

APÉNDICE C**ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI)****ANEXO**

a la Carta de Acuerdo suscrita entre los Estados Americanos y la OACI
para la provisión de cooperación técnica financiada con fondos en fideicomiso

DOCUMENTO DE PROYECTO

Número del proyecto: RLA/09/902

Título: Asistencia para la implantación de una Organización Multinacional Regional para la gestión, consolidación e implantación de sistemas multinacionales

Duración: años, prorrogables

Agencias gubernamentales de ejecución: Autoridades de aviación civil

Organismo de ejecución: OACI

Fecha prevista de comienzo:del 20.....

Costo del proyecto (estimado): US\$

Estados y organizaciones participantes: Estados SAM

Breve descripción: El objetivo de este proyecto es proveer asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados de la región Sudamericana de la OACI para que, considerando el desarrollo de iniciativas del plan mundial de navegación aérea y las recomendaciones del GREPECAS, implanten una Organización Regional Multinacional que pueda gestionar las actuales instalaciones multinacionales como la REDDIG y la CARSAMMA y la implantación de otros sistemas multinacionales necesarios en la región con miras al sistema ATM global.

Aprobado en
nombre de

Firma

Nombre/Título

Fecha

Este es un **DOCUMENTO CONFIDENCIAL** para el uso exclusivo de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional. Ninguna parte de este documento puede ser difundida, distribuida, reproducida o utilizada de cualquier otra forma por individuos, empresas, organizaciones u otras entidades sin la previa autorización escrita de los Gobiernos y organismos beneficiarios y la Organización de Aviación Civil Internacional.

A. CONTEXTO

1. Descripción del sub-sector

1.1 La industria del transporte aéreo desempeña una función importante en las actividades económicas de los Estados y continúa siendo uno de los sectores de más rápido crecimiento de la economía mundial. Los Estados dependen de la industria aeronáutica para mantener o estimular el crecimiento económico y para prestar asistencia en el suministro de servicios esenciales a las comunidades locales. Teniendo esto en cuenta, puede considerarse que la aviación civil contribuye de manera importante al bienestar general y a la vitalidad económica de cada nación, así como del mundo en general.

1.2 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), 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 de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

1.3 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 aviación civil y la manera orgánica y métodos a seguir a fin de cumplir con su mandato. El Convenio dio origen a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cuyos fines y objetivos son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo, a fin de lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo. Todos los Estados que participan en este proyecto regional son partes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI.

1.4 Durante el periodo 1994-2006, el tráfico regular de pasajeros (en pasajeros-km efectuados) de las líneas aéreas de la región Latino América y el Caribe creció a un ritmo medio anual de 3.3%, en comparación con la tasa media anual de crecimiento mundial de 5.1%. En algunas áreas de las regiones del Caribe y Sudamérica (CAR/SAM) el crecimiento del tráfico en el 2006 registró incrementos de hasta% previéndose que continúe mejorando gradualmente a mediano plazo al mismo tiempo que la actividad económica.

1.5 Una de las claves para mantener la vitalidad de la aviación civil ante su continuo crecimiento está en garantizar que se disponga de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible. Esto exige la implantación de un sistema de gestión del tránsito aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades mejoradas que proporcionan los adelantos técnicos.

1.6 El concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial, respaldado por la 11ª Conferencia de navegación aérea convocada por la OACI en el 2003 (AN-Conf/11), ofrece una nueva visión para la implantación de un sistema de ATM mundial integrado e inter funcional con un horizonte de implantación al 2025. Con posterioridad a una reunión de consulta realizada el 2004 con la Comisión de Aeronavegación de la OACI, los socios de la industria elaboraron una hoja de ruta para la implantación de la ATM con el objetivo de alcanzar beneficios a corto y mediano plazo mientras se trabaja para lograr el sistema de ATM mundial previsto en el concepto operacional. De conformidad con lo solicitado por la Comisión, esta hoja de ruta se integró en una revisión del Plan mundial de navegación aérea para los sistemas CNS/ATM.

1.7 El Plan mundial de navegación aérea revisado facilitará la planificación e implantación de estos desarrollos aplicando métodos nuevos e innovadores. Un conjunto de Iniciativas del Plan Mundial (GPIs) asegurará que las oportunidades disponibles a corto y mediano plazo se exploten a fondo, mientras que las herramientas de planificación asociadas proveerán orientación sobre las actividades planeadas y servirán de base para establecer objetivos de performance y plazos para la ejecución.

1.8 La 35ª Asamblea de la OACI respaldó el concepto operacional ATM e indicó que es el marco guía sobre el cual se planificarán e implantarán sistemas CNS/ATM hacia la ATM global (Res. 35-15). Tomando en cuenta la naturaleza de los sistemas CNS/ATM, la filosofía y estructura del concepto operacional ATM, la implantación de la ATM Global en el marco de la visión del concepto, requerirá de un despliegue sin precedentes de un ambiente de colaboración y cooperación entre todos los interesados de la comunidad ATM. En esta línea de

pensamiento la implantación de sistemas multinacionales se ve como la alternativa mas adecuada para satisfacer los requisitos de performance globales/regionales identificados y que se identifiquen para la región SAM.

