

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 1 de 13

1. PROPOSITO:

La presente Circular Reglamentaria describe los métodos y procedimientos de gestión del Proceso de Toma de Decisiones en Colaboración a ser aplicados en Colombia para lograr la participación de todas las partes involucradas con la ATFM, en la implantación de medidas de forma equitativa entre los usuarios del sistema ATM.

2. APLICABILIDAD:

Esta circular es de aplicación obligatoria a nivel central y todas las Direcciones Regionales Aeronáuticas, quienes deberán implementar procesos CDM en cada uno de los Aeropuertos de su jurisdicción.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS:

Comunidad ATFM: esta conformada por la OACI, organizaciones internacionales, usuarios del espacio aéreo, asociaciones de aerolíneas, explotadores, proveedores de servicios de tránsito aéreo, explotadores aeroportuarios, aviación de estado y la entidad o dependencia encargada de la provisión la gestión de afluencia.

ATM	Gestión del tránsito aéreo
CDM	Toma de decisiones en colaboración
SINEA	Sistema Nacional del Espacio Aéreo

4. ANTECEDENTES:

Teniendo como antecedente que en la 11ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11) celebrada en Montreal del 22 de septiembre al 3 de octubre de 2003, se aprobó la Recomendación 1/1 para el "Respaldo al concepto operacional global ATM". Este concepto se publicó posteriormente como Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854 de la OACI), primera edición, 2005. El aspecto central de este concepto es la necesidad de evolucionar hacia un entorno más colaborativo, según se señala en el informe de la AN-Conf/11 (Informe sobre la cuestión 1 del orden del día 1.2.1.3):

Por lo tanto, la meta es una evolución hacia un entorno holístico, de cooperación y colaboración en la adopción de decisiones, en el que las expectativas de los miembros de la comunidad ATM estarán equilibradas para lograr los mejores resultados basados en la equidad y el acceso.

5. REGULACIONES RELACIONADAS:

6. OTRAS REFERENCIAS:

- Documento 9971 –OACI
- Manual del Proceso de Toma de decisiones en colaboración para la región Sudamericana.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 2 de 13

- Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (Doc 9854), primera edición, 2005;
- Manual sobre requisitos del sistema de gestión del tránsito aéreo (Doc 9882), primera edición, 2007;
- Manual sobre la actuación mundial del sistema de navegación aérea, Parte I

7. MATERIA:

El CDM ha evolucionado hacia una filosofía o enfoque colaborativo de las operaciones, reúne a los explotadores, los proveedores de servicios de navegación aérea, la industria privada, las fuerzas armadas y los académicos con el fin de mejorar la toma de decisiones sobre la ATM mediante un mejor intercambio de información, el uso compartido de datos y mejores herramientas automatizadas en apoyo de la toma de decisiones, con el fin de mejorar las decisiones relacionadas con la gestión de afluencia del tránsito aéreo.

Así, el CDM es un elemento clave en ATFM para poder maximizar las operaciones aeroportuarias y aéreas, ya que tiene en cuenta todos los elementos de coordinación entre los proveedores de servicios de navegación aérea como, por ejemplo, las dependencias de gestión de afluencia (FMU) y los que reciben dichos servicios como, por ejemplo, las aeronaves y los explotadores aeroportuarios. El CDM incorpora a todos los que participan en el proceso de planificación, compartiendo información sobre la posición de la aeronave, las predicciones, los pronósticos meteorológicos, los pronósticos de tráfico y, en general, cualquier cosa que contribuya a la eficiente operación de un sistema del espacio aéreo a nivel regional.

Los siguientes son los temas más visibles que como situaciones operacionales de un aeropuerto, deben tratar de abordarse mediante la metodología CDM.

- ¿Se generan esperas en las calles de rodaje por una posición de parqueo ocupada?
- ¿Se presentan demoras generadas por falta de personal de tierra o equipos para atender la llegada de una aeronave a la posición de parqueo?
- ¿Algunos vuelos esperan hasta el último minuto para informar que no están listos y que perderán su hora calculada de despegue?
- ¿Los procesos de inmigración, aduana y seguridad son dispendiosos?

7.1. Objetivos de el CDM en ATFM

CDM es una metodología de trabajo que tiene como objetivo formar grupos de diferentes niveles, específicamente centrado en la presentación de la solución de problemas comunes de forma transparente y equitativa para todos los participantes. Sin embargo, según propósito de este documento, trataremos solamente del CDM para encontrar la mejor solución a los problemas relacionados con la ATFM.

