



**Organización de Aviación Civil Internacional**

Oficina Regional Sudamericana

**Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/11)**

(Santiago, Chile, 6 – 8 de mayo de 2009)

RAAC/11-NE/06

26/03/09

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Aspectos Institucionales para la Gestión y Control de los Sistemas y  
Facilidades Multinacionales**

**EXAMEN DE LOS ACUERDOS/ACCIONES ADOPTADOS PARA EL  
ESTABLECIMIENTO DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL  
REGIONAL (OMR) EN LA REGIÓN SAM**

(Nota presentada por la Secretaria)

**RESUMEN**

Esta Nota de Estudio presenta información sobre los resultados de las actividades llevadas a cabo en el marco del mecanismo del GREPECAS y de las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil para el establecimiento en la Región SAM de una Organización Multinacional Regional para facilitar la implantación de sistemas CNS/ATM en la modalidad de instalaciones/servicios multinacionales con miras a la implantación del sistema ATM Regional/Mundial. Asimismo se presentan las propuestas de la Segunda Reunión de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/2) para consideración de la Reunión RAAC/11. Las acciones sugeridas que deberían ser tomadas por la reunión se presentan en el párrafo 4.

**Referencias:**

- CAR/SAM FASID, ANP CAR/SAM Doc. 8733
- Informe de las reuniones GREPECAS/12, GREPECAS/13 y GREPECAS/14, GREPECAS/15.
- Informe de las Reuniones RAAC/7, RAAC/8, RAAC/9 y RAAC/10
- Informe de la Reunión EANAI/1
- Informe de la Reunión EANAI/2

**1. Introducción**

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

1.2 La naturaleza global de los sistemas CNS/ATM y la visión del desarrollo de la ATM bajo el concepto operacional ATM aprobado durante la Onceava Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11), demandan de un gran despliegue de cooperación y colaboración internacional para poder implantar sistemas CNS/ATM, con diversos niveles de automatización de procesos, a fin de aprovechar el gran potencial de los desarrollos tecnológicos en el campo de la aviación civil internacional para la navegación y provisión de servicios de apoyo correspondientes, asuntos en los cuales se ha reconocido la necesidad de establecer un enfoque de implantación multinacional. En los párrafos siguientes se presenta un análisis de las actividades desarrolladas en la Región SAM por GREPECAS sobre estos asuntos.

## 2. **Análisis de actividades desarrolladas en materia de Aspectos Institucionales**

2.1 El tratamiento de los aspectos técnicos/operacionales, económicos y jurídicos para la implantación de servicios/instalaciones multinacionales pasa por un reconocimiento de la existencia de aspectos políticos, que deben ser armonizados a fin de poder avanzar en la ejecución de proyectos de interés común. Éste ha sido uno de los principales objetivos del trabajo continuo y persistente llevado a cabo por la OACI en la Región, a fin de lograr establecer un ambiente adecuado de colaboración y cooperación entre los Estados interesados en participar de un emprendimiento multinacional. Dos fueron básicamente los Foros de discusión de estos asuntos: las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAAC) y el mecanismo del GREPECAS.

## 2.2 **Tratamiento de los Aspectos Institucionales en el mecanismo del GREPECAS**

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

2.2.3 Hasta la reunión del GREPECAS/14 se logró definir lo siguiente.

1. Una Estrategia CAR/SAM para la implantación de instalaciones Multinacionales.
2. Estudio de diferentes opciones de implantación. Se determinó que la mejor opción sería la de de implantar servicios/instalaciones multinacionales bajo una Organización Multinacional Regional (OMR).
3. Sistemas susceptibles a ser implantados como instalaciones/servicios de tipo multinacional.
4. Definición de los escenarios operacionales donde se implantarían los sistemas multinacionales.
5. Estudio preliminar de aspectos de costo/beneficio.
6. Desarrollo de un proyecto de documento de Acuerdo Constitutivo para implantar una Organización Multinacional Regional (OMR) (Con. 14/5).

7. Recomendación para desarrollar la asistencia necesaria para la implantación de la OMR (14/6).

2.2.4 La Reunión GREPECAS/15 examinó detalladamente los términos de referencia y las seis tareas del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales y, como resultado de este examen, acordó que por el momento no se requería que el mecanismo desarrollara más actividades sobre aspectos institucionales y decidió disolver el Grupo de Tarea.

