



Organización de Aviación Civil Internacional
Conferencia Diplomática para la Elaboración y Adopción del Texto Definitivo del Acuerdo Constitutivo para la Implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR) en la Región SAM de la OACI
Brasilia, Brasil, 7 - 9 de diciembre de 2009

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Consideración del Proyecto de Acuerdo Constitutivo

PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA LA IMPLANTACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta información sobre el proceso llevado a cabo por los Estados para el desarrollo de un proyecto de Acuerdo Constitutivo con miras a la implantación de una Organización Multinacional Regional en la Región SAM de la OACI. En el **Apéndice B** se presenta la versión actual del documento conteniendo el mencionado Acuerdo Constitutivo. En correspondencia a la Conclusión 11/3 formulada por la Reunión RAAC/11, este documento es presentado para la consideración de la Conferencia Diplomática. La acción por parte de la Conferencia se indica en el párrafo 3.

Referencias:

- Informe de la Reunión GREPECAS/14
- Informe de la Reunión GREPECAS/15
- Informe de la Reunión EANA/1
- Informe de la Reunión EANA/2
- Informe de la Reunión RAAC/11

1. Antecedentes

1.1. La Región SAM desde la aprobación del Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM desarrollado por la Reunión RAN/CAR/SAM/3 (Noviembre de 1999) ha enfocado esfuerzos hacia la implantación de instalaciones / servicios multinacionales empleando el material de orientación desarrollado en la Región EUR y adaptado para las Regiones CAR/SAM actualmente disponible en el documento FASID del ANP. Sin embargo, planes integradores de esfuerzos en la implantación de instalaciones multinacionales, bajo el enfoque moderno de sistemas CNS/ATM, se remontan a las primeras Reuniones del GREPECAS que culminaron con la planificación/implantación de la Red Digital Sudamericana (REDDIG), uno de los sistemas multinacionales exitosamente implantado y en actual operación con grandes ventajas en cuanto a costo/beneficio para los Estados participantes.

1.2. La naturaleza global de los sistemas CNS/ATM y la visión del desarrollo de la ATM bajo el concepto operacional ATM aprobado durante la Onceava Conferencia de Navegación Aérea (*AN-Conf/11*) demandará un gran despliegue de cooperación y colaboración internacional bajo el enfoque multinacional para poder implantar sistemas CNS/ATM, a fin de aprovechar el gran potencial de los desarrollos tecnológicos en el campo de la aviación civil internacional para la navegación y la provisión de servicios de apoyo correspondientes.

1.3. En la Región SAM de la OACI, se reconoció las ventajas para la implantación de instalaciones y servicios bajo un enfoque multinacional. En este sentido, el mecanismo del GREPECAS y las reuniones de autoridades de aviación civil iniciaron un proceso de estudio continuo sobre el tema, el cual se describe en los siguientes párrafos.

Estudios multinacionales llevados a cabo por el GREPECAS

1.3.1. La discusión de los aspectos institucionales recibió un fuerte impulso en el marco de las actividades del Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003, que apoyó las tareas del GREPECAS y de su Grupo de Tarea de Aspectos Institucionales. Esta etapa fue la más fructífera en la producción por parte de GREPECAS, empleando la modalidad de trabajo de realizar cada año, una reunión del grupo de tarea con un seminario previo sobre aspectos institucionales, apoyado por el proyecto RLA/98/003. De esta manera, se garantizó una mayor participación de los Estados para la elaboración de documentación y el adecuado tratamiento de difíciles temas multidisciplinarios. Los resultados de las tareas realizadas que incluían las desarrolladas por el proyecto RLA/98/003, eran presentadas a las reuniones del GREPECAS para su revisión.

1.3.2. Hasta la Reunión GREPECAS/14 se logró definir lo siguiente.

- a) Una Estrategia CAR/SAM para la implantación de instalaciones multinacionales.
- b) Estudio de diferentes opciones de implantación. Se determinó que la mejor opción sería la de implantar servicios / multinacionales bajo una Organización Multinacional Regional (OMR).
- c) Sistemas susceptibles a ser implantados como instalaciones / servicios de tipo multinacional.
- d) Definición de los escenarios operacionales donde se implantarían los sistemas multinacionales.
- e) Estudio preliminar de aspectos de costo/beneficio.
- f) Desarrollo de un proyecto de documento de Acuerdo Constitutivo para implantar una Organización Multinacional Regional (OMR) (Con. 14/5).
- g) Recomendación para desarrollar la asistencia necesaria para la implantación de la OMR (14/6).