El concepto CDM en ATFM busca mejorar la gestión de afluencia del tránsito aéreo y de la capacidad aeroportuaria, reduciendo demoras y anticipándose a los eventos a través de una mejor gestión de los recursos.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 3 de 13

Entre estos objetivos, figuran:

- a. Brindar información actualizada en tiempo real a todas las partes involucradas, asegurando así una predicción más exacta de los eventos y una mejor utilización de la capacidad, con el apoyo de un proceso de toma de decisiones en colaboración.
- b. Equilibrar la demanda y capacidad de servicio, y a la vez satisfacer los niveles convenidos de seguridad operacional y eficiencia.
- c. Permitir a los participantes del sistema optimizar sus decisiones en colaboración con otros, aprendiendo acerca de sus preferencias, limitaciones y la situación real y prevista.
- d. Permitir que todos los miembros de la comunidad ATFM, especialmente los usuarios del espacio aéreo, participen en la adopción de decisiones que les afectan, el nivel de participación corresponde al grado que la decisión les afecta.
- e. Lograr una solución aceptable a las necesidades de los implicados, mediante un espíritu de cooperación.
- f. Prever situaciones conflictivas.
- g. Determinar una solución.
- h. Transferir información entre las partes involucradas.
- i. Exigir que todas las partes involucradas en el sistema funcionen en forma equitativa para mejorar el sistema.

7.2. Comunidad ATFM y sus objetivos

Las partes involucradas en la ATFM incluyen a las organizaciones, órganos o entidades que podrían participar, colaborar y cooperar en la planificación, desarrollo, utilización, reglamentación, operación y mantenimiento del sistema ATFM. Entre éstos, figuran:

- **Comunidad de aeródromo:** en el área de aeródromo se incluyen los aeródromos, los explotadores de los aeródromos y otras partes que participan en el suministro y funcionamiento de la infraestructura física necesaria en apoyo de los despegues, aterrizajes y servicios de escala de las aeronaves. Su objetivo en la ATFM es maximizar el rendimiento y la eficiencia siempre y cuando cumplan con su plan operacional. Los mayores impactos de las demoras para los operadores de aeropuertos son principalmente sobre una mala imagen/reputación y sobre el uso ineficiente de los recursos del aeropuerto e infraestructura (puestos de parqueo etc.). De otro lado la puntualidad de las llegadas y salidas son la base de la búsqueda de la eficiencia de las operaciones, lo que debe conducir a una posible reducción de demoras previendo por ejemplo nuevas inversiones en infraestructura.
- **Proveedores de espacios aéreos:** se refiere, en términos generales, a los Estados Contratantes/Territorios, en su calidad de propietarios del espacio aéreo, con facultades jurídicas para permitir o denegar el acceso a su espacio aéreo soberano. El término también se puede aplicar a las organizaciones del Estado que tienen la responsabilidad de establecer las normas y lineamientos para el uso del espacio aéreo. Su objetivo es garantizar la seguridad aérea siempre y cuando se haga el mejor uso del SINEA (Sistema Nacional del Espacio Aéreo)



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 4 de 13

- **Usuarios del espacio aéreo:** se refiere a los explotadores comerciales, militares y de la aviación general que utilizan el espacio aéreo soberano de los Estados/Territorios/Organizaciones. Su objetivo es cumplir con su itinerario planificado. El mayor impacto de las demoras para los usuarios del espacio aéreo está basado en los costos adicionales (combustible adicional, conexiones perdidas y sus efectos secundarios).
- **Proveedores de servicios ATM:** todas las dependencias y el personal (por ejemplo, los controladores, ingenieros, técnicos) involucrados en la provisión de servicios ATM a los usuarios del espacio aéreo. Su objetivo es prestar los servicios de la navegación aérea de manera segura, económica y eficiente en todas las fases del vuelo, proteger a los servicios de tránsito aéreo de sobrecargas y, al mismo tiempo, permitir a los operadores de aeronaves llevar a cabo sus operaciones de vuelo tal como fueron planificadas con un mínimo de penalizaciones. Esto se logra haciendo el mejor uso de las capacidades del ATC y de los aeropuertos.
- **Aviación de estado:** se refiere al personal, aeronaves y equipos de las organizaciones militares y policía nacional que desempeñan un papel vital en la seguridad aeroportuaria de los Estados/Territorios. Su objetivo es lograr una definición acertada sobre la reserva de espacio aéreo y la colaboración sobre operaciones especiales en concordancia con los requerimientos militares operativos y que respondan de la mejor manera sus requerimientos específicos.

