional tiene una estrategia clara para la creación de una agencia regional de vigilancia de la seguridad operacional, que se basa en construir primero un marco normativo común en la región, lograr recursos humanos homogéneos y la implementación de mecanismos que garantice la implementación uniforme de los estándares regionales para lograr el reconocimiento recíproco de licencias y certificaciones, todo esto acompañado de programas de capacitación y asistencia a los Estados.

3.9 Es así como ha llegado la etapa de asumir –en forma efectiva-, el compromiso adoptado en el ámbito de la OACI y considerar el estudio y análisis de las tareas concernientes a dicha institucionalización del Sistema Regional, en el sentido de proponer diversas estrategias de trabajo para su logro, a cuyo efecto la presente nota de estudio puede servir de material de orientación para iniciar el debate pertinente, tendiente a la creación de un organismo multinacional regional, destinado a mantener y superar los logros o resultados positivos del proyecto.

3.10 Las opciones que se presentan, pueden ameritar un análisis más profundo y detallado de la cuestión, con la posibilidad de integrar otros elementos valiosos y propuestas para identificar oportunidades de mejora, tendientes a obtener la forma más eficaz y útil en cuanto a rendimiento de costo-beneficio de los recursos que permitan el funcionamiento y gestión del SRVSOP y, en definitiva, el afianzamiento y fortalecimiento del mismo dentro del nuevo mecanismo a crearse.

3.11 El proceso evolutivo de institucionalización requerirá una política y un planeamiento estratégico de los Estados para encarar el avance en la implementación del mecanismo regional más apropiado y en un plazo relativamente corto (o mediano o tan pronto como fuese posible) en su instrumentación y vigencia, teniendo en cuenta las opciones posibles y la combinación de elementos que las mismas ofrecen.

3.12 En particular, se destaca que el personal que requiere la persona jurídica a crearse, deberá contar con el pertinente estatuto que contenga un régimen laboral propio para la realización de sus funciones y la respectiva escala salarial, los cuales podrían elaborarse y concretarse con carácter previo a la existencia de la organización multinacional regional.

4 **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta Nota de Estudio;
- b) comentar sobre las distintas estrategias de institucionalización;
- c) decidir sobre la mejor estrategia de institucionalización; y
- d) considerar la posibilidad de incorporar dentro del programa de actividades del SRVSOP para el año 2009 el desarrollo del estatuto que contenga un régimen laboral propio del personal del SRVSOP para la realización de sus funciones y la respectiva escala salarial.

Apéndice A

Opción 1

1. Acuerdo constitutivo autónomo y completo, como acto jurídico multilateral para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR) que cumpla con las funciones del SRVSOP, con las características descritas en la Nota de la Conclusión RCPF 5/02, cuyo texto figura en el punto cuyo texto figura en también en el párrafo 1.16 de la presente Nota de Estudio:

“Conclusión RCPF 5/02 – Incorporación en la agenda de trabajo del SRVSOP, estudios para la institucionalización del Sistema

Que el Coordinador General considere dentro de la agenda de trabajo del SRVSOP y de las Reuniones de la Junta General, una actividad para definir la institucionalización del Sistema Regional”.

2. La concreción de esta OMR requerirá el cumplimiento de una serie de etapas, a saber:
- a) Redacción de un texto de anteproyecto de tratado o acuerdo constitutivo, que incluya ámbito de aplicación, naturaleza, objeto, funciones y atribuciones, responsabilidad, estructura u órganos internos, modalidades de las decisiones, régimen financiero y del personal, plazo o duración, sede, auditorías, exenciones fiscales y aduaneras, privilegios e inmunidades, solución de controversias, firma, ratificación, entrada en vigor, registro, adhesión, enmiendas, denuncia, disolución y disposiciones transitorias, si correspondiere.
 - b) Negociación de dicho anteproyecto en base a los estudios necesarios y convenientes.
 - c) Adopción del texto de un proyecto de acuerdo como base para la creación del mecanismo regional.
 - d) Circulación del proyecto de acuerdo constitutivo entre los Estados e Instituciones interesadas.
 - e) Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC) de los Estados interesados que recomiende efectuar la convocatoria a una Conferencia Diplomática o intergubernamental regional para establecer la OMR.
 - f) Convocatoria a dicha conferencia diplomática con el objetivo de realizar un examen o análisis detallado del proyecto de acuerdo multilateral y redacción o elaboración del texto definitivo, con asistencia de representantes plenipotenciarios de los Estados interesados.
 - g) Aprobación o adopción y firma del acuerdo multilateral en el marco de dicha conferencia intergubernamental.

