



**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Revisión del Borrador de Documento de Proyecto Regional de Cooperación  
Técnica para apoyar la implantación de la organización multinacional  
Regional (OMR)**

**IMPLANTACIÓN DE LA OMR POR MEDIO DE UN PROYECTO REGIONAL DE  
COOPERACIÓN TÉCNICA**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta Nota de Estudio presenta propuestas para implantar la Organización Multinacional Regional (OMR) empleando como medio el mecanismo de Cooperación Técnica de la OACI a través de un Proyecto Regional de Cooperación Técnica. La acción por parte de la reunión se encuentra indicada en el párrafo 4.

**Referencias:**

- Informe de las Reunión GREPECAS/14.
- Informe de las Reunión RAAC/10
- Informe de la Reunión EANAI/1

**1. Introducción**

1.1 La reunión GREPECAS/14, al desarrollar sus conclusiones respecto a la asistencia que podría prestar la OACI en la implantación de la Organización Multinacional Regional (OMR), formuló la Conc. 14/6 en la cual se indica que los Estados interesados en coordinación con la OACI consideren formular un Proyecto Regional de Cooperación Técnica para la implantación de servicios/instalaciones multinacionales. En vista que GREPECAS (Conc. 14/5) ha reconocido como conveniente la implantación de una Organización Multinacional Regional (OMR) como la forma más efectiva de implantar/consolidar/gestionar instalaciones/servicios multinacionales. La reunión EANAI/1, examinó este asunto y formuló la Conclusión EANAI 1/3 que se transcribe a continuación:

**Conclusión EANAI 1/3- Documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica**

Que la OACI, considerando la actividad prevista en el proyecto RLA/06/901 respecto a la asistencia para el establecimiento y puesta en operación de un Organismo Multinacional:

- a) desarrolle el Documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica para proporcionar la asistencia necesaria a fin de atender la medida transitoria considerada en el Artículo 28 del proyecto de Acuerdo Constitutivo para la OMR;

- b) desarrolle cualquier otro estudio necesario para poner en marcha la OMR; y
- c) presente para consideración de la Segunda Reunión del Grupo de Especialistas de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales el documento de proyecto mencionado en a) anterior.

1.2.1 Esta Nota de Estudio esta escrita considerando lo expresado en esta Conclusión.

## 2. **Análisis**

2.1 La exitosa implantación de la REDDIG como sistema multinacional ha demostrado las muchas ventajas que representa para los Estados la implantación de un servicio/instalación bajo esta modalidad. Estas ventajas han sido expuestas en muchas oportunidades y no es objeto de esta Nota de Estudio volver sobre este interesante tema. Asimismo la cooperación técnica de la OACI ha demostrado que tiene los mecanismos para asistir a los Estados en este propósito, tal es el caso del pasado proyecto regional RLA/98/019 con el cual se implantó la REDDIG y el actual proyecto RLA/03/901, a través del cual la OACI administra la REDDIG en representación de los Estados miembros del proyecto.

2.2. Por lo anteriormente indicado, los Estados interesados han concluido que la OMR en la Región SAM podría ser implantada con la asistencia de un proyecto regional, en este sentido y considerando las actividades del proyecto Regional RLA/06/901 respecto al desarrollo de aspectos institucionales, la Secretaría ha desarrollado una propuesta que se presenta como **Apéndice A** a esta Nota de Estudio.

## 3. **Discusión**

3.1 Considerando el avance de las tareas sobre los aspectos institucionales para la implantación de la OMR SAM, se puede ver claramente del proyecto de Documento de Acuerdo Constitutivo recomendado por GREPECAS (Conc.14/5), revisado y enmendado por la Reunión EANAI/1 (Conc. EANAI 1/1), que cualquier asistencia puntual para la implantación de la OMR bajo el mecanismo de un Proyecto de Cooperación Técnica necesita una definición, al más alto nivel, de la aceptación, por parte de los Estados interesados en implantar sistemas multinacionales, de un texto normativo definitivo, donde se exprese, entre otras cosas, la voluntad de los Estados interesados en implantar la OMR SAM.

3.2 Considerando lo anterior, se puede claramente reconocer que el resultado de la Conferencia Diplomática a ser llevada a cabo en función a las Conclusiones que la Reunión RAAC/11, con respecto a la aprobación de los textos del proyecto de Acuerdo Constitutivo, es de singular importancia para iniciar la asistencia que podría proporcionar la OACI.

3.3 Asimismo, y en el intervalo que media entre la reunión EANAI/1 y la Conferencia Diplomática, la Secretaría de la OACI está realizando trabajos sobre la definición de la Sede de la OMR que el posible futuro Proyecto de Cooperación Técnica pueda finalizar.

3.4 El borrador de Documento de Proyecto de Cooperación Técnica que se presenta como Apéndice A tiene en cuenta estos eventos. Posiblemente, podría ocurrir incluso que la Secretaría, al momento de activarse el proyecto, haya podido definir la Sede de la OMR, y el proyecto, en consecuencia, sólo se ocuparía de establecer el acuerdo correspondiente de Sede con el Estado seleccionado.