7.3. Beneficios para la comunidad ATFM

- **Comunidad de aeródromo**
 - a. Reducción del impacto ambiental – ruido y emisiones.
 - b. Puntualidad mejorada.
 - c. Gestión y planeamiento de posiciones de parqueo mejorados.
 - d. Aumento de la posibilidad de atender vuelos y pasajeros adicionales.
- **Proveedores de espacios aéreos**
 - a. Tránsito más previsible – por lo tanto carga de trabajo reducida.
 - b. Probabilidad de errores reducida.
 - c. Mejor secuencia de salidas.
 - d. Calidad superior del servicio.
 - e. Efectos de red beneficiosos entre aeropuertos.
- **Los usuarios del espacio aéreo**
 - a. Tiempos de rodaje más cortos, esperas más cortas en los puntos de espera de las pistas, esperas eliminadas para el acceso a posiciones de parqueo ocupadas.
 - b. Ahorro de combustible.
 - c. Demoras reducidas, ahorro de costos operacionales y satisfacción de clientes.
 - d. Capacidad incrementada con la misma flota de aeronaves.
- **Los proveedores de servicios ATM**
 - a. Mayor capacidad disponible en ruta y en aeropuertos.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 5 de 13

- b. Adherencia al SLOT ATFM mejorada.
- c. Menos SLOT desperdiciados.

- **Aviación de estado**

Los sistemas de defensa aérea y los sistemas de control militar necesitarán información oportuna y precisa sobre los vuelos y las intenciones del sistema ATM. Participarán en las reservas de espacio aéreo y en la notificación de actividades aéreas así como en la aplicación de medidas relacionadas con la seguridad de la aviación.

7.4. Gestión de la Información

Con el objeto de disponer de la mejor información en pro de la eficiencia operacional, debería establecerse el intercambio de la misma dentro del marco de un memorando de entendimiento desde las etapas iniciales de implantación de la CDM. La información a compartir por cada uno de los integrantes de la comunidad ATFM es la siguiente:

- **Usuarios del espacio aéreo:** La cooperación se logrará mediante el intercambio preciso de la información que los operadores de aeronaves pasan a la ATFM (por ejemplo, datos de vuelo) y la información por parte de la ATFM sobre los impactos y las oportunidades que se generen. Con el objeto de lograr una eficiente cooperación deberían desarrollarse procedimientos y herramientas que permitan la transparencia, eficacia y precisión (automatización).
- **Proveedores de servicios ATM:** la provisión de los recursos será el punto de partida en el diálogo entre el ATC y la ATFM donde se utiliza la información sobre disponibilidad de equipos y dotación de personal.
- **Dependencias involucradas en la gestión del espacio aéreo (ASM):** La estructura de red de rutas, el diseño de sectores y la definición del espacio aéreo será un insumo esencial para el CDM. Los gestores del espacio aéreo tendrán que participar activamente en el proceso de toma de decisiones (CDM). El impacto de su actividad sobre las medidas de gestión de flujo es alto y la mejor manera de proporcionar la eficacia requerida sería la integración de estas decisiones dentro del proceso de gestión de capacidad. Los gestores del espacio aéreo también proporcionan información clave para la actividad de planificación del vuelo. Al respecto, las actividades de planificación de los vuelos se desarrollarán soportadas en la flexibilidad que permite la gestión del espacio aéreo, por ejemplo, en la consideración del espacio aéreo para cambios a los planes de vuelo presentados con antelación.
- **Comunidad de aeródromos:** los procesos de coordinación de slot de aeropuerto proporcionarán información valiosa para los análisis de demanda. Los horarios de las aerolíneas proporcionan información actualizada en relación a las horas de salida y llegada de sus vuelos. Esta información se alinearán con los datos operacionales a fin de integrar el proceso ATFM dentro de la puntualidad. Para una gestión "GATE to GATE" efectiva se requiere de un intercambio de información permanente entre aeropuertos y entre los gestores de espacio aéreo y la ATFM.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 6 de 13

7.5. Implantación de la CDM

El proceso de implementación de el CDM se basa en los siguientes pasos básicos:

- a. Familiarización con el concepto CDM: en esta fase es importante reconocer lo siguiente:
 - El CDM es una nueva cultura de colaboración.
 - Es un proceso de bajo costo con grandes beneficios.
 - Requiere de la colaboración de todos los participantes.
 - La información debe ser provista de manera gratuita.
 - La información comercialmente sensible y de seguridad, debe ser manejada de acuerdo a su importancia