2. Estrategia de los Estados de la región

2.1 Como Estados contratantes de la OACI y signatarios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los Estados participantes en este proyecto han aceptado obligaciones específicas con respecto a la adopción de normas y métodos recomendados acordados internacionalmente para regular la aviación civil internacional. El Director de Aviación Civil o la autoridad administrativa similar de cada Estado es responsable de asegurar que la administración de aviación civil observe y cumpla estas obligaciones internacionales.

2.2 Entre tales obligaciones, las administraciones de aviación civil son responsables del desarrollo e implantación de las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de las operaciones aéreas. La implantación ordenada y oportuna de tales instalaciones, servicios y procedimientos es acordada por los Estados contratantes y coordinada por la OACI a través de planes regionales de navegación aérea.

2.3 Los planes de navegación aérea determinan detalladamente las instalaciones, servicios y procedimientos necesarios para la navegación aérea internacional dentro de un área especificada. Estos planes contienen recomendaciones que los gobiernos pueden seguir en sus programas de instalaciones y servicios de navegación aérea, con la seguridad de que unas y otros, si se proporcionan en cumplimiento con el plan, formarán, con los de los demás Estados, una red general que será adecuada durante bastante tiempo.

2.4 Cada Estado contratante es responsable del suministro de instalaciones y servicios en su territorio, de conformidad con el Artículo 28 del Convenio. El Consejo de la OACI ha recomendado que estas instalaciones y servicios incluyan los especificados en los planes de navegación aérea. Estos planes son revisados y actualizados permanentemente por la OACI con la ayuda del grupo regional de planificación y ejecución (PIRG) correspondiente, sobre la base de un plan mundial que consolida y unifica los requisitos generales. Con relación a las regiones del Caribe (CAR) y Sudamérica (SAM), la planificación de esas instalaciones y servicios se encuentra contenida en el Doc 8733, Plan de Navegación Aérea - Regiones del Caribe y de Sudamérica, Volumen II-FASID, basadas en las recomendaciones formuladas durante la Tercera Reunión Regional de navegación Aérea Caribe/Sudamérica (CAR/SAM RAN/3).

2.5 Corresponde a cada Estado el disponer los recursos financieros y técnicos para asegurar la ejecución de los planes de navegación aérea, tomando en cuenta que considerando la naturaleza global de los sistemas CNS/ATM, los mismos contienen sistemas que abarcan mas allá de los límites de las regiones de información de vuelo bajo la responsabilidad del Estado, y que en estos casos, requerirían de un enfoque multinacional para su implantación bajo un esquema de cooperación para compartir recursos que permitan la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales

2.6 Los Estados de la región dentro del mecanismo del GREPECAS, las reuniones de Autoridades de Aviación Civil y con la ayuda del Proyecto Regional RLA/98/003 han venido estudiando por varios años un enfoque multinacional para instalaciones/servicios en conformidad a los requerimientos del Plan Regional de Navegación Aérea y el Plan Mundial. En los estudios realizados, se determinaron posibles escenarios regionales, las instalaciones/servicios susceptibles a ser implantados como sistemas multinacionales, una estrategia CAR/SAM para la implantación de estos sistemas y el estudio de varias opciones de organizaciones para viabilizar la implantación de estas instalaciones/servicios multinacionales.

2.7 Durante la Reunión RACC/10 (Caracas, Venezuela, Junio del 2007), se evaluaron los resultados de la reunión GREPECAS/14. Sobre este asunto, se considero ampliamente las Conclusiones 14/5 y 14/6 de dicho mecanismo en relación al empleo del material de orientación respecto a un Acuerdo Constitutivo para implantar una organización Multinacional Regional, como asimismo el empleo de la cooperación técnica de la OACI para facilitar la implantación de dicha organización. Estos asuntos fueron examinados en profundidad por la Reunión EANAI/1 en Mayo del 2008 con miras a seguir refinando estos asuntos en la Reunión EANAI/2.

2.8. Los Estados interesados de la Región optaron por el enfoque de la implantación de una Organización Multinacional Regional como la estrategia mas adecuada para gestionar la red digital Sudamericana, consolidar la agencia regional CARSAMMA y realizar estudios para la implantación y gestión de nuevos servicios/instalaciones multinacionales necesarias para transitar evolutivamente hacia la ATM global.

3. Asistencia anterior o en curso dirigida al mismo sub-sector

3.1 El apoyo para el estudio sobre aspectos institucionales hacia la implantación de sistemas multinacionales lo dio el proyecto regional de cooperación técnica RLA/98/003. Sin embargo otros proyectos han prestado asistencia en la implantación y/o estudios de sistemas multinacionales. Estos mecanismos de cooperación, se describen a continuación.

Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM (RLA/98/003)

3.1.1 El objetivo de este proyecto, financiado por 12 Estados de las regiones CAR y SAM y COCESNA, fue asistir a los Estados en la implantación de los nuevos sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) de acuerdo con el Plan Regional de implantación CAR/SAM y las normas y métodos recomendados de la OACI. Se inició en 1998 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2006. Las operaciones del proyecto constituyeron, entre otros, un instrumento importante en la reestructuración de la red de rutas ATS mediante rutas de navegación de área (RNAV), así como el plan de implantación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) y la implantación de la performance de navegación requerida (RNP 10) en el tramo Santiago de Chile-Lima. Esto se tradujo en mejores niveles de seguridad operacional y mayor eficiencia.