- h) Ratificación por parte de los Órganos Legislativos de cada uno de los Estados cuyos representantes hubieran suscripto el acuerdo.
- i) Adhesión por parte de Estados no signatarios.
- j) Entrada en vigor.

3. La circulación del proyecto de acuerdo constitutivo entre los Estados interesados tiene por finalidad lograr la armonización de distintos criterios y un alto grado de conformidad con relación al texto propuesto para que se constituya en un proyecto de instrumento internacional listo para ser presentado a la consideración de los Estados en la Conferencia Diplomática, con miras a su adopción por la mayoría de ellos.

Ventaja: Este camino a seguir recoge todos los pasos y elementos jurídicos comunes y requeridos por los diversos Estados que podrían estar interesados.

Desventaja: Implicará un tiempo considerable o largo plazo para su concreción, dependiendo de la rapidez o lentitud con que los Estados se interesen en lograrla, teniendo en cuenta la intervención de Órganos internos diversos en cada uno de ellos.

4. A título ilustrativo, se señala que entre las actividades llevadas a cabo por el Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS), se elaboró un Proyecto de Acuerdo constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR), que tendría por objeto fundamental la prestación y gestión de los servicios / instalaciones multinacionales previstos en el plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM (Conclusión 14/5 de la reunión del GREPECAS, celebrada en San José, Costa Rica, 16 al 20 de abril de 2007).

5. Dicho Proyecto de Acuerdo constitutivo fue revisado en la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1), celebrada en Lima, Perú, del 2 al 5 de junio de 2008, en cuyo transcurso se formuló la siguiente Conclusión:

“Conclusión EANAI 1/1 - Proyecto de Acuerdo constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR).

Que la Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/11) revise el Documento sobre un Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR) preparado en base al material de orientación elaborado por GREPECAS (Conc.14/5), y con las correcciones que esta Reunión estime necesario hacer al mismo, lo apruebe y lo recomiende a los Estados de la Región SAM para establecer un Acuerdo Institucional para la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR) en la Región”.

Apéndice B

Opción 2

1. Acuerdo constitutivo o Memorándum de Entendimiento para la implementación y funcionamiento del SRVSOP, como una variante del anterior, que contenga los aspectos esenciales e importantes, según la descripción que se encuentra en el apartado a) del párrafo 2 de la Opción 1 anterior, y el Acuerdo para la implantación del SRVSOP vigente. En particular, el Sistema Regional debe gozar de personería y capacidad jurídica plena en el Estado sede.
2. En un Reglamento o Manual separado, debe contemplarse la organización interna permanente del SRVSOP, conformada por los órganos deliberativo y decisorio (Junta, Junta General, Junta Directiva, Consejo Directivo o Directorio); ejecutivo (Coordinador, Coordinador General, Director Ejecutivo o Gerente General); técnico-operativo (Comités) y administrativo.
3. En esta propuesta, el órgano decisorio del Sistema Regional aprueba un presupuesto anual que determina la contribución de cada uno de los Estados miembros y demás participantes, y debe prever la existencia de recursos excedentes como si fuera un fondo de reserva para cubrir situaciones emergentes.
4. Asimismo y siguiendo los procedimientos previstos en un Manual reglamentario, se dispone de una cuenta bancaria a nombre del Sistema Regional en el Estado sede, que se rige por su legislación nacional y ello siguiendo los procedimientos previstos en un Manual reglamentario, lo cual permite movilizar fondos de un modo fácil y rápido. Así, el Sistema Regional puede estar sujeto a auditorías interna, de la autoridad aeronáutica correspondiente del Estado sede y/o externa.
5. A su vez, la contratación del personal se realiza según el sistema de la Autoridad Aeronáutica del Estado sede y el Sistema Regional cubre los salarios, costos y gastos.
6. En este orden de ideas, se contemplarían algunas situaciones del esquema del “Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System” (CASSOS), el cual se origina en un Acuerdo de la Comunidad del Caribe (CARICOM) y su respectivo Manual.

Ventajas:

- La simplificación y rapidez o corto plazo en su implementación y funcionamiento.
- Mantenimiento del programa de becas a través del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/99/901

Desventajas:

- Las dificultades que podrían tener algunos Estados en su participación ante la exigencia de requisitos nacionales de carácter jurídico o de otra índole que debieran cumplirse como, por ejemplo, la determinación de la o las autoridades facultadas para la firma de los diversos instrumentos que viabilicen la implementación del Sistema

Regional (Acuerdo constitutivo o Memorándum de Entendimiento y los pertinentes del régimen económico - financiero).