### 2.3 **Tratamiento de los Aspectos Institucionales por las reuniones de Autoridades de Aviación Civil.**

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

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

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

2.3.4 La Reunión RAAC/9 (Santiago, Chile, 2005) revisó todo el trabajo desarrollado por la Reunión GREPECAS/12, coincidiendo en su enfoque y esperando mayores progresos de parte del mecanismo del GREPECAS con miras a la Primera Reunión el Grupo de Expertos de Alto Nivel. Sin embargo, y a fin de proseguir con el impulso ya iniciado en cuanto la definición de sistemas multinacionales, la RAAC/9 consideró muy útil para impulsar el desarrollo de tecnologías CNS/ATM dentro del concepto operacional ATM, la implantación de la Gestión de Flujo de Tránsito Aéreo (ATFM) (Con. 9/13) ahora ya considerada dentro de los GPIs del Plan Global de Navegación Aérea.

2.3.5 La Reunión RAAC/10 (Caracas, Venezuela, 2007) hizo una evaluación completa del trabajo del GREPECAS en materia de aspectos institucionales. En este sentido, tomó nota de las Conclusiones 14/5 y 14/6, indicando que se tome en consideración el material recomendado por GREPECAS para la constitución de un mecanismo regional para consolidar, gestionar e implantar instalaciones /servicios multinacionales, y solicitó a la OACI la elaboración de un documento de proyecto para viabilizar la implantación de este mecanismo regional. Asimismo, la RAAC/10 solicitó a la OACI coordinar con los Estados la celebración de la primera reunión el Grupo de Expertos de Alto Nivel, a fin de examinar el material de orientación preparado por GREPECAS sobre la constitución de un mecanismo regional y el documento de proyecto mencionado anteriormente (Con. 10/8).

2.3.5.1 Como consecuencia de lo anterior, la RAAC/10 modificó el programa de trabajo del Grupo de Especialistas de Alto Nivel para actualizarlo, tomando en cuenta las circunstancias presentes respecto a las actividades a desarrollar en concordancia con la Con. 10/8 indicada anteriormente.

2.3.6 En correspondencia a los resultados de la reunión RAAC/10, la Secretaría convocó la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1) (Lima, Perú, Junio 2008). Esta reunión desarrolló asuntos de mucho interés en preparación de la Reunión EANAI/2 (Lima, Perú, Marzo 2009), la cual culminó su trabajo con propuestas concretas para la presente Reunión RAAC/11.

### 3. **Propuestas para la Reunión RAAC/11 como resultados de la Reuniones EANAI/1 y EANAI/2**

3.1 Las reuniones EANAI/1 y EANAI/2 realizaron su trabajo en base a un programa de actividades establecido por las reuniones RAAC, considerando el material de orientación del FASID CAR/SAM sobre implantación de servicios/instalaciones multinacionales, fundamentalmente las Con. 14/5 y 14/6 del GREPECAS que resumen el trabajo del Grupo Regional en materia de Aspectos Institucionales y las orientaciones y planes de la OACI con respecto a la implantación del Sistema ATM Global/Regional.

3.2 Las Reuniones EANAI revisaron en profundidad, en dos ocasiones, el material de orientación preparado por GREPECAS sobre un Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y administración de una Organización Multinacional Regional (OMR), como la forma más efectiva de implantar/consolidar/gestionar instalaciones/servicios multinacionales. Asimismo, la Oficina Regional de la OACI hizo un estrecho seguimiento de los resultados de la Reunión EANAI/1 sobre este asunto. Como resultado de todo el trabajo de estudio emprendido sobre el mencionado material de orientación, la Reunión EANAI/2 consideró que, en base a las enmiendas hechas al mismo, este material estaría maduro para que la reunión RAAC/11 lo revise, y formuló la Conclusión EANAI 2/1 que se transcribe a continuación:

CONCLUSIÓN EANAI 2/1 - REVISIÓN POR LA REUNIÓN RAAC/11 DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO, OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Que la Reunión RAAC/11:

