



Organización de Aviación Civil Internacional
Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)
**Primera Reunión del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del
GREPECAS**
Río de Janeiro, Brasil, 12 al 14 de mayo de 2004

Cuestión 2

**del orden del día: Situación actual de los arreglos institucionales desarrollados en las Regiones
CAR/SAM (REDDIG, CARSAMMA, COCESNA, MEVA, SRVSOP)**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta Nota de Estudio presenta información sobre los aspectos más sobresalientes con relación a los arreglos institucionales de tipo multinacional ejecutados en los últimos años en las regiones CAR/SAM.

1. Introducción

1.1 Desde hace varios años atrás, como también impulsados por el desarrollo de los sistemas CNS/ATM, en las regiones CAR/SAM se han tratado de establecer por los Estados varios tipos de acuerdos para implantar instalaciones/servicios de tipo multinacional. El más relevante y claro dentro de una perspectiva integral es COCESNA, una organización internacional solidamente establecida jurídica y financieramente, proveedora de servicios de navegación aérea en Centro América, la cual fue implantada mediante un acuerdo multilateral entre los Estados centroamericanos.

1.2 En los últimos años se han establecido como respuesta a la implantación de sistemas CNS/ATM varios acuerdos institucionales con relación a la operación, gestión y mantenimiento de instalaciones/servicios tales como:

1. La Red Digital Sudamericana (REDDIG) (Región SAM)
2. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP o “El Sistema”) (Regiones CAR/SAM)
3. La Agencia Regional de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA) (Regiones CAR/SAM)
4. Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA) (Región CAR)
5. Red Digital para Mejorar a la Voz del ATS (MEVA) (Región CAR)
6. Sistema Regional de Aviación para la Seguridad Operacional (RASOS) (Región CAR)
7. Intercaribbean Aeronautical Communications LTD (IACL) (Región CAR)

1.2.1 En los párrafos que siguen se proporciona una explicación de los alcances de cada uno de los sistemas multinacionales indicados anteriormente.

2. **Instalaciones/servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM**

2.1 **Red Digital Sudamericana (REDDIG)**

2.1.1 La REDDIG es una instalación de comunicaciones para el servicio fijo aeronáutico (AFS) que nace de la necesidad de modernizar y abaratar los costos de comunicaciones fijas en la Región SAM de la OACI con miras a la implantación de los sistemas CNS/ATM. La REDDIG, basada en moderna tecnología disponible en el mercado, se ha implantado mediante un acuerdo de cooperación técnica con los Estados SAM (excepto Panamá) materializado en un proyecto Regional de Cooperación Técnica denominado RLA/98/019. Es una red basada en tecnología VSAT, acceso TDMA y protocolo Frame Relay que permitirá servicios aeronáuticos en voz, datos y video.

2.1.2 Sobre la base de un estudio de costo-beneficio se determino la viabilidad económica y financiera de la inversión a realizar, la cual fue de aproximadamente US\$5,000,000.00. La red al momento se encuentra funcionando satisfactoriamente con los servicios básicos del Plan de Navegación Aérea (circuitos orales ATS y AFTN).

2.1.3 La actual situación de la REDDIG es la siguiente:

a. Aspectos institucionales relativos a:

Operación/Mantenimiento	Los usuarios de la Red, que son los Estados, están empleando la instalación y son responsables de la operación y mantenimiento de los Nodos que están implantados en su Estado. Los Estados reciben apoyo del centro de control de red (NCC) bajo la responsabilidad de la OACI
Gestión	La gestión de la Red esta a cargo de la OACI a través del proyecto regional de cooperación técnica (RLA/03/901) hasta que se decida la Organización definitiva. Dentro de este proyecto se tiene contratado el segmento satelital por cinco años. El centro de control de red (NCC) apoya la operación y mantenimiento de la Red orientando a los Estados y actuando, en caso necesario y en coordinación con los Estados, sobre los parámetros de configuración de la red.
Control	Si bien el NCC tiene el control de la Red, el mismo está finalmente bajo la decisión de los Estados usuarios como dueños del sistema.
Propiedad	Los Estados son propietarios del sistema y comparten recursos comunes (gestión, segmento satelital, repuestos, servicios de apoyo).

b. Aspectos económicos/financieros

La administración de todo el sistema esta momentáneamente a cargo de la OACI y su funcionamiento se financia por medio de fondos que los Estados proporcionan a la OACI para tal efecto a través del proyecto RLA/03/901.

c. Aspectos Jurídicos

Soberanía La gestión y funcionamiento de la REDDIG no debería afectar la soberanía de los Estados

Accesibilidad y
continuidad de
servicios

Los Estados tienen acceso a los servicios que de común acuerdo se coordinan para implantarlos. La continuidad de servicios esta garantizada dentro de los parámetros de diseño y topología del sistema y los Estados tienen (a través de la OACI) total control de la red.

Responsabilidad civil

Los aspectos jurídicos de la explotación del segmento satelital esta acordado con PanamSat bajo el contrato respectivo con la OACI. Dentro de este contrato, existe una cláusula de indemnización (a PanamSat) por uso indebido de la red. Ya que la OACI actúa solo como facilitador y los Estados son los verdaderos usuarios y operadores de los servicios, esta responsabilidad es de los Estados (Carta SA6029 a los estados del 7 de Octubre del 2003).

Responsabilidad
Jurídica

Para contratar, adquirir y disponer de bienes, se realiza en el marco del documento de proyecto RLA/03/901 o por cada Estado en correspondencia a la propiedad de su nodo (adquisición de repuestos, entrenamiento, contratación de personal).

2.1.4 El asunto más importante, pendiente en la REDDIG, es la definición y el establecimiento de una organización para la gestión y funcionamiento del sistema. Este estudio se realizará dentro del proyecto RLA/03/901 y se presentará para la aprobación de los Estados. Se espera tener un borrador de estos estudios para fines del 2004.

2.2 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP o "El Sistema")

2.2.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP o "El Sistema") nace de un Acuerdo entre los Estados de las Regiones CAR/SAM, con el objeto de satisfacer las necesidades comunes que deben enfrentar en materia de vigilancia de la seguridad operacional y adoptar las acciones pertinentes para establecerla.

2.2.2 El Sistema se establece mediante la firma de un Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la OACI y los Estados o instituciones participantes se adhieren mediante la firma del Acuerdo para la implantación del Sistema. El proyecto regional de cooperación técnica de la OACI RLA/99/901 provee el marco administrativo del sistema.

2.2.3 Las funciones del Sistema son ejercidas por una Junta General, un Coordinador General (ICAORD, Lima), un Comité Técnico y los Puntos Focales de cada Estado.

2.2.4 El principal objetivo del Sistema es lograr la consolidación, en el largo plazo, de un mecanismo regional multinacional de vigilancia de la seguridad operacional, que sea ágil, dinámico para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI, asegurando el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia en su aplicación.

2.2.5 El primer paso para lograr el establecimiento de un mecanismo regional es lograr la armonización de las regulaciones y procedimientos para la vigilancia de la seguridad operacional. En este sentido, desde que el Sistema inició sus actividades en el año 2002 se han desarrollado los siguientes reglamentos que cubren las principales actividades de seguridad operacional y que son conocidos como las regulaciones aeronáuticas latinoamericanas (LARs).

2.2.6	LAR1	Definiciones
	LAR 11	Reglas para la formulación, emisión y enmienda de la LAR
	LAR 145	Certificación de Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas
	LAR OPS	Certificación de Operadores Aéreos Comerciales
	LAR PEL	Licencias al personal

2.2.5 El Sistema impulsará la adopción de estas regulaciones que al momento son consideradas como una barrera para el desarrollo homogéneo de la actividad aeronáutica y la competitividad de los operadores aéreos en la región.

2.2.6 Mediante la adopción de regulaciones comunes para la certificación de operadores aéreos, organizaciones de mantenimiento de aeronaves, licencias al personal y centros de instrucción, se reducirán los costos de operación de las líneas aéreas y se facilitará la expansión de sus operaciones, se optimizará la utilización de las aeronaves y se logrará el reconocimiento mutuo de las certificaciones emitidas por cada Estado.

2.2.7 Los Estados participantes en el Sistemas son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú y Venezuela, así como EMBRAER y AIRBUS que participan como observadores.

2.2.8 Para información de la reunión y a fin de presentar los arreglos de tipo institucional, financiero y jurídico del Sistema, como **Apéndice A** se adjunta su Reglamento.

2.3 La Agencia Regional de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA)

2.3.1 En atención a lo establecido por el Anexo 11 y el Doc. 4444 y en correspondencia a desarrollos similares y necesidades de coordinación, la CARSAMMA nace como un requisito para hacer un monitoreo continuo y una evaluación constante de los niveles de seguridad requeridos en el espacio aéreo CAR/SAM. En este sentido, en vista de la necesidad de contar a la brevedad posible con una agencia que permita iniciar actividades para la implantación RVSM y RNP, la reunión GREPECAS/10 recomendó (Conclusión 10/12) que mientras no se alcance un acuerdo regional de carácter cooperativo se aceptaba la propuesta de Brasil para que asuma las tareas y responsabilidades pertinentes de una agencia regional de monitoreo regional. Posteriormente, y en correspondencia con las coordinaciones realizadas por la OACI, la Reunión GREPECAS/11 asigna a Brasil la responsabilidad de la agencia de monitoreo y, mediante la Conclusión 11/34, establece los deberes y responsabilidades de la CARSAMMA. Para referencia de la reunión, dicha Conclusión 11/34 se reproduce como **Apéndice B**.