- Tratar de conciliar cuestiones de carácter financiero o económico en virtud de condiciones impositivas exigidas por los órganos fiscales internos de los Estados como, por ejemplo, la justificación y/o acciones que deben adoptarse acerca de los importes o suma de dinero a afectar para su depósito en una cuenta bancaria en el exterior.

Apéndice C

Opción 3

1. Acuerdo Administrativo, Memorándum de Entendimiento, Acta de Entendimiento u otras denominaciones, que contenga los aspectos esenciales e importantes para la implementación y funcionamiento del SRVSOP. Al respecto, los mismos deberían evaluarse teniendo en consideración la descripción que se encuentra en el párrafo 5 de la Opción 2.
2. Se destaca que existe consenso, tanto en la práctica como en la doctrina internacionales, en cuanto apartado a la irrelevancia que tiene la denominación que se otorga a estas formas de contratación, siempre que lo convenido esté destinado a producir efectos jurídicos).
3. En este caso, resulta suficiente la firma de autoridades del poder ejecutivo de los Estados (Presidente, Ministro o máxima Autoridad Nacional de Aviación Civil) y para su aprobación, se utiliza el procedimiento de un canje o intercambio de notas o cartas, en función del sustento jurídico que otorga el inciso a) del párrafo 1 del artículo 2 del “Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, suscripto en Viena, el 23 de mayo de 1969, entre los Estados.
4. Dicha norma define y determina que todo acuerdo o convenio será un “Tratado”, cualquiera que sea su denominación, siempre que sea un acuerdo internacional, se haya concluido entre Estados, haya sido celebrado por escrito, esté regido por el derecho internacional y aunque conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos.
5. En lo atinente al plazo, puede convenirse que se trate de un acuerdo de duración determinada (breve o no) con renovación automática, teniendo en cuenta la evolución dinámica del hecho técnico aviatorio y la posibilidad que surge al poder ir analizando casi permanentemente el desenvolvimiento de la relación sin las formalidades que impone el tratado internacional clásico.
6. Debe tenerse en consideración que el Sistema Regional requiere órganos de gobierno, administración, representación y fiscalización, y que la persona jurídica a crearse reúna los caracteres de autonomía de gestión y económica - financiera que se traduce en un patrimonio (contar con bienes y recursos propios) y controles presupuestario y contable.
7. En esta modalidad, debería preverse el financiamiento por separado del instrumento que da origen al Sistema Regional, pues ello implicará –en algunos Estados-, la intervención de ciertos órganos económicos y fiscalizadores, o bien, el poder legislativo.

Ventajas:

- La simplificación y rapidez en su implementación porque sus formalidades y procedimientos son simples a los efectos de la validez del acto, lo cual permite la participación de todos los interesados o la mayor parte de ellos.
- La vigencia o entrada en vigor requiere un plazo inmediato o mínimo al evitarse la intervención de la autoridad legislativa de los Estados.

- Mantenimiento del programa de becas a través del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/99/901

Desventaja:

- Los Estados asumen obligaciones económicas y financieras que requieren aprobación por el Poder Legislativo o Parlamento, conforme con normas constitucionales nacionales.

Resolución A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, **tanto en forma colectiva** como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de **lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones**, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil **basado en la confianza y el reconocimiento mutuos**, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

Considerando que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para permitir que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente problemas importantes de seguridad operacional identificados mediante el USOAP;

Considerando que la OACI puede coordinar y facilitar la obtención de asistencia para los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

Considerando que el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

**Resolución A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias
relacionadas con la seguridad operacional**

***Reconociendo* que el establecimiento de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala;**

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

Reconociendo las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

***Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y**

Reconociendo que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
3. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;

Resolución A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento que establezca el Consejo para regir este sistema de intercambio de la información;
5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación;
6. *Encarga* al Consejo que aplique y examine, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables respecto de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, a fin de que otros Estados contratantes tomen medidas en forma conveniente y oportuna;
7. ***Encarga al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;***
8. ***Insta a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades estatales;***
9. ***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 las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;***
10. *Alienta* a los Estados contratantes a promover la seguridad operacional de la aviación como componente fundamental de las prioridades nacionales, sociales y económicas, así como del proceso de planificación y de las operaciones;
11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;
12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

Resolución A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

13. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia y, en particular, que especifique las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario, a fin de ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y asignar el apoyo de los Estados contratantes;

14. *Pide* al Secretario General que siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

15. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que establezca una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional;

16. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

17. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-7.