- a) Revise el proyecto de Acuerdo Constitutivo para el establecimiento, operación y organización de una Organización Multinacional Regional (OMR), que aparece como **Apéndice A** a esta parte del Informe, lo enmiende en la medida necesaria y lo apruebe como instrumento jurídico/institucional que pueda ser aplicado por los Estados interesados de la Región SAM de la OACI para la implantación de una OMR; y
- b) en correspondencia a lo anterior, solicite a la OACI realizar las coordinaciones necesarias para organizar una Conferencia Diplomática en la Región que tenga como objetivo principal y único realizar un análisis detallado del proyecto de Acuerdo Constitutivo y la elaboración y aprobación del texto definitivo del mismo, para establecer la Organización Multinacional Regional

3.2.1 El mencionado Apéndice se adjunta como **Apéndice A** a esta Nota de Estudio.

3.3 Respecto al Artículo 6 del Apéndice A, la Reunión EANAI/1 solicitó a la Oficina Regional la elaboración y circulación para comentarios de los Estados de un documento sobre las condiciones mínimas a ofrecer para el establecimiento de la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR). La Oficina Regional, en base a un material disponible durante la Reunión EANAI/1, elaboró un proyecto de estas condiciones mínimas y las circuló para comentarios de los Estados. En las respuestas obtenidas, Colombia manifestó que no tenía planes para participar en la implantación de la OMR. Durante la Reunión EANAI/2, se revisó el documento a la luz de los comentarios recibidos, obteniéndose buenas contribuciones y llegándose a un acuerdo sobre la materia. Se consideró que las condiciones mínimas, tal cual se finalizaron durante la Reunión EANAI/2, deberían ser consideradas por la RAAC/11 para que la OACI pueda invitar a los Estados a presentar propuestas. Al respecto se formuló la Conclusión EANAI 2/2 que se transcribe a continuación:

**CONCLUSIÓN EANAI 2/2 - PROPUESTA DE LOS ESTADOS PARA DETERMINAR LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que las condiciones mínimas a ofrecer para el establecimiento de la Sede de la Organización Multinacional Regional (OMR) que figura en el Apéndice A a esta parte del Informe sean revisadas por la Décimo Primera Reunión de Autoridades de Aviación Civil (RAAC/11), a fin que sirvan como base para que la OACI invite a los Estados a presentar propuestas sobre la Sede de la OMR.

3.3.1 El mencionado Apéndice se adjunta como **Apéndice B** a esta Nota de Estudio.

3.4 En correspondencia a la recomendación de GREPECAS (Con 14/6) y a la Reunión RAAC/10 (Con 10/8), la Reunión EANAI/2 revisó propuestas de la Secretaría respecto al empleo de la Cooperación Técnica de la OACI para apoyar la implantación de la OMR dentro del espíritu del Artículo 27 *Disposiciones Transitorias* del Apéndice A a esta Nota de Estudio. La Reunión EANAI/2 consideró que a fin de no atrasar la implantación de la OMR se debería apoyar la implantación de la misma bajo el esquema de un solo proyecto regional de cooperación técnica, ya que había una propuesta que, en la primera fase de implantación de la OMR, podría utilizarse el actual proyecto regional RLA/06/901. Al respecto, la Reunión EANAI/2 analizó un perfil de documento de proyecto y estuvo de acuerdo que los sistemas con los que se iniciaría la operación de la OMR deberían ser la REDDIG y la CARSAMMA. En este sentido, la Reunión EANAI/2 estuvo también de acuerdo que debería desarrollar por parte de la OACI el correspondiente Documento de Proyecto para ser presentado a la Reunión RAAC/11. Sobre este asunto, la Reunión EANAI/2 formuló la siguiente Conclusión:

**CONCLUSIÓN EANAI 2/3 - ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

Que la Secretaría de la OACI finalice el borrador de documento de proyecto regional de cooperación técnica que se adjunta como Apéndice A a esta parte del Informe, y documente el asunto para que la Reunión RAAC/11 considere esta iniciativa y, de estimarla conveniente, solicite a la OACI la circulación del documento de proyecto regional de cooperación técnica a los Estados de la Región.

