

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51-1) 422-8236
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/19-NE/17
18/04/07

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**
(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

Cuestión 5 del
Orden del Día: **Seguridad Operacional.**

Análisis de la Seguridad Operacional en la Región y
Proposición para el cumplimiento del Plan Estratégico.

(Nota de estudio presentada por Chile – Punto Focal “Seguridad Operacional”)

I Análisis de la Seguridad Operacional en la Región.

A) Origen del Sistema Regional de Seguridad Operacional.

1. Durante el año 1995 se inició un proyecto de cooperación técnica con la participación de los países CAR/SAM en concordancia con los acuerdos del Comité Ejecutivo de la CLAC y las Reuniones de Autoridades Aeronáuticas de la Región, con el propósito de contar con un organismo multinacional que satisficiera las necesidades comunes de los Estados con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional.

2. Como resultado de la Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil, del año 1998, se recomendó a la OACI que promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial.

3. Dentro de esta misma Conferencia, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) suscribió con la OACI el primer Memorando de Acuerdo con el objeto de promover el establecimiento del Sistema Regional para la vigilancia de la seguridad operacional. En este acuerdo se definió como primer objetivo el: "Participar en las auditorías realizadas en el marco del programa universal de auditoría de la vigilancia de seguridad operacional de la OACI de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Sistema"
4. Sin embargo, desde el momento en que se fortaleció el Programa Universal de Auditorías de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), el primer objetivo del Sistema Regional fue asumido totalmente por el USOAP, lo que en definitiva llevó a modificar el Memorando de Acuerdo original, con el propósito de no duplicar esfuerzos, lo que no sólo disminuyó la participación directa de los sistemas regionales en las auditorías, sino que además, aumentó el costo de operación en las mismas.
5. Lo anterior, probablemente se produjo por la falta de personal capacitado en los Sistemas regionales, para asumir esta función y probablemente también por la lentitud en producir resultados de los Sistemas Regionales y establecerse institucionalmente, un ejemplo cercano es el caso de nuestro Sistema Regional el que recién el año 2002 logró la cantidad de 10 miembros para iniciar sus labores.
6. Con esta modificación el Sistema Regional pasó a denominarse "Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional" y se eliminó el objetivo de participar en las auditorías de seguridad operacional.
7. En consecuencia, el sistema regional funciona en concordancia de las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio de Chicago y sus anexos, siendo compatible con el programa universal, pero orientado a proporcionar asistencia a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relativos al cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de la vigilancia de la seguridad operacional, del cumplimiento de los SARPS, procedimientos y documentos que la OACI ha dictado respecto de esta materia.

B) Situación actual del Sistema y su Relación con la CLAC

8. Actualmente, el Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia de la Seguridad Operacional, se sostiene como un Proyecto de Cooperación (RLA/99/901) de la OACI, y es administrado por dicha organización a través de un Acuerdo de Fidecomiso. Además los gastos que ella incurre por las actividades que realiza y que exceden el apoyo ordinario de la OACI a sus Estados contratantes son cubiertos de conformidad a las disposiciones pertinentes del acuerdo complementario de fondos de fidecomiso, lo que se traduce en un mayor costo que si fuera un sistema independiente.
9. Por otra parte, y a pesar del tiempo transcurrido aun no se han integrado todos los Estados miembros de la CLAC, del total de 22 Estados solo 11 participan formalmente en el Sistema Regional, y otros 6 Estados como miembros de la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), lo que mantiene una brecha que se requiere eliminar para que todos los Estados Latinoamericanos reciban los beneficios de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional, y de esta manera garantizar este objetivo irrenunciable.
10. Los objetivos vigentes del Sistema Regional son los siguientes:
 - (a) Recomendar las medidas necesarias para que los Estados, puedan superar los problemas detectados durante las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la

Seguridad Operacional y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.

- (b) Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la Región.
- (c) Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

11. Para alcanzar el cumplimiento de los objetivos (1) y (2) se definió como programa de trabajo prioritario la armonización y actualización de los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional. En este ámbito el Sistema ha realizado un extraordinario esfuerzo y gran trabajo en la elaboración de las Normas Aeronáuticas Latinoamericanas (LAR) y no ajeno a dificultades y errores que han provocado los propios Estados. Sin embargo, hoy podemos decir que en esta materia, nuestro sistema ha alcanzado una importante madurez y comienza a mostrar resultados en la armonización de la reglamentación, procedimientos y capacitación. El ejemplo más claro es el reconocimiento de las certificaciones LAR 145, por la mayoría de los Estados como consecuencia de los ensayos de certificación de Centros de Mantenimiento. Por otra parte, se creó un Registro de Auditores LAR y un banco regional de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones mayores de aeronaves.

12. Sin embargo también es necesario hacer presente que se requiere un nuevo impulso en la Región para superar definitivamente los problemas a la Seguridad Operacional que aún se mantienen vigentes y aumentar las acciones para tratar la seguridad operacional en un contexto más amplio.

13. Alcanzar la categoría 1 dentro de la clasificación que ha efectuado la FAA a los Estados, nunca fue definido como un objetivo explícito del Sistema regional, sin embargo, ha sido una preocupación permanente y prioritaria de la gran mayoría de las autoridades aeronáuticas, sobre cualquier otro tema relacionado con la seguridad operacional. Para alcanzar este objetivo no explícito, los Estados han privilegiado la asesoría directa de los Estados Unidos, y donde el aporte del Sistema de Cooperación a la Vigilancia Operacional de la Región, ha sido nulo o a lo menos escaso, lo que es necesario reconocer y aceptar.

14. Recientemente la CLAC, ha decidido modificar su tradicional forma de trabajar, otorgando una responsabilidad más directa a las Vice-Presidencias, designándolas como Estados Puntos Focales en diferentes áreas. Entre estas designaciones, le ha correspondido a Chile asumir los temas de Seguridad Operacional y desde esta perspectiva liderar las propuestas y acciones en esta materia.

15. Sin embargo, dentro de esta nueva visión, para nosotros no están claramente definidos los roles de los Estados Puntos Focales y específicamente cuál es la coordinación o como se complementa con los roles del Sistema Regional. Al menos es posible establecer que se podría presentar conflictos de intereses o nuevamente una duplicidad de esfuerzos si en esta materia no se reglamenta claramente cuales serían los roles, responsabilidades y atribuciones. Esta situación nos demuestra que existe una compleja institucionalidad en esta materia, que es necesario abordar responsablemente.

16. Finalmente es necesario recordar que en el Plan Estratégico de la CLAC, se han definido algunas propuestas que se abordaran en el punto siguiente de la presente nota de estudio, las que serán complementadas con otras acciones, que se hacen cargo de la problemática expuesta.

II Medidas propuestas al Grupo de Expertos:

A) Definición de responsabilidades y atribuciones de los Estados Punto Focales.

17. En la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006), se cambió la estructura tradicional de trabajo para ser más operativo al organismo. En este nuevo esquema cada Estado miembro del Comité Ejecutivo (Presidente y Vicepresidentes) son responsables de impulsar el desarrollo de cada tarea, estableciendo prioridades y el cronograma respectivo, recibiendo el apoyo y coordinación de la Secretaría.

18. Cabe señalar además, que este plan estratégico ha sido elaborado, teniendo en cuenta las sugerencias recibidas de los Estados miembros y las actividades pendientes del bienio que termina.

19. El objetivo principal apunta a la integración del transporte aéreo en América Latina y la determinación de los macro temas y asignación de éstos a los “Estados Puntos Focales”, dejando espacios libres para que el Comité Ejecutivo establezca las prioridades y el tiempo en que se desarrollarán las tareas, creando su propio cronograma.

20. Para el nuevo procedimiento de trabajo, los “Puntos Focales” deberían establecer las prioridades. De igual manera, en su momento, deberían notificar a la Secretaría los temas a incluirse en la agenda en las reuniones de los órganos subordinados, presentar los cronogramas de trabajo, las notas de estudio para el debate y los informes de avance; todo esto, para cumplir con las metas y alcanzar los objetivos establecidos.

21. Sin perjuicio de lo anterior, se percibe en el caso de la Seguridad operacional que podría existir, por una parte, una duplicidad de esfuerzos en relación a las tareas y roles asignados al Sistema Regional de Cooperación de Seguridad Operacional en relación al Estado punto focal y por otra, la falta de definición respecto a las responsabilidades y atribuciones de estos últimos.

PROPUESTA

22. Se sugiere que la Secretaria de la CLAC elabore una propuesta donde se establezca claramente las responsabilidades y funciones de la Estados Puntos Focales, que considere la coordinación con el Sistema Regional.

23. Esta propuesta deberá ser enviada a los Estados miembros antes de la realización del próximo Comité Ejecutivo. En el caso de la Seguridad Operacional, el Estado de Chile como Punto Focal, hará llegar a la Secretaria una proposición respecto de esta materia.

B) Modificación de Memorando de Entendimiento OACI/CLAC. (Proyecto de Modificación en Adjunto A, en relación a la última versión del Memorando de Entendimiento)

24. Modificar el Memorando de Entendimiento OACI/CLAC, de forma tal que permita al Sistema Regional, retomar su objetivo inicial, de participar activamente en las auditorias a los Estados de la Región, disminuyendo con ello los costos de operación de las mismas.