2.3.2 Al respecto, la actual situación de la CARSAMMA es la siguiente:

a. Aspectos institucionales relativos a:

Operación/Mantenimiento,
Gestión, control y propiedad Brasil

b. Aspectos económicos/financieros

La administración de todo el sistema esta a cargo de Brasil, su funcionamiento se financia por medio de fondos que aporta también Brasil.

c. Aspectos Jurídicos

Soberanía La gestión y funcionamiento de la CARSAMMA no afecta la soberanía de los Estados

Accesibilidad y
continuidad de servicios La CARSAMMA, por diferentes medios, suministra a los Estados la información sobre los resultados de sus actividades.

Responsabilidad civil Radica en los Estados, toda vez que la CARSAMMA, a partir de la información proporcionada por los Estados, es responsable de suministrar solamente información sobre los resultados de su actividad en correspondencia con sus responsabilidades.

Responsabilidad
Jurídica Para contratar, adquirir y disponer de bienes, se realiza en el marco de los procedimientos nacionales de Brasil.

2.3.3 La CARSAMMA se puede considerar como un arreglo multinacional creado para administrar la agencia de monitoreo regional CAR/SAM por un Estado. Este es un arreglo válido dentro del material de orientación para el establecimiento de este tipo de servicios contenido en el FASID, en el

entendido que los servicios de la CAR/SAMMA se prestan para apoyar la implantación RVSM en las Regiones CAR/SAM.

2.4 **Corporación Centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea (COCESNA)**

2.4.1 La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), es un organismo internacional de integración regional de servicio público sin fines de lucro, con personería jurídica y autonomía financiera, creado mediante un convenio internacional por los Estados Centroamericanos (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua). El citado Convenio constituye el fundamento legal y político de la Corporación y para mejor referencia se reproduce como **Apéndice C**.

2.4.2 El objetivo principal es la prestación de servicios de navegación aérea en la FIR Centroamericana, sobre los que el Convenio otorga los derechos exclusivos a la Corporación y, además, deja abierta la posibilidad para que COCESNA pueda proporcionar servicios aeronáuticos previstos en el Plan Regional de la AOCI.

2.4.3 La Corporación está regida por un Consejo Directivo como órgano rector, un Presidente Ejecutivo, un Gerente Local en cada Estado Contratante y tres Directores de las Agencias a Cargo de la Navegación Aérea, la Seguridad Operacional y el Instituto de Capacitación Aeronáutica. Una Auditoría Interna fiscaliza los aspectos administrativo-financiero.

2.4.4 Las actividades que soportan dichos servicios son manejadas y coordinadas por la Presidencia Ejecutiva desde la sede en Tegucigalpa, Honduras y por las Gerencias de las Estaciones Locales, así como por los Directores de las Agencias y del Instituto de Capacitación. Estas actividades son llevadas a cabo dentro de un marco de cooperación e integración entre los Estados Miembros. Así la Corporación es responsable de las siguientes actividades y servicios en la Región Centroamericana:

- Servicios de Tránsito Aéreo de Área, incluyendo Servicio Radar
- Servicio de Oficina NOTAM Internacional (AIS)
- Servicio Móvil Aeronáutico
- Servicio Fijo Aeronáutico
- Servicio de inspección y mantenimiento de Radioayudas de Navegación Aérea,
- Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), Centro Coordinador (RCC)
- Servicio de Vigilancia para la Seguridad Operacional de las Aeronaves (ACSA)
- Capacitación del personal aeronáutico centroamericano (ICCAE)

2.4.5 El espacio aéreo centroamericano que administra COCESNA está determinado por la Región de Información de Vuelo (FIR Centroamérica), la cual comprende el Espacio Aéreo Superior de los Estados que la integran, a partir de los 19,500 pies hacia arriba, acotado por los límites establecidos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, con las Regiones de Información en Vuelo adyacentes. El espacio aéreo inferior, desde la superficie hasta 19,500 pies, es administrado por cada Estado Centroamericano dentro de su territorio. Los Estados también han delegado en COCESNA parte del espacio aéreo inferior de las aguas marítimas territoriales para la provisión de los servicios de información de vuelo.

2.4.6 Las finanzas de la Corporación están reguladas por un Reglamento Financiero, y la principal fuente de ingresos proviene de las tarifas fijadas para la provisión de servicios de protección al vuelo que pagan los usuarios del espacio aéreo de la FIR. En tanto organización no lucrativa, sus ingresos

están destinados a cubrir los costos de operación y administrativos, así como a generar reservas para la reposición y modernización de equipo, y para la actualización con nuevas tecnologías.

2.4.7 Se destaca que por el carácter de organismo internacional, la Corporación está exenta del pago de impuestos de toda índole, y puede importar y exportar el equipo o el material que requiera para prestar sus servicios aeronáuticos sin limitaciones. Esta condición, y su solvencia, le abre las puertas de los organismos financieros internacionales, para lo cual hace uso de su personería jurídica que le permite contraer obligaciones y ser representada judicial y extrajudicialmente para hacer frente a sus responsabilidades así como para alcanzar sus fines.

2.5 **Red de Telecomunicaciones (MEVA) de Servicios Aeronáuticos Fijos por Satélite VSAT**

2.5.1 Como la REDDIG, la MEVA es una red de telecomunicaciones para el Servicio Fijo Aeronáutico (AFS), la cual funciona mediante un acuerdo interinstitucional de varios Estados/Territorio/Organización de la Región CAR de la OACI que incluye a las Bahamas, Cuba, República Dominicana, Haití, Jamaica, Antillas Neerlandesas, Estados Unidos y COCESNA. MEVA significa “Mejoras al Enlace de voz de ATS”, y a Panamá de la Región SAM.

2.5.2 Para la provisión de servicios las Administraciones Aeronáuticas han contratado un “Proveedor de Servicios” al que cada uno de las Partes del Acuerdo es responsable de pagar todos los costos relacionados con su participación y uso de la red. El acuerdo es flexible, de manera que dentro de los derechos y condiciones para participar en la red existe un Contrato de Equipamiento y de Servicio mediante el cual las Partes podrán firmar un contrato de equipamiento y de servicio con el Proveedor, para la adquisición, instalación, prueba, operación y mantenimiento del equipamiento requerido para la participación en la red. Este contrato está en conformidad con el Documento de Acuerdo y, en la medida de lo posible, es uniforme para todas las Partes; sin embargo, pueden ser requeridas algunas diferencias para acomodar las variaciones en los equipos existentes, competencia y capacidades que se pueden encontrar entre las diferentes Partes. Así el equipo es mantenido técnicamente según la opción escogida.

2.5.3 A fin de ejercer una fiscalización de la operación y de la administración de la Red, existe un Grupo de Gerencia Técnica MEVA (TMG), integrado por representantes de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, el cual cuenta con un Relator y con la Asesoría del Experto CNS de la Oficina Regional NACC/México.

2.5.4 Para que la Red evolucione paralela con los desarrollos para la implantación de los Sistemas CNS/ATM (ATN) en la Regiones CAR/SAM se impulsa un proyecto denominado MEVA II, cuyo objetivo es modernizar la red y facilitar la creación de una plataforma digital para la interconexión de ambas Regiones. Para alcanzar este objetivo, se aprobó un documento como “solicitud de propuestas” (RFP) con el fin de sacar a licitación dicho proyecto. En la actualidad se están estudiando las ofertas que han hecho los eventuales proveedores de servicio.

2.5.5 Para mejor referencia, en el **Apéndice D** se presenta información con los pasos que se han Dado y se están dando dentro del estudio (así como las características) para determinar la modernización de la Red MEVA. Como **Apéndice E** se agrega el “Documento de Acuerdo sobre la Participación, Administración y Provisión Conjuntas de Servicios de la Red MEVA”. Se presentará información sobre la MEVA durante la Reunión.

2.6 Sistema Regional de Aviación para la Seguridad Operacional (RASOS)

2.6.1 Con objeto de cumplir con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, para el establecimiento de Agencias Sub-regionales para atender los aspectos de la Aviación Civil, siete Autoridades de Aviación Civil del Caribe sirviendo a 13 Estados se han unido en una iniciativa común. Esta específicamente se enfoca en la armonización de los reglamentos, normas y procedimientos de inspección, utilización conjunta de recursos humanos.

2.6.2 Estructura. En 2001, los Directores Generales de Aviación Civil de 7 Estados miembros de la Comunidad del Caribe (CARICOM véase **carta de acuerdo en Apéndice F**), Barbados, Belice, Guyana, Haití, Jamaica, Organización de los Estados del Caribe del Este (OECS), Surinam y Trinidad y Tabago, acordaron formar una Asociación de Autoridades de Aviación Civil del Caribe (ACAAC). Belice en forma inactiva por su participación con la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea (ACSA). El acuerdo es un compromiso de intensificar los esfuerzos hacia la armonización de las principales actividades de Seguridad Operacional por medio del Sistema Regional de Aviación para la Seguridad Operacional (RASOS).

2.6.3 **Objetivos.** Los Objetivos principales de RASOS están enfocados a enfrentar:

- a) Las diferentes escalas de economías en las islas en desarrollo en el establecimiento de una infraestructura y la implantación de programas de desarrollo, entrenamiento, y establecimiento de facilidades de mantenimiento. Altos costos en mantener personal calificado teniendo en cuenta las escasas radioayudas y flotas de transporte pequeñas en base individual de las islas.
- b) Necesidad de homologación en lo que se refiere a seguridad operacional tales como licencias, AVSEC, certificación, inspección y vigilancia.
- c) El número bajo de nacionales de CARICOM que están entrenados, expertos técnicos, inspectores y la necesidad de desarrollar éstas habilidades en los Estados para lograr una autosuficiencia.
- d) La mayoría de los Estados está actualizando sus programas de aviación y normas de certificación.