INFORME SOBRE EL ASUNTO 2 DE LA REUNIÓN RAAC/5

Asunto 2: Examen del estado de cumplimiento de los SARPs OACI en las actividades de seguridad aérea

2.1 Al examinar el estado de cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI en las actividades de Seguridad Aérea, la Reunión recordó inicialmente que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada, y de que los servicios internacionales puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico.

2.2 Asimismo, se recordó que el Convenio de Chicago provee el marco de referencia adecuado para identificar y definir las responsabilidades de los Estados con respecto a la administración de la aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato.

2.3 Los Estados contratantes asumen implícitamente sus responsabilidades al aceptar las normas y métodos recomendados internacionales (SARPS) relacionados con la seguridad de la navegación aérea, así como también lo que establece el Artículo 38 del Convenio, es decir que cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualquiera de las normas y procedimientos internacionales, notificará inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.4 La Reunión también consideró importante subrayar que el Estado del explotador y el propio explotador comparten las responsabilidades en lo concerniente a la seguridad de los vuelos internacionales.

2.5 Por lo tanto, por un lado cabe al Estado desarrollar e implantar normas, procedimientos y reglamentos para la seguridad e inspección de las operaciones de los vuelos civiles y hacer cumplir las regulaciones de operaciones y de aeronavegabilidad aplicables a los operadores y aeronaves, y por otro lado, cabe a los explotadores la responsabilidad de la seguridad de sus servicios y el cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado al que pertenece, sobrevuela o al que se dirija.

2.6 La Reunión, al examinar los problemas que confrontan algunos Estados de la Región SAM con respecto al cumplimiento a sus obligaciones para la vigilancia de la seguridad operacional, consideró que estos suelen ser los siguientes:

- a. Desactualización o carencia de legislación básica, normas y/o reglamentaciones nacionales, así como de los procedimientos, guías y/o manuales específicos;
- b. Conjunto de leyes, normas, regulaciones y otras disposiciones inherentes no publicado y/o no difundido convenientemente entre los usuarios;
- c. Estructura institucional operacional y administrativa inadecuada, y/o no funcional o insuficiente;
- d. Insuficiente autoridad de los inspectores gubernamentales, por limitado respaldo de las autoridades concernientes;

INFORME SOBRE EL ASUNTO 2 DE LA REUNIÓN RAAC/5

- e. Recursos humanos insuficientes en cantidad y calificaciones y/o poco experimentados para cumplir satisfactoriamente con las tareas concernientes;
- f. Apoyo administrativo, equipamiento y suministros insuficientes para respaldar las labores de la planta profesional;
- g. Falta de planes de capacitación y actualización para los recursos humanos disponibles;
- h. Recursos financieros insuficientes para sostener el sistema administrativo y la planta profesional idónea y adecuadamente calificada que se requiera.

2.7 La Reunión consideró además, que las causas de las deficiencias o problemas que confrontan las administraciones de aviación civil con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional suelen ser:

- a. La baja prioridad otorgada por el Estado a esta actividad y, como consecuencia, la insuficiencia de recursos financieros y medios materiales para soportarla;
- b. Los complejos y/o extensos procedimientos para la actualización de las normas, reglamentaciones y otras disposiciones inherentes;
- c. Inexistencia de un sistema adecuado para la certificación y supervisión de los explotadores de transporte aéreo;
- d. Los frecuentes cambios de la autoridad aeronáutica y el consecuente desfase de las obligaciones y responsabilidades internacionales que le conciernen;
- e. La inestabilidad de los recursos humanos disponibles, los que a su vez pueden estar desmotivados, no preparados técnicamente, mal remunerados y/o en número insuficiente para satisfacer la demanda de sus servicios.