3.4.1 La Secretaría ha desarrollado el documento de proyecto regional considerando el Apéndice A mencionado en la Con. EANAI 2/3, el cual se adjunta para consideración de la Reunión como **Apéndice C** a esta Nota de Estudio.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita la reunión a considerar la información presentada en esta Nota de Estudio que resume los resultados sobre el tratamiento dado por los Estados de la Región y el mecanismo del GREPECAS respecto a los aspectos institucionales, para:

- a) revisar y, de considerarlo necesario, aprobar el Documento de Acuerdo Constitutivo que aparece como **Apéndice A** a esta Nota de Estudio, solicitar la organización, por parte de la OACI, de una Conferencia Diplomática para la elaboración y aprobación del texto definitivo del mismo;
- b) en correspondencia al resultado anterior, revisar y aprobar las condiciones mínimas para el establecimiento de la Sede de la OMR que figuran en el **Apéndice B** a esta Nota de Estudio, a fin de que la OACI invite a los Estados a enviar propuestas;
- c) en correspondencia a lo anterior, revisar el Documento de Proyecto Regional que figura en el **Apéndice C** a esta Nota de Estudio y, de considerarlo conveniente, solicitar a la OACI que lo circule a los Estados para su aprobación; y
- d) formular otras acciones que permitan facilitar la implantación de la OMR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Considerando que en las Reuniones de Autoridades de Aviación Civil (RAACs) de la Región SAM se reconoció la necesidad de crear un mecanismo regional para estudiar y decidir sobre la viabilidad de la implantación de sistemas CNS/ATM (RAAC/6, RAAC/7, RAAC/8, RAAC/9 y RAAC/10).

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

Se resuelve adoptar el siguiente:

## **ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)**

### **Artículo 1 – Ámbito de Aplicación**

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

### **Artículo 2 – Naturaleza Jurídica**

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

### **Artículo 3 – Objeto**

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

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

### **Artículo 4 – Funciones y atribuciones**

La Organización tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

a) Ejercer derechos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.

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

#### **Artículo 5 – Responsabilidad civil y seguros**

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

#### **Artículo 6 – Sede**

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

#### **Artículo 7 -Estructura**

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

#### **Artículo 8 – Consejo Directivo**

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

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

### **Artículo 9 – Funciones del Consejo Directivo**

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- a) Adoptar una política común en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- b) Fijar las tarifas y derechos que abonarán los usuarios de los servicios que preste la Organización.
- c) Designar al Director Ejecutivo y a los Directores técnicos, operacionales y administrativos a propuesta del Director Ejecutivo.
- d) Aprobar la contratación de los seguros determinados por el artículo 5, con las empresas o sociedades que considere apropiadas.
- e) Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas.
- f) Aprobar los Estatutos y Reglamentos internos de la Organización y/o generar enmiendas o modificaciones a los mismos.
- g) Aprobar el monto y las condiciones de los préstamos a ser obtenidos en los mercados financieros para la realización de sus objetivos.
- h) Considerar las propuestas de enmiendas o modificaciones a este acuerdo.
- i) Fijar la política del personal a contratar.

### **Artículo 10 – Director Ejecutivo**

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

### **Artículo 11 – Funciones del Director Ejecutivo**

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

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

### **Artículo 12 – Modalidades de las decisiones**

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

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

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

### **Artículo 13 – Personal**

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

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

### **Artículo 14 - Régimen financiero**

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

### **Artículo 15 - Auditorías**

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

### **Artículo 16 – Exenciones fiscales y aduaneras**

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

### **Artículo 17 – Privilegios e inmunidades**

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

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

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

### **Artículo 18 – Infracciones**

La Organización comunicará a las autoridades nacionales competentes, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de las funciones y atribuciones previstas en el artículo 4 y enviará los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

### **Artículo 19 – Solución de controversias**

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

### **Artículo 20 – Firma y ratificación**

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

Antes de la fecha de su entrada en vigor, el presente acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado de la Región Sudamericana de la OACI.