Actividades de RASOS. RASOS está actualmente trabajando en lo siguiente:

- a) Otorgar asistencia técnica a los Estados miembros de ACAAC a través de un mecanismo para compartir recursos coordinado por RASOS tales como inspectores de operaciones y aeronavegabilidad y la organización de establecimientos de cursos de entrenamiento.
- b) Guía y liderazgo en la participación de las DGAC's hacia el desarrollo adecuado de normatividad, procedimientos y material guía comunes y con personal entrenado con una misma normatividad utilización de medios de comunicación bases de datos comunes y desarrollo de nuevas tecnologías.
- c) Desarrollo de bibliotecas técnicas tanto en las Oficina de RASOS como para cada Autoridad.

2.6.4 RASOS fue formado mediante una Carta de Acuerdo que expresa las reglas y las metas de la organización (se adjunta copia). Actualmente, trabaja con presupuesto aportado por los Estados y donaciones de FAA.

2.7 **Intercaribbean Aeronautical Communications LTD. (IACL)**

2.7.1 La Intercaribbean Aeronautical Communications LTD. (IACL), anteriormente Internacional Aeradio (Caribbean) Limited fué fundada por el Reino Unido en 1950 con las mayores líneas aéreas que operaban en los territorios Caribeños de habla inglesa desde una región geográfica al norte con Jamaica hasta el Sur con Guyana y con una Oficina principal en Trinidad y Tabago.

2.7.2 La formación de la Compañía surgió de la necesidad de proporcionar un servicio de telecomunicaciones para las operaciones de la Aviación Civil en los territorios. Es una Compañía que pertenece a British Airways, American Airlines, Air Canada, BWI y Air Jamaica, la cual proporcionaba una infraestructura que formaba parte de las instalaciones de tránsito aéreo incluyendo las redes de sistemas Piloto-Controlador HF y VHF. Acuerdo que cambió en 1970, con el acuerdo de los Gobiernos de los territorios quienes decidieron manejar tales instalaciones. El ejercicio se completó en 1983, pero la Compañía permaneció en existencia para continuar proporcionando algunos servicios especializados encomendados por los Estados del Caribe del Este, particularmente Trinidad y Tabago, que es responsable por la FIR de la cual el resto de los Estados forma parte.

2.7.3 Las responsabilidades de IACL incluyen entre otras, la gestión de los sistemas de telecomunicaciones para los servicios de tránsito aéreo en la región del Caribe del Este en coordinación con las Agencias proveedoras y la provisión del apoyo financiero para apoyar los servicios. La Compañía a su vez contrató los servicios para implantar una red digital de voz y datos para los Servicios Aeronáuticos Fijos (operacional en el año 2000).

2.7.4 Otros proyectos elaborados por IACL incluyen; Centro de Conmutación AFTN, Sistema VHF aire/tierra para de tráfico en ruta de la Región, Circuitos Satélite para interconexión entre Piarco y New York y San Juan a ser reemplazados por una red digital de fibra óptica. Estaciones terrestres portátiles de satélite para emergencias, Sistemas de procesamiento de planes de vuelo, trabajos GPS y desarrollo de red de radar de vigilancia para intercambio de datos radar, así como de un Centro de emergencia de comunicaciones en el Aeropuerto de Piarco.

2.7.5 Los cargos derivados del servicio de ruta en la UTA de Piarco cobrados a los operadores se utilizan para proporcionar el equipo y los servicios en un sistema de recuperación de costos y están actualmente publicados en la AIP de Caribe del Este.

3. **Conclusiones**

3.1 Como se puede observar de la información previamente presentada, en las Regiones CAR/SAM se están estableciendo acuerdos de tipo multinacional para la implantación de instalaciones y servicios. Sin embargo, se requerirá en el futuro de un examen más profundo de esta situación con miras a evitar, dentro de lo posible, la proliferación de mecanismos aislados y orientar las soluciones multinacionales a nuevos mecanismos de índole general para la provisión de servicios de navegación aérea y otros, con el objeto de integrar en forma costo-eficiente recursos que permitan su funcionamiento y gestión, a la vez que los actuales instalaciones/servicios multinacionales se vayan consolidando dentro de estos nuevos mecanismos. Este proceso será evolutivo y requerirá de un planeamiento estratégico en base a una visión que las regiones CAR/SAM deberían ir elaborando para afrontar los retos futuros de la aviación dentro del ambiente global que vive el Orbe.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a considerar la información presentada en esta Nota de Estudio a fin de tomar nota de la situación actual de los arreglos institucionales de tipo multinacional que se tienen en las regiones CAR/SAM.

APÉNDICE A

REGLAMENTO DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Artículo 1 MISIÓN

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en adelante denominado "el Sistema", establecido en virtud del Memorándum de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y la Organización de Aviación Civil Internacional, tiene la misión de proporcionar asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI, por una parte, y, por otra, con las recomendaciones formuladas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

Artículo 2 SEDE Y DURACIÓN

El Sistema tendrá como sede la Oficina regional de la OACI en Lima, se regirá por las disposiciones de este Reglamento y su duración será indefinida.

Artículo 3 PARTICIPANTES

La participación en el Sistema estará abierta a los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe que deseen adherirse, a través de sus respectivas autoridades, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la seguridad operacional, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales y sean aceptadas en el Sistema.

Artículo 4 FUNCIONES

Las funciones del Sistema serán:

- a) Establecer y ejecutar un programa de apoyo técnico a la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes en estrecha coordinación con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, con miras a

mantener y/o asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades dimanantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos. Inicialmente, considerará las Normas y métodos recomendados de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, los procedimientos y textos de orientación de la OACI conexos, y los reglamentos y procedimientos atinentes que adopte el Sistema para que los apliquen sus miembros, en cumplimiento con dichas Normas de la OACI.

- b) Proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad compatibles con las Normas y métodos recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendentes a la armonización y adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.
- c) Promover la provisión de asesoramiento y asistencia que requieran los Estados participantes en la implantación y aplicación de las Normas y métodos recomendados de la OACI y de los procedimientos y textos de orientación conexos de manera coordinada y uniforme.
- d) Participar en la conducción de misiones de auditoría bajo la dirección de la OACI proporcionando, a través de la CLAC, los expertos requeridos. Estos expertos deberán haber sido capacitados por la OACI y seleccionados de acuerdo con los criterios de esa Organización.
- e) Recomendar las medidas necesarias para solucionar los problemas que puedan detectarse como resultado de las auditorías y ayudar en su implantación.
- f) Desarrollar otras actividades afines que sean requeridas y que estén dentro de su capacidad.

Artículo 5 ESTRUCTURA

Las funciones del Sistema serán ejercidas por una Junta General, un Coordinador General y un Comité Técnico.

Artículo 6 JUNTA GENERAL

- a) La Junta General estará conformada por un representante de cada Estado participante, preferentemente quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil de su Estado. Se reunirá por lo menos una vez al año en reunión ordinaria, convocada por su Presidente, quien será elegido de entre sus miembros por un período de un año. El Presidente podría ser reelegido por períodos iguales y sucesivos.

- b) Sin perjuicio de lo anterior, la Junta General podrá celebrar reuniones extraordinarias, debidamente convocadas por su Presidente, bajo su propia iniciativa, a solicitud de la mayoría simple de sus miembros o a solicitud del Coordinador General.
- c) Podrán participar de las reuniones de la Junta General, en la condición de observadores especiales, sin derecho a voto, las entidades estatales y/o privadas autorizadas a ingresar en el Sistema por decisión de la mayoría de los Estados participantes y que a la fecha de celebración de la Junta General hayan pagado la contribución correspondiente al año en curso.

Artículo 7

FUNCIONES DE LA JUNTA GENERAL

Las funciones de la Junta General serán:

- a) Brindar asesoría a los Estados participantes que lo soliciten, para el cumplimiento de sus obligaciones relacionadas con la seguridad operacional y con las recomendaciones que emanen de las auditorías obligatorias, regulares y armonizadas que lleve a cabo el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, incluyendo la facilitación en la adopción de medidas correctivas y la difusión adecuada de la información correspondiente.
- b) Establecer el número de expertos que integrarán el Comité Técnico y aprobar los términos y condiciones para dichas asignaciones.
- c) Proveer expertos del Sistema para ser capacitados por la OACI de conformidad con el Artículo 4 d) de este Reglamento.
- d) Aprobar el programa anual de actividades del Sistema.
- e) Examinar y aprobar el presupuesto anual y el régimen financiero.
- f) Examinar y aprobar los gastos y cuentas.
- g) Examinar y aprobar los informes anuales del Comité Técnico y el informe anual de las actividades del Sistema.
- h) Proponer las enmiendas a este Reglamento, cuando fueren necesarias.
- i) Acordar la desvinculación del Sistema de uno o más Estados sobre la base del análisis que, para esos casos, desarrolle el Comité Técnico.

- j) Acordar la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema, en caso de extinción del mismo.
- k) Considerar cualquier otro asunto de competencia del Sistema que no haya sido asignado específicamente a alguno de sus demás órganos.

Artículo 8
EL COORDINADOR GENERAL

El Director regional de la OACI en Lima, sede del Sistema, estará a cargo de la coordinación general del Sistema y deberá contar con el apoyo técnico y logístico de las Oficinas regionales de la OACI involucradas (Lima y México) y del Comité Técnico, según sea necesario, actuando de conformidad con los procedimientos y directrices pertinentes de la OACI, así como con este Reglamento y con otros procedimientos del Sistema.

Artículo 9
FUNCIONES DEL COORDINADOR GENERAL

Las funciones del Coordinador General serán:

- a) Coordinar con los Estados participantes la ejecución del programa anual de actividades.
- b) Coordinar con el Presidente las reuniones de la Junta General y actuar como Secretario de las mismas.
- c) Orientar a los expertos que formen parte del Comité Técnico.
- d) Coordinar y dirigir las reuniones del Comité Técnico y la ejecución de su programa de actividades.
- e) Intercambiar la información que sea necesaria con los Estados participantes y organismos pertinentes.
- f) Preparar un informe anual de las actividades del Sistema y someterlo a la Junta General.
- g) Coordinar con los Estados la designación de expertos y la participación de éstos a solicitud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
- h) Mantener actualizadas las listas de las Administraciones de Aviación Civil, de los candidatos presentados para integrar el Comité Técnico y de los expertos disponibles.