2.8 El análisis de los problemas y sus causas arriba mencionados, ocasionó un fructífero intercambio de puntos de vista de las Autoridades, que concordaron en proponer una acción concreta, particularmente en lo que se refiere al literal a) de las causas señaladas. Sobre este aspecto solicitarán, también, el apoyo de la OACI y la CLAC para interceder junto a las más altas autoridades de los Estados en el sentido de que otorguen la jerarquía pertinente a la actividad institucional de la aviación civil en sus países. En línea con lo anterior la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSION 5/8 REORDENAMIENTO INSTITUCIONAL

Teniendo en cuenta que la responsabilidad de cada Estado por lo que respecta a la vigilancia en materia de seguridad operacional es uno de los preceptos del Convenio de Chicago, la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, insta a las Administraciones de Aviación Civil de

INFORME SOBRE EL ASUNTO 2 DE LA REUNIÓN RAAC/5

la Región que lo requieran, solicitar el respaldo de las altas autoridades del Estado para emprender el reordenamiento institucional que les permita otorgar la jerarquía necesaria a la vigilancia de la seguridad operacional y/o resolver la falta de recursos financieros que confronten para tal efecto.

2.9 Acto seguido, la Reunión fue informada sobre las actividades de los mecanismos de asistencia de la OACI disponibles en la Región SAM, así como la estrategia de la Organización para un esfuerzo mancomunado y coordinado de estos mecanismos destinados a prestar asistencia a los Estados en materia de vigilancia operacional. Asimismo, se tomó conocimiento de la incorporación del Especialista de Operaciones a la Oficina Regional SAM en los próximos días. A la luz de lo antes expuesto, la Reunión consideró recomendable la secuencia para la utilización de los distintos mecanismos de asistencia disponibles como sigue:

- a. Evaluación, a solicitud del Estado, de su situación actual por el Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional, sin costo para el Estado requeriente;
- b. Informe del Programa al Estado con sus recomendaciones, incluyendo la definición de la asistencia técnica que requiera;
- c. Adopción de las recomendaciones del Programa por el Estado y/o solicitud de la asistencia técnica requerida para superar sus deficiencias en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI y procedimientos conexos;
- d. A solicitud del Estado, formulación por la OACI y ejecución de un proyecto nacional de cooperación técnica para asesorarlo en la actualización de su sistema regulatorio y administrativo, capacitación del personal y provisión de los elementos que sean necesarios para mantener la eficiencia de su sistema actualizado;
- e. Adopción de las recomendaciones formuladas por el proyecto nacional de cooperación técnica;
- f. Participación del personal concerniente del Estado en los seminarios, talleres de trabajo y/o cursos del Programa de la OACI para la vigilancia de la seguridad operacional y del Proyecto Regional RLA/95/003;

2.10 La Reunión reconoció los esfuerzos de la OACI en prestar asistencia a los Estados, y consideró que los distintos mecanismos de cooperación técnica establecidos por la OACI para asistir a los Estados en esta materia, son una contribución muy positiva para que las administraciones de aviación civil de la Región SAM superen sus deficiencias y dificultades en este campo. Acorde con lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSION 5/9 UTILIZACION DE LOS MECANISMOS RELACIONADOS CON LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM reconoce que los distintos mecanismos de cooperación técnica establecidos por la OACI para asistir a los Estados en las

INFORME SOBRE EL ASUNTO 2 DE LA REUNIÓN RAAC/5

actividades de vigilancia de la seguridad operacional, son una efectiva herramienta de ayuda a las administraciones de aviación civil en este campo y, por lo tanto, insta a los Estados a adherirse a ellos según su conveniencia.

Organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional.

2.11 A continuación la Reunión pasó a revisar la posibilidad de establecer un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional, que tuviese por finalidad asesorar a los Estados que tengan dificultades para formar o mantener un equipo completo de personal técnico, en el desempeño de todas sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional.

2.12 De acuerdo con lo anterior, analizó en primer término los alcances del Proyecto Regional RLA/95/003, que tiene previsto establecer normas y procedimientos uniformes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y de seguridad operacional aceptables por todos los países participantes para su aplicación a nivel regional, así como también un centro regional de consulta sobre normas y procedimientos de aeronavegabilidad.

2.13 Para alcanzar la armonización y lograr su objetivo, el Proyecto Regional RLA 95/003 contempla la formación de un grupo multinacional de expertos en aeronavegabilidad y operaciones de los Estados designados como puntos focales Argentina, Brasil y Chile, de los Estados Unidos y de otros Estados interesados, asistido por la OACI.

2.14 El Proyecto también incluye, entre otras actividades, la asistencia a los Estados en la aplicación de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados para su adopción a nivel regional, por los especialistas de ese grupo multinacional de expertos.

2.15 Las referidas actividades del Proyecto Regional RLA/95/003 podrían ser consideradas como un primer paso para la creación de un mecanismo regional multinacional de vigilancia de la seguridad operacional.