3.1.2 El proyecto RLA/98/003 también desarrolló el documento “*Material de orientación para la evolución hacia la ATM Global de la OACI en las regiones CAR/SAM*”, que será una importante guía sobre la materia para los próximos años. Asimismo, una herramienta de software que fue distribuida a todos los Estados, conocida como *Planning and Evaluation Tool (PET)*, para la implantación de los sistemas CNS/ATM. Se realizaron tres seminarios sobre aspectos institucionales de los sistemas CNS/ATM, estudios para apoyar al Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, en relación a las posibles alternativas de arreglos institucionales de sistemas identificados como los mas adecuados para ser considerados como sistemas multinacionales.

Implantación de la Red Digital SAM - REDDIG (RLA/98/019)

3.1.3 Este proyecto, ejecutado entre 1999 y el 2003, tuvo por objeto prestar asistencia a los Estados en la adquisición, instalación, puesta en funcionamiento y gestión inicial de la Red Digital para Sudamérica (REDDIG), destinada a modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico a nivel regional. Este sistema de comunicaciones satelital con respaldo terrestre, implantado como un sistema multinacional se administra actualmente por la cooperación técnica de la OACI bajo el proyecto RLA/03/901.

Ensayo regional de aumentación GNSS (RLA/00/009)

3.1.4 Este proyecto fue financiado por doce Estados y la Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA). Su meta fue desarrollar un plan para someter a prueba y evaluar las ventajas técnicas y operacionales del sistema de aumentación satelital (SBAS) tipo WAAS de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos en las regiones del Caribe y Sudamérica, con el objeto de contribuir al establecimiento del modelo operacional de los sistemas de aumentación basados en satélites. Se inició el 2001 con una duración prevista de 3 años y se prolongó hasta el 2007.

Sistema de gestión de la REDDIG y administración del segmento satelital (RLA/03/901)

3.1.5 La finalidad de este proyecto, financiado por trece Estados, es establecer un mecanismo multinacional para la administración de la red digital Sudamérica (REDDIG), teniendo en cuenta los acontecimientos regionales y la necesidad de modernizar las comunicaciones del servicio fijo aeronáutico para que sea homogéneo, interconectable e inter funcional con otras redes digitales. Se inició el 2003 y tiene una duración

prevista de 5 años. Trinidad y Tobago pasó a ser miembro de la REDDIG el 2005.

Transición GNSS en las Regiones CAR/SAM - Solución de aumentación para el Caribe, Centroamérica y Sudamérica – SACCESA (RLA/03/902)

Este proyecto que se inició en el año 2003 se ha orientado en tres fases: una primera fase de recolección de datos y demostraciones SBAS, una segunda fase para estudio de los aspectos técnicos, financieros, operacionales e institucionales, de un sistema pre-operacional SBAS para las Regiones CAR/SAM y una tercera fase con el propósito de disponer de más elementos de juicio, que complementados por los otros planes regionales permitan tomar a los Estados y Organizaciones Internacionales de las regiones CAR/SAM la decisión más adecuada para la implantación del sistema GNSS, y más concretamente la aumentación SBAS. Dicho proyecto ha contado con la participación y financiación de los gobiernos de Bolivia, Chile, COCESNA, Colombia, Costa Rica, Cuba, España, Panamá y Venezuela.

Transición a la ATM Global (RLA/06/901)

3.1.7 El Objetivo de este proyecto es el de proporcionar asistencia a las autoridades de aviación civil de los Estados y organizaciones participantes, para el desarrollo de iniciativas del Plan Mundial de Navegación Aérea (GPIs) que contribuyan a la implantación de un sistema Regional de gestión de tránsito aéreo considerando el concepto operacional ATM y el soporte de tecnologías CNS/ATM, incluyendo los elementos en las áreas AGA, AIS, MET y SAR, el intercambio de experiencias en los procesos y la capacitación de personal en materias involucradas.

4. Marco institucional regional para el sub-sector

4.1 La OACI mantiene una Oficina Regional en Lima (para Sudamérica), acreditada ante los Estados que participan en este proyecto, encargada de promover y fomentar la aplicación de las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales establecidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la ejecución del plan regional de navegación aérea.

4.2 El Grupo Regional de Planificación y Ejecución para el Caribe y Sudamérica (GREPECAS) es el mecanismo regional (PIRG) encargado de asegurar la ejecución continuada del plan regional de navegación aérea y determinar los problemas específicos que afecten a la navegación aérea, sugiriendo las soluciones apropiadas. Todos los Estados participantes en este proyecto son miembros del GREPECAS.

4.3 El mecanismo de Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs), revisan el avance de implantación del Plan de Navegación Aérea y establecen directivas para facilitar los procesos de implantación de instalaciones y servicios previstos en el Plan Regional y Plan Global.