- b. Configuración del proyecto: Este nuevo proyecto debe tener objetivos claros y responsabilidades.
 - Debe contar con la participación de toda la comunidad desde su inicio.
 - Deben ajustarse los objetivos a lograr de acuerdo a la priorización que le de la comunidad CDM.
 - El proyecto debería comenzar con el concepto de intercambio de información.
 - Se debe hacer un inventario de que información se requiere y que información ya se tiene.
 - Se debe lograr la adaptación de los sistemas de cada uno de los participantes con la plataforma de intercambio de información a desarrollar.
 - Se debe educar y capacitar a la comunidad en los conceptos básicos y para las tareas a desarrollar en los diferentes procesos.
 - Se debe implementar de una manera armonizada mediante el uso de material guía para todos los participantes.

- c. Implantación
 - Se debe establecer una dependencia que gestione el proyecto.
 - Se debe desarrollar la documentación correspondiente.
 - Se debe establecer un Memorando de Entendimiento para la participación en el CDM.
 - Se debe tener un plan con tareas claras, definidas, medibles y con tiempos de cumplimiento realistas.
 - Se deben mantener todas las actividades bajo el marco CDM.
 - Se deben crear grupos de trabajo pequeños y efectivos.
 - Se debe mantener el mismo equipo de personas para lograr la continuidad requerida en los procesos.

- d. Medición del éxito
 - Se deben revisar los objetivos acordados.



- Se deben acordar los indicadores apropiados para los objetivos.
- Se debe establecer el estado del sistema antes de la implementación para hacerlo comparable con los avances.

7.6. Estructura de la CDM

Se establece la siguiente estructura CDM para satisfacer las necesidades de la Comunidad ATFM:

- a. Líder CDM (Secretario de Sistemas Operacionales): responsable de la implementación y aplicación del CDM.
- b. Aeródromos: representantes de los explotadores de aeródromos y de otras partes que participan en el suministro y funcionamiento de la infraestructura física necesaria en apoyo de los despegues, aterrizajes y servicios de escala de las aeronaves;
- c. Proveedores del espacio aéreo (Director de Servicios a la Navegación Aérea): es, por lo general, quién hará la coordinación entre la organización, la CDM y el Estado;
- d. Usuarios: representantes de los explotadores comerciales, aviación general y de Estado ;
- e. Proveedores del servicios ATM (Jefe Aeronavegación Regional, Coordinador ATFM y Coordinadores de dependencias ATS): es, por lo general, quién hará la coordinación entre la organización, la CDM y las dependencias ATS;
- f. Grupo y Subgrupo de trabajo: compuesto por personas designadas por el líder del CDM para desarrollar trabajos específicos relacionados con soluciones de problemas ATFM.




 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 8 de 13

7.7. Organización de la CDM

En un proceso de toma de decisiones en colaboración, el objetivo no es solo lograr un resultado deseado, sino alcanzar ese resultado en la forma más eficiente y eficaz posible para las organizaciones y para todas las partes colaboradoras involucradas. Esto solo puede lograrse si dichas partes otorgan tanta atención a la forma en que trabajan juntas a lo largo del proceso como al proceso en sí. El proceso para involucrar a las partes interesadas es el siguiente:

- a. programar reuniones mensuales;
- b. establecer previamente una agenda que sea de interés general;
- c. discutir de qué manera se manejará, compartirá y difundirán las decisiones tácticas;
- d. identificar a los participantes de la CDM y emitiendo un *memorandum* de entendimiento (MOU) que estipule pautas en áreas tales como la distribución de información, reglas y reglamentos, y de qué manera se logrará un liderazgo compartido.
- e. crear grupos y subgrupos de trabajo que estén directamente bajo el liderazgo y orientación del líder CDM, con el encargo específico de desarrollar soluciones.

7.8. Planeamiento de la CDM

Se deben realizar reuniones de planeamiento CDM con el fin de lograr una efectiva gestión de mejora del sistema ATM, que permita a los participantes de la Comunidad ATFM dar trazabilidad permanente sobre los avances esperados.

El marco de las reuniones de planeamiento CDM permitirá consolidar las tareas a realizar con sus correspondientes responsables y además hacer seguimiento sobre los resultados e informes generados.