- i) Realizar aquellas otras funciones dentro de la esfera de actividades del Sistema que le sean encomendadas.

Artículo 10 COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico estará integrado por expertos que cumplan con los requisitos de la OACI en materia de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad en número determinado por la Junta General y seleccionados en consulta con la OACI y de conformidad con el Artículo 4 d) de este Reglamento. La duración de sus contratos será de un año, renovable, siendo los tres primeros meses a título de prueba.

Artículo 11 FUNCIONES DEL COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico tendrá las siguientes funciones:

- a) Planificar y desarrollar un programa permanente de cooperación técnica para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.
- b) Proponer los reglamentos y los procedimientos que sean necesarios en materia de licencias al personal, operación de aeronaves y aeronavegabilidad, tal como se menciona en el Artículo 4 b) de este Reglamento, con el fin de lograr su armonización y adopción por los Estados participantes; así como revisar y enmendar las mismas, conforme sea necesario, estableciendo grupos de trabajo a tal efecto.
- c) Participar en las auditorías de los Estados que forman parte del Sistema, a solicitud del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.
- d) Recomendar a los Estados participantes la adopción y la aplicación uniforme de los reglamentos y procedimientos armonizados.
- e) Propiciar la difusión de los reglamentos y procedimientos armonizados.
- f) Determinar las necesidades de asistencia de las Administraciones de Aviación Civil en materia de seguridad operacional.
- g) Preparar y presentar anualmente a la Junta General los proyectos de programa de actividades y de presupuesto para su aprobación.
- h) Crear los grupos de expertos que estime necesarios.

- i) Examinar los informes de los grupos de expertos que se hayan creado y decidir sobre los asuntos que éstos sometan a su consideración.
- j) Analizar los informes de auditoría que deseen someter a su consideración los Estados participantes.
- k) Pronunciarse sobre las enmiendas a este Reglamento cuando la Junta General lo solicite.
- l) Analizar e informar a la Junta General acerca de las repercusiones en caso de la desvinculación del Sistema por parte de uno o más Estados.
- m) Proponer a la Junta General la liquidación de los bienes y patrimonio del Sistema en caso de extinción del mismo.

Artículo 12 **APOYO DE LA OACI**

- a) El Sistema será administrado por la OACI a través de un acuerdo de fondos en fideicomiso que habrán de suscribir los Estados participantes y la OACI, conforme a lo dispuesto en el párrafo tercero del Memorándum de Entendimiento.
- b) La OACI proporcionará respaldo técnico y logístico al Sistema, la información y la documentación que requiera y supervisará sus actividades con los medios regulares a su alcance.
- c) A solicitud de la CLAC o de cualquiera de los Estados participantes, la OACI propondrá la forma de proceder más adecuada para las actividades requeridas por éstos últimos, en caso de que el Sistema no esté en condiciones de ejecutarlas.
- d) La OACI hará los arreglos necesarios para la revisión por parte de sus auditores de los estados financieros del Sistema al 31 de diciembre de cada año, y presentará sus informes a la Junta General por intermedio del Coordinador General.
- e) Los gastos que incurra la OACI por las actividades antes descritas y que excedan el apoyo ordinario de la OACI a sus Estados contratantes deberán ser cubiertos de conformidad con las disposiciones pertinentes del acuerdo complementario de fondos en fideicomiso, cuyos detalles habrán de ser establecidos por las Partes.

Artículo 13 **RÉGIMEN FINANCIERO**

El sistema será financiado por contribuciones de los Estados participantes, en la forma establecida por los acuerdos entre esos Estados, así como por las contribuciones de observadores

especiales, en base a un presupuesto anual aprobado por la Junta general antes del 30 de septiembre del año que preceda inmediatamente al año de su aplicación. El presupuesto también incluirá el monto anual (en dólares estadounidenses) de las contribuciones de los Estados participantes, valor que deberá ser depositado en una cuenta de fondos en fideicomiso que abrirá la OACI a nombre del Sistema.

El límite mínimo de la cuota para las entidades observadoras especiales admitidas de acuerdo con el literal c) del Artículo 6 será el que rija para la participación de los Estados.

Artículo 14 CONCILIACIÓN

Toda diferencia o controversia relativa a la interpretación o aplicación del presente Reglamento se resolverá mediante negociación entre las partes interesadas.

Artículo 15 ENMIENDAS

- a) Cualquiera de las Partes, la OACI o la CLAC, podrá proponer enmiendas a este Reglamento.
- b) En lo que se refiere a la CLAC, cualquier Estado miembro de la Junta General podrá proponer enmiendas a este Reglamento. Toda enmienda deberá ser examinada por la Junta General y aprobada en reunión ampliada del Comité Ejecutivo de la CLAC, en la que podrán participar todos los Estados que formen parte del Sistema.
- c) Toda enmienda propuesta por la OACI o la CLAC requerirá la aprobación de ambas partes para entrar en vigor.

Artículo 16 ENTRADA EN VIGOR

Este Reglamento entrará en vigor una vez que sea aprobado formalmente por las Partes y una vez que el Sistema quede establecido.

APÉNDICE B

CONCLUSIÓN 11/34 DE LA REUNION GREPECAS/11

CONCLUSIÓN 11/34 DEBERES Y RESPONSABILIDADES PRINCIPALES RVSM DE LA CARSAMMA

Que los deberes y responsabilidades principales RVSM de la Agencia Regional de Monitoreo CAR/SAM (CARSAMMA) son los siguientes:

- a) establecer y mantener un registro central de aprobaciones RVSM de operadores y aeronaves de cada Estado/Territorio que utilizan el espacio aéreo CAR/SAM donde se aplicará RVSM;
- b) facilitar la transferencia de datos aprobados desde y hacia otras agencias regionales de monitoreo RVSM;
- c) establecer y mantener una base de datos que contengan los resultados del monitoreo de mantenimiento de la altitud y desviaciones de altitud de 300 pies o más dentro del espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM, e incluir en la base de datos, los resultados de los pedidos de CARSAMMA a los operadores y Estados para que informen sobre las causas de las desviaciones de gran altura observadas;
- d) suministrar información en tiempo a las autoridades de los Estados y operadores sobre los cambios o estado de monitoreo de las clasificaciones de tipo de aeronaves;
- e) administrar el Sistema de Monitoreo Global GPS (GMS);
- f) evaluar el cumplimiento de operadores y aeronaves con requisitos de performance de mantenimiento de altitud RVSM, junto con la introducción de RVSM en las Regiones CAR/SAM;
- g) proveer los medios para identificar operadores sin aprobación RVSM usando el espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM donde se aplica RVSM, y notificando del hecho a la apropiada autoridad del Estado;
- h) desarrollar los medios para resumir y comunicar el contenido de las bases de datos relevantes al Grupo de Tarea RVSM que toman las decisiones, a fin que sea utilizada para decir en qué momento y en qué medida aplicará RVSM en el espacio aéreo bajo su responsabilidad; y
- i) realizar la evaluación de la seguridad en el espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM.

APÉNDICE C

CONVENIO CONSTITUTIVO
de la
Corporación Centroamericana de
Servicios de Navegación Aérea



“Organismo Internacional de Integración Centroamericana”

CONVENIO CONSTITUTIVO Y ESTADOS SIGNATARIOS

La Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea COCESNA, es un organismo internacional de integración, sin fines de lucro y de servicio público, con status legal y autonomía financiera, creado por un convenio firmado el 26 de febrero de 1960.

Los Estados Contratantes del Convenio Constitutivo de COCESNA son seis: Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Honduras, Nicaragua y Belice, Estado último recientemente adherido a COCESNA.

De acuerdo con el Artículo 2 del Convenio Constitutivo, COCESNA tiene los derechos exclusivos para prestar los servicios de Tránsito Aéreo, Telecomunicaciones Aeronáuticas y Radioayudas a la Navegación Aérea en la Región de Vuelo (FIR) Centroamericana.

Las actividades en cada Estado Centroamericano son manejadas por Estaciones Regionales, en una constante y directa coordinación con la Oficina Central cuya sede está en Tegucigalpa, Honduras, C.A.

COCESNA proporciona servicios aeronáuticos estipulados en el Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI en concordancia con los Estados Miembros.

RATIFICACIONES AL CONVENIO CONSTITUTIVO

HONDURAS	17 de mayo de 1960
NICARAGUA	30 de junio de 1960
GUATEMALA	18 de junio de 1961
EL SALVADOR	14 de septiembre de 1961
COSTA RICA	20 de noviembre de 1963
BELICE	1 de octubre de 1996

El Convenio Constitutivo se registró el 1 de febrero de 1961 en la Organización de Aviación Civil Internacional, y el 2 de enero de 1962 en la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

**CONFERENCIA DIPLOMATICA PARA
LA CREACIÓN DE LA CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS
DE NAVEGACIÓN AÉREA**

A C T A
Tegucigalpa, D.C. HONDURAS, C.A.
22 al 26 de febrero de 1960

La Conferencia de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica, celebrada en Guatemala, del 4 al 5 de Noviembre de 1959 recomendó, entre otras cosas, la convocatoria de una "Conferencia Diplomática para Establecer una Corporación Intergubernamental Centroamericana de Comunicaciones Aeronáuticas".

A este efecto el Gobierno de la República de Honduras convocó dicha Conferencia para que se celebrase en Tegucigalpa, a partir del 22 de Febrero de 1960.