1.3.3. La Reunión GREPECAS/15 (octubre del 2008) examinó detalladamente los términos de referencia del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales y, como resultado de este examen, acordó que por el momento no se requería que el mecanismo desarrollara más actividades sobre aspectos institucionales y decidió disolver el Grupo de Tarea. Después de cuatro años de estudio de los aspectos institucionales relacionados con la implantación de servicios / instalaciones multinacionales, el más

importante resultado del GREPECAS fue sus recomendaciones formuladas en las Conclusiones 14/5 y 14/6 las cuales están reproducidas en el **Apéndice A**. La *Con.14/5* proporciona el material de orientación para la elaboración de un Acuerdo Constitutivo para implantar una OMR y la *Con. 14/6* recomienda el mecanismo de cooperación técnica de la OACI para prestar asistencia a los Estados interesados en la implantación de dicha OMR.

Estudios multinacionales llevados a cabo por las reuniones de autoridades de aviación civil (RAACs)

1.3.4. Desde la Reunión RAAC/6 (Panamá, Panamá, 1999), la Región se comenzó a interesar por los aspectos institucionales en relación con la implantación de sistemas CNS/ATM. En este sentido se expresó claramente que se debía progresar en el mecanismo de GREPECAS con la definición de escenarios operacionales y empleo de material de orientación disponible. Esa reunión previó la necesidad de formar un Grupo de Expertos de Alto Nivel para el tratamiento de materias sobre aspectos institucionales una vez que GREPECAS finalizara con los trabajos respectivos (*Con. 6/9*).

1.3.5. Durante la Reunión RAAC/7 (Bahía, Brasil, 2002), en correspondencia a la *Con. 6/9* de la RAAC/6, se estableció el Grupo Regional de Alto Nivel, para lo cual se preparó los términos de referencia y programa de trabajo de dicho grupo. Asimismo, se estuvo de acuerdo que la Oficina Regional de la OACI coordinara con los Estados la celebración de la primera reunión del grupo en función del progreso en el trabajo sobre aspectos institucionales dentro del GREPECAS (*Con.7/5*).

1.3.6. La Reunión RAAC/8 (Buenos Aires, Argentina, 2003), tomó nota de las enmiendas hechas a las actividades del proyecto RLA/98/003, que tenían por finalidad desarrollar tareas para la formulación de un arreglo institucional de características regionales en el ámbito de los servicios de navegación aérea. En este sentido, la RAAC/8 alentó a los Estados que habían nominado especialistas dentro de la membresía del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS a que prestaran el máximo apoyo a dichos especialistas para el desarrollo de las tareas el Grupo (*Con. 8/12*).

1.3.7. La Reunión RAAC/10 (Caracas, Venezuela, 2007) hizo una evaluación completa del trabajo del GREPECAS en materia de aspectos institucionales. En este sentido, tomó nota de las Conclusiones 14/5 y 14/6, indicando que se tome en consideración el material recomendado por GREPECAS para la constitución de un mecanismo regional para consolidar, gestionar e implantar instalaciones /servicios multinacionales, y solicitó a la OACI la elaboración de un documento de proyecto para viabilizar la implantación de este mecanismo regional. Asimismo, la RAAC/10 solicitó a la OACI coordinar con los Estados la celebración de la Primera Reunión el Grupo de Expertos de Alto Nivel (EANAI/1), a fin de examinar el material de orientación preparado por GREPECAS sobre la constitución de un mecanismo regional y el documento de proyecto mencionado anteriormente.

1.3.7.1. En correspondencia a los resultados de la Reunión RAAC/10, la Secretaría convocó la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1) (Lima, Perú, Junio 2008). Esta reunión desarrolló asuntos de mucho interés en preparación de la Reunión EANAI/2 (Lima, Perú, Marzo 2009), la cual culminó su trabajo con propuestas concretas para la Reunión RAAC/11. En estas reuniones los Estados participaron con delegaciones multidisciplinarias que incluían expertos en el campo jurídico. Asimismo durante las mismas se revisaron en detalle el material de guía desarrollado por el GREPECAS en relación al Acuerdo Constitutivo para la implantación de una OMR.