3.5 El Apéndice A se ha elaborado siguiendo la clásica estructura de los documentos de proyecto de cooperación técnica, con los considerandos que conduzcan a definir la justificación del proyecto, se han identificado dos Objetivos Inmediatos a desarrollar, con sus respectivos resultados (entregables) y las

correspondientes actividades como, asimismo, los insumos y otros aspectos que se describen en el Apéndice A, típicos del contenido de los proyectos de cooperación técnica de la OACI.

3.6 La ejecución del proyecto se plantea en dos fases, y de esto se desprende una cuestión interesante de uso de los recursos del proyecto RLA/06/901 para ejecutar la Fase I como se indica en el párrafo 3.7. Estas Fases se describen en forma general a continuación:

- a) La Fase I del proyecto que corresponde al Objetivo Inmediato No 1, es una etapa de planificación hasta llegar a desarrollar el Acuerdo de Sede y el Plan de Acción en suficiente detalle y con la solidez necesaria que permita una implantación progresiva y sostenible de la OMR SAM. El costo de desarrollo de esta Fase se puede determinar con un margen aceptable de error, y el mismo se estima en 60,000 US\$. En esta fase se requeriría el concurso de consultores por unas 16 semanas. Los Consultores serían en muchos casos solicitados a las Administraciones bajo la modalidad que se emplea en el proyecto RLA/06/901.
- b) La Fase II del proyecto corresponde al Objetivo Inmediato No 2, y está referida a la puesta en práctica del Plan de Acción desarrollado en la Fase I para poner en marcha la OMR SAM. Es la Fase más compleja y su tiempo de ejecución está determinado por el programa de implantación del Plan de Acción. En este momento, considerando el avance de estudios sobre los aspectos institucionales para la implantación de la OMR SAM, se ha podido desarrollar en forma general la Fase II, tal como se presenta en el Apéndice A.

3.7 Si bien desde el punto de vista del proceso de implantación de la OMR SAM convendría implantar las Fases I y II mediante un solo proyecto de cooperación técnica para tener una continuidad de dicho proceso, es importante notar que, considerando el tiempo que puede mediar entre la RAAC/11 y la celebración de la Conferencia Diplomática, que en el mejor de los casos se podría celebrar a mediados del segundo semestre del 2009, la Fase I se podría desarrollar dentro del Proyecto Regional RLA/06/901, el cual podría ajustar sus actividades sobre aspectos institucionales para tal efecto. Es importante notar que la reunión RCC/3 de dicho proyecto tendrá lugar en noviembre del 2009, lo cual permitiría el ajuste indicado de su programa para el 2010 y comenzar la Fase I tan pronto como sea posible.

#### 4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a considera la información presentada en esta Nota de Estudio para:

- a) considerar la propuesta de Documento de Proyecto Regional de Cooperación Técnica para la implantación de la OMR SAM que se adjunta como Apéndice A, el cual fue preparado en respuesta a la Conclusión EANAI 1/3; y
- b) considerar la posibilidad de desarrollar la Fase I de la implantación de la OMR SAM que se describe en el Apéndice A, bajo el proyecto regional de cooperación técnica RLA/06/901.

-----

**APENDICE A****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/XX /XXX

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, estudie la consolidación de otras existentes como 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 interfuncional 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.

1.8 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.

1.9 La 35 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, requiera 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 más 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 más 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 EANA/1 en Mayo del 2008 con miras a seguir refinando estos asuntos en la Reunión EANA/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 COCEASNA, 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 interfuncional con otras redes digitales. Se inició el 2003 y tiene una duración prevista de 5 años. Trinidad y Tabago 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 – SACCSA (RLA/03/902)*

3.1.6 Los Gobiernos de Chile, Cuba, Colombia y España y COCESNA, con el apoyo de la Comisión Europea y la Agencia Espacial Europea (ESA) mediante la Empresa Conjunta Galileo (GJU), financian este proyecto destinado a planificar el desarrollo de los aspectos técnicos, financieros y operacionales de un sistema de aumentación basado en satélites (SBAS) tipo EGNOS, pre-operacional para las regiones CAR y SAM. Se inició el 2003 con una duración prevista de 4 años.

*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 de Navegación Aérea 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.

4.3 La Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI, a través de las Oficinas Regionales de Lima y México, mantiene contactos 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) falta de un esquema de 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/eficiencia y más confiable de instalaciones y servicios bajo la óptica de concepto operacional ATM.
- e) Fragmentación del espacio aéreo y estructuras de rutas rígidas que no permiten aprovechar al máximo las capacidades de automatización de los sistemas de abordaje 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, interfuncional, 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.

### **5. Razones para la asistencia de la OACI**

6.1 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.

6.2 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.

6.3 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).

### **7. Consideraciones especiales**

7.1 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.

### **8. Arreglos de coordinación**

8.1 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 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. 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.

8.2 El Comité de Coordinación 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 de Coordinación del Proyecto se reunirá regularmente, y al menos una vez al año, bajo la conducción del Coordinador Internacional.

8.3 La ejecución del proyecto se iniciará después de la celebración de la Conferencia Diplomática que se espera sea convocada como resultado de la Reunión RAAC/11. Para esa oportunidad se tendrán los siguientes asuntos avanzados.