25. Esta mayor participación de los Sistema Regionales en la USOAP, debiera ser la posición de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, para la próxima Asamblea de la OACI.,

26. De materializarse la modificación propuesta se hace necesario la modificación del Reglamento del Sistema Regional de formal tal que sea concordante con la redefinición de los objetivos.

27. Sin perjuicio de lo anterior, esta Modificación debiera ser transitoria, estimando que la Región debiera tender a la creación de un Organismo Multinacional Regional, para gestionar la Seguridad operacional en forma independiente.

PROPUESTA

28. Se invita al Grupo de expertos a discutir si la modificación propuesta y determinar si esta representa la tarea establecida en el Plan Estratégico de la CLAC.

C) Estudio sobre la creación de una Agencia de Seguridad Operacional.

29. El Proyecto RLA/99/901 que apoya la movilización de recursos del Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia a la Seguridad Operacional ha sido extendido hasta el año 2011, sin embargo, es necesario desde ahora iniciar un debate sobre la institucionalización del Sistema Regional para establecer un organismo autónomo, con la estructura de una Agencia Regional de Seguridad Operacional.

30. Sobre esta materia es necesario recordar el establecimiento del nuevo Proyecto RLA/06/901 sobre la implementación del concepto Global ATM, que entre otros objetivos, tiene como propósito apoyar la creación de un Organismo Multinacional Regional (OMR) para gestionar los elementos del Plan Global ATM que requieran un enfoque regional.

31. En este ámbito el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, ya ha elaborado un borrador de un acuerdo constitutivo de una OMR, que debería ser implementado mediante una conferencia diplomática. El borrador de acuerdo incluye materias relacionadas con la seguridad operacional. Se incluye como adjunto B, copia del borrador de acuerdo.

32. La misión de esta Agencia debería ser la de apoyar a los Estados Latinoamericanos en el cumplimiento armonizado y estandarizado de las normas y métodos recomendados de la OACI y establecidos internacionalmente en materia de aviación civil.

33. La Agencia debería asumir los objetivos y funciones que actualmente cumple el Sistema Regional de Seguridad Operacional, considerando además las tareas que se deriven de los Anexos 11,13,14,17 y además los roles asignados al Estado Punto Focal de Seguridad Operacional de la CLAC. Su funcionamiento debería ser permanente y asumir la tarea de coordinar los aspectos de capacitación en los diferentes cursos tendientes a lograr el perfeccionamiento en las diferentes áreas de la seguridad operacional.

34. Se debe definir cuál sería su relación con la CLAC y la OACI, y el estudio de factibilidad económica de operación.

35. Finalmente, debería asumir un Sistema de Información Aeronáutica que incluya la administración de una Base de Datos que inicialmente podría incluir listado de auditores, expertos, capacidades disponibles, áreas de cooperación y luego proyectarse a aspectos tales como: Programas

de vigilancia continua a operadores, licencias del personal aeronáutico, habilitaciones, registro de aeronaves, creación de una Junta de Investigadora de accidentes y otros.

PROPUESTA

36. El borrador de un acuerdo constitutivo de una OMR elaborado por el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, es una aproximación, entre otras probables, para definir la institucionalidad de una futura agencia de seguridad operacional, el cual requiere ser analizado para determinar si cumple con las expectativas en materia de seguridad operacional y eventualmente mejorado.

37. Chile como Estado Punto Focal, se compromete a enviar a los Estados una proposición más concreta respecto a esta iniciativa, antes del próximo Comité Ejecutivo, sin embargo requiere la opinión del resto de los Estados respecto a la procedencia e ideas sobre esta propuesta, la cual debería ser remitida a la Secretaria de la CLAC antes de 30 días.

D) Creación de Base de Datos de Cooperación Técnica de la Región (Fase inicial de un futuro Sistema de Información Aeronáutica).

38. La Secretaria de la CLAC circuló entre sus Estados miembros la nota CLAC 7.4/149, en que solicitaba remitir información referente a auditores, inspectores y supervisores en materia de aeronavegabilidad, operaciones y licencias que disponen las diferentes administraciones de aviación civil.

39. Por otra parte el Sistema de Seguridad Operacional actualmente cuenta con una base de datos que incluye: auditores LAR, ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores de aeronaves y Sistema de intercambio de resultados de inspección en rampa.

40. Con respecto a esta materia es necesario integrar la actual base de datos del Sistema de Cooperación a la Vigilancia Operacional y la Base de Datos que se determinó crear en la CLAC, en la cual se propone incluir otros aspectos relevantes de cooperación en materia de seguridad operacional. En este sentido se recomienda considerar entre otros aspectos los siguientes:

41. Disponibilidades para certificación de ayudas a la navegación (Inspección en vuelo), expertos en investigación de accidentes, certificaciones de Categoría de Sistemas ILS, expertos en diferentes áreas de la seguridad operacional, Capacitación en el ámbito aeronáutico, Asesorías en áreas tecnológicas, y otros.

42. Finalmente en esta materia es necesario definir los procedimientos para hacer uso de las capacidades que ofrecerá el Sistema

PROPUESTA

43. Instar a los Estados a que remitan la información solicitada a la Secretaria de la CLAC, incluyendo cualquier capacidad que tengan disponible y que pueda ser solicitada por otros Estados, estableciendo los costos y las condiciones. Se sugiere que la información sea enviada en un plazo no mayor a 45 días.

44. Chile como Estado Punto Focal, se compromete a coordinar con el Sistema Regional un acuerdo que permita el uso de las respectivas Bases de Datos y trabajar desde ya en su integración.

45. Al mismo tiempo, se compromete a trabajar en conjunto con la Secretaria en la elaboración de los procedimientos.

46. Para cumplir esta tarea nos hemos fijado como plazo para su implementación con el próximo Comité Ejecutivo de la CLAC.

E) Búsqueda de acuerdos de Seguridad Operacional.

47. Los acuerdos de reconocimiento en materia de seguridad operacional con otros organismos internacionales como podría ser la FAA y EASA debería ser un objetivo a alcanzar, ya que con ello se fortalecería la participación en la Región y evitaría otro tipo de auditorías distintas a la realizadas dentro del marco de la USOAP, además, disminuiría el costo de los Estados y mejoraría la eficiencia de los operadores del transporte aéreo.

48. Estos acuerdos sólo serán factibles en la medida que la Región muestre resultados concretos en la forma de abordar los temas de seguridad operacional, los que debieran ser de carácter regional y no mediante esfuerzos individuales de los Estados.

49. Sin perjuicio de lo anterior, se estima conveniente iniciar conversaciones con estos organismos, tendientes a determinar cuales serían las condiciones que deberían cumplirse para concretar dicho acuerdo.

PROPUESTA

50. La CLAC en conjunto con el Sistema Regional elabore un plan de trabajo, con la estrategia para iniciar las conversaciones con estos Organismos. Una vez aprobada esta estrategia debería conformarse una comisión integrada por el Presidente y Secretario de la CLAC, Presidente de la Junta de Sistema Regional de Seguridad Operacional y el Coordinador General y Estado Punto Focal de Seguridad Operacional.

51. Este Plan de trabajo debería estar concluido antes del Comité Ejecutivo, proponiendo que la Secretaria de la CLAC, se desempeñe como coordinador de esta tarea.

F) Promoción y difusión de las acciones de seguridad operacional de la Región.

52. Desde inicio del Sistema Regional se ha realizado un esfuerzo por informar a la comunidad aeronáutica, de las acciones efectuadas en relación a la Seguridad Operacional, tal es así, que se ha logrado la incorporación de algunas empresas de la industria aeronáutica y requerimientos de información por parte de ALTA e IATA. Sin embargo, en muchos Estados no se ha ejecutado una difusión sistematizada de las actividades.

53. Sin perjuicio de lo anterior, este esfuerzo no ha logrado los resultados esperados, ya que efectivamente gran parte de la comunidad aeronáutica, no conoce el trabajo realizado y las metas por alcanzar.

54. El programa de actividades del Sistema Regional para el año 2007, tiene previsto una ronda de visitas a los Estados para realizar una presentación e intercambiar puntos de vista con la industria y las Autoridades Aeronáuticas, actividad que se considera de suma importancia, sin embargo, aún pareciera insuficiente.

55. El objetivo de una adecuada difusión es lograr, entre otros aspectos, los siguientes:

- Mayor participación de la Industria con ideas y recursos.
- Obtener el reconocimiento de otros Estados ajenos a la Región y Organismos Internacionales, lo que facilitaría el logro de los acuerdos señalado en el punto anterior, y
- Finalmente, un mayor compromiso de los operadores del sistema aeronáutico, tendientes a obtener un mejor resultado en la Seguridad Operacional.

PROPUESTA

56. El Estado de Chile como Punto Focal, se compromete a elaborar y proponer antes del próximo Comité Ejecutivo, un programa de difusión esquematizado para iniciar su ejecución durante el segundo semestre del 2007 y que complemente las acciones que realizará el Sistema Regional, para lo cual efectuará las coordinaciones pertinentes.

III Acciones sugeridas

57. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Tomar nota de la información presentada en la presente nota de estudio;
- b) debatir las propuestas desarrolladas en el punto anterior; y,
- c) participar integralmente en la elaboración de las actividades propuestas, en apoyo del Estado Punto Focal.

***PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO
SUSCRITO ENTRE LA CLAC Y LA OACI, PARA PROMOVER EL ESTABLECIMIENTO
DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA
SEGURIDAD OPERACIONAL***

**MEMORANDO DE ACUERDO
suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y
la Organización de Aviación Civil Internacional
para promover el establecimiento del sistema regional de cooperación
para la vigilancia de la seguridad operacional**

La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, con sede en Lima, Perú, en adelante denominada “la CLAC”, representada por su Presidente; y

La Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, Canadá, en adelante denominada “la OACI”, representada por el Presidente del Consejo,

en adelante denominadas “las Partes”,

CONSIDERANDO:

Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional destaca entre sus objetivos primordiales el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional, la satisfacción de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro y la promoción de la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

Que la OACI es el organismo internacional creado por el Convenio para administrar la implantación y adopción de esos principios y disposiciones y para adoptar y enmendar, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten del otorgamiento de licencias al personal, las operaciones de vuelo y la aeronavegabilidad de las aeronaves, entre otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea;

Que la Resolución A29-13 de la Asamblea de la OACI sobre Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad, exhorta a todos los Estados que puedan hacerlo, a proporcionar cooperación técnica a los Estados que la soliciten en la forma de recursos financieros y técnicos, de modo que estos últimos Estados puedan cumplir con su responsabilidad de vigilar la seguridad de las operaciones de sus transportistas aéreos;

Que el Artículo 4 de los Estatutos de la CLAC tiene como objetivo primordial, el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados miembros de una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil;

Que corresponde a la CLAC propiciar acuerdos entre los Estados de la Región que contribuyan a la mejor ejecución posible de los planes regionales de la OACI y a la adopción de las

especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal;

Que la Recomendación A14-20 de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC sobre Seguridad operacional en la región, entre otros aspectos, exhorta a sus Estados miembros a apoyar la creación de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrenten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en la vigilancia de la seguridad operacional;

Que la CLAC mantiene estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI;

Que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la vigilancia de la seguridad operacional destacó la necesidad de coordinar y armonizar los principios y procedimientos de evaluación de la vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial, reconociendo al mismo tiempo las ventajas de seguir un enfoque regional. En ese contexto, la Conferencia recomendó que la OACI promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial;

ACUERDAN:

Celebrar el presente Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento de un sistema regional ~~de cooperación~~ para la vigilancia de la seguridad operacional (en adelante denominado “el Sistema”) en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe el continente americano fundado en lo siguiente:

Primero. El Sistema será conforme a las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos y será compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (IUSOAP) de la OACI. ~~En una primera fase se considerarán las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio, así como los procedimientos y textos de orientación conexos de la OACI. Los procedimientos para la organización y el funcionamiento del Sistema han de establecerse en el Reglamento anexo que deberá ser acordado por las Partes.~~

Segundo. Los objetivos del Sistema serán los siguientes:

- 2.1 Realizar las auditorías realizadas en el marco del Programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI a los Estados de la Región, de conformidad a lo establecido en el Reglamento del Sistema.**
- 2.2 Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- 2.3 Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región.

- 2.4 Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

Tercero. Serán responsabilidades de la OACI:

- 3.1 Promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo en fideicomiso financiado por los Estados participantes, que permita iniciar la operación del Sistema con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere.
- 3.2 Administrar y coordinar los fondos en fideicomiso en base a las disposiciones contenidas en el Acuerdo complementario de fondos en fideicomiso.
- 3.3 Otorgar, de acuerdo con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, el respaldo técnico necesario a las actividades del Sistema.
- 3.4 Proporcionar al Sistema la información y la documentación pertinentes.
- 3.5 Determinar que sus auditores examinen los estados financieros del Sistema al 31 de diciembre de cada año.

Cuarto. Serán responsabilidades de la CLAC:

- 4.1 Propiciar un acuerdo entre los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe del continente americano para la implantación y participación en el Sistema.
- 4.2 Informar a los participantes del Sistema acerca de la situación de la seguridad operacional en los Estados, con el objeto de permitir que cada uno adopte las medidas pertinentes.
- 4.3 Instar a los Estados participantes del Sistema a que adopten con urgencia las medidas adecuadas para superar los problemas que puedan detectarse como resultado de las auditorías realizadas de conformidad con los objetivos del Sistema contenidos en el párrafo segundo de este Memorando.

Quinto. Disposiciones generales:

- 5.1 El personal asignado al Sistema no pedirá ni recibirá instrucciones respecto al desempeño de sus funciones, de ninguna autoridad que no sea la OACI o el Sistema, de conformidad con las reglas de la OACI, así como con el Reglamento anexo.
- 5.2 El presente Memorando de Entendimiento se interpretará con arreglo a las disposiciones de los Estatutos y del Convenio que rigen las actividades de la CLAC y de la OACI, respectivamente.

- 5.3 Este Memorando de Entendimiento entrará en vigor luego de su firma por las Partes y su duración será indefinida.
- 5.4 Cualquiera de las Partes, la OACI o la CLAC, puede proponer enmiendas a este Memorando de Entendimiento. Todas las enmiendas serán examinadas por las Partes interesadas y requerirán la aprobación de ambas Partes, la OACI y la CLAC, para entrar en vigor.
- 5.5 Toda diferencia o controversia respecto a la interpretación o la aplicación de este Memorando de Entendimiento se solucionará mediante negociación entre las Partes interesadas.
- 5.6 Cualquiera de las Partes podrá dar por terminado este Memorando de Entendimiento mediante una nota cursada a la otra Parte con una antelación mínima de un año.

Montreal,

Firmado en representación de la CLAC:

Firmado en representación de la OACI:

Presidente de la CLAC

Presidente del Consejo de la OACI

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE ACUERDO CONSTITUTIVO PARA UNA OMR

Los Considerandos constituyen el preámbulo o la presentación del acuerdo, y mencionan y explican los antecedentes y el fundamento jurídico que lo sustenta, a saber:

a) Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y, en particular, los artículos 28 y 15

b) Normas y métodos recomendados al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

c) Resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber:

1.- Resolución A32-19: Carta sobre los derechos y obligaciones de los Estados con relación a los servicios GNSS.

2.- Resolución A32-20: Desarrollo y elaboración de un marco jurídico a largo plazo adecuado para regir la implantación del GNSS.

3.- Resolución A35-3: Modo práctico de avanzar en los aspectos jurídicos e institucionales de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

4.- Resolución A-35-15: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a un sistema mundial de gestión del tránsito aéreo (ATM) y a los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).

5.- Resolución A35-7: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.

d) Conclusiones 13/2 y 13/3 del Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), decimotercera reunión, celebrada en Santiago – Chile, entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005.

En cuanto a las cláusulas del anteproyecto de acuerdo constitutivo de la Organización Multinacional Regional (OMR), podemos formular las siguientes consideraciones:

Creación:

Los denominados Estados originarios o fundadores son los que negociarán el tratado que dará vida a la OMR, adquirirán la condición de Estados miembros de la Organización, una vez que el Órgano Legislativo de cada uno de ellos hubiera ratificado el acuerdo y tendrán participación plena en la misma, en el sentido que les serán aplicables el conjunto de los derechos y deberes que emanan de sus disposiciones constitutivas.

La existencia jurídica de la OMR resultará de un acto jurídico multilateral, previo y exterior a la Organización, emanado de Estados soberanos, que adoptará la forma de un tratado multilateral que, en general, se pacta o conviene en el marco de una conferencia intergubernamental y en base a las normas del derecho de los tratados (Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados de 1969).

El punto de partida podría ser una reunión de Directores de Aeronáutica Civil de los Estados interesados que recomendarán efectuar la convocatoria a una conferencia diplomática para establecer la OMR, a la cual asistirían representantes plenipotenciarios de dichos Estados.

Denominación: A la forma del acto o instrumento constitutivo, se le ha dado el nombre particular de Acuerdo, y a la OMR también debería otorgársele una denominación especial y una designación abreviada si correspondiere, que a menudo se expresa por sus siglas.

En tal sentido, estaremos frente a un acuerdo de naturaleza específica, dotado de atributos de carácter convencional y constitucional, atento el hecho que se crea un nuevo sujeto de derecho internacional.

Ámbito de aplicación: El ámbito de aplicación constituye la definición y descripción de la OMR que, en este caso, será la prestación y gestión de servicios/instalaciones de naturaleza multinacional, con el fin de 3A-2 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día implantar el concepto operacional ATM con miras a la ATM Global, apoyado con sistemas de comunicación, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM), y para prestar asistencia en relación a la vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de la OACI. La prestación de esos servicios será en el territorio de las Partes contratantes y en todas aquellas áreas o zonas de responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros Estados que podrían asignársele en virtud de algún convenio bilateral o multilateral.

Naturaleza: La OMR poseerá una personalidad jurídica distinta de la de los Estados y necesaria para el cumplimiento de los fines para los que fue creada y, por lo tanto, circumscripita a la realización de los objetivos que le han sido fijados por sus fundadores.

Si bien la actuación de la OMR se verá influida por la presencia de sus Estados miembros, deberá ser capaz de elaborar y manifestar una voluntad autónoma en el ámbito de su competencia, de modo tal que las decisiones que se adopten en cualquiera de sus órganos, se imputen a la Organización y no a sus Estados partes.