1.3.8. La Reunión RAAC/11 (Santiago de Chile, mayo 2009) revisó los resultados del trabajo llevado a cabo por las reuniones EANAI/1 y EANAI/2, y formuló importantes recomendaciones dirigidas a los Estados con miras a la implantación de una Organización Multinacional Regional en la Región

SAM. Como resultado de su trabajo, la Reunión RAAC/11 formuló, entre otras, la Conclusión 11/3 que se transcribe a continuación:

CONCLUSIÓN 11/3 CONFERENCIA DIPLOMÁTICA PARA DESARROLLAR LOS TEXTOS DEFINITIVOS DEL ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Que, la OACI en coordinación con los Estados de la Región, organice una Conferencia Diplomática dentro del segundo semestre del 2009, la cual, considerando el proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR) que se adjunta como Apéndice A a esta parte del Informe, elabore y apruebe el texto definitivo del mismo, para establecer la Organización Multinacional Regional.

1.3.8.1. El Apéndice A mencionado en la Conclusión anterior es el Proyecto de Acuerdo Constitutivo revisado por la Reunión RAAC/11, el cual es presentado como **Apéndice B** a esta nota de estudio, documento que constituye el principal material para la consideración de la Conferencia Diplomática.

2. Análisis

2.1. Los asuntos técnico/operacionales, económicos, institucionales y jurídicos relacionados con la implantación de servicios / instalaciones multinacionales fueron discutidos de una manera intra- e interregional desde 1999 durante las Reuniones RAAC y por el mecanismo del GREPECAS desde el 2004 al 2008. En este contexto, el proyecto de Acuerdo Constitutivo considerado por la Reunión RAAC/11 fue revisado en cuatro oportunidades hasta que el mismo fue considerado por los Estados de la Región suficientemente maduro para su presentación y consideración por una Conferencia Diplomática.

2.2. La implantación de una Organización Multinacional Regional es la respuesta a la solución de problemas debidamente identificados por los Estados en relación a las limitaciones de los procesos de planificación, implantación y gestión en relación con la integración de recursos tecnológicos, sistemas de información, servicios y recursos humanos que se requieren afrontar con un enfoque holístico a fin de evolucionar hacia el sistema ATM mundial. En este sentido, y sin limitarse a lo indicado, se puede mencionar, considerando la naturaleza global del sistema ATM, que los siguientes asuntos podrían ser solucionados con un enfoque multinacional por medio de la OMR:

- a) Falta de implantación sistemática que ocasiona servicios y procedimientos dispares como resultado de distintos sistemas y de herramientas en apoyo a la toma de decisiones en colaboración.
- b) Falta de un enfoque estratégico regional para definir requerimientos en especificaciones de performance para establecimiento homogéneo de objetivos técnico/operacionales.
- c) Necesidad de una mayor cooperación y colaboración regional para facilitar el financiamiento que permita compartir recursos de todo tipo a fin de implantar mejoras ATM en el corto y mediano plazo.
- d) Falta de una gestión centralizada para una operación costo/eficiente y mas confiable de instalaciones y servicios bajo la óptica de concepto operacional ATM.

- e) Necesidad de mayor flexibilidad en la estructura del espacio aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades de automatización de los sistemas de abordaje y terrestres.

2.3. El enfoque multinacional acordado por los Estados para abordar soluciones cooperativas con miras a la implantación de instalaciones / servicios multinacionales, permitirá progresar hacia el logro de un futuro sistema de gestión del tránsito aéreo mundial, inter funcional, para todos los usuarios durante todas las fases del vuelo, que cumpla con los niveles convenidos de seguridad operacional, proporcione operaciones económicamente óptimas, sea sostenible en relación con el medio ambiente y satisfaga los requisitos de seguridad de la aviación.

