



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

**SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ASPECTOS INSTITUCIONALES
(GT/AI/2)**

Caracas, Venezuela, 20-21 de septiembre de 2005

GT/AI/02 - NE/06

31/08/05

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Examen de los escenarios operacionales posibles en las regiones CAR/SAM
para la implantación y administración de instalaciones multinacionales**

COMENTARIOS SOBRE EL MATERIAL DE ORIENTACION

(Nota presentada por el Dr. Ángel Arango Rodríguez)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan algunos comentarios al Capítulo 16 sobre Aspectos Institucionales, que fuera desarrollado por el Proyecto Regional de Cooperación Técnica RLA/98/003. La acción sugerida a la reunión se indica en el párrafo 3.1 de esta nota.

Referencias:

- Informe de la reunión GT/AI/1;
- Informe de la reunión GREPECAS/12;
- Informe de la reunión RCC/7 del proyecto RLA/98/003;
- Plan Mundial de Navegación Aérea CNS/ATM (Doc. 9750); e
- Informe de la Undécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/11).

1. Introducción

1.1 Analizado el material para orientación constituido por el Capítulo 16 (Aspectos Institucionales) y el Capítulo 17 -Apéndice A (Análisis de los Cuadros Comparativos) y las Tablas acompañantes (1 y 2), se lo ha considerado muy útil en sentido general para el trabajo del Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales en el amplio marco de sus términos de referencia, pudiendo servir como base para su examen conjunto por parte del Grupo.

2. Análisis

2.1 Los documentos tienen el gran mérito de resumir para la Región CAR/SAM:

- a) el carácter crítico y sus grados de relación en cada aspecto sensible (institucionales, operacionales, técnicos, económicos, administrativos; nacionales, de delegación nacional, actividad privada, organización internacional, organización multinacional regional, agencia regional conjunta recaudadora de cargos), de los analizados en el Capítulo 16;
- b) los valores e importancia asignados a cada uno y su expresión numérica convencional, en un sistema de puntaje aceptable (en la Tabla 1 del Capítulo 16) y;
- c) una prioridad de las opciones para la implementación de las instalaciones, de 1 a 5 (en la Tabla 2 del Capítulo 16) en forma adecuada.

2.2 De la misma manera, los documentos también presentan una compatibilidad o concordancia equilibrada entre los distintos aspectos técnicos y un desglose de cada alternativa organizativa para valorar mejor sus componentes. La opinión sobre el Capítulo 16 es la siguiente:

- 16.2: (Principios generales). Expresamente de acuerdo.
- 16.5. (Principios generales de orientación para el establecimiento y suministro de instalaciones y servicios multinacionales en las Regiones CAR/SAM). Expresamente de acuerdo.
- 16.7 (Soberanía y voluntad política). Dada su importancia se resalta el texto siguiente:
 “Es importante abordar estas inquietudes desde una etapa muy temprana, y desarrollar posibles fórmulas o mecanismos para su solución. Las inquietudes relacionadas con la soberanía difieren significativamente de una región a otra, y de un Estado a otro, por lo que se requiere un enfoque regional para resolverlas. Sólo contando con escenarios será posible mitigar, o inclusive solucionar, estos problemas, especialmente aquellos relacionados con el uso compartido de sistemas o instalaciones y servicios. Además, valdría la pena recordar que la Declaración de Política General de la OACI con respecto a la implementación y operación de los sistemas CNS/ATM, así como el Convenio de Chicago, en su Artículo No.1, claramente establecen los derechos de los Estados.”
- 16.7.2 (Seguridad nacional): Consideramos que los aspectos de seguridad nacional tienen que ser considerados detenidamente y discutidos en forma clara y transparente.
- 16.7.3 (Coordinación y planificación). Debería considerarse firmemente el párrafo que expresa que ”a fin de obtener todos los beneficios que ofrecen las tecnologías CNS/ATM es importante que los Estados, a través del GREPECAS, establezcan vínculos con sus vecinos y coordinen sus planes de implementación , a fin de integrar los sistemas en la medida de lo posible, o, por lo menos, racionalizarlos.“

- 16.7.4.4 (Armonización). Se considera de suma utilidad ya que el texto ofrece una relación muy amplia de los ejemplos de arreglos anteriores implantados a base de tratados y que constituyen un antecedente histórico y práctico dentro de este campo de la provisión de instalaciones y servicios de navegación aérea. con vistas al proceso de planificación de la integración que "describiría la manera en que los sistemas CNS/ATM, o partes de los mismos, se integrarían con las instalaciones y servicios suministrados por los Estados, administraciones de aviación civil, organizaciones internacionales, proveedores de servicios y explotadores de aeronaves. Luego se desarrollaría escenarios para determinar las condiciones bajo las cuales estos sistemas serían gestionados".
- 16.9 (Arreglos multinacionales). Igualmente de suma importancia pues se ofrece un listado de sistemas, instalaciones y servicios CNS/ATM que pueden ser considerados como candidatos para ser gestionados y operados a través de un mecanismo multinacional y, seguidamente, para orientar en el proceso de tomar decisiones en cuanto a las opciones más convenientes para la implementación y operación de los sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM, aparece un listado de las instalaciones cuyas funciones y/u obligaciones deben ser analizadas en base a su factibilidad y viabilidad operacionales a través de mecanismos regionales o subregionales. Dicho listado se encuentra organizado a base de 8 grupos:
- a) INSTALACIONES DE COMUNICACIONES
 - b) INSTALACIONES ATM
 - c) INSTALACIONES AIS
 - d) INSTALACIONES MET
 - e) INSTALACIONES PARA PROCEDIMIENTOS DE CALIBRACIÓN EN VUELO
 - f) INSTALACIONES DE INSTRUCCIÓN
 - g) SAR
 - h) AGENCIA REGIONAL CONJUNTA DE RECAUDACIÓN DE CARGOS.
- 16.10 (Estudio comparativo de las opciones para un mecanismo multiregional para las Regiones CAR/SAM). El planteamiento que el estudio se realiza en 3 fases es adecuado. Se presentan las características de cada fase en la que la Fase I se trata de establecer, a través de una metodología de análisis comparativo, cuáles serían los arreglos organizacionales multinacionales más convenientes para la administración / operación de las instalaciones y servicios ANS como un todo, a nivel individual, o a nivel de grupo de instalaciones / servicios. La Fase 2 consistirá en la armonización y adaptación de los escenarios ATM establecidos como resultado del estudio de los perfiles de flujos de tránsito, los perfiles de los Estados y los planes de transición ATM. Esta tarea generaría y propondría opciones de estructuras organizacionales multinacionales para la administración / operación de las instalaciones de los sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR/SAM. En la Fase 3 las propuestas, bajo la forma de casos de negocios, serán remitidas a los niveles decisorios, donde los aspectos políticos desempeñarán un papel importante.

16.11.6 (Comentarios finales). Probablemente la decisión final será una decisión política. Sin embargo, siempre deberá tener un fuerte sustento operacional, técnico y económico. De no tomar en cuenta estos asuntos en forma apropiada, especialmente en lo que respecta a los aspectos operacionales / técnicos, la propuesta referente a la planificación global de los sistemas CNS/ATM será “incompatible y costosa”.

2.3 Estos y los demás aspectos incluidos en el Capítulo 16, aún los que no se mencionan expresamente en estos comentarios, constituyen, como hemos dicho, una base de trabajo adecuada para su examen conjunto por el Grupo.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita la reunión a tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio y a proporcionar comentarios que estimen necesarios.

-FIN-