De allí que la representación de los Estados, configure una delegación atento que la voluntad que se manifiesta, se identifica con la persona jurídica (la OMR), de la cual ambos –delegado y delegante-, forman parte.

Como consecuencia de ello, la OMR gozará de la suficiente capacidad jurídica para ser titular de derechos y obligaciones, en la realización de sus objetivos y el ejercicio de sus funciones, en el territorio de las Partes contratantes y en sus relaciones con otros sujetos internacionales.

En principio, el alcance de su personalidad jurídica surgirá del instrumento constitutivo y será evolutiva y no estática.

En síntesis, los caracteres esenciales de la OMR serán:

- a) tendrá personalidad jurídica especial porque estará limitada a los objetivos y funciones que se le encomendarán;
- b) podrá ejercer ciertos derechos y asumir determinadas obligaciones en el marco de sistemas jurídicos concretos, tanto en el orden nacional o interno de los Estados como en el orden jurídico internacional;
- c) gozará de autonomía de gestión y financiera para contratar, adquirir y disponer de bienes y servicios; y
- d) estará facultada para promover acciones legales, comparecer en juicio y ser representada extrajudicialmente.

Objeto: El objeto de la OMR será limitado porque es el que aparecerá enunciado en su acuerdo constitutivo, motivo por el cual podemos referir que tendrá una personalidad funcional acorde con la especialidad que la inspira.

Así, el Organismo tendrá por objeto prestar y gestionar los servicios / instalaciones siguientes:

- a) previstos en el Plan Regional de la OACI, de conformidad con lo establecido en el respectivo estatuto;
- b) asistencia para el cumplimiento efectivo de las responsabilidades de los Estados en materia de vigilancia de la seguridad operacional; y
- c) otros servicios no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, mediante la celebración de contratos o convenios bilaterales o multilaterales (Por ejemplo, el sobrevuelo).

Derechos, obligaciones y responsabilidad de los Estados:

El principio que regirá la situación de los Estados miembros en la OMR será el de la igualdad de derechos y obligaciones.

El derecho básico y esencial consistirá en la participación en las instituciones de la Organización y en la adopción de las decisiones por parte de las mismas, a través de los representantes que nombrarán los gobiernos de los respectivos Estados miembros.

En general, las obligaciones derivadas de la condición de miembro atienden a la cooperación con la Organización para la consecución de los objetivos de interés común; a lograr un equilibrio financiero para su buen funcionamiento y a respetar la independencia de los funcionarios de la OMR.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-3

Responsabilidad civil de la OMR:

Como la OMR será un sujeto de derecho internacional, tendrá que asumir la responsabilidad civil derivada de los daños resultantes del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios a su cargo y frente a terceros, debiendo cubrir esos riesgos por medio de la contratación de los seguros adecuados.

Funciones y atribuciones: Las funciones y atribuciones de la OMR se vinculan con todas aquellas materias cubiertas por los objetivos fijados en el instrumento constitutivo.

Al actuar, la Organización va a ir engendrando un orden jurídico propio, que tendrá efectos en el interior de la misma al regular las relaciones entre sus órganos y hacia el exterior, ya que regulará el vínculo entre los Estados miembros y la OMR, entre ésta y otros sujetos internacionales, y también con los usuarios.

La actuación de la OMR se concretará en un poder normativo autónomo, atento las competencias que le atribuirán sus fundadores -los Estados-, en el instrumento constitutivo y se desarrollará a partir de las decisiones que irá adoptando, en forma escrita y en la práctica, destinadas a regular su propio funcionamiento y administración. Son ejemplos de ello, el nombramiento de funcionarios o agentes, la aprobación del presupuesto, la creación de direcciones técnicas, operacionales y administrativas, y la adopción de estatutos y reglamentos internos.

Las funciones y atribuciones de la OMR surgirán, en forma expresa e implícita, de las disposiciones del acuerdo que la crea y tendrán la característica de la especialidad, en tanto y en cuanto la realización de los objetivos concretos, delimita el alcance de las competencias fijadas por los Estados miembros.

Las competencias expresas o explícitas serán las enumeradas de manera cierta y definida en el tratado constitutivo o en acuerdos posteriores.

La función esencial de la OMR a crearse, consistirá en ejercer derechos exclusivos en lo relativo a la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios descriptos en el artículo respectivo, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

En cambio, las competencias implícitas son las que sin estar formal o expresamente enunciadas, emanan del acuerdo porque puede deducírselas por medio de una interpretación extensiva de ese texto y resultan indispensables para un ejercicio más completo de las tareas que le fueran conferidas a la OMR

En tal sentido, la doctrina internacional ha establecido que las competencias implícitas son legítimas si están dentro de las atribuciones generales previstas en el acuerdo creador y son compatibles con la letra y el espíritu del mismo.

A título de ejemplo, podemos citar las siguientes que se incluyeron en el proyecto:

- a) Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios, y ejecutar las acciones correspondientes para el cumplimiento de su objeto, teniendo en cuenta el desarrollo de la aviación civil internacional y el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- b) Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- c) Desarrollar cualquier otra actividad que le sea requerida por los Estados miembros, que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad.

Estructura orgánica: La OMR tendrá una estructura institucional permanente, conformada por diversos órganos administrativos, técnicos y operacionales, que permitirán el funcionamiento continuo y estable de la Organización y serán capaces de expresar una voluntad jurídica propia.

Esos órganos serían distintos e independientes de los que poseen los Estados miembros, estarán destinados a perdurar y se encargarán de gestionar los objetivos e intereses colectivos y comunes de la OMR, a cuyo efecto deberá dotárselos de los medios necesarios y adecuados.

3A-4 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Sin perjuicio de ello, el organigrama de una OMR, no debe ser algo estático sino estar sometido al dinamismo que caracteriza a la actividad aeronáutica y permitir que se introduzcan cambios para su adaptación a las nuevas circunstancias técnicas y operacionales internacionales.

El esquema de la estructura orgánica de la OMR, teniendo en cuenta un criterio funcional, será:

a) Un órgano deliberativo y decisorio, actuando bajo la forma de una asamblea plenaria en la que participarán todos los Estados miembros a través de sus delegados o representantes, que es carácter intergubernamental y podrá adoptar diversas denominaciones:

Consejo Directivo, Junta Directiva o Directorio.

b) Un órgano ejecutivo, encargado de la gestión y administración general y cotidiana, que podrá ser denominado Director Ejecutivo o Gerente General, a cargo de un funcionario o agente internacional.

c) Diversas Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas.

En síntesis, el Organismo estaría integrado y administrado por:

a) Un Consejo Directivo

b) Un Director Ejecutivo y

c) Las Direcciones (a cargo de Gerentes) técnicas, operacionales y administrativas necesarias y apropiadas para el ejercicio de las funciones encomendadas, sin perjuicio de las Gerencias o Agencias de Estación que podrían ubicarse en el territorio de cada una de las Partes contratantes.

- El Consejo Directivo estará integrado por un representante de cada una de las Partes Contratantes y un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, ambos designados por dicho Estado miembro, y resultaría muy importante y conveniente que contaran con competencia en la materia aeronáutica.

Serán funcionarios que ejercerán cargos electivos y su representación será de carácter funcional, en tanto integrarán órganos independientes de los Estados que los designaron.

El Consejo Directivo tendrá un Presidente y un Vice-presidente, con una duración determinada en sus cargos, que serán elegidos entre sus miembros en forma rotativa.

Se trata de un ámbito en el que todos los integrantes pueden informarse y opinar acerca de las actividades de la Organización y, por lo tanto, será el encargado de definir su orientación, aprobar el presupuesto y gestión financiera, y decidir sobre todos aquellos asuntos significativos e indispensables para su funcionamiento general.

Este tipo de órgano se apoya en su labor en otros de nivel inferior, de composición distinta y por personas expertas en la materia que hace a su objeto.

Su número relativamente reducido de participantes, al no tener un carácter universal, facilitará la continuidad del trabajo y la toma de decisiones en lo normativo, técnico y operacional.

El Director Ejecutivo, nombrado por el órgano deliberativo, del cual dependerá, será de la nacionalidad de cualquiera de las partes contratantes, debiendo determinarse el tiempo de duración en su cargo (usualmente entre tres y seis años) y condiciones (prorrogable o no) en el ejercicio de sus funciones, así como la forma de elección y los requisitos para aspirar al cargo.

La determinación detallada de las funciones tanto del Consejo Directivo como del Director Ejecutivo, podrá constar en el estatuto de la OMR y complementarse en uno o varios reglamentos internos de funcionamiento.

Las Direcciones o Gerencias técnicas, operacionales y administrativas serán las que expresarán el dinamismo propio de la actividad aeronáutica y su adaptación a la evolución práctica de la misma; motivo por el cual, se podrían fusionar o suprimir las existentes, o establecer nuevos órganos.

La competencia para la creación de estas nuevas Direcciones surgirá de las facultades atribuidas al Consejo Directivo, en su carácter de órgano decisorio principal de la OMR.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-5

Órganos de control: La función de control significa que los órganos que la cumplimentan serán independientes tanto de la Organización como de los gobiernos de los Estados miembros.

Estos órganos ejercerán fundamentalmente el control técnico, operacional y financiero de la Organización. Precisamente, como la OMR dispondrá de un presupuesto propio, tendrá que estar sujeta a mecanismos de control económico.