4.4 La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, a través de la Oficina Regional de Lima, mantiene contacto con los Estados contratantes que requieren o reciben cooperación técnica en el campo de la aviación civil y coordina la administración y ejecución de la asistencia acordada.

B. JUSTIFICACION DEL PROYECTO

1. Problemas a ser abordados: situación actual

Limitaciones en la implantación de sistemas CNS/ATM en apoyo de la ATM global

1.1 Existen 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 pueden mencionar, considerando la naturaleza Global del sistema ATM, lo siguiente:

- 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) 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) Mayor flexibilidad en la estructura del espacio aéreo que permita aprovechar al máximo las capacidades de automatización de los sistemas de abordó y terrestres.

1.2 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. **Situación prevista al finalizar el proyecto y beneficios previstos**

2.1 Se habrá logrado poner en marcha una organización multinacional regional (OMR) en la Región con los siguientes beneficios:

- a) Se tendrá una fortaleza y presencia regional para la planificación, consolidación, implementación 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.

3. **Necesidad de asistencia futura**

3.1 Es posible que durante los primeros años de funcionamiento de la nueva organización internacional, se requiera asistencia adicional para el progresivo asentamiento y evolución de esta nueva organización, para lo cual la misma podrá contratar estos servicios en correspondencia a sus necesidades.

4. **Razones para la asistencia de la OACI**

4.1 Como es de conocimiento entre la comunidad aeronáutica internacional, la OACI es desde hace más de medio siglo el organismo del sistema de las Naciones Unidas especializado en aviación civil y, como tal, es

responsable de proporcionar el marco de referencia para virtualmente toda la reglamentación de aviación civil de sus Estados contratantes. Los mismos expertos que prestan asistencia para el desarrollo y mantenimiento de este marco de referencia, proporcionan el respaldo técnico al Programa de Cooperación Técnica de la OACI. Sobre esta base, desde 1952 la OACI ha venido ejecutando proyectos de asistencia técnica para sus Estados contratantes de un modo neutral, no lucrativo y por tanto más positivo con relación a sus costos.

4.2 Los Estados y organizaciones participantes en este proyecto y en los diversos proyectos regionales mencionados en el párrafo 3, han considerado una herramienta eficaz y exitosa de apoyo a la ejecución de los planes de alcance regional para la implantación oportuna de elementos de la ATM global, previstos en el plan regional/mundial de navegación aérea. También consideraron que muchos de estos proyectos habían contribuido al logro oportuno y exitoso de los objetivos previstos por el GREPECAS, que permitieron el incremento de la capacidad y eficiencia del espacio aéreo.

4.3 En vista de lo anterior, los estudios realizados dentro del marco del GREPECAS concluyeron durante la reunión GREPECAS/14 a que la OACI prestara asistencia para iniciar la implantación de la Organización Multinacional Regional (Conclusión 14/6).

5. Consideraciones especiales

5.1 El presente proyecto mantendrá vínculos con los proyectos regionales en actual ejecución que se relacionen con sus objetivos y con los programas nacionales de cooperación técnica que tengan en ejecución los Estados participantes para el mismo sub-sector, con el propósito de coordinar y complementar las actividades que requieran a nivel de país con el apoyo de sus proyectos nacionales.

6. Arreglos de coordinación

6.1 El proyecto se desarrollara en dos Fases. La Fase I tendrá como objetivo el desarrollar al plan de acción para implantar la OMR y finalizar los asuntos de de la definición de la Sede del Organismo. La Fase II se desarrollara para implantar el plan de Acción y poner en funcionamiento la OMR.

6.2 Considerando la dinámica que necesita establecerse para el avance de las actividades del proyecto y la estrecha relación con los Estados interesados de la región, el desarrollo de la actividad técnica del proyecto se establecerá, durante la Fase I, como una actividad de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, la cual cuenta con el personal idóneo para centralizar el desarrollo técnico del proyecto, para lo cual se establecerá un Coordinador Internacional dentro del personal de dicha Oficina. En la Fase II el proyecto operará desde la Sede de la OMR y tendrá un Gerente de Proyecto a cargo de su Gestión.

6.3 El Comité Ejecutivo del Proyecto, integrado por representantes acreditados de los Estados y organizaciones participantes, tendrá la facultad de analizar y evaluar los progresos del proyecto, aprobar el plan anual de actividades, actualizar el plan de trabajo cuando sea necesario y considerar y aprobar cambios en sus alcances a propuesta del organismo de ejecución. El Comité Ejecutivo del Proyecto se reunirá regularmente, y al menos una vez al año, bajo la conducción del Coordinador Internacional durante la Fase I y bajo la conducción del Gerente de Proyecto apoyado por el Coordinador Internacional durante la Fase II.

6.4 La Dirección de Cooperación Técnica dará el apoyo administrativo en correspondencia a las políticas, reglamentos e instrucciones establecidos para el Programa de Cooperación Técnica de la OACI.

6.5 En la fecha de iniciación del proyecto se espera que ya estén avanzados los siguientes asuntos.

1. Comentarios finales sobre el proyecto de Acuerdo Constitutivo en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1 y EANAI/2.
2. Acuerdos establecidos para realizar estudios necesarios para el establecimiento de la OMR en correspondencia a los resultados de las reuniones EANAI/1, EANAI/2 y RAAC/11.