2.16 Las Autoridades de Aviación Civil coincidieron en que el nuevo organismo de inspección de la aeronavegabilidad y de las operaciones aéreas debiera ser ágil, dinámico y con autoridad supranacional, para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, y funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional. Un organismo formado con ese objetivo aseguraría, además, el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia para su aplicación.

2.17 Después de un activo intercambio de opiniones, con la participación de todas las delegaciones, unánimemente aprobaron la proposición de acuerdo a la línea de acción antes indicada. En consecuencia adoptaron la siguiente Conclusión:

INFORME SOBRE EL ASUNTO 2 DE LA REUNIÓN RAAC/5

CONCLUSION 5/10 ORGANISMO MULTINACIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Consciente de la necesidad de asegurar el sostenimiento de los logros del Proyecto Regional RLA/95/003, relativos a la adopción de un sistema regulatorio normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos relacionados de interés común para los Estados, la Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, solicita a la OACI que estudie la factibilidad de crear un organismo multinacional que satisfaga las necesidades comunes que confronten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y, en caso positivo, adopte las acciones pertinentes para establecerlo.

2.18 El Representante de Colombia, requirió a la Reunión que se de consideración a la necesidad que tiene su Estado de entrenar a una gran cantidad de personal en las diferentes especialidades de la vigilancia operacional. Es por ello que solicita se estudie la posibilidad de que los instructores de cada uno de los cursos que están contemplados dictarse bajo el Proyecto regional RLA 95/003, puedan ser dictados localmente, lo que permitiría entrenar a un mayor numero de personal, con costos más reducidos y en un menor espacio de tiempo.

2.19 A su vez el Representante de Perú, expresó textualmente lo siguiente:

" Perú pone a consideración de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana, la inquietud que a la fecha, se ha generalizado el concepto de expertos, sin indicar el nivel de experiencia y conocimiento en lo relacionado a licencias, aeronavegabilidad y operaciones y, con la finalidad de recibir el apoyo efectivo por parte de los Estados, pone a consideración la posibilidad de que se estudie por parte de OACI, el establecimiento de un nivel profesional a los expertos y darles una categoría según su currícula, a fin de saber el nivel que tienen y poder hacer las solicitudes para resolver la problemática particular, de los Estados que lo requieran. Asimismo, se manifiesta la inquietud de como la OACI propondría apoyar el aspecto de resolver el numeral 7.3.1 literal, c) y d) de la Nota de Estudio 5".

2.20 La Secretaria tomó nota de la inquietud señalada por Perú, e indicó que por correspondencia informará sobre los procedimientos que utiliza el área de Cooperación Técnica de la OACI para la contratación de expertos.

2.21 El **Apéndice** a esta parte del Informe contiene la Nota de Estudio 5 para mejor referencia de los participantes.

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

1. **Reseña de la Reunión**

1.1 La primera reunión del grupo de estudio sobre aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional, se llevó a cabo en Santiago de Chile el 27-28 de agosto del 1996, en las instalaciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

1.2 La lista de participantes se proporciona en el **Adjunto 1**.

1.3 Las sesiones del grupo se desarrollaron de acuerdo con los asuntos presentados en la agenda del **Adjunto 2**.

1.4 Tomaron parte en las deliberaciones los representantes de Argentina, Brasil, Chile y los Estados Unidos de América, por su condición de participantes de Proyecto Regional RLA/95/003. En virtud del mandato otorgado por las Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM durante la Quinta Reunión en Cuzco, Perú; se desempeñó como coordinador el Señor Paulo Imre Hegedus, ICAOREP de la Oficina Sudamericana, acompañado por Oficiales de Operaciones de la Oficinas Regionales de Lima y de México, utilizándose el español como idioma de trabajo.

1.5 Fueron adoptados por la reunión los Términos de Referencia propuestos oportunamente a los coordinadores nacionales del proyecto, por comunicación SA6296 con fecha del 26 de julio de 1996, del **Adjunto 3**.

2. **Informe sobre las cuestiones de la Agenda**

2.1 **Asunto 1:** Consideración y adopción de los términos de referencia y plan de trabajo propuesto para el grupo.

2.1.1 Se presentó por Secretaria el DP/4, con los Términos de Referencia y la modalidad de trabajo del grupo, aceptándose el Plan de Trabajo propuesto en la Nota. A continuación se discutió la modalidad de trabajo y se convino en solicitar al Comité de Coordinación de los Estados ejecutores del Proyecto, que se brinde, a partir de la próxima reunión; interpretación simultánea a los miembros del grupo de habla inglesa, para permitir una participación más efectiva de los mismos en las deliberaciones.