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

### **Artículo 21 – Entrada en vigor**

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

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

### **Artículo 22 – Registro**

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

### **Artículo 23 – Adhesión**

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

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

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

### **Artículo 24 – Enmiendas o modificaciones**

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

### **Artículo 25 – Denuncia**

Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente acuerdo transcurridos dos años desde la entrada en vigencia para dicha Parte Contratante, mediante notificación a la OACI, que comunicará tal acto a los demás Estados Contratantes, en un plazo no mayor de 30 días.

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

### **Artículo 26 – Duración y Disolución**

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

### **Artículo 27 – Disposición transitoria**

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

## APÉNDICE B

### CONDICIONES MÍNIMAS A OFRECER PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA SEDE DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

Estas condiciones están basadas en los Artículos correspondientes del Proyecto de Acuerdo Constitutivo para la Organización Multinacional Regional (OMR), tal cual lo aprobó la Primera Reunión del Grupo de Expertos de Alto Nivel sobre Aspectos Institucionales (EANAI/1), celebrada en Lima – Perú, del 2 al 5 de Junio de 2008, ampliados en la medida necesaria, para claridad de los Estados interesados en presentar propuestas para la Sede de la OMR.

El Acuerdo de Sede tiene por objeto principal definir:

- a) La capacidad legal de la OMR
- b) Los privilegios e inmunidades de la OMR
- c) Los privilegios e inmunidades de los cuales gozará el personal de la OMR

#### 1. REQUISITOS IMPRESCINDIBLES NO SUJETOS A EVALUACIÓN

##### 1.1 LEGALES

1. Reconocimiento de la capacidad jurídica necesaria para el desempeño de las funciones de la Organización Multinacional Regional (OMR), conforme con las siguientes características:

*Organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización.*

2. Facilidades, privilegios, inmunidades, franquicias y exenciones tributarias, para la realización del objeto del Organismo y para salvaguardar el ejercicio independiente de las funciones a desarrollar, con relación a sus bienes, representantes, funcionarios, miembros del personal, sus cónyuges y familiares a cargo. Los beneficios que se otorguen a los representantes, funcionarios y personal del Organismo, en ningún caso podrán ser inferiores a aquellos otorgados a los de cualquier otra Organización internacional con sede en el Estado oferente.

3. Inmunidad administrativa, judicial, ejecutiva o legislativa de embargo, registro, secuestro, requisa, incautación, confiscación, expropiación y toda otra forma de intervención de los inmuebles y bienes de la Organización.

4. Inviolabilidad de la Sede, oficinas, dependencias, bienes, documentos y archivos de la Organización.

5. Inmunidad de jurisdicción o contra procedimientos judiciales y administrativos con respecto a la Organización, sus inmuebles, bienes, documentos y haberes, en toda clase de enjuiciamiento por hechos derivados del ejercicio y cumplimiento de las funciones y objetivos de la misma, salvo renuncia expresa a esa inmunidad.

6. Medidas de policía o seguridad necesarias para proteger contra intromisiones y daños los inmuebles y bienes de la Organización y sus inmediaciones.

## **1.2 FINANCIEROS Y ECONÓMICOS**

1. Exenciones financieras, impositivas, tarifarias, fiscales, aduaneras y consulares de toda índole con respecto al Organismo, su patrimonio, bienes, ingresos, comunicaciones, actos y contratos que celebre, incluyendo el o los inmuebles de propiedad de la Organización o de aquellos que facilite el Estado sede. En su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

Al respecto deberán tenerse en cuenta las prioridades, gravámenes, impuestos, tasas, contribuciones, tarifas y aranceles vigentes en el Estado sede al momento de la celebración del acuerdo (Ej. Impuestos a la renta, sobre ganancias de capital, la correspondencia, etc.) y, en su caso, requerir trato igualitario al de las misiones diplomáticas u otras organizaciones intergubernamentales o internacionales equivalentes.

2. Derecho o posibilidad de importar y exportar equipos, materiales y publicaciones que se requieran para prestar los servicios a cargo del Organismo, sin limitaciones o restricciones.

3. No sujeción a restricciones monetarias y cambiarias, incluyendo el manejo de cuentas bancarias.

## **1.3 POLÍTICA DE PERSONAL**

1. Reconocer y respetar el estatuto del personal que contará con un régimen laboral propio que tendrá como base el de la Organización de las Naciones Unidas.