La OMR estará sometida a las siguientes auditorías, a fin de controlar sus actividades:

- a) interna
- b) externa anual a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo
- c) de seguridad y de seguridad operacional previstas por la OACI

Formación de la voluntad: El principio que gobernará a la OMR será de índole o tipo democrático, es decir, la igualdad de todos los miembros, en el sentido que cada Estado miembro dispondrá de un voto.

La voluntad jurídica de la OMR se manifiesta en las decisiones que adopten los órganos internos que serán imputables directamente a la Organización y, a la vez, tendrían fuerza obligatoria para los Estados miembros de la misma.

La OMR debe establecer en su instrumento constitutivo, los procedimientos y las modalidades de votación que se desarrollarán en su seno, y los órganos internos que deben participar en la misma.

Las modalidades de decisión que se han previsto son la mayoría cualificada como regla general (es decir, exigir una mayoría que está por encima de la denominada simple o absoluta que, en este caso, será el voto favorable de los dos tercios) y la unanimidad para supuestos excepcionales.

Precisamente, la regla de la unanimidad debe ser excepcional porque aunque se relaciona con el respeto a la soberanía de los Estados al consagrar el principio de igualdad entre los miembros, tiene el inconveniente que puede tornar muy difícil la adopción de decisiones y llevar a cierta paralización en el funcionamiento de la OMR

Por su parte, el procedimiento de la mayoría cualificada va a facilitar la aprobación de las resoluciones, sin perjuicio de tratar de lograr que se llegue a un acuerdo general si los intereses en juego son muy importantes y pueden llegar a afectar a alguno de los Estados miembros.

Personal: Para la realización de sus funciones, la OMR -como persona jurídica-, deberá estar dotada de recursos humanos, o sea, funcionarios o agentes internacionales a través de los que actuará.

La existencia de un cuerpo o grupo de funcionarios o agentes internacionales al servicio de la Organización, en forma continua y exclusiva, o temporaria, le permitirá desarrollar sus actividades técnicas, operacionales y administrativas.

En particular, el Organismo contratará –en forma directa-, personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas como, por ejemplo, calificaciones de carácter técnico u operativo, que deberán ser evaluadas y decididas en cada caso en particular por el Consejo Directivo.

Del carácter internacional en la prestación de su labor, se deriva la independencia del funcionario respecto al Estado miembro cuya nacionalidad posee y también la protección funcional que le brinda el Organismo mediante las denominadas garantías jurisdiccionales.

Los órganos internos de la OMR también controlarán el nombramiento y el ejercicio de las funciones del personal.

Sin perjuicio de ciertas disposiciones específicas que contendrá el tratado constitutivo, el personal tendrá un régimen laboral propio, a cuyo efecto se deberá elaborar y aprobar el respectivo estatuto, considerando como base legal el de la Organización de las Naciones Unidas.

Dicho régimen estatutario, precisará la mayor parte de los aspectos de su condición jurídica y deberá contemplar el conjunto de normas que determinarán los derechos y obligaciones recíprocos de los funcionarios y la OMR, vinculadas con los siguientes temas o cuestiones:

Nacionalidad, procedencia, cantidad, distribución, requisitos y modos de selección, condiciones de contratación, categorías, inhabilidades e incompatibilidades, derechos y obligaciones, régimen de salarios o remuneraciones, exenciones fiscales o impositivas, fianzas, régimen de sanciones, causas de remoción, cobertura de riesgos del trabajo y régimen jubilatorio.

3A-6 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Por otra parte y si fuera necesario, la OMR podrá contratar expertos externos y ocasionales o temporarios, para desarrollar funciones precisas y determinadas.

Régimen financiero: También para la ejecución o realización de sus objetivos, la OMR deberá contar con medios financieros con los que hacer frente a los gastos derivados de su funcionamiento (equipamiento, mantenimiento de las instalaciones, personal, administración, reuniones de sus órganos, viajes, publicaciones, etc.).

En relación a un período determinado –generalmente, anual- y ante la necesidad de establecer programas a cumplirse en un cierto plazo, los ingresos y los gastos tendrán que quedar reflejados en el presupuesto de la OMR, cuyo proyecto será elaborado por el Director Ejecutivo y la aprobación estará a cargo del órgano deliberativo (Consejo Directivo).

Los ingresos procederán de los propios recursos que generará la OMR, a cuyo efecto deberá establecer una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, procurando evitar su burocratización.

En el régimen financiero pueden distinguirse dos etapas:

a) el establecimiento y funcionamiento inicial del Organismo, a cuyo fin la OACI podrá prestar asistencia a través de un Proyecto de Cooperación Técnica que será financiado por los Estados.

b) el funcionamiento posterior, que será financiado con la obtención de recursos propios, lo cual le permitirá a la Organización, asegurar su funcionamiento regular, alcanzar un mayor nivel de autonomía financiera y afianzar su personalidad jurídica independiente.

Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido lugar.

La OMR estará sometida a mecanismos de control financiero, tendientes a examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión de los ingresos y gastos.

Plazo o duración: En general este tipo de Organización internacional se caracteriza por su permanencia, es decir, está destinada a durar y, muchas veces, se establece que el convenio se concluye por un tiempo indefinido.

En este caso se ha previsto una duración limitada a determinar y la posibilidad de su prórroga en forma automática y sucesiva por igual período o por otro plazo también a acordar.

Al respecto, se observa que la continuidad de la OMR no debería verse afectada por los eventuales cambios que podrían producirse como consecuencia de su composición (aumento o disminución de sus miembros) o de su adaptación a nuevas circunstancias internacionales como, por ejemplo, en aspectos técnicos y operacionales, o de revisión de su instrumento constitutivo.

Sede: Al carecer de un ámbito territorial propio, la OMR estará obligada a establecer su sede en alguno de los Estados contratantes.

La sede puede estar prevista en el propio acuerdo constitutivo, quedar pendiente de determinación durante la etapa inicial de la OMR y podría variar durante la vida o vigencia de la Organización, a cuyo efecto debería preverse tal circunstancia en el estatuto respectivo, incluyendo la posibilidad de cambio de la misma entre las funciones del Consejo Directivo.

Las consecuencias jurídicas que se derivan del establecimiento físico de la OMR, se regulan en el denominado “Acuerdo de sede” concertado o celebrado entre la Organización y el Estado que podemos llamar “huésped”.

Personalidad jurídica, privilegios e inmunidades: Como la OMR deberá actuar en el territorio de los Estados para el ejercicio de las funciones que le han sido atribuidas, se le debe conferir cierta personalidad jurídica en los ordenamientos legales internos de cada uno de sus Estados miembros y complementar dicho reconocimiento con una serie de facilidades, privilegios e inmunidades necesarios para la realización de su objeto que deben estar mencionados en el instrumento constitutivo.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-7

La personalidad jurídica de la OMR en los derechos internos estará limitada por el principio de especialidad, es decir, se deducirá de sus reglas y se ejercerá dentro del ámbito de los objetivos y funciones que se le han asignado como, por ejemplo, la capacidad de contratar que se circunscribe a las prestaciones necesarias para el funcionamiento habitual, corriente y regular.

Algunas de estas cuestiones deberán considerarse en oportunidad de la celebración del denominado Acuerdo de sede entre la OMR y el Estado en cuyo territorio se establecerá.

Al respecto, también deberá tenerse en cuenta que aunque las legislaciones nacionales de los Estados le hubieran reconocido capacidad jurídica a la OMR, podrían contener ciertas limitaciones o requisitos incompatibles con el ejercicio de esa personalidad.

Entre los privilegios o exenciones concedidos a una Organización internacional, a su patrimonio, ingresos, actos y contratos que celebre, para facilitar su funcionamiento, figuran los de naturaleza financiera, fiscal y aduanera.

Por su parte, los representantes y funcionarios de la OMR también deben gozar de los privilegios e inmunidades que sean necesarios para desempeñar con independencia sus funciones. Precisamente, se trata de una protección funcional que le concede el Organismo.

Inmunidad de jurisdicción: La inmunidad jurisdiccional es una cláusula general y muy común que se incluye prácticamente en todos los acuerdos constitutivos de organizaciones internacionales, mediante la cual se determina que sólo cuando éstas renuncian expresamente a dicha inmunidad podrán ser citadas ante los tribunales nacionales de los Estados partes o miembros.

Los funcionarios y agentes de la OMR también podrán acogerse a esta inmunidad respecto de todos los actos que realicen en el ejercicio de sus funciones, esto es, con carácter oficial.

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

Infracciones: En los términos del artículo 12 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), el Organismo deberá asumir el compromiso de comunicar a las autoridades nacionales competentes que, en general, serán las de incumbencia aeronáutica, toda presunta infracción a las normas concernientes a la navegación aérea, cometidas dentro de la jurisdicción a su cargo y enviar al Estado pertinente, los antecedentes que acrediten la comisión u omisión constitutiva de la transgresión, a efectos de la adopción de las medidas que pudieran corresponder.

Solución de controversias: Si bien la interpretación y aplicación de las disposiciones del acuerdo constitutivo y de los estatutos de la OMR, es una tarea constante y cotidiana de sus órganos internos, cuando surge alguna diferencia o controversia al respecto, habrá que acudir a los medios de solución que deberán preverse en el mismo tratado, que podrían ser:

a) mediación por parte del Director Ejecutivo, es decir, la intervención de un tercero, cuyo dictamen carecerá de valor jurídico obligatorio; y ante la falta de solución:

b) decisión final del Consejo Directivo; o bien, arbitraje a petición de cualquiera de las Partes en controversia.