3. Estudios preliminares sobre asuntos de determinación de la Sede de la OMR.

7. Capacidad de apoyo de contraparte

7.1 Los Estados participantes en el proyecto deberán asumir un compromiso de participación plena en todas las actividades de la asistencia planificada y apoyar las visitas que se programen a fin de trabajar con las contrapartes y obtener información para los fines de los objetivos del proyecto. Conviene, asimismo, en aplicar o poner en ejecución los resultados y recomendaciones del proyecto en los aspectos que les concierna a fin de avanzar en forma gradual hacia la implantación de la OMR.

7.2 Los Estados participantes en el proyecto, proveerán el apoyo de contraparte que sea necesario para la ejecución exitosa de las actividades previstas y para asegurar el sostenimiento de sus resultados. Este apoyo podrá incluir la participación de profesionales u otro personal a tiempo completo o parcial y la provisión de facilidades de oficina, aulas, mobiliario, equipo, materiales de consumo, transporte local, teléfono, telefax, Internet y otros servicios esenciales para el desempeño efectivo de las actividades del personal que sea asignado por el proyecto durante el período de su misión.

C. OBJETIVO DE DESARROLLO

El proyecto contribuirá a mantener un sistema de transporte aéreo más seguro, eficiente y económico, como medio para apoyar el desarrollo social, económico y cultural de la Región SAM facilitando el establecimiento de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible.

D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

La Fase I desarrollará el Objetivo inmediato No 1 y una vez que se tengan los resultados previstos de este Objetivo se proseguirá con la Fase II a desarrollar el Objetivo inmediato No 2 para poner en marcha la OMR como una Organización Internacional. Los Objetivos se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas en la tercera columna significan:

PM	Gerente del Proyecto
OR	Oficina regional Sudamericana de la OACI
LEG 1/2	Expertos jurídicos
ATM	Experto ATM
ECO	Experto en asuntos económicos
RAAC	Reuniones de Autoridades de Aviación Civil
Estados Estados	interesados socios del proyecto
RCE	Reuniones de Comité Ejecutivo del Proyecto
DE	Director Ejecutivo de la OMR
REDAD	Administrador de la REDDIG
CARSAMMA	Agencia de Monitoreo CAR/SAM
HR	Experto en Entrenamiento y Recursos Humanos
ADM	Experto en Administración

Objetivo Inmediato No 1

Realizar los estudios necesarios para implantar la Organización Multinacional Regional (OMR), como Organismo Internacional, incluyendo aquellos que contemplen los sistemas CNS/ATM para ser administrados por esta organización

Criterio de Éxito: Desarrollo de estudios pertinentes debidamente coordinados y a satisfacción de los Estados interesados. Plan de acción para el establecimiento de la OMR aprobado.

Resultado	Actividades	Responsables
1.1 Antecedentes jurídico/institucionales debidamente documentados para iniciar los estudios.	1.1.1 Acopio de información sobre el tratamiento de los asuntos jurídico/institucionales desarrollados en las regiones CAR/SAM Una Semana	OR; LEG1
1.2 Sede de la futura OMR definida.	1.2.1 Finalización de los Estudios preliminares sobre las condiciones mínimas para fijar la Sede. Una Semana	OR, LEG1
	1.2.2 Aprobación Condiciones mínimas para la determinación de la Sede	Estados
	1.2.3 Determinación del Estado Sede para la OMR y elaboración del Acuerdo de Sede Dos semanas	OR, LEG1
	1.2.4 Aprobación del Estado Sede y del Acuerdo de Sede. Comunicación a los Estados	OR, Estados
	1.2.5 Preparación Conferencia Diplomática y asistencia durante la misma	OR; LEG2
1.3 Plan de Acción para establecimiento de la OMR desarrollado y aprobado por los Estados	1.3.1 Visita al Estado Sede para verificación <i>in-situ</i> de las condiciones ofrecidas, del Acuerdo de Sede y establecimiento del mecanismo de coordinación para desarrollo del Plan de Acción Dos semanas	OR, LEG1
	1.3.2 Desarrollo del Plan de Acción para el establecimiento y funcionamiento inicial de la OMR considerando lo siguiente: a) Periodo de ratificación del Acuerdo por parte de los Estados interesados. b) Implantación del marco jurídico ofrecido por el Estado Sede para el funcionamiento de la OMR (personería jurídica, privilegios, inmunidades, política de personal, etc.) en base a los resultados de la Conferencia Diplomática	OR, LEG1, ATM, REDAD, ADM, HR, Estados