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

2.2 Asunto 2: Estudios de los antecedentes disponibles.

2.2.1 El ICAOREP Lima presentó el DP/2 relacionado a los antecedentes disponibles, realizando una amplia y minuciosa enumeración de los mismos desde inicios de la década del 90, resaltando las responsabilidades que le caben a las partes involucradas, el papel de la cooperación técnica de la OACI y las actividades del mecanismo para la vigilancia de la seguridad operacional aprobado por el Consejo.

2.2.2 A continuación explicó los objetivos de trabajo del grupo, delineando los requisitos básicos para el establecimiento inicial de un organismo multinacional para la Región y la posibilidad de su futura evolución hacia una organización más compleja.

2.2.3 Varios comentarios fueron recogidos entre los participantes destacando la necesidad de encontrar una solución a nivel regional a través de un mecanismo ágil y sencillo iniciado a partir del Proyecto Regional RLA/95/003, que sea aceptado por los Estados de la Región; se consideró necesario establecer un Acuerdo de Cooperación convenido entre las Autoridades Aeronáuticas Nacionales, enmarcado dentro de las atribuciones otorgadas a cada una de ellas por sus propias legislaciones, tratando de evitar las demoras que son comunes cuando participan en el proceso organismos ministeriales o parlamentarios de los Estados.

2.2.4 Asimismo, se manifestó la ventaja que significaría para el organismo, de contar con el aporte de los países focales del Proyecto Regional en ejecución, como una garantía de transparencia en su funcionamiento y otorgarle además, la credibilidad imprescindible para una entidad de las características como la que se pretende establecer.

2.3 Asunto 3: Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.

2.3.1 Relacionado a este asunto de la agenda se presentaron la Nota de Discusión Nro. 4 de la Secretaría y una propuesta de organismo (Agencia), elaborada por uno de los participantes con la intención de proporcionar una guía de trabajo, considerándose ambos documentos en conjunto.

2.3.2 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a sí podría permitirse la participación de Estados que no pertenecen al área de responsabilidad de la Oficina Regional SAM, coincidiéndose en otorgar la posibilidad de adhesión a otros Estados y que habría que aprovechar todos los vehículos disponibles en la Región, citándose como ejemplo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que al ser un organismo regional más amplio, podría ofrecer esa posibilidad de participación a sus Estados miembros.

2.3.3 A continuación se debatió extensamente el contenido de los objetivos que atendería con su acción el organismo para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región, estableciéndose los mismos en base a las propuestas presentadas, con un objetivo adicional redactado por la Secretaría siguiendo instrucciones de los miembros del grupo; adjuntándose el mismo como **Adjunto 4** de este Informe. Relacionado a este asunto se consideró oportuno ubicar en primer término la necesidad de establecer una

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

normativa uniforme para la Región y a continuación brindar a los Estados posibilidad de aplicarla a través de la asistencia adecuada por intermedio del equipo de expertos calificados de la Región, para por último poner en ejecución un Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional que ayude a los Estados a cumplir con los compromisos asumidos al ratificar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.3.4 Durante el tratamiento de los objetivos, se destacaron como características del organismo las referidas a si su actuación debía ser requerida por los Estados, ó por contrario; si esta acción debía ser implementada a través de un programa continuo de aplicación obligatoria a partir de la participación como miembro del organismo, como una facultad otorgada al mismo por las Autoridades Aeronáuticas que intervienen en su constitución. Asimismo se señaló la importancia de la armonización de una normativa para la Región y la necesidad de establecer un procedimiento de aprobación de ellas al más alto nivel regional.

2.3.5 El grupo prestó especial atención al grado de participación que el organismo multinacional debía asumir en la Región y a pesar de alguna preocupación manifestada respecto a que algunas Administraciones podrían considerarlo poco atractivo, se coincidió en que debía desempeñar un rol orientado hacia la ejecución de un programa continuo para la vigilancia de la seguridad operacional, sin comprometer el ejercicio de las responsabilidades propias de los Estados.

2.3.6 A continuación se discutieron algunas posibilidades de estructura organizacional y como una primer alternativa se propuso la creación de un Consejo Superior, en el que participarían los Directores Nacionales de Aviación Civil y una Unidad Técnica constituida por los expertos proporcionados por los Estados, que como se estableciera en la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil; funcionaría bajo la coordinación directa de la OACI. Las características mas detalladas de esta propuesta serán discutidas en profundidad en la próxima reunión del grupo.