2.3.1. Una vez este implantada la OMR se espera tener los siguientes beneficios:

- a) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para la planificación, consolidación, implantación y gestión de sistemas multinacionales requeridos por la Región con miras a la ATM global.
- b) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para el tratamiento al nivel mundial respecto a coordinación para la implantación y desarrollo del concepto operacional ATM hacia la ATM global.
- c) Se tendrá una capacidad para la planificación / implantación homogénea e integrada de servicios con objetivos comunes en términos técnico/operacionales.
- d) Se facilitará el financiamiento y la reducción de costos de implantación, funcionamiento y mantenimiento de los servicios y sistemas multinacionales y otros.
- e) Se proporcionará beneficios inmediatos en forma armonizada a los usuarios en todo el espacio aéreo regional; y
- f) Se tendrá una gestión centralizada de las principales instalaciones / servicios multinacionales en la región y una administración y control más eficientes y confiable por parte de los Estados integrantes de la OMR.

2.4. La mayoría de las autoridades aeronáuticas de los Estados de la Región SAM están de acuerdo con la implantación de una organización multinacional, como una adecuada solución a la implantación de sistemas CNS/ATM en apoyo al desarrollo de mejoras ATM con miras al Sistema ATM Regional Global.

3. **Acción sugerida**

3.1. Se invita a la Conferencia a considerar la información proporcionada en esta Nota de estudio y a revisar el **Apéndice B** a fin de desarrollar y adoptar el texto final del Acuerdo Constitutivo para la implantación de una Organización Multinacional Regional en la Región SAM de la OACI.

APÉNDICE A

CONCLUSIONES 14/5 Y 14/6 DE LA REUNIÓN GREPECAS 14

CONCLUSIÓN 14/5 **DOCUMENTO GENÉRICO SOBRE UN PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL.**

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

- a) recomienda que los Estados/Territorios interesados en implantar una OMR utilicen, para este propósito, el resumen del contenido del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para una Organización Multinacional Regional (OMR), que se adjunta como **Apéndice A**, el Proyecto de Acuerdo Constitutivo para el Establecimiento, Operación y Administración de una OMR, que se adjunta como **Apéndice B**, y el correspondiente anteproyecto de Estatuto que se adjunta como **Apéndice C** a esta parte del Informe; y
- b) solicita a las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI hacer un seguimiento de las acciones que los Estados interesados lleven a cabo respecto a la implantación de una OMR, según sea apropiado

CONCLUSIÓN 14/6 **PROYECTO REGIONAL DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA FACILITAR LA IMPLANTACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR).**

Considerando las orientaciones del GREPECAS en relación a la implantación de servicios/instalaciones multinacionales, los Estados interesados en implantar OMRs, en coordinación con la OACI, consideren formular un Proyecto Regional de Cooperación Técnica que comprenda un acuerdo constitutivo para su establecimiento, operación y administración, tomando en cuenta los posibles objetivos contenidos en el Apéndice D a esta parte.

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 la región SAM.

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, RAAC/8, RAAC/9 y RAAC/10).

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), ha finalizado el tratamiento de la tarea sobre aspectos institucionales y ha elaborado el material de orientación para la implantación de sistemas CNS/ATM (Conclusión 14/5), a través del establecimiento de una Organización Multinacional Regional (OMR).

Se resuelve adoptar el siguiente:

ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Artículo 1 – Ámbito de Aplicación

Los Estados contratantes de la Región SAM de la OACI acuerdan crear en la Región una Organización Multinacional Regional (OMR), para la prestación y gestión de servicios / instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de facilitar la implantación y de ser necesario 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 otras materias, 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 “La Organización”).

Artículo 2 – Naturaleza Jurídica

La Organización 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 de la Organización, así como para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representado extrajudicialmente.

Artículo 3 – Objeto

La Organización tiene como objeto la prestación y gestión de los servicios / instalaciones multinacionales previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, no es una organización con fines de lucro debido a que opera bajo un régimen de recuperación de costos, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto, en el territorio de las Partes Contratantes y en todos aquellos ámbitos de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y con otros Estados/Organizaciones que se establezcan, en virtud de algún convenio bilateral o multilateral con la organización. Asimismo, la Organización podrá brindar asistencia en otras materias para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de las Partes Contratantes.

La Organización también podrá prestar otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, de conformidad con lo que se establecerá en el respectivo Estatuto y mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales.