## **1.4 SERVICIOS**

1. Provisión y garantía de servicios públicos tales como agua potable, electricidad, cloacas y desagüe para las instalaciones (gas domiciliario si correspondiere).

## **1.5 OTROS**

Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa

**2. ASUNTOS SUJETOS A EVALUACIÓN PORCENTUAL**

<b>ASUNTO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>2.1 INSTALACIONES</b>	<b>40%</b>
1. Oficinas ejecutivas habilitadas y adecuadas a la jerarquía del Organismo, acreditadas con planos que determinen las dependencias y espacios libres para:  Oficina de Director Ejecutivo, jefes de Departamento, Personal Técnico, Administrativo y de Apoyo, Sala de reuniones, Oficinas de informática, espacios libres para tránsito y coffee-breaks, almacenes, imprenta, cocina.  Área inicial 500 m <sup>2</sup> con posibilidades de expansión a 1000 m <sup>2</sup> dentro de los tres años de funcionamiento y a 2000 m <sup>2</sup> dentro de los siguientes cinco años.  Parqueo de vehículos con capacidad final de 50 unidades.	
2. Áreas descubiertas para esparcimiento (terraza, jardín)	
3. Ubicación en área segura y de fácil acceso al transporte público.	
4. Carácter de la cesión  En propiedad permanente  En Uso - Gratuito - Oneroso	
5. Necesidad de efectuar cualquier cambio permanente o temporal de la ubicación/extensión del inmueble para la realización de las actividades de la Organización	
6. Mobiliario, equipo de computo (hardware), software, fotocopiadoras, FAX.	
<b>2.2 SERVICIOS - ACCESO Y GARANTÍA DE SUMINISTRO DE SERVICIOS PÚBLICOS</b>	<b>35%</b>
1. Acceso y garantía de suministro de servicios de seguridad: sistema eléctrico de seguridad alarma contra robos, alarma contra incendios.	
2. Servicios de comunicaciones:  a) Servicios de comunicaciones de telefonía fija y móvil.  b) Redes de transmisión de datos con fibra óptica y acceso a proveedores de datos y servicios de internet.  c) Servicios de comunicaciones vía satélite.  A cargo del Estado A cargo de la OMR	

3. Sistema de aire acondicionado y calefacción, ascensores (si corresponde).
4. Servicios de mantenimiento de las instalaciones
  - A cargo del Estado
  - A cargo de la OMR
5. Servicio de limpieza
  - A cargo del Estado
  - A cargo de la OMR
6. Servicio de recolección de basura.
  - A cargo del Estado
  - A cargo de la OMR

**2.3 VIGENCIA DEL ACUERDO 10%**

Desde la firma por las Partes

Desde la ratificación del Acuerdo por otra Autoridad, si lo exigiera la normativa constitucional del Estado.

**2.4 PLAZO DEL ACUERDO 10%**

Plazo indefinido

Plazo determinado con renovación automática.

- Limitado 0-10 años
- Limitado 11 a 20 años
- Limitado 21 a 30 años o más

**2.5 OTROS 5%**

Aspectos que el Estado oferente agrega por propia iniciativa.

*NOTA: El oferente debe indicar, en cada ítem o punto, las limitaciones y/o excepciones que correspondan.*

**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 – SACCSA (RLA/03/902)*

Este proyecto que se inicio 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 es la responsable del desarrollo y ejecución del programa de cooperación técnica de la OACI. TCB asiste a los Estados en todas las áreas relacionadas con la formulación de proyectos a nivel de estado y regionales. Dicho asesoramiento y asistencia cubre estudios en todas las fases del desarrollo del proyecto: identificación y formulación de proyecto, apoyo en la consecución de fuentes de financiamiento y ejecución del proyecto, comprendiendo entre otras contratación de expertos internacionales y nacionales, compras de sistemas y equipos, becas, dirección de políticas de personal sobre el terreno.

## **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 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, 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.

<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; 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.

<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 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 practica</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 previsiones 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 asigno presupuesto para el funcionamiento de la REDDIG ya que el mismo esta 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 asigno 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 determinara 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 presentaran 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

**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