2.3.7 Asimismo, se analizaron diversas posibilidades de financiamiento, reconociéndose que los costos para el funcionamiento del organismo tendrían que ser solventados principalmente por los Estados participantes, debiéndose disponer de una variedad de posibilidades, no descartándose contribuciones efectuados por empresas de la industria de la aviación u otras organizaciones interesadas en la actividad aeronáutica.

2.3.8 Al respecto, se encomendó al grupo de expertos que en su primera reunión, ha llevarse a cabo en el mes de Septiembre, la tarea de preparar una propuesta de organización del organismo técnico y sus funciones, además de un Programa de Trabajo para la Región y la determinación de los costos que originará su ejecución, remitiéndolo para su consideración posterior.

2.3.9 Finalmente, se consideró el borrador de un Proyecto de Acuerdo para el establecimiento del organismo multinacional basado en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, preparado por los expertos en legislación aeronáutica que participaban de la reunión, llegándose a acordar en principio sobre los términos de la redacción del Preámbulo, encargándosele a los autores que continuaran con su labor y presentaran para la próxima reunión una propuesta detallada del contenido del Acuerdo. Asimismo, se aceptó una propuesta de hacer conocer sobre las actividades desarrolladas por el grupo, a los asistentes a la 12 va. Asamblea de la CLAC, a llevarse a cabo en la ciudad de Panamá del 05 al 09 de noviembre de 1996.

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

Adjunto 1

Lista de Participantes

ARGENTINA

Sr. Juan M. Baigorria

BRASIL

Sra. Ana Lucía Slagado
Sr. Fernando Lopes W.
Cnel. Celso Tavares
Cnel. Alvaro Bittencourt

CHILE

Sr. José Manuel Sánchez
Sr. Rafael Gaete

ESTADOS UNIDOS

Sr. Emily White

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

Adjunto 2

Agenda

- Asunto 1:** Consideración y adopción de los términos de referencia y plan de trabajo propuesto para el grupo.
- Asunto 2:** Estudios de los antecedentes disponibles.
- 2.1 Documento del Proyecto RLA/95/003
 - 2.2 Propuesta de Brasil a la 46a. Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, 14 al 16 de mayo de 1996).
 - 2.3 Informe sobre el Asunto 2 de la Agenda de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (Cusco, Perú, 5 al 7 de junio de 1996).
- Asunto 3:** Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.
- 3.1 Fines, objetivos, funciones y responsabilidades.
 - 3.2 Marco legal e institucional aplicable al organismo.
 - 3.3 Contenido de un borrador de acuerdo para el establecimiento del organismo.
- Asunto 4:** Otros Asuntos.

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

Adjunto 3

Términos de Referencia Propuestos

1. Considerar y adoptar los Términos de Referencia y el Plan de Trabajo del Grupo.
2. Analizar los antecedentes que motivaron las Conclusiones 5/9 y 5/10 de la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM.
3. Analizar los objetivos del Proyecto Regional RLA/95/003.
4. Definir los fines y objetivos de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional.
5. Recolectar información sobre arreglos multinacionales similares al que se espera establecer y analizar su constitución.
6. Considerar los aspectos institucionales relativos a la constitución del organismo multinacional que se espera establecer y su relación con los aspectos técnicos, que serán estudiados por el Grupo Multinacional de Expertos AIR/OPS del Proyecto Regional RLA/95/003.
7. Estudiar el marco legal e institucional aplicable al organismo.
8. Definir los contenidos del borrador de acuerdo de constitución del organismo.
9. Someter un informe final a la OACI sobre las conclusiones y recomendaciones del Grupo.

Informe de la Primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

Adjunto 4

Aspectos institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional

1. Objetivo del organismo

1.1 Como resultado de la discusión del grupo de trabajo los objetivos del organismo, serían los siguientes:

- a) Mantener la actualización y difusión de conjunto de normas y procedimientos AIR/OPS/PEL uniformes que hayan sido aprobados para su aplicación a nivel regional;
- b) Prestar asistencia a los Estados que lo requieran en la aplicación de las normas y procedimientos; y
- c) Establecer y ejecutar un programa de vigilancia operacional en los Estados miembros del Acuerdo, en vista a mantener (y/o asegurar) el cumplimiento de sus responsabilidades emanadas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos, en materia de Operaciones de Aeronaves, Aeronavegabilidad y Licencias del Personal.