Artículo 4 – Funciones y atribuciones

La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- a) Ejercer derechos 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 y procedimientos nacionales en materia de servicios de navegación aérea y en otros asuntos, 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 enmiendas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- 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 y atribuciones.
- 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 del ámbito de sus responsabilidades.
- j) Efectuar evaluaciones de normalización de los sistemas en el territorio de las Partes contratantes, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI.
- k) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario de la Organización.
- 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

La Organización 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 – Sede

La Organización 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 7 -Estructura

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

Artículo 8 – Consejo Directivo

La Organización 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 establezca en el Estatuto.

Artículo 9 – 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 que preste la Organización.
- 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 y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización y/o generar enmiendas o modificaciones a los mismos.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos a ser obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.
- h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este acuerdo.
- i) Fijar la política del personal a contratar.

Artículo 10 – Director Ejecutivo

El Director Ejecutivo será de la nacionalidad de cualquiera de las Partes Contratantes y durará en el ejercicio de sus funciones, según se establezca en el Estatuto respectivo.

Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo

El Director Ejecutivo es el representante legal de la Organización y el administrador ejecutivo, y tendrá las siguientes funciones:

- a) Firmar la documentación para el funcionamiento de la Organización, dentro del ámbito de su competencia.
- b) Presentar todos los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo.
- c) Contratar y ejercer la función de gestión del personal que requiera la Organización, conforme con la política establecida por el Consejo Directivo.
- d) Proponer nominaciones al Consejo Directivo para los Directores técnicos, operacionales y administrativos, a fin de su contratación.
- e) Proponer los proyectos de enmiendas o modificaciones a los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización.
- f) Proyectar y proponer las tarifas y derechos a percibir por la Organización.
- 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 12 – 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 13 – Personal

La Organización 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 14 - Régimen financiero

La Organización deberá tratar de conseguir su equilibrio financiero, conforme con el artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Artículo 15 - Auditorías

La Organización estará sometida a auditorías interna, externa y de la OACI, según lo que determine el Estatuto respectivo.

Artículo 16 – Exenciones fiscales y aduaneras

En el territorio de cada una de las Partes Contratantes, la Organización, 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, en forma similar a lo contemplado para el sistema de Naciones Unidas.

Artículo 17 – Privilegios e inmunidades

La Organización 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, relacionados con sus actos Oficiales, 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 18 – Infracciones

La Organización comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de las funciones y atribuciones previstas en el artículo 4 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 19 – 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 20 – 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 de la Región Sudamericana de la OACI.

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 21 – Entrada en vigor

El presente acuerdo entrará en vigencia a los sesenta días posteriores al depósito del instrumento de ratificación de por lo menos ... (El número definitivo quedará supeditado a la decisión de la Conferencia Diplomática) Estados contratantes, a cuyo efecto la OACI notificará esa fecha a cada uno de 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 22 – 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 23 – Adhesión

Los Estados no signatarios de este acuerdo, pertenecientes a la Región Sudamericana de la OACI, 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 la Organización, a fin de considerar las cuestiones técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitan su incorporación.

La adhesión surtirá efecto dentro de los treinta días posteriores al depósito del respectivo instrumento.

Artículo 24 – Observadores

La participación de observadores en las reuniones de la Organización requerirá la aceptación unánime, expresada de manera fehaciente por todos los Estados Parte en la Organización, o que tengan derecho a ser Parte de la misma.

Artículo 25 – Enmiendas o modificaciones

Cualquiera de las Partes Contratantes podrá proponer enmiendas o modificaciones 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 dos años desde la entrada en vigencia para dicha Parte Contratante, mediante notificación a la OACI, que comunicará tal acto a los demás Estados Contratantes, en un plazo no mayor de 30 días.

La denuncia del acuerdo tendrá efecto un año después a partir de la fecha de comunicación de la OACI.

Artículo 27 – Duración y Disolución

El presente Acuerdo tendrá una duración indefinida y terminará en el momento en que el Consejo Directivo decida por unanimidad la disolución de la Organización, el que seguirá existiendo hasta la liquidación definitiva. Las partes Contratantes deberán convenir la distribución y transferencia de los bienes y la continuidad en la prestación de los servicios.

Artículo 28 – Disposición transitoria

En su etapa inicial, la Organización 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.