La regulación de la forma y los procedimientos para dirimir esas cuestiones podrían derivarse al texto del estatuto.

Disposiciones finales:

Firma: Es la rúbrica y la expresión del nombre y apellido de la persona física que cuenta con facultades plenipotenciarias, junto con la identificación del Estado al cual representa, que se colocará al pie o al final del

acuerdo, para acreditar que procede de quien lo suscribirá para autorizar lo allí manifestado y obligarse a lo declarado.

3A-8 Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Antes de su entrada en vigor, el acuerdo estará abierto a la firma de cualquier otro Estado interesado que desee participar.

Ratificación: Es la aprobación o confirmación del acuerdo que fue firmado por un representante del Estado relativo a los derechos y obligaciones que asumirá el mismo.

Consiste en el hecho que el Estado de que se trate acepte como propio, el acto jurídico o acuerdo realizado por otro en su nombre.

En definitiva, estriba en la decisión por la cual cada una de las autoridades competentes de los Estados que, en general, se trata del Poder Legislativo, Congreso o Parlamento, reconoce el acuerdo suscrito por un representante del mismo.

La entrada en vigor del acuerdo internacional por el que se instituye la OMR indica el nacimiento de la misma y las condiciones de la vigencia se deben establecer en ese texto, en el sentido de determinar el número de ratificaciones necesarias.

En el caso que nos ocupa, se requerirá la ratificación de un número mínimo de los Estados signatarios del acuerdo constitutivo, por tratarse de una Organización regional o restringida en la que prevalecen los vínculos de cooperación e integración.

Dicha ratificación se llevará a cabo mediante el depósito del respectivo instrumento de ratificación de las Partes signatarias, debiéndose determinar quién será dicho depositario. Podrá ser la OACI, el Estado de firma del acuerdo o alguno de los Estados parte.

Desde que entra en vigor el acuerdo constitutivo, los Estados partes pasan a ser Estados miembros de la Organización que se ha establecido.

Registro: Es la anotación o inscripción del acuerdo; en este caso, será el acto en virtud del cual la OACI anotará el tratado, en la forma prescripta por el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

Adhesión: Es el acto por el cual un Estado consiente, aprueba o acepta los términos del acuerdo un vez que entró en vigor, es decir, es la admisión de un Estado con posterioridad a la creación de la Organización.

La participación de nuevos Estados, a diferencia de la de los Estados fundadores, estará sometida a las reglas o modalidades de admisión previstas al efecto por el mismo acuerdo y requerirá la intervención de las instituciones de la OMR.

Al respecto, la postulación será objeto de examen por el órgano plenario de la Organización, que adoptará una decisión por unanimidad.

La adquisición de la condición de nuevo miembro exigirá la concurrencia de dos voluntades: la del Estado que presenta su candidatura y la de la Organización que eventualmente la aceptará; y el cumplimiento de aspectos formales en cuanto a la presentación de un instrumento de adhesión por ante quien haya sido designado depositario.

Además, la adhesión requerirá negociaciones con el candidato que se materializarán en la celebración de un convenio entre dicho Estado y el Organismo, a fin de considerar las cuestiones, técnicas, operacionales, financieras y administrativas que permitirán su incorporación.

Enmienda: Es toda modificación que cualquiera de las partes contratantes puede proponer para la reforma del acuerdo, la cual será sometida a la consideración del Consejo Directivo para un examen preliminar y, en su caso, aprobada por unanimidad de dichas partes contratantes.

Denuncia: El retiro de un Estado de la OMR constituye un derecho inherente a su condición de miembro, que equivale a la denuncia unilateral del acuerdo constitutivo de la Organización y sus eventuales reformas, que se producirá conforme con las disposiciones del mismo convenio.

Apéndice A al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3A-9

La posibilidad para un Estado miembro de retirarse de la Organización puede estar sujeta a ciertas condiciones de forma: plazo mínimo de vigencia de la OMR y preaviso mediante notificación al depositario quien, a su vez, deberá comunicar tal acto a los demás Estados contratantes.

Para que la denuncia del acuerdo surta efecto, dicho preaviso debería contemplar el plazo de un año como mínimo, a contar desde la fecha en que la última de las partes contratantes hubiera recibido la comunicación respectiva por el depositario.

También deberá considerarse la liquidación de cuentas con relación al Estado que perderá la condición de miembro.

La disolución es el acto mediante el cual se pone término o fin a una relación jurídica; en este caso, será la resolución, extinción o conclusión del acuerdo como una consecuencia del principio de libertad que también inspira la creación y participación en la Organización.

La disolución de la OMR podría deberse a la duración determinada del acuerdo constitutivo, a un cambio profundo de circunstancias que provoca la desaparición de los intereses comunes que motivaron su creación o a graves dificultades financieras en su funcionamiento.

Como se trata de un supuesto excepcional, para la disolución de la OMR se requerirá la decisión unánime del Consejo Directivo, es decir, del órgano en el que están representados todos los Estados miembros.

El Organismo tiene que seguir existiendo hasta su liquidación final o definitiva, o sea, hay que prever un período y mecanismos transitorios con la finalidad de facilitar la distribución y transferencia de los bienes, derechos y obligaciones de la OMR a una nueva Organización o a las Partes contratantes.

En síntesis, en caso de disolución deberán preverse las cuestiones siguientes:

- a) la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional;
- b) la situación de los miembros de la Organización;
- c) la situación de los funcionarios o agentes de la OMR;

d) la sucesión de las funciones, competencias y patrimonio de la Organización que desaparece pues ello podría generar dificultades; por ejemplo, la compensación financiera a las Partes contratantes en proporción a sus contribuciones como, por ejemplo, con relación al Estado en que se encuentra la sede.

Disposiciones transitorias: Si las hubiere, deberían preverse en el instrumento constitutivo. En el caso que nos ocupa, se ha contemplado el funcionamiento inicial y el régimen financiero de la OMR.

Cuestiones iniciales y previas al funcionamiento de la OMR:

- a) Determinar el lugar sede del Organismo
- b) Designar a los representantes en el Consejo Directivo
- c) Designar al Director Ejecutivo
- d) Elaborar o proyectar los Estatutos (general y de personal) y el o los Reglamentos internos, que podrá efectuarse a través de un proyecto de Cooperación Técnica de la OACI
- e) Contar con el primer presupuesto
- f) Contratar al personal que requiera el Organismo

Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3B-1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3B-2 Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

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

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

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

Considerando que el Grupo Regional CAR/SAM de planificación y ejecución (GREPECAS), en su decimotercera reunión, celebrada entre el 14 y 18 de Noviembre de 2005, ha concluido que se consideren las regiones CAR y/o SAM como potenciales escenarios operacionales para el establecimiento y administración de instalaciones/servicios multinacionales y que se cuenta con suficientes principios jurídicos como para implantar algunos sistemas en el corto y mediano plazo (Conclusiones 13/2 y 13/3).

Se resuelve adoptar el siguiente:

ANTEPROYECTO DE ESTATUTO DE LA ORGANIZACIÓN MULTINACIONAL REGIONAL (OMR)

I.- Disposiciones generales

Definiciones:

A los efectos del presente Estatuto, los términos y expresiones que se indican a continuación, tendrán los significados siguientes:

- Organismo (incluir el nombre dado a la OMR y la designación abreviada o sigla si tuviere).
- Acuerdo: Es el tratado multilateral o convenio constitutivo de ... (Incluir el nombre de la OMR), suscripto por los Estados, con fecha ..., en la ciudad de ..., República de ... y ratificado por las Partes Contratantes.
- Partes contratantes: Son los Estados miembros fundadores que ratificaron el acuerdo y los Estados adherentes.
- Representante o delegado: Es la persona titular -y el suplente- que representa a cada una de las Partes contratantes del Acuerdo, ante el Consejo Directivo, designados por cada una de dichas Partes contratantes.
- Estatuto o Estatuto General: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan el gobierno y funcionamiento de la OMR.
- Estatuto de Personal: Es el conjunto de normas legales o disposiciones que regulan la relación entre la OMR y su personal.
- Reglamento/s interno/s: Es el conjunto de disposiciones que regulan el funcionamiento de la OMR en materia técnico-operacional, financiera, administrativa y de auditorías.
- Consejo Directivo: Es el órgano colegiado y plenario de mayor jerarquía de la OMR.
- Presidente: Es la persona que preside el Consejo Directivo.
- Director Ejecutivo: Es el funcionario o agente internacional que dirige, aplica los ordenamientos jurídicos y representa a la OMR.
- Direcciones: Son la dependencias que tendrán a su cargo la gestión técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Auditor/es y auditoría/s: Son los funcionario/s o agente/s que tienen a su cargo la fiscalización o el control técnico-operacional, financiero y administrativo de la OMR, a través de los procedimientos establecidos en los Estatutos, Reglamentos internos, decisiones del Consejo Directivo y por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Sede: (Indicar el lugar de establecimiento de la OMR y/o dejar como sigue) Es el domicilio de la OMR o el lugar que en el futuro se fije como tal.
- Mayoría cualificada: Es el voto favorable de los dos tercios de las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Unanimidad: Es el voto favorable de todas las Partes contratantes en el Consejo Directivo.
- Moneda: Es el signo representativo de valor en el que se elaborará el presupuesto y que permite ejercer los derechos y cumplir las obligaciones de la OMR (definirla: podría ser el dólar de los Estados Unidos de América).
- Disolución: Es el acto jurídico por el cual se decide la extinción o conclusión de la OMR.
- Liquidación: Es el conjunto de operaciones que se realizan para determinar lo que corresponde a cada uno de los interesados en el activo y pasivo del patrimonio de la OMR.