Para la implantación del programa de reuniones CDM se debe tener en cuenta lo siguiente:

1. Desarrollar un plan estratégico acordado con los participantes del CDM. Este plan deberá incluir un cronograma de actividades, y metas.
2. Desarrollar un plan táctico con metas a corto plazo alineadas con el plan estratégico.
3. El plan deberá incluir las tareas de manera desglosada para cada grupo de trabajo responsable.
4. Cada grupo de trabajo deberá mantener actualizado el cronograma de actividades (avances) y garantizar el cumplimiento del plan estratégico.
5. Priorizar el trabajo con el objeto de optimizar el logro de resultados hacia los objetivos más beneficiosos a nivel de eficiencia y seguridad operacional y que abarque las necesidades de la mayoría de los participantes.
6. Estructurar el uso de las teleconferencias para desarrollar reuniones virtuales que faciliten los avances sobre ciertos temas.
7. Desarrollar un cronograma de reuniones mensual o quincenal de acuerdo a las necesidades.
8. Desarrollar los mecanismos necesarios para lograr reuniones extraordinarias de manera efectiva.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 9 de 13

9. Ajustar la agenda de las reuniones con un tiempo de antelación establecido que permita la preparación antes de cada reunión.
10. Formalizar el proceso de toma de decisiones que permita analizar las propuestas, considerarlas y aprobarlas.
11. Estandarizar los reportes a ser presentados por los grupos de trabajo.
12. Implementar una reunión semestral que tenga por objeto el plan estratégico y la aprobación del plan táctico a desarrollar.
13. Compartir las lecciones aprendidas durante el desarrollo de las tareas acordadas.
14. Administrar un compilado de tareas para su seguimiento que contenga básicamente:
 - Número de referencia de la tarea.
 - Originador de la tarea.
 - Fecha de inicio de la tarea.
 - Grupo responsable
 - Descripción de la tarea.
 - Sub tarea y responsable.
 - Estado de avance.
 - Fecha de vencimiento de la tarea.
 - Observaciones y enlaces.

Para el compilado de tareas deberá determinarse un proceso de actualización a realizarse con cierta frecuencia determinada.

7.9. Mejora continua del CDM

Con el objeto de establecer procesos de mejora continua a los procesos CDM que redundan en la eficiencia operacional del sistema, se pueden establecer indicadores de performance de acuerdo a objetivos estratégicos generales para el sistema y objetivos específicos para cada uno de los participantes.

Las mejoras alcanzadas deben ser medidas por medio de la comparación del estado de los indicadores "Antes y Después" de las operaciones. Estas mediciones deben ser monitoreadas continuamente con el objeto de mejorar la calidad del servicio

A continuación se muestran ejemplos de indicadores de performance:



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 10 de 13

OBJETIVO ESTRATEGICO: Esto es lo que se quiere lograr		
CONDUCTOR ESTRATEGICO DE PERFORMANCE: este es el medio para alcanzar el objetivo estratégico		
CONDUCTOR DE PERFORMANCE	INDICADOR DE PERFORMANCE	MEDICION DE PERFORMANCE
un conductor es: como se puede alcanzar el objetivo	<p>Un indicador es lo que obtenemos de la medición.</p> <p>Es el resultado de una ecuación matemática entre dos cantidades medibles.</p> <p>Adicionalmente la tendencia de incremento o decremento de este indicie es en si, el indicador.</p>	<p>Esto establece la forma de como se mide el indicador.</p> <p>La medición del performance es justamente el método de medición.</p>

OBJETIVO ESTRATEGICO: Mejorar la seguridad por medio de la reducción de la congestión en plataformas y calles de rodaje.		
CONDUCTOR ESTRATEGICO DE PERFORMANCE: Reducir el numero de incidentes en el área de movimiento		
CONDUCTOR DE PERFORMANCE	INDICADOR DE PERFORMANCE	MEDICION DE PERFORMANCE
Reducir el numero de aeronaves en movimiento simultaneo en el área de maniobras.	Numero de aeronaves en secuencia.	Medir el número de aeronaves en secuencia.
Reducir el numero de incidentes de aeronaves en plataforma.	Numero de incidentes de aeronaves.	Medir el número de incidentes.

7.10. Estructura De Memorandum de Entendimiento (Mou)

Un memorándum de Entendimiento esta conformado por los siguientes items.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 11 de 13

1. Objetivos de un Memorando de entendimiento: los objetivos principales son:
 - a. Garantizar los mecanismos que permitan el intercambio de información.
 - b. Implementar procedimientos que mejoren la predictibilidad.
 - c. Promover el intercambio de información entre el CDM y la autoridad ATFM.
 - d. Ajustar los mecanismos de monitoreo procesando las propuestas de mejora.