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.

8.4 El proyecto será ejecutable en dos fases. La Fase I será el desarrollo del 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 el cual pondrá en marcha la OMR como una Organización Internacional. El presupuesto de la Fase II se fijará una vez se haya ejecutado la Fase I.

## **9. Capacidad de apoyo de contraparte**

9.1 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.

9.2 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 las regiones CAR/SAM facilitando el establecimiento de un sistema de navegación aérea operacionalmente seguro, protegido, eficiente y ambientalmente sostenible.

## **D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES**

Se exponen en las siguientes páginas. Las abreviaturas empleadas en la tercera columna significan:

PM	Gerente Coordinador del Proyecto
OR	Oficina regional Sudamericana de la OACI
LEG	Experto jurídico
CNS	Experto CNS
ATM	Experto ATM
ECO	Experto en asuntos económicos
RAAC	Reuniones de Autoridades de Aviación Civil
Estados	Estados interesados socios del proyecto
RCC	Reuniones de Coordinación del Proyecto

**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.

<b>Resultado</b>	<b>Actividades</b>	<b>Responsables</b>
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; LEG
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, LEG
	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 semana	OR, LEG
	1.2.4 Aprobación del Estado Sede y del Acuerdo de Sede  Primera Reunión de Coordinación del Proyecto (RCC/1)	OR, Estados
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, LEG, PM
	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  c) Cronograma de trabajo del Estado Sede para acondicionamiento de las instalaciones en correspondencia al acuerdo de Sede.	PM, LEG, ATM, CNS; ECO, Estados

	<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 CARSAMMA para ser gestionada por 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>i) Estudio de costo-beneficio para la CARSAMMA</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</p> <p>Segunda Reunión de Coordinación (RCC/2)</p>	<p>OR, PM; Estados miembros</p>

En la formulación del siguiente Objetivo inmediato u Objetivo 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.

*Nota 1: Se debe entender que el “establecimiento de la OMR” significa desarrollar todas las acciones requeridas para iniciar una administración de sistemas multinacionales por parte del proyecto de cooperación técnica en paralelo con el Director Ejecutivo de la OMR por un periodo a determinar que sera el periodo de transferencia de responsabilidades a la OMR de la gestión de los sistemas multinacionales considerados.*

**Objetivo inmediato No 2**

Administración por la OMR de sistemas multinacionales.

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

<b>Resultado</b>	<b>Actividades</b>	<b>Responsables</b>
2.1 Plan de Acción para el establecimiento de la OMR implantado	<p>2.1.1 Establecimiento de actividades para la ejecución del Plan de Acción para el establecimiento de la OMR, incluyendo:</p> <p>a) Estudios para la transferencia de la operación de la REDDIG a la OMR .</p> <p>b) Estudios sobre la CARSAMMA para que esta agencia sea gestionada en el futuro por la OMR</p> <p>c) Ejecución del Plan de acción para transferencia de la REDDIG a la OMR y establecimiento de actividades para llevarlo a la practica.</p> <p>e) En caso de encontrarse definida la situación de transferencia de la CARSAMMA a la OMR , elaboración de un Plan de acción para transferencia de la Agencia de Monitoreo regional a la OMR y establecimiento de actividades para llevarlo a la practica</p> <p>f) Desarrollo del Organigrama inicial de la OMR, requerimientos de personal y entrenamiento.</p> <p>g) Ejecución del Plan de entrenamiento de personal</p> <p>h) Desarrollo del Programa Integración del personal a la OMR para tomar funciones ejecutivas en forma progresiva.</p> <p>i) Desarrollo del programa de transferencia de responsabilidades del proyecto de cooperación técnica al personal de la OMR</p>	OR, PM, Estado Sede y diferentes consultores.
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, RCC
	2.2.2 Idem a 2.2.1 para CARSAMMA (si es aplicable).	PM, Director Ejecutivo OMR
	2.2.3 Coordinaciones y comunicaciones Oficiales a la comunidad internacional sobre el establecimiento de la OMR y su funcionamiento.	PM, Director Ejecutivo de la OMR
	2.2.4. Fin del periodo de transferencia e inauguración de la OMR como Organismo Internacional	Director Ejecutivo de la OMR

## **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 defina la Sede de la OMR, el proyecto operara en Lima en las dependencias de la Oficina Sudamericabna de la OACI. Una vez la Sede de la OMR este definida el proyecto operara en el Estado Sede bajo las condiciones acordadas con el mismo 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 mision 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. Se desarrollara posteriormente esta sección

## H. SUPERVISION, PRESENTACION DE INFORMES Y REVISIONES DEL PROYECTO

1. Se desarrollara posteriormente en correspondencia a las directivas para desarrollo de los proyectos de Cooperación Técnica

**I. PRESUPUESTO**

En las páginas siguientes se consigna el presupuesto del proyecto.

**PRESUPUESTO DEL PROYECTO**

1. Se desarrollara posteriormente para la Fase I y luego cumplida esta para la Fase II

**INFORME ANUAL DEL PROYECTO**

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

-----