1. INAUGURACIÓN DE LA CONFERENCIA.

El Excelentísimo Señor Presidente de la República de Honduras, Doctor José Ramón Villeda Morales, acompañado del Excelentísimo Señor Ministro de Relaciones Exteriores, Licenciado Andrés Alvarado Puerto y del Excelentísimo Señor Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas Ingeniero Juan Milla Bermúdez, inauguró la Conferencia el 22 de Febrero de 1960, a las 5:00 p.m., en el Salón del Edificio del Banco Central de Honduras. Asistieron también a la inauguración de la Conferencia los Señores Miembros del Gabinete de Ministros, así como el Cuerpo Diplomático.

Al discurso de inauguración pronunciado por el excelentísimo Señor Presidente de la República, siguieron el del Señor Lisandro Rosales Abella, Jefe de la Delegación de Honduras dando la bienvenida a los delegados presentes, del Doctor Carlos Castillo Meléndez, Delegado de El Salvador, quien dirigió la palabra en nombre de las Delegaciones centroamericanas, y el Señor E.R. Marlin, Director de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Internacional.

2. LISTA DE ASISTENTES:

Asistieron a la Conferencia como Representantes y Observadores de las Delegaciones siguientes. Los Jefes de Delegaciones de las Repúblicas Centroamericanas, asistieron en calidad de Representantes Plenipotenciarios.

ESTADOS PARTICIPANTES:

COSTA RICA

Sr. Guillermo Salazar Roldán	Jefe de Delegación
Sr. Enrique Granados Beer	Delegados

EL SALVADOR

Cnel. Jorge Roviera	Jefe de Delegación
Dr. Guillermo Chacón Castillo	Delegado

Dr. Moisés Alfonso Beatriz	Delegado
Dr. Juan José Sánchez	Delegado
Dr. Carlos Castillo Meléndez	Delegado
Sr. Luis Oscar Chávez	Delegado
Ing. José Pino León	Asesor

GUATEMALA

Cnel. Rodolfo C. Mendoza Azurdia	Jefe de Delegación
Sr. Carlos Paiz Estévez	Alternó

HONDURAS

Sr. Lisandro Rosales Abella	Jefe de Delegación
Lic. Dario Humberto Montes	Delegado
Ing. José Angel Bobadilla	Delegado
Sr. Luis Fernando Catocho	Delegado

NICARAGUA

Sr. Alfonso Ortega Urbina	Jefe de Delegación
Capitán Segundo J. Montoya	Delegado
Sr. Harold E. Robinsón	Asesor
Sr. Pablo R. Hernández	Asesor

OBSERVACIONES

ANHSA

Sr. Raúl Zelaya Medina

ASA INTERNACIONAL

Sr. Francisco Flores

FAA (FEDERAL AVIATION AGENCY)

Sr. Harry Arnold
Sr. Henry O. Parker

KLM

Sr. Fernando Cevallos

NACIONES UNIDAS

Sr. Alfred Mackensie

OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL)

Sr. E. R. Marlin
Sr. Kevin MacAleavy

PAN AMERICAN AIRWAYS

Sr. Jeoffree Warren

TACA INTERNACIONAL TAN AIRLINES

Capitán Armando San Martín

SAHSA (SERVICIO AEREO DE HONDURAS)

Sr. Isidoro Acosta Bonilla

3. MESA DIRECTIVA

Por aclaración, fue elegido Presidente de la Conferencia el Señor Lisandro Rosales Abella, Jefe de la delegación de Honduras. El Jefe de la Delegación de El Salvador, Coronel Jorge Rovira, fue elegido Vice-Presidente de la Conferencia.

El señor Luis Fernando Catocho, Sub-Director General de Aeronáutica Civil de Honduras, actuó como Secretario General de la Conferencia.

4. SESIONES PLENARIAS

Durante la primera sesión plenaria, la Conferencia acordó aprobar su Reglamento Interno y asimismo, adoptar como punto único en su orden del día el examen detallado del Proyecto de Convenio que se había circulado con anterioridad. Se discutieron los Artículos 1, 2, 5, 21, 22, 23, y se acordó establecer los comités siguientes:

COMITÉ DE CREDENCIALES

El Comité de Credenciales, integrado por cada uno de los países participantes, se reunió el 24 de febrero de 1960, y después de examinar las credenciales presentadas a la Secretaría y hallarlas en debida forma, leyó una Acta en la cual dio fe de lo anterior.

COMITÉ JURÍDICO

El comité Jurídico, encargado del examen de los artículos 3, 4, 6, 11, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 26, 27, 29, 30, 31, 32, y 33, celebró tres reuniones el 24 y 25 de febrero de 1960, bajo la Presidencia del Lic. Dario Humberto Montes, y estuvo integrado por representantes de los Países participantes. Durante sus deliberaciones, el Comité contó con el valioso asesoramiento del Licenciado Amado H. Núñez, Sub-Secretario de Trabajo y Previsión Social de Honduras.

COMITÉ TÉCNICO

El Comité Técnico, encargado del examen de los Artículos 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, así como el inciso 2) del artículo 21, celebró dos reuniones el 24 de Febrero de 1960, bajo la presidencia del Señor Lisandro Rosales Abella y estuvo integrado por representantes de los países participantes.

COMITÉ DE ESTILO

El Comité de Estilo, encargado de la redacción del convenio, se reunió el 25 de Febrero de 1960 y estuvo integrado por Representantes de los países participantes.

La sesión de clausura, celebrada el 26 de Febrero de 1960, a las 5:00 p.m., en el Salón de Actos del Edificio del banco central de Honduras, puso a la firma el convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea, el cual quedó debidamente firmado y sellado por los plenipotenciarios de los países participantes.

**LA CONFERENCIA DIPLOMATICA PARA
ESTABLECER UNA CORPORACIÓN INTERGUBERNAMENTAL CENTROAMERICANA
DE COMUNICACIONES AERONÁUTICAS CONSIDERANDO:**

Que la cooperación de los Estados centroamericanos en la esfera de aviación civil, especialmente después de la creación del Centro de Información de Vuelo de Tegucigalpa, en Octubre de 1957, ha mejorado ya la seguridad de la aviación civil en esta área;

Que la entrada en servicio de los aviones de transporte de reacción requiere reforzar profundamente la organización de los servicios de tránsito aéreo y de telecomunicaciones y las radioayudas para la navegación aérea;

Que con el fin de asegurar la eficacia de dichos servicios, sin imponer al mismo tiempo cargas excesivas a los recursos económicos de los Estados, conviene evitar la duplicación de aquellos y conseguir su integración racional a fin de que las Partes Contratantes estén en condiciones de cumplir sus compromisos internacionales.

POR TANTO,

RESUELVE:

Adoptar el siguiente:

**“CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA CORPORACIÓN
CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE
NAVEGACIÓN AÉREA”**

ARTÍCULO 1

Créase un Organismo de Servicio Público que se denominará “Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea”, en lo sucesivo denominada “La Corporación” y cuyas finalidades se determinan en este instrumento. La sede se fijará en el mismo lugar en que se halle el Centro de información de vuelo que presta servicio al territorio de las partes contratantes, y que actualmente se encuentra en Tegucigalpa, Distrito Central, Honduras.

ARTÍCULO 2

- 1) La Corporación tendrá derechos exclusivos sobre la prestación de los servicios de tránsito aéreo, de telecomunicaciones aeronáuticas y de radioayudas para la navegación aérea en los territorios de las Partes Contratantes:
 - a) Proporcionará los servicios y ayudas antedichos, previstos en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, en los territorios de las Partes contratantes y en aquellas otras áreas que se les hayan confiado en virtud de un acuerdo internacional.
 - b) Podrá proporcionar a otros Estados, mediante convenio, los antedichos servicios y ayudas previstos en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional.

- c) Podrá proporcionar dentro de los territorios de las partes contratantes, por medio de contratos con entidades públicas o privadas, los servicios y ayudas antedichos que no estén previstos en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- 2) La Corporación podrá proporcionar servicios aeronáuticos estipulados en el plan regional de la Organización de Aviación Civil Internacional, distintos de los antedichos, previa autorización escrita de las autoridades competentes de todas las partes contratantes.
- 3) La Corporación tendrá las atribuciones siguientes:
- a) Estudiar y proponer a las partes contratantes, en base de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, la uniformidad de las normas nacionales que regulan el tránsito aéreo y de las medidas que adopten los servicios encargados de organizarlo y de lograr su seguridad.
 - b) Tomar todas las medidas necesarias para la capacitación adecuada del personal.
 - c) Fomentar y coordinar los estudios concernientes a los servicios e instalaciones de navegación aérea, teniendo en cuenta la evolución técnica y, dado el caso, proponer a las partes contratantes las enmiendas al plan regional de navegación aérea que hayan de someterse a la Organización de Aviación Civil Internacional, respecto a las atribuciones a que este artículo se refiere.

ARTÍCULO 3

La Corporación gozará de personalidad jurídica; podrá ejercer derechos, contraer obligaciones y ser representada judicial y extrajudicialmente, para llenar sus fines, tendrá el carácter de institución de utilidad pública.

ARTÍCULO 4

La Corporación estará administrada por un Consejo Directivo integrado por un miembro representante de cada parte contratante, a razón de un representante por parte contratante. Cada miembro tendrá un suplente que le reemplazará en su ausencia. Los miembros y sus suplentes preferentemente serán autoridades competentes de aeronáutica designadas por la parte contratante que representen.

Para que el Consejo se considere válidamente reunido, se requerirá la presencia de todos sus miembros y sus decisiones se adoptarán por mayoría de votos. El Consejo establecerá, por decisión unánime de sus miembros, su reglamento interno y aquellos otros que sean necesarios para el funcionamiento de la Corporación.