	<p>c) Cronograma de trabajo del Estado Sede para acondicionamiento de las instalaciones en correspondencia al acuerdo de Sede.</p> <p>d) REDDIG como primera instalación multinacional a gestionarse por la OMR. Estudios para discontinuar el servicio de cooperación técnica de la OACI y establecer su gestión por la OMR</p> <p>e) Estudios sobre la CARSAMMA para establecerla dentro de la OMR.</p> <p>f) Establecimiento del organigrama de la OMR en base a los aspectos organizativos/administrativos del Acuerdo Constitutivo. Definición de organigrama inicial de funcionamiento.</p> <p>g) Elaboración de los Estatutos y procedimientos administrativos para la OMR y régimen de personal en función al acuerdo de Sede .</p> <p>h) Requerimientos de personal y entrenamiento para el funcionamiento inicial</p> <p>10 Semanas de Consultores</p>	
	<p>1.3.3 Coordinación con el Estado Sede y los otros Estados interesados para la aprobación del Plan de Acción y preparación Primera Reunión del Comité Ejecutivo del Proyecto (RCE/2)</p>	<p>OR, PM; Estados miembros</p>

En la formulación del siguiente Objetivo inmediato No 2, se parte del hecho de que el Plan de Acción para el establecimiento de la OMR (Nota 1) esta disponible y aprobado por los Estados miembros y se requieren definir proyectos y estudios para llevarlo a la practica a fin de que la OMR inicie su operación gestionando, al menos, la REDDIG y la CARSAMMA.

Asimismo el inicio de actividades bajo el Objetivo Inmediato No 2 se llevara acabo una vez se establezca la Sede de la OMR y el proyecto pueda iniciar sus actividades a partir de la misma.

Objetivo inmediato No 2

Administración por la OMR de sistemas multinacionales.

Criterio de Éxito: REDDIG y CARSAMMA operando en el marco de la OMR.

Resultado	Actividades	Responsables
2.1 Plan de Acción para el establecimiento de la OMR implantado	<p>2.1.1 Desarrollo de actividades para la ejecución del Plan de Acción para el establecimiento de la OMR, incluyendo:</p> <p>a) Establecimiento en la Sede de la OMR</p> <p>b) Estudios para la transferencia de la operación de la REDDIG a la OMR y plan de actividades para llevarlo a la práctica</p> <p>c) Estudios para la transferencia de la operación de la CARSAMMA a la OMR, y plan de actividades para llevarlo a la práctica.</p> <p>d) Elaboración de Reglamentos Internos, Estatuto y Régimen de Personal</p> <p>e) Desarrollo del Organigrama inicial de la OMR, requerimientos de personal y entrenamiento.</p> <p>f) Ejecución del Plan de entrenamiento de personal</p> <p>g) Desarrollo del Programa de Integración del personal a la OMR para tomar funciones en forma progresiva.</p> <p>h) Desarrollo del programa de transferencia de responsabilidades del proyecto de cooperación técnica al personal de la OMR</p>	<p>PM, RO</p> <p>PM, RO REDAD</p> <p>PM, RO, CARSAMMA, ATM</p> <p>PM, LEG1, ADM</p> <p>PM, RO, HR</p> <p>PM, REDAD, CARSAMMA</p> <p>PM, DE</p> <p>PM, DE</p>
2.2 OMR en funcionamiento	2.2.1 Poner en práctica el Organigrama inicial de la OMR y ejecutar programa de transferencia para la REDDIG desde el proyecto a la OMR.	PM, , DE; RCE
	2.2.2 Ídem a 2.2.1 para CARSAMMA.	PM, DE, RCE
	2.2.3 Coordinaciones y comunicaciones Oficiales a la comunidad internacional sobre el establecimiento de la OMR y su funcionamiento.	PM, DE
	2.2.4. Fin del periodo de transferencia e inauguración de la OMR como Organismo Internacional	DE, Estados

E. INSUMOS

1. Insumos de los Estados y organizaciones participantes

1.1 Personal

1.1.1 Los Estados participantes proporcionarán:

- a) Profesionales de las especialidades requeridas como candidatos a ser seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto;
- b) El personal nacional de contraparte que corresponda a las especialidades de los consultores del proyecto;
- c) El personal de apoyo administrativo a las misiones de asesoramiento del proyecto, según sea necesario.

1.1.2 Los Estados participantes continuarán pagando las remuneraciones habituales a su personal que sea seleccionado por la OACI para ejecutar actividades del proyecto, durante el tiempo que sea convenido para la duración de su asignación.

1.2 Capacitación

1.2.1 Los Estados participantes se harán cargo de los pasajes aéreos hacia y desde los lugares donde se realicen los eventos y programas de instrucción en el exterior patrocinados por el proyecto y continuarán pagando a su personal que sea becado los salarios y otras asignaciones habituales que les corresponda durante todo el tiempo de su duración.

1.3 Oficinas y equipo

1.3.1 Mientras se establezca la Sede de la OMR y durante la Fase I, el proyecto operará en Lima en las dependencias de la Oficina Sudamericana de la OACI. Una vez la Sede de la OMR esté definida y sus instalaciones disponibles, el proyecto operará, en la Fase II en el Estado Sede bajo las condiciones acordadas en el Acuerdo de Sede para el funcionamiento de la OMR .

1.3.2 Los Estados participantes proveerán las instalaciones de oficina, equipo, útiles y suministros, así como también el transporte local y las facilidades de comunicación internacional por teléfono y por medios electrónicos para los consultores del proyecto cuando el proyecto desplace personal en misión hacia dichos Estados.