Artículo 1 – Régimen jurídico aplicable o Derecho aplicable

La legislación que regulará o regirá a la OMR es:

- a. El Acuerdo constitutivo, que constituye la ley internacional, con rango superior a las leyes nacionales de los Estados miembros
- b. Los Estatutos
- c. Los Reglamentos internos
- d. Las normas de Derecho Internacional y las leyes de los Estado contratantes, en lo que fueren aplicables

Artículo 2 – Naturaleza jurídica

... (nombre de la OMR) es una Organización Multinacional Regional de Integración, que tiene personalidad y capacidad jurídicas, incluso para litigar, y patrimonio propio.

La OMR gozará en el territorio de cada una de las Partes contratantes, de los privilegios, inmunidades y exenciones necesarias para el cumplimiento de sus funciones y conforme con su condición jurídica de internacional.

Artículo 3 – Miembros

Adquirirán la condición de miembros o serán miembros de la OMR, los Estados originarios o fundadores que hubieran ratificado el acuerdo constitutivo y los Estados adherentes, conforme con lo establecido en dicho acuerdo.

Artículo 4 – Objeto

En las áreas bajo su competencia, la OMR tiene como objeto en principio y como etapa inicial, prestar y gestionar los servicios públicos siguientes:

- Telecomunicaciones aeronáuticas
- Información aeronáutica
- Gestión del Flujo de Tránsito Aéreo (ATFM)
- Asistencia para la vigilancia de la seguridad operacional
- Toda otra actividad relacionada y compatible con los servicios enunciados

Artículo 5 – Funciones y atribuciones.

Para el cumplimiento de su objeto, la OMR tendrá las funciones y atribuciones siguientes:

- Ejercer derechos exclusivos sobre la prestación, fijación, percepción y administración de los servicios enunciados en el artículo anterior.
- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas bajo su responsabilidad en correspondencia a los Acuerdos Regionales de Navegación Aérea y de otros que se le hayan asignado en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.
- Proporcionar a otros Estados, los servicios públicos indicados en el artículo anterior y previsto en el Plan Regional de la OACI, en aquellas áreas que le hayan encomendado mediante convenios bilaterales o multilaterales.

- Prestar los servicios públicos indicados en el artículo anterior y no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM, en el territorio de las Partes contratantes y en otras áreas que se le hayan asignado, en virtud de convenios bilaterales o multilaterales.
- Brindar los servicios públicos previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, distintos a los indicados en el artículo anterior, previa autorización fehaciente de las Partes contratantes.
- Asesorar, facilitar y prestar asistencia a las Partes contratantes para el cumplimiento efectivo de sus Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-3
- Responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.
- Estudiar y proponer a las Partes contratantes la uniformidad de las reglamentaciones, regulaciones y procedimientos nacionales, en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional, conforme con las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).
- Proponer a las Partes contratantes las reformas pertinentes al Plan Regional de Navegación Aérea de la OACI, en caso necesario.
- Realizar los estudios técnicos, operacionales y administrativos necesarios; y decidir y ejecutar las acciones correspondientes para la realización de su objeto, teniendo en cuenta el cumplimiento de las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus respectivos Anexos.
- Establecer y ejecutar una política económica que permita lograr un equilibrio financiero, mediante la obtención de recursos propios.
- Obtener préstamos en los mercados financieros, que podrían ser garantizados por las Partes contratantes u otros, en caso necesario.
- Contratar personal de la nacionalidad de los Estados contratantes, salvo circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas, que se decidirán en cada caso en particular.
- Capacitar al personal en forma apropiada y permanente.
- Requerir de y comunicar a las autoridades nacionales competentes, toda aquella información pertinente y notificar las presuntas infracciones a las normas de navegación aérea cometidas dentro de la jurisdicción asignada.
- Establecer con los Estados y Organismos internacionales, los vínculos necesarios para el ejercicio de sus funciones.
- Facilitar la consulta y participación de los usuarios de los servicios en cuestiones técnicas y tarifarias.
- Estudiar, asesorar, recomendar, facilitar, decidir y ejecutar todas aquellas cuestiones vinculadas con el desenvolvimiento normal u ordinario del Organismo.
- Desarrollar toda otra actividad que se relacione con su objeto y se encuentre dentro de capacidad jurídica.

II.- Aspectos financieros

Artículo 6 – Patrimonio

El patrimonio de la OMR se integra con:

- bienes inmuebles
- bienes muebles
- instalaciones y equipos que se le hubieran cedido
- derechos reales, personales y patrimoniales
- créditos
- aportes y contribuciones de las Partes contratantes y de otras personas u organizaciones
- pagos por los servicios prestados
- cualquier otro bien que se incorpore

Artículo 7 – Tarifas

Fijación: Las tarifas se fijarán teniendo en cuenta los principios del artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y los costos siguientes:

- en que hayan incurrido los Estados contratantes en concepto de instalaciones y servicios de la navegación aérea, y de vigilancia de la seguridad operacional
- de explotación de los sistemas objeto de la OMR
- de administración de los sistemas objeto de la OMR

3C-4 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Procedencia: Los recursos propios podrían derivarse principalmente de las tarifas que serán debidas por la persona física o jurídica que explote aeronaves en el momento en que el vuelo haya tenido en lugar.

En caso de desconocimiento de la identidad del explotador u operador, se estimará que el propietario de la aeronave es el explotador hasta que se establezca qué persona reviste esa calidad.

Ejecución: Cuando el deudor no haya pagado la suma debida, ésta se podrá ejecutar por vía administrativa o judicial.

El procedimiento de ejecución se instará en la jurisdicción del Estado contratante en el cual el deudor:

- tiene su domicilio o sede social
- tiene un establecimiento comercial, si su domicilio o sede social no están situados en el territorio de un Estado contratante
- posea bienes, en ausencia de los dos supuestos anteriores
- la OMR tenga su sede, en ausencia de los tres supuestos anteriores

LA OMR tiene capacidad para iniciar acciones ante las autoridades competentes de los Estados que no sean parte en el Acuerdo.

Las autoridades competentes de los Estados contratantes cooperarán con la OMR en la percepción de las tarifas.

III.- Estructura orgánica interna

Artículo 8 – Consejo Directivo

Tipo de órgano e integración:

El Consejo Directivo es el órgano colegiado de mayor jerarquía, deliberativo y decisorio, integrado por un representante o delegado de cada Estado o Parte contratante, que tendrá un suplente que lo reemplazará en caso de ausencia, designados por dicha Parte contratante y ambos con competencia en la materia aeronáutica.

Duración en el cargo: El delegado –titular y suplente-, que representa a cada Parte contratante permanecerá en su cargo durante el período de vigencia de su nombramiento, cuyo instrumento de designación será depositado ante el Secretario de la OMR, quien presentará el mismo al Consejo Directivo

Funciones:

El Consejo Directivo tendrá las siguientes funciones:

- Adoptar una política común y procedimientos de contratación en lo relativo al funcionamiento y administración de los sistemas multinacionales.
- Convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM.
- Aprobar la organización técnica, operacional y administrativa de la OMR.
- Aprobar los Estatutos y los Reglamentos internos, y sus respectivas reformas.
- Fijar la cuota o fórmula de reparto de las Partes contratantes, a fin de determinar su aporte o contribución anual en la financiación de la OMR.
- Establecer los principios que regirán la determinación de los costos para fijar las tarifas.
- Aprobar el porcentaje de recuperación de los costos y la fórmula aplicable al cálculo de las tarifas.
- Determinar la unidad de cuenta en la que se expresen las tarifas.
- Aprobar las tarifas y cargos que abonarán los usuarios de los servicios.
- Disponer el período de aplicación y las condiciones de pago de las tarifas.
- Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-5
- Aprobar el presupuesto anual y sus eventuales reformas, antes de (fijar fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación.
- Fijar y/o cambiar el lugar sede de la OMR, y celebrar el respectivo Acuerdo de Sede con el Estado en cuyo territorio se establecerá.
- Aprobar la contratación de seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros.
- Crear, modificar, fusionar o eliminar Direcciones técnicas, operacionales y administrativas.
- Designar, destituir y sancionar al Director Ejecutivo, respecto a los asuntos relacionados con su gestión y responsabilidades.
- Autorizar la contratación de personal que no sea de la nacionalidad de los Estados contratantes, en circunstancias o situaciones excepcionales debidamente justificadas en cada caso en particular.
- Aprobar la contratación de auditorías externas (o Autorizar la realización de auditorías externas).
- Dirimir o resolver las diferencias o controversias que surjan entre las Partes contratantes, sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo constitutivo.
- Aceptar o admitir la incorporación a la OMR de otro Estado interesado, antes y después de la entrada en vigor del Acuerdo constitutivo.
- Considerar toda enmienda o reforma al acuerdo constitutivo, antes de someterla a la aprobación final de las Partes contratantes.
- Decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- Cumplir cualquier otra actividad que corresponda, conforme con el Acuerdo constitutivo, los Estatutos y los Reglamentos internos.