ARTÍCULO 5

Desde el momento que inicie sus actividades, la Corporación deberá cubrirse respecto a los riesgos resultantes de la responsabilidad civil frente a terceros y de los daños sobrevenidos a las instalaciones necesarias para su funcionamiento, mediante la contratación, con una o varias compañías aprobadas por el Consejo Directivo de la Corporación, de seguros apropiados.

- C9 -

ARTÍCULO 6

Las partes contratantes concederán a la Corporación, respecto a las obras que efectúe y servicios que establezca en sus correspondientes territorios, las facilidades y privilegios necesarios para el desempeño de sus funciones, otorgados a organismos internacionales, autónomos y entidades oficiales.

ARTÍCULO 7

Las partes contratantes tomarán las medidas necesarias para que la Corporación pueda efectuar cuantas operaciones precise para la realización de sus funciones, inclusive la asignación de frecuencias radioeléctricas.

ARTÍCULO 8

La Corporación establecerá con los Estados y organismos internacionales, los enlaces necesarios para el desempeño de sus funciones y mantendrá las demás relaciones para el buen funcionamiento de sus servicios.

ARTÍCULO 9

Para la realización de las funciones previstas en el párrafo 1) del artículo 2, la Corporación aplicará, en el control del tránsito aéreo los reglamentos vigentes en los territorios de las partes contratantes y en todo el espacio aéreo donde los servicios de tránsito aéreo les hayan sido confiados.

Si surge alguna dificultad en la aplicación de las disposiciones de este artículo, la Corporación, de conformidad con el artículo 2, párrafo 3), incisos a) y c) propondrá a las partes contratantes las medidas que estime oportunas.

ARTÍCULO 10

Para la realización de sus funciones de control de tránsito aéreo, la Corporación impartirá todas las instrucciones necesarias a los comandantes de las aeronaves, quienes estarán obligados a cumplirlas.

ARTÍCULO 11

Las autoridades competentes de las partes contratantes conocerán de las infracciones previstas en el Artículo 10, cometidas en los límites de su territorio.

ARTÍCULO 12

La Corporación comunicará a las autoridades nacionales competentes, las infracciones de las normas que regulan el tránsito aéreo, cometidas dentro de la jurisdicción que se les haya confiado.

ARTÍCULO 13

En el ejercicio de sus funciones, la Corporación respetará las leyes y reglamentos nacionales y los acuerdos internacionales relativos al acceso, sobrevuelo y seguridad de los territorios de las partes contratantes.

ARTÍCULO 14

Para que las partes contratantes puedan velar por la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales y los acuerdos internacionales, la Corporación les suministrará la información que soliciten relativa a las aeronaves y toda aquella de la que tenga conocimiento en relación con el caso consultado, aunque no hubiese sido solicitada.

ARTÍCULO 15

La Corporación colaborará en todo momento con las autoridades competentes de las partes contratantes para facilitar la buena administración de la justicia, asegurar la observancia de los reglamentos de policía y evitar todo abuso a que pudieran dar lugar los privilegios, inmunidades, exenciones y facilidades previstas en el presente Convenio.

ARTÍCULO 16

Para la realización de sus funciones, la Corporación estará facultada para construir las instalaciones y edificios que requiera.

Con objeto de reducir los gastos de inversión de capital y de administración, la Corporación hará uso, en la mayor medida posible, de los servicios e instalaciones públicos y privados existentes.

ARTÍCULO 17

La Corporación, su patrimonio e ingresos, así como los actos, las operaciones y transacciones autorizadas por el presente Convenio, estarán exentos de todo impuesto, derechos y demás contribuciones, en la medida que lo permitan las respectivas legislaciones.

La Corporación estará igualmente exenta de toda obligación relativa a la percepción o el pago de todo impuesto o derecho. Estará exenta, además de toda prohibición o restricción de importación y exportación de lo necesario para su funcionamiento.

ARTÍCULO 18

La Corporación podrá poseer toda clase de divisas y abrir cuentas bancarias en la medida que sea necesario para el desempeño de sus funciones. Gozará del tipo de cambio más favorable.

Las partes contratantes se comprometen a conceder a la Corporación las autorizaciones necesarias, de conformidad con los procedimientos previstos en las leyes nacionales y en los convenios internacionales aplicables, para efectuar todos los movimientos de fondos a que den lugar el establecimiento y las actividades de la Corporación, comprendiendo la contratación de empréstitos y el pago de los intereses correspondientes.

ARTÍCULO 19

El personal de la Corporación se constituirá a base de trabajadores centroamericanos.

En circunstancias especiales que el Consejo Directivo calificará, podrán emplearse personas de otras nacionalidades para prestar servicios técnicos, siempre que éstos, además, por los conocimientos especiales que se requieran, sean de difícil o imposible desempeño por centroamericanos, quedando

obligadas aquellas a capacitar personal de nacionalidad de las partes contratantes, en un plazo prudencial y bajo la vigilancia de las mismas.

ARTÍCULO 20

Para efectos del artículo anterior, la Corporación se obliga a procurar la contratación de los trabajadores actualmente al servicio del Estado, de instituciones autónomas y de empresas privadas que están prestando los servicios que por este Convenio se confieren a la Corporación, quienes, sin que se afecte sus contratos de trabajo existentes, gozarán de los mismos derechos establecidos por las leyes respectivas, reglamentos internos de trabajo o contratos y convenciones colectivas de trabajo, sin perjuicio de mayores beneficios que la Corporación otorgue al trabajador. En estos casos, las prestaciones laborales se cubrirán de manera proporcional y solidaria entre el patrono sustituido y la Corporación.

Es entendido que cuando no fuere posible la contratación de los referidos trabajadores, por motivos inimputables a éstos, produciéndose así su cesantía y siempre que no pudieren obtener, con base en el régimen jurídico laboral respectivo, la indemnización y demás prestaciones por la terminación del contrato sin responsabilidad para las partes, la Corporación estará obligada a cubrir al trabajador cesante éstos y cualesquiera otros derechos de conformidad con la ley nacional correspondiente.

ARTÍCULO 21

Las partes contratantes darán al personal extranjero que contrate la Corporación, las facilidades de inmigración que se conceden a los técnicos extranjeros en misiones internacionales.

Se acordarán facilidades para la admisión en franquicia de los efectos personales y del mobiliario de las personas empleadas por la Corporación, así como a sus esposas y a los miembros de su familia que vivan a su cargo, cuando la Corporación los contrate, traslade o dé por terminado su contrato.

ARTÍCULO 22

Para el establecimiento de la Corporación, las partes contratantes acuerdan:

- 1) Aportar, a prorrata, un capital circulante por valor de cien mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$100,000.00).
- 2) Adquirir, si es necesario, y ceder el uso y goce sin costo alguno a la Corporación, del equipo enumerado en el Anexo al presente convenio, quedando cada una de las partes contratantes, obligada a hacerlo respecto del equipo descrito para su propio territorio.
- 3) Proporcionar el uso y goce sin costo alguno a la Corporación, de los edificios e instalaciones y de los terrenos en que se hallen emplazados así como el uso y goce de los demás muebles e inmuebles que directamente se relacionen con el desempeño de sus funciones.

ARTÍCULO 23

La Corporación deberá conseguir su equilibrio financiero por medio de sus propios recursos, con excepción de las aportaciones de las partes contratantes que se citan en el Artículo 22 y de los préstamos que se mencionan en este artículo y en el Artículo 24.

Con el anterior objeto fijará las tarifas y condiciones de los derechos que han de pagar los usuarios, e impondrá y percibirá tales derechos. A solicitud de la Corporación, las partes contratantes le ayudarán a

hacer efectivo el pago de tales derechos. Los derechos quedarán supeditados a las disposiciones del Artículo 15 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 24

La Corporación podrá conseguir, mediante préstamos obtenidos en los mercados financieros nacionales e internacionales, los recursos necesarios para la realización de sus fines.

Las partes contratantes, cuando así lo acuerden por unanimidad, garantizarán por partes iguales los préstamos que contraiga la Corporación.

ARTÍCULO 25

Toda controversia entre las partes contratantes o entre una o varias partes contratantes y la Corporación, relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio que no pueda resolverse mediante negociaciones directas, se resolverá por un Tribunal Arbitral, integrado de la siguiente manera: cada una de las partes contratantes establecerá y tendrá al día una lista de tres magistrados pertenecientes a su propia Corte Suprema de Justicia. En un plazo de seis meses, a partir de la entrada en vigencia del presente Convenio, dicha lista se notificará al secretario general de la Organización de Estados Centroamericanos.

El secretario general de la Organización de Estados Centroamericanos sorteará para cada litigio, mediante incautación, de la lista completa de candidatos, los árbitros respectivos de diferente nacionalidad que compondrán el tribunal.

La sentencia se pronunciará por mayoría y tendrá fuerza de cosa juzgada para todas las partes en litigio.

ARTÍCULO 26

La Corporación elaborará sus propios estatutos y los someterá a la aprobación de cada una de las partes contratantes por los conductos correspondientes.

ARTÍCULO 27

Toda modificación del presente Convenio o de los Estatutos estará subordinada al acuerdo unánime de las partes contratantes.

ARTÍCULO 28

El presente Convenio tendrá una duración de quince años. Se prorrogará automáticamente por períodos sucesivos de cinco años.

Cualesquiera de las partes contratantes podrá denunciar este Convenio cinco años después que haya entrado en vigencia, dirigiendo una notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional, con copia a la Organización de Estados Centroamericanos. La Organización de Aviación Civil Internacional lo participará inmediatamente a las demás partes contratantes. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que se reciba la notificación.

- C13 -

ARTÍCULO 29

En caso de disolución, se considerará que la Corporación continúa existiendo hasta su liquidación total.