2. Insumos del proyecto

2.1 Asignación de personal profesional

2.1.1 Se proveerán consultores internacionales para ejecutar las actividades previstas en las especialidades que no cuenten con profesionales disponibles de los Estados y organizaciones participantes.

2.2 Apoyo administrativo

2.2.1 Se proveerá el personal de apoyo administrativo que sea necesario para respaldar el desarrollo de las actividades del proyecto.

2.3 Viajes oficiales y misiones

2.3.1 Se proveen fondos para cubrir los costos de misiones de coordinación, monitoreo o de revisión del proyecto, según sea necesario.

2.3.2 Se proveen fondos para financiar los viajes, seguros y viáticos de los profesionales de los Estados y organizaciones participantes que sean seleccionados por la OACI para ejecutar las actividades del proyecto.

2.4 Capacitación

2.4.1 Se proveen fondos para la ejecución de becas de instrucción de acuerdo con el plan de capacitación que apruebe anualmente el Comité de Coordinación del Proyecto.

2.4.2 Eventualmente y de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias aprobadas para el efecto, se proveerán pasajes internacionales de ida y vuelta para la participación de representantes de los Estados en eventos patrocinados por el proyecto.

2.5 Equipo

2.5.1 El Estado Sede proveerá al proyecto los equipos necesarios en correspondencia al acuerdo de Sede, sin embargo se proveerán partidas para la adquisición del equipo y suministros que podrían ser necesarios para la ejecución de las actividades del proyecto.

2.6 Varios

2.6.1 Se incluyen provisiones presupuestarias para cubrir los gastos varios del proyecto, la preparación de informes, planes y manuales, servicios de interpretación simultánea, traducción de documentos y los gastos administrativos del organismo de ejecución del proyecto.

F. RIESGOS

1. Los factores que podrían ser causa de demora o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto son la falta de pago oportuno de las contribuciones de costos compartidos de los Estados participantes, las posibles dilaciones en los procesos de selección del personal profesional del proyecto y de los candidatos a las becas y demoras burocráticas en los procesos de aprobación de las adquisiciones.

2. La dilación en la definición de la Sede de la OMR podrá afectar en los logros del mismo.

3. Asimismo, un probable factor que con el tiempo podría ser causa de demoras graves o impedir el logro de los resultados y objetivos del proyecto sería un cambio drástico de la situación política o económica en los Estados participantes.

G. OBLIGACIONES ANTERIORES Y REQUISITOS PREVIOS.

1. Los Estados y organizaciones participantes se comprometen a realizar el depósito de sus contribuciones de costos compartidos al proyecto en las fechas previstas en el calendario de pagos que figura en el presupuesto del proyecto, a fin de que el organismo de ejecución pueda dar inicio a las actividades.

2. Los Estados participantes en el proyecto suministrarán al personal profesional del proyecto todo el material de referencia y antecedentes que tengan disponibles en relación con las actividades a desarrollar, así como también las autorizaciones, aprobaciones, permisos y apoyo logístico que sean requeridos para el desempeño de sus funciones.

3. Los Estados participantes proporcionarán el apoyo de contraparte necesario para que el proyecto tenga un desarrollo eficaz, alcance sus objetivos y mantenga sus resultados. Para el efecto los organismos recipientes de la cooperación técnica materia de este proyecto participarán con la asignación del personal de contraparte que sea requerido y proveerán los locales, equipo de oficina, vehículos, materiales y servicios que sean necesarios.
4. Mientras se consolide la OMR y el proyecto opere en el Estado Sede de la OMR, el Estado Sede proporcionara todos los servicios y facilidades que figuran en el Acuerdo de Sede para el funcionamiento adecuado del proyecto.
5. Los Estados participantes asegurarán la aplicación de los dispositivos legales que sean necesarios para retener en el servicio al personal capacitado por el proyecto como asunto de importancia para arrancar con el funcionamiento de la OMR.
6. La OACI firmará el documento del proyecto y proporcionará la asistencia acordada con sujeción al cumplimiento o al probable cumplimiento de las obligaciones y requisitos previos arriba enumerados. Si no se cumplen uno o más de los requisitos previos la OACI puede, a su discreción, suspender la asistencia o ponerle fin.