Reuniones o sesiones:

Celebrará reuniones o sesiones ordinarias anuales y todas aquellas extraordinarias que resulten necesarias para debatir y solucionar problemas o temas concretos y urgentes, debiendo confeccionarse acta de cada una de ellas.

La fecha y lugar de las reuniones serán fijadas por el Consejo Directivo y la convocatoria será efectuada por el Secretario, mediante notificación fehaciente y con una anticipación de 60 días a la celebración de la reunión, salvo si se trata de una sesión extraordinaria en que dicho tiempo podrá abreviarse.

Voto, quórum y decisiones

Cada Parte Contratante dispondrá de un voto a través de su representante.

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

Las decisiones serán obligatorias para las Partes contratantes y se adoptarán por mayoría de los votos favorables de los dos tercios de los presentes.

Se requiere decisión unánime sólo en los siguientes supuestos:

- convenir la prestación de servicios públicos de navegación aérea no previstos en el Plan Regional de
- Navegación Aérea CAR/SAM
- fijar o modificar la cuota de las Partes contratantes a fin de determinar su aporte o contribución en la financiación de la OMR
- aprobar los Estatutos y Reglamentos internos
- aceptar o admitir la incorporación de otro Estado interesado, una vez firmado el acuerdo y, antes y después de la fecha de su entrada en vigor
- aprobar toda propuesta de enmienda o reforma al acuerdo constitutivo
- decidir la disolución de la OMR y las condiciones en que se efectuará.
- obtener préstamos en los mercados financieros.

Presidencia:

El Consejo Directivo será presidido o tendrá un Presidente, que será elegido entre sus miembros en forma rotativa, y permanecerá (como mínimo un año) año/s en sus funciones. La presidencia será ejercida sucesivamente y en orden alfabético por cada uno de los Estados miembros.

3C-6 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

En caso de ausencia del Presidente, el Consejo Directivo será presidido por el Vice-presidente y, ante la ausencia de este último, se elegirá de entre sus miembros, a la persona que presidirá la reunión de que se trate.

Funciones del Presidente:

El Presidente tendrá las siguientes funciones:

- Supervisar el cumplimiento de las normas del Acuerdo constitutivo, los Estatutos, los Reglamentos internos y las decisiones del Consejo Directivo.
- Impartir directivas generales para el cumplimiento de las funciones del Consejo Directivo.
- Presidir y suspender con causa justificada, las reuniones del Consejo Directivo.
- Cumplir cualquier otra actividad que le asigne el Acuerdo constitutivo, los Estatutos o los Reglamentos internos.

Secretario:

El Director Ejecutivo ejercerá las funciones de Secretario del Consejo Directivo.

Artículo 9 – Director Ejecutivo

Tipo de órgano y representación:

El Director Ejecutivo es el Administrador ejecutivo y representante de la OMR.

Designación:

El Director Ejecutivo será elegido mediante concurso público y nombrado por el Consejo Directivo, y dependerá directamente de este último órgano.

Requisitos:

Para ser Director Ejecutivo, deben reunirse los siguientes requisitos:

- ser de la nacionalidad de alguna de las Partes contratantes
- tener años de edad como mínimo y como máximo
- poseer título universitario en..., en la especialidad de (o con preferencia en la especialidad de ...)
- tener años de experiencia (o amplia o considerable experiencia), en cargos de nivel superior o gerencial, en su especialidad y en la aviación civil internacional (o en administración y gestión de la aviación civil internacional)
- sería deseable un dominio de los idiomas español e inglés, escrito y oral
- amplio conocimiento en materia de servicios de navegación aérea y de vigilancia de la seguridad operacional
- acreditar calificaciones y el más alto grado de eficiencia, competencia profesional e integridad para el ejercicio de sus funciones
- aptitud para realizar entrevistas personales
- iniciativa, madurez de juicio y tacto para mantener relaciones armoniosas de trabajo y con las administraciones de aviación civil

Duración en el cargo:

El Director Ejecutivo durará en el ejercicio de sus funciones ... (podría ser como mínimo 4 o 5) años y podrá ser reelegido en el cargo.

En caso de ausencia, incapacidad, renuncia o remoción, desempeñará temporaria y transitoriamente, las funciones del Director Ejecutivo, el Director (o Gerente) a cargo de (Determinar la Dirección o Gerencia que lo reemplazará).

Funciones:

El Director Ejecutivo tendrá las siguientes funciones:

Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día 3C-7

- Representar a la OMR, incluso judicial y extrajudicialmente
- Firmar toda la documentación necesaria para la administración y el funcionamiento habitual (o corriente) y cotidiano de la OMR y dentro del ámbito de su competencia
- Gestionar, hacer ejecutar y vigilar el cumplimiento de los sistemas a cargo de la OMR
- Informar regularmente (o mantener informado) al Consejo Directivo sobre el funcionamiento de los sistemas a cargo de la OMR

- Proyectar las tarifas y derechos a percibir por la OMR
- Adoptar las medidas necesarias para asegurar la recaudación de tarifas
- Preparar (o elaborar) el proyecto de presupuesto anual, antes de (poner fecha) del año precedente inmediato al de su aplicación, presentarlo y asesorar en el tema al Consejo Directivo.
- Proyectar (o proponer los proyectos de) los Estatutos y Reglamentos internos y sus eventuales modificaciones, a requerimiento del Consejo Directivo
- Desempeñar o ejercer las funciones de Secretario del Consejo Directivo
- Proponer al Consejo Directivo, la designación de los Directores (o Gerentes) operacionales, técnicos y administrativos; y la contratación de auditorías externas (o para la última parte: Autorizar la realización de auditorías externas, previa aprobación del Consejo Directivo).
- Fijar la política del personal a contratar en cantidad y calidad
- Contratar, sancionar y remover al personal técnico, operacional y administrativo que requiera la OMR, salvo a los Directores (o Gerentes) y Auditores internos; y que sea de la nacionalidad de los Estados contratantes
- Contratar seguros por responsabilidad civil, a efectos de cubrir los riesgos derivados del funcionamiento de las instalaciones y/u operación de los servicios y frente a terceros, con las empresas o sociedades que considere apropiadas
- Presentar los informes que le sean requeridos por el Consejo Directivo, a la mayor brevedad posible
- Realizar cualquier otra tarea que le sea confiada por el Consejo Directivo

Artículo 10 – Direcciones

La OMR contará con las Direcciones operacionales, técnicas y administrativas, que se enuncian a continuación:

El Organismo podría tener una Gerencia (o Agencia) de Estación (o darle otra denominación), en el territorio de cada una de las Partes contratantes, conforme con las características que se establezcan en el Reglamento respectivo.

IV.- Disposiciones finales

Artículo 11 – Auditorías

La OMR estará sometida a las siguientes auditorías:

- a. interna, que comprende los aspectos:
 - administrativos y financieros, a fin de examinar las cuentas, la regularidad y la buena gestión financiera de los ingresos y gastos de la OMR
 - técnicos y operativos, para controlar la calidad y buen funcionamiento en la prestación de los servicios relacionados con la seguridad operacional
- b. externa anual, a cargo de quien proponga el Director Ejecutivo y apruebe el Consejo Directivo
- c. de seguridad y de seguridad operacional prevista por la OACI

3C-8 Apéndice C al Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día

Artículo 12 – Idioma

El idioma oficial de la OMR será el español, sin perjuicio de la utilización del español e inglés en las operaciones de navegación aérea.

Artículo 13 – Publicaciones

La OMR publicará los manuales, textos de orientación, circulares, boletines, directivas y toda otra documentación que considere necesaria y conveniente para su funcionamiento.

Artículo 14 – Solución de controversias

Las diferencias o controversias que se susciten entre las Partes contratantes sobre la interpretación o aplicación del acuerdo constitutivo, y las normas estatutarias y reglamentarias, se someterán al Consejo Directivo para su solución.

Los Estados Partes se comprometen a aceptar la decisión final del Consejo Directivo, quedando excluidas de la votación las partes involucradas.

Artículo 15 – Disolución y liquidación

En caso de disolución y liquidación de la OMR, se resolverán también las cuestiones siguientes:

- a. la continuidad en la prestación de los servicios CNS/ATM y de vigilancia de la seguridad operacional
- b. la situación de las Partes contratantes
- c. la situación de los funcionarios, agentes y personal de la OMR
- d. la distribución y transferencia de las funciones, derechos y obligaciones y patrimonio de la OMR que desaparece a una nueva Organización o a las Partes contratantes, incluso la compensación financiera a los Estados miembros en proporción a sus aportes o contribuciones.

Artículo 16 – Vigencia

El presente Estatuto entrará en vigor a partir de la fecha (o a partir de los ... días) de su aprobación por el Consejo Directivo.

V.- Disposiciones transitorias:

Si las hubiere.

Podrían preverse:

- a. la elaboración y aprobación de los diversos Reglamentos internos en un plazo determinado desde la fecha de aprobación de este Estatuto
- b. el presupuesto inicial y su período de vigencia