Esta se llevará a cabo por liquidadores designados por el Consejo Directivo. Los liquidadores tendrán las facultades más amplias posibles para realizar el activo de la Corporación. Después de que se haya liquidado el pasivo, el saldo remanente se repartirá entre los Estados participantes en el convenio, de conformidad con una decisión unánime del Consejo Directivo.

Después de hecha la liquidación se llegará a un acuerdo con el Estado de la sede y con los Estados en los cuales estén enclavadas las instalaciones de la Corporación, respecto a la posible transferencia de todas o partes de las instalaciones para continuar proporcionando los servicios.

ARTÍCULO 30

En caso de emergencia, los gobiernos interesados se consultarán respecto a las medidas que hayan de tomarse, teniendo en cuenta las dificultades que presente la aplicación de todas o parte de las disposiciones del presente Convenio.

ARTÍCULO 31

El presente Convenio, después de haberse firmado, se enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual remitirá una copia certificada a cada uno de los Países Signatarios y a la Organización de Estados Centroamericanos.

ARTÍCULO 32

El presente Convenio será ratificado y entrará en vigencia el primer día del mes siguiente al de depósito del instrumento de ratificación de la cuarta parte contratante que cumpla esta formalidad.

Los instrumentos de ratificación se depositarán en la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual notificará a las partes interesadas.

ARTÍCULO 33

Este Convenio, al entrar en vigencia, se registrará en la Organización de Aviación Civil Internacional, la cual, a su vez, lo hará registrar en las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 34

Todo Estado no signatario podrá adherirse al presente Convenio una vez haya entrado en vigencia, depositando un instrumento de adhesión en la Organización de Aviación Civil Internacional. La adhesión de todo Estado no signatario al presente Convenio estará condicionada al consentimiento unánime de las partes contratantes y a la conclusión de un acuerdo financiero previo entre el Estado no signatario y la Corporación, cuyo consentimiento y acuerdo serán notificados por cada una de las partes contratantes y la Corporación a la Organización de Aviación Civil Internacional.

Una vez cumplidos los requisitos anteriores, la Organización de Aviación Civil Internacional notificará a las partes interesadas y la adhesión entrará en vigencia el primer día del mes siguiente a dicho cumplimiento.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, debidamente autorizados al efecto suscriben el presente Convenio en Tegucigalpa, Distrito Central, Honduras el día veintiséis de febrero de mil novecientos sesenta.

POR COSTA RICA

Guillermo Salazar Roldán

POR GUATEMALA

Rodolfo Mendoza Azurdia

POR NICARAGUA

Alfonso Ortega Urbina

POR EL SALVADOR

Jorge Rovira

POR HONDURAS

Lisandro Rosales Abella

APÉNDICE D

Transición a MEVA II para modernizar la red y facilitar la creación de una plataforma digital CAR/SAM

- a) la Red MEVA II debería basarse en arquitectura de red TDMA/FR, sin estación central (hub), completamente de malla, con plataforma de comunicaciones de salto única;
- b) todos los Estados/Organismos Miembros realicen la transición simultáneamente;
- c) se provea una arquitectura de red de sistema abierto, con interoperabilidad e interfuncionamiento entre los usuarios de MEVA II y REDDIG. Esto representa la mejor solución para una red de servicios de comunicación de voz y datos CAR/SAM continua y completamente integrada;
- d) se exploren ahorros de costos para todos los usuarios de MEVA II y REDDIG a través de complejidad de estaciones terrestres reducida, el uso combinado de un respondedor común y la posibilidad de compartir ancho de banda entre MEVA y REDDIG para apoyar las operaciones de estas dos Redes Virtuales Privadas;
- e) establecer un sistema regional VSAT verdaderamente homogéneo capaz de cubrir la totalidad de las Regiones CAR/SAM con una única huella satelital de alta potencia utilizando un único satélite, PAS-1R;
- f) se proporcione conectividad de un solo salto para circuitos de voz y datos (incluyendo compartición de ATN y radar) entre cualquier par o mayor cantidad de estaciones terrestres VSAT tanto en la red MEVA como en la REDDIG a través de un satélite común en el satélite PAS-1R;
- g) el TMG MEVA prepare una RFP formal y especificaciones técnicas para la adquisición del contrato de servicio de MEVA II incorporando el enfoque TDMA recomendado;
- h) se redacte un Memorando de Acuerdo entre los Estados/Organización Internacional/Territorios MEVA y los Estados REDDIG identificando un modus operandi para la integración;
- i) el TMG estudie la posibilidad de reutilizar el equipamiento que ya está instalado;
- j) el Grupo de Tarea del TMG finalice sus investigaciones y estudio técnicos de la solución recomendada TDMA para la futura Red MEVA II tomando en cuenta los requisitos de AFTN, ATN, y planes de circuitos orales en el FASID, y presente sus hallazgos al TMG MEVA para su posterior consideración;
- k) el Grupo de Tarea TMG elabore un Plan de Proyecto de Trabajo y Cronograma de Transición a seguir para lograr la transición hacia la Red MEVA II y lo presente para consideración del TMG MEVA;
- l) el Grupo de Tarea TMG prepare un análisis costo-beneficio (CBA) de la solución TDMA propuesta para MEVA II tomando en cuenta varias alternativas técnicas y opciones que necesitan ser consideradas por el TMG, y lo presente al TMG MEVA para su consideración; y
- m) el Grupo de Tarea TMG prepare un Plan de Programa y Cronograma de Transición MEVA II actualizado tomando en consideración el enfoque de transición TDM.

APÉNDICE E

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

DOCUMENTO DE ACUERDO

SOBRE LA PARTICIPACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y
PROVISIÓN CONJUNTAS DE SERVICIOS DE LA RED DE
TELECOMUNICACIONES (MEVA) DE SERVICIOS AERONÁUTICOS
FIJOS POR SATÉLITE VSAT

M E V A

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA
Y EL CARIBE

**DOCUMENTO DE ACUERDO
SOBRE LA PARTICIPACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y PROVISIÓN CONJUNTAS
DE SERVICIOS DE LA RED DE TELECOMUNICACIONES (MEVA) DE SERVICIOS
AERONÁUTICOS FIJOS POR SATÉLITE VSAT.**

Habiendo reconocido la necesidad existente de mejorar la confiabilidad de la Red del Servicio de Telecomunicaciones AFS, las Partes referidas a continuación están de acuerdo en emplear la nueva tecnología para incrementar el nivel de seguridad y regularidad de las aeronaves a través de toda el área; y

Habiendo determinado que es deseable que un proveedor de servicios brinde un alto nivel de prioridad a la Red MEVA, tomando en consideración que la Red maneja servicios de tráfico de comunicaciones de seguridad para la aviación civil internacional; por lo tanto,

Las Autoridades de la Aviación Civil de los Gobiernos de las Islas Caimanes, de la Comunidad de las Bahamas, Cuba, República Dominicana, Haití, Jamaica, Antillas Neerlandesas, Estados Unidos, y la organización COCESNA, (en lo adelante denominadas colectivamente como las Partes o individualmente como Parte);

Han acordado lo siguiente:

Artículo I - Definiciones

Para los objetivos del presente Acuerdo:

- a) AFS significa Servicios Aeronáuticos Fijos,
- b) El Coordinador significa la *Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la Organización de la Aviación Civil Internacional*,
- c) La Autoridad de la Aviación Civil o CAA significa la entidad que tiene la responsabilidad por el suministro y/o la administración de los servicios de navegación aérea dentro de los Estados/Organizaciones interesados; cualquier referencia a las Islas Caimanes, la Comunidad de las Bahamas, Cuba, República Dominicana, Haití, Jamaica, Antillas Neerlandesas, Estados Unidos y COCESNA o cualquier otro Estado/Organización que pueda llegar a formar parte de los Servicios de Telecomunicaciones AFS, se interpretará como las Autoridades de la Aviación Civil de estos países,
- d) La Organización significa las entidades responsables de la provisión del Servicio Aeronáutico,
- e) COCESNA significa Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (Central American Organization of Air Navigation Services). Organización no lucrativa que incluye los siguientes Estados Centroamericanos: Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica, la cual está a cargo de los siguientes servicios: Comunicaciones Aeronáuticas, Sistemas de Navegación Aérea, Control de Tránsito Aéreo.
- f) MEVA significa Mejoras al Enlace de Voz del ATS, (Improvements to ATS Voice Link),
- g) Red significa la red de telecomunicaciones definida por el Proyecto y cualquier ampliación de la misma,

- h) Proveedor de Servicio significa el Sistema de Comunicaciones por vía Satélite Inc., (Satellite Communication Systems, Incorporated),
- i) CAPS significa el Servicio de Adquisiciones para la Aviación Civil de la OACI,
- j) Estado/Organización Miembro significa un Estado/Organización que haya firmado este Documento de Acuerdo, haya hecho acuerdos contractuales con el Proveedor de Servicio y sea un participante que funcione completamente en la Red y en consecuencia, participa de los Servicios de Telecomunicaciones AFS correspondientes.

Artículo II - Tecnología y Configuración de la Red Básica

1. Las Partes proporcionarán, mantendrán y operarán los servicios en correspondencia con los parámetros técnicos generales, la tecnología de la red básica y la configuración de la Red, como se establece en el Anexo I del presente Acuerdo y proporcionarán, operarán y mantendrán dichos servicios adicionales como quede mutuamente acordado entre dichas Partes.

Artículo III - Derechos y Condiciones para Participar en la Red

1. Contrato de Equipamiento y de Servicio: Las Partes habrán de firmar un contrato de equipamiento y de servicio con el Proveedor de Servicio, para la adquisición, instalación, prueba, operación y mantenimiento del equipamiento requerido para la participación en la red. Este contrato deberá estar en conformidad con el Documento de Acuerdo y habrá de ser, en la medida de lo posible, uniforme para todas las Partes; sin embargo, pueden ser requeridas algunas diferencias para acomodar las variaciones en los equipos existentes, competencia y capacidades que se pueden encontrar entre las diferentes Partes.