H. SUPERVISION, PRESENTACION DE INFORMES Y REVISIONES DEL PROYECTO

1. El proyecto será objeto de examen conjunto por representantes de los Estados participantes y del organismo de ejecución, que constituirán el Comité Ejecutivo del Proyecto, por lo menos una vez cada 12 meses, y el primero de tales exámenes se celebrará dentro de los primeros 12 meses a partir de la iniciación de la ejecución plena. El Coordinador Internacional (Fase I)/Gerente del Proyecto (Fase II), preparará y someterá a cada una de las reuniones de examen conjunto un informe de evaluación del rendimiento del proyecto. Durante la ejecución del proyecto pueden solicitarse, en caso necesario, otros informes adicionales de ese tipo.
2. Se preparará un informe final del proyecto para su consideración en la reunión de examen conjunto final. El borrador de dicho informe será preparado por el Gerente del Proyecto con la suficiente antelación para que el organismo de ejecución pueda examinarlo y ajustar sus aspectos técnicos por lo menos cuatro meses antes del examen conjunto final.
3. Las partes determinarán coordinadamente si el proyecto deberá someterse a una evaluación. Si así se decidiera, deberán efectuarse las provisiones presupuestarias necesarias y los arreglos, mediante consultas entre las partes signatarias del documento del proyecto, sobre la organización de la misión de evaluación, sus términos de referencia y el tiempo en que deba llevarse a efecto.
4. Los siguientes tipos de revisiones al presente documento de proyecto podrán realizarse con la aprobación del organismo de ejecución únicamente, siempre que dicho organismo cuente con seguridades de que los demás signatarios del documento de proyecto no tienen objeciones a los cambios propuestos:
 - a) Revisiones de cualquiera de los adjuntos del documento de proyecto o adiciones a ellos;
 - b) Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los resultados o las actividades del proyecto, pero que se deban a una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos, debidos a la inflación; y
 - c) Revisiones anuales obligatorias mediante las que se re-escala la entrega de los insumos acordados del proyecto o se aumentan los gastos debido a la inflación o se tiene en cuenta el margen de flexibilidad del organismo de ejecución en materia de gastos.

I. PRESUPUESTO

1. En las páginas siguientes se consigna el presupuesto del proyecto con las siguientes particularidades:
 - a) No se asignó presupuesto para el funcionamiento de la REDDIG ya que el mismo está contemplado en el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/03/901 y dicho presupuesto se transferiría a este nuevo proyecto en el periodo de transición durante la Fase II.
 - b) No se asignó presupuesto para el funcionamiento de la CARSAMA ya que faltan los estudios para la transferencia de dicha Agencia a la OMR. En dichos estudios se determinará el presupuesto de funcionamiento, el cual durante la ejecución del Plan de Acción para efectuar dicha transferencia deberá el presupuesto estar asignado y disponible para el proyecto.
2. A fin de proporcionar dinamismo en el manejo de los fondos del proyecto se abrirá una cuenta del tipo “Imprest Account” que será manejada por el Gerente del Proyecto, bajo los procedimientos establecidos en la OACI.

INFORME ANUAL DEL PROYECTO

1. Los Informes anuales se presentarán en correspondencia a los procedimientos para desarrollo de proyectos de Cooperación Técnica

**PRESUPUESTO DEL PROYECTO CORRESPONDIENTE A LA CONTRIBUCION
DEL GOBIERNO EN EFECTIVO
(EN DOLARES EE.UU.)**

PAÍS: REGIONAL
 PROYECTO : RLA/09/902
 TÍTULO : IMPLANTACION DE UNA ORGANIZACION MULTINACIONAL REGIONAL PARA LA GESTION, CONSOLIDACION E
 IMPLEMENTACION DE SISTEMAS MULTINACIONALES EN LA REGION SAM

	TOTAL		2009		2010		2011	
	w/m	\$	w/m	\$	w/m	\$	w/m	\$
10. - PERSONAL DEL PROYECTO								
11. - PROFESIONALES INTERNACIONALES								
11.01 ASESOR DE AVIACION CIVIL/GERENTE	12.0	242 600			4.0	83 100	8.0	159 500
11.51 ASESOR LEGAL	1.0	18 700	1.0	18 700				
11.99 SUB-TOTAL	13.0	261 300	1.0	18 700	4.0	83 100	8.0	159 500
13. - PERSONAL APOYO								
13.01 APOYO TECNICO Y ADMINISTRATIVO SEDE (PMO)		50 000		10 000		20 000		20 000
13.02 SECRETARIA	12.0	42 600			4.0	14 200	8.0	28 400
13.99 SUB-TOTAL	12.0	92 600		10 000	4.0	34 200	8.0	48 400
16. - GASTOS DE MISIONES		252 500				101 000		151 500
17. - PROFESIONALES NACIONALES								
17.01 ASESOR DE AVIACION CIVIL	12.0	36 000			4.0	12 000	8.0	24 000
17.99 SUB-TOTAL	12.0	36 000			4.0	12 000	8.0	24 000
19. TOTAL DEL COMPONENTE		642 400		28 700		230 300		383 400
20. - SUBCONTRATOS								
21.01 SUBCONTRATOS NACIONALES		50 000				25 000		25 000
29. TOTAL DEL COMPONENTE		50 000				25 000		25 000
30. - CAPACITACION								
33.01 CAPACITACION LOCAL		50 000				20 000		30 000
39. TOTAL DEL COMPONENTE		50 000				20 000		30 000
40. - EQUIPOS								
45.02 EQUIPO NO FUNGIBLE		10 000				4 000		6 000
49. TOTAL DEL COMPONENTE		10 000				4 000		6 000
50. - VARIOS								
53.01- GASTOS VARIOS		16 200		700		7 000		8 500
55.01- GASTOS ADMINISTRATIVOS		76 800		2 900		28 600		45 300
59. TOTAL DEL COMPONENTE		93 000		3 600		35 600		53 800
99. TOTAL DEL PROYECTO		845 400		32 300		314 900		498 200