2. Obligaciones de los participantes en el CDM: es muy importante clarificar las obligaciones en general de cada uno de los participantes para el proyecto, como las siguientes:
 - a. Asegurar una participación activa, reconociendo el liderazgo del proyecto.
 - b. Cooperar en todas las especificaciones funcionales.
 - c. Asegurar la interacción entre los sistemas y la plataforma CDM a desarrollar.
 - d. Proveer a la plataforma la información necesaria y de calidad.
 - e. Asegurar un representante a lo largo de las diferentes fases del proyecto para soportar y controlar su desarrollo, así como la implementación de las soluciones adoptadas.

3. Cláusulas de confidencialidad: En esta sección del MoU las cláusulas de confidencialidad deben ser definidas de acuerdo a las regulaciones nacionales con el objeto de crear un sentimiento de confianza entre los participantes.

4. Validez: El Memorando de entendimiento debe establecer el periodo de validez y describir el proceso de renovación o actualización.

5. Información general y ámbito de aplicación: provee elementos en general recomendados que podrían ser incluidos en Memorando de entendimiento y los acuerdos de confidencialidad para el CDM. Estos acuerdos serían un gran beneficio antes del comienzo de cualquier implementación CDM, con el fin de salvaguardar la distribución de los datos.

Este documento tiene un alcance limitado con una descripción básica de los requerimientos funcionales de el CDM para acuerdos de confidencialidad a ser usados por las autoridades de aeropuerto, ATM, operadores de aeronaves, de asistencia en tierra y otros servicios.

6. MoU y acuerdos de confidencialidad
 - a. Salvaguarda del intercambio de datos: las partes que ingresen en las actividades de intercambio de datos deberían formalizar acuerdos escritos para salvaguardar sus intereses.
 - b. Salvaguarda de calidad de datos: la precisión, calidad y envío de los datos debe ser mantenida y acordada por todas las partes.
 - c. Confianza de los usuarios: las partes deben tener claros beneficios y acordar los objetivos del intercambio de la información.



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 12 de 13

La transparencia entre las partes salvaguardará la confianza y garantizará un compromiso a largo plazo.

Reuniones regulares deberían ser coordinadas entre todas las partes para discutir los beneficios adquiridos o las pérdidas.

Debe haber suficiente flexibilidad para los acuerdos con el objeto de conseguir mejoras o la mitigación de las deficiencias.

- d. Propiedad y liderazgo del sistema de información: el sistema de información de ser administrado por una sola entidad. Todas las partes deben estar de acuerdo desde el principio de sobre quien recae esta responsabilidad.
- e. Responsabilidad del líder del proceso

- Debe mantener la administración diaria del sistema.
- Debe procurar la mejora continua del sistema de información.
- Desarrollar las reglas del intercambio de datos.
- Debe desarrollar los procedimientos y reglamentos.
- Coordinar el ingreso de nuevos participantes.
- Se encargará de la distribución y propiedad de los datos (de quien ver, que y por qué).
- Debe asegurarse que la confidencialidad no se vea comprometida.
- Normalmente los originadores de los datos son los únicos propietarios de la información.

f. Financiamiento: se deben tener en cuenta los costos. Las partes deberán asumir los costos propios de su participación.

g. Plazos de los acuerdos: la duración de los acuerdos debe estar establecida en el MoU.

h. Ejemplo de contenido del Memorando de entendimiento

- Partes involucradas
- Antecedentes
- Propósito
- Autoridad
- Definiciones
- Alcance
- Derechos y responsabilidades
- Exclusión de garantías
- Limitación de la responsabilidad
- Cambios y modificaciones
- Construcción del acuerdo
- Terminación del acuerdo
- Fecha de efectividad
- Notificaciones
- Punto de contacto
- Firmas
- Requerimientos de auditoría



 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	PROCESO DE TOMA DE DECISIONES EN COLABORACIÓN PARA COLOMBIA		
NID: 4002082-066-14	Versión: 01	Fecha: 27/12/2013	Pág: 13 de 13

8. VIGENCIA:

La presente Circular Reglamentaria rige a partir de la fecha y complementa todas las medidas de carácter particular y técnico que adopte la Entidad en la materia. Así mismo, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

9. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN:

Para cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular, favor dirigirse a la Secretaria de Sistemas Operacionales.



JAIME ESCOBAR CORRADINE
Secretario de ~~Sistemas Operacionales~~

Proyecto: Luisa Fernanda Martínez Arango