2. Modificación de la Configuración: En caso de que una Parte desee modificar la configuración, deberá, antes de hacerlo, notificar por escrito al Coordinador acerca de sus intenciones y entrar, previo acuerdo por escrito con el Coordinador, en ulteriores acuerdos contractuales que se requieran con el Proveedor de Servicio.

3. Adición de Nuevas Partes a la Red: a) Todas las Nuevas Partes con un requisito, recomendado por la OACI y dentro del área de cobertura del satélite, tienen el derecho de participar en la red MEVA sin discriminación. b) Si una Nueva Parte desea unirse a la red establecida, deberá hacer una solicitud por escrito al Coordinador. El Coordinador habrá de notificar a la Nueva Parte acerca de los requerimientos técnicos mínimos de la red, como está establecido en el criterio de diseño de la red en el Anexo 1. Una vez aceptado el criterio de diseño por parte de la Nueva Parte, ésta informará al Coordinador y solicitará que éste continúe la coordinación de la solicitud de la red. Una vez culminada la coordinación, el Coordinador informará la conclusión a la Nueva Parte solicitante.

4. Retiro de las Partes de la Red: Si cualquier Parte deseara retirarse de la red, deberá dar notificación por escrito al Coordinador con 90 días de antelación. Por su parte, el Coordinador notificará por escrito a las Partes restantes, con la mayor rapidez posible, acerca del retiro y cualquier cambio en los niveles de servicio que puedan resultar de esto. En caso en que un retiro de como resultado una derogación del servicio, el Coordinador llamará a una reunión especial con las Partes restantes para discutir las acciones necesarias a fin de mantener un nivel de servicio aceptable.

Nota: El retiro de una Parte no implica en modo alguno una derogación de la responsabilidad de dicha Parte con respecto al período de tiempo de los términos del acuerdo contenido en el contrato de servicio/venta con el Proveedor de Servicio.

5) Costo de Participación : Cada Parte será responsable de pagar todos los costos relacionados con su participación en este Acuerdo y en la Red; o que resulten dentro de su contrato con el Proveedor de Servicio.

Artículo IV - Reuniones

1. Reuniones Bienales: El Coordinador citará a una reunión bienal de todas las Partes para discutir la operación y administración de la Red, cuya fecha habrá de coincidir aproximadamente con el aniversario del inicio del servicio. La duración, lugar y orden del día provisional de la reunión serán determinados por el Coordinador.

2. Reuniones Adicionales: En caso de que el Coordinador determine la necesidad de reuniones más frecuentes, el mismo programará dichas reuniones como corresponda. En caso de que una o varias Partes, o el Proveedor de Servicio requieran una reunión adicional a la reunión bienal, entonces deberá hacerse una solicitud por escrito al Coordinador, el cual, de ser procedente la solicitud, programará una reunión.

Artículo V - Función de la OACI Relativa a la Red

1. Funciones de Coordinador : El Coordinador debe manejar todas las preguntas y solicitudes de enmiendas a este Acuerdo. El Coordinador es el punto focal de procesar y mantener este Acuerdo.

2. Programa CAPS: Una Parte podrá solicitar que la OACI actúe como su gerente de proyecto a través del programa CAPS de la OACI. Este acuerdo contractual permitiría a la OACI dirigir la adquisición, instalación y comisión del equipamiento. Este contrato sería completamente aparte del contrato entre la Parte y el Proveedor de Servicio. Las solicitudes para la participación en este programa serán hechas por escrito al Coordinador.

Artículo VI - Mantenimiento de la Red

1. Las responsabilidades de una Parte y del Proveedor de Servicio para el mantenimiento de la Red deben estar de acuerdo con el Anexo 1, Sección 4, Sección 5 párrafo 5.5 y Sección 6 párrafo 6.5

Artículo VII - Enmiendas y Término

1. El presente Acuerdo puede ser enmendado por acuerdo mutuo escrito de la mayoría de las Partes. Sin embargo, la modificación de ciertas disposiciones que no afecten los derechos y obligaciones de todos los participantes, podrán ser efectuadas por acuerdo mutuo entre las Partes interesadas, previa notificación de sus intenciones a todas las Partes.

2. Este Acuerdo puede ser terminado por mutuo acuerdo entre todas las Partes.

3. Ningún Estado/Organización que forme parte de este Acuerdo será responsable de actos u omisiones realizadas por cualquier otro Estado/Organización que forme parte de dicho Acuerdo y que tenga lugar en el transcurso de cualquier servicio proporcionado por dicho otro Estado/Organización.

***** (Nota 1: los Estados Unidos no están de acuerdo con que este párrafo forme parte del Documento de Acuerdo).

***** (Nota 2: Cuba no será responsable de actos u omisiones realizadas por cualquier otro Estado/Organización, incluyendo aquellos Estados/Organizaciones que han tenido reservas sobre este párrafo del Documento de Acuerdo).

Artículo VIII - Procedimientos para las Disputas

1. Cualquier disputa relacionada con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no sea solucionada mediante negociación, será, a solicitud de cualquiera de las Partes involucradas en la disputa, remitida a la entidad correspondiente de la OACI para su recomendación de una posible solución a la disputa.

Nota: Este Artículo no implica en modo alguno una derogación del acuerdo para manipular disputas entre una de las Partes y el Proveedor de Servicio, como está contenido en el Contrato de Servicio/Venta.

Artículo IX - Ratificación del Documento

1. El presente Acuerdo y sus Anexos, los cuales forman parte integrante del mismo, entró en vigor en el momento de la recepción de la firma por todas las Partes, el 16 de julio de 1997.

APÉNDICE F

**MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN CIVIL AVIATION AUTHORITIES OF
THE CARIBBEAN COMMUNITY (CARICOM)**

**CONCERNING THE ESTABLISHMENT AND OPERATION
OF AN ASSOCIATION OF CIVIL AVIATION
AUTHORITIES OF THE CARIBBEAN**

The parties to the Memorandum are the Civil Aviation Authorities which sign this Memorandum.

Whereas the International Civil Aviation Organisation (ICAO) is the international body created by the Chicago Convention of 1944 (the Convention) having as its main objectives, the safe and orderly development of international civil aviation, the implementation and adoption of the principles and provisions of the Convention; of standards, recommended practices and international procedures concerning personnel licensing, flight operations, airworthiness and any other matters connected with the safety and efficiency of air navigation;

And whereas the Contracting States of CARICOM who are Members of the International Civil Aviation Organisation share a common goal-committed to the orderly and safe development of aviation in the Region; and in recognising the need for a harmonised approach, the Civil Aviation Authorities of CARICOM have agreed to collaborate and create an Association of Civil Aviation Authorities of the Caribbean (ACAAC) to promote regional aviation safety oversight.

And whereas the objectives of ACAAC are as follows:-

- (1) To provide the Civil Aviation Authorities of Member States with an appropriate structure within which they will discuss and plan measures required for achieving Cupertino in and co-ordinate of aviation safety oversight activities;
- (2) To give effect to the objectives of ICAO by promoting agreements among the Civil Aviation Authorities of the Region, that will contribute to the timely Implementation of ICAO regional plans and the adoption of ICAO Standards and Recommended Practices regarding airworthiness, aircraft operation and personnel licensing; and
- (3) To maintain close relations with ICAO to ensure that the Region's aviation safety oversight activities are in line with the ICAO objectives, plans and proposal:

IT IS AGREED:

To sign the present Memorandum of Understanding for the creation of the Association of Civil Aviation Authorities of the Caribbean (ACAAC) to promote the establishment of a Regional Aviation Safety Oversight System in the Caribbean, based on the following:

First: The Regional System will conform to the provisions of safety of the Convention on International Civil Aviation and with the standards and recommended practices in Annexes 1, 6 and 8 to the Convention, with the related ICAO guidelines and with the standards, regulations and procedures that are adopted for the Region.

Second: The Regional System will have the following objectives:

- 2.1 To attain a uniform degree of aviation at the highest internationally agreed standards.
- 2.2 To become the main forum for harmonizing and updating safety standards and regulations for civil aviation for its participating States.
- 2.3 To promote the sound, safe and efficient development of civil aviation in the Region.

Third : It shall be the responsibility of the ACAAC:

- 3.1 To foster an agreement among Member States for their participation in a Regional Aviation Safety Oversight System.
- 3.2 To inform the participating States about the status of aviation safety in the Region.
- 3.3 To assist the participating States which do not satisfy the aviation safety levels establishing in the standards and regulations in force, in completing the necessary corrective steps as soon as possible.
- 3.4 To facilitate the sharing of regional technical expertise and to mobilise resources from multilateral and bilateral sources to complement and supplement the resources available to the Region.

Fourth : General provisions:

- 4.1 The Agreement may be opened to acceptance by Civil Aviation Authorities of CARICOM and non-CARICOM Member States of the Caribbean with common interest.
- 4.2 Regulations will be formulated and read as one with this Memorandum of Understanding
- 4.3 The Memorandum of Understanding shall enter into effect on signature.
- 4.4 The terms of this Memorandum of Understanding may be modified by mutual agreement of the parties.
- 4.5 Any of the parties may terminate its Association with the ACAAC through notice given to the other parties at least one year in advance.

Signed by the following representatives on behalf of their Civil Aviation Authorities

..... The Bahamas	..... Name	..... Date
..... Barbados	..... Name	..... Date
..... Belize	..... Name	..... Date
..... Guyana	..... Name	..... Date
..... Haiti	..... Name	..... Date
..... Jamaica	..... Name	..... Date
..... OECS	..... Name	..... Date
..... Suriname	..... Name	..... Date
..... Trinidad and Tobago	..... Name	..... Date