



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Seguridad operacional de la aviación — Apoyo a la implantación

EL ROL DE LA COOPERACIÓN REGIONAL EN LATINOAMÉRICA

[Nota presentada por Brasil en nombre de los Estados miembros<sup>2</sup>  
de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta información sobre los logros alcanzados por la Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) de Latinoamérica – el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (conocido por su sigla en español como SRVSOP) – y por el Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA). Los Estados de la CLAC apoyan la propuesta de la Secretaría del nuevo *Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación* (GASP) e instan a la Asamblea a reforzar en la Resolución A37-8 el rol de las organizaciones regionales de seguridad operacional no solo para atender la resolución de problemas significativos de seguridad operacional sino también como una valiosa herramienta para lograr avances en las áreas de performance del GASP, especialmente, “estandarización” e “intercambio de informaciones de seguridad operacional”.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información;
- aprobar la enmienda de la Resolución A37-8 para reforzar el rol de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional como una herramienta efectiva para avanzar en los esfuerzos de los Estados por estandarizar sus normas y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional; y
- apoyar los importantes avances en el área de intercambio de informaciones sobre seguridad operacional con la aprobación de la nueva edición del GASP propuesta.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad operacional y Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958) <i>Manual de vigilancia de la seguridad operacional, Parte B – Establecimiento y gestión de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional</i> (Doc 9734) <i>Plan global OACI para la seguridad operacional de la aviación</i> (Doc 10004)

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Brasil.

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) es una organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) establecida en 1998 mediante la firma de un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC). El SRVSOP inició sus operaciones en el año 2002 y tiene los objetivos siguientes:

- a) promover, de acuerdo con la OACI, la adopción de reglamentos y procedimientos armonizados por sus Estados miembros;
- b) propiciar la adopción de acuerdos cooperativos entre los Estados miembros para el reconocimiento común de organizaciones de mantenimiento y de instrucción aprobadas;
- c) desarrollar y llevar a cabo seminarios y actividades de capacitación para el personal directivo y técnico de los Estados miembros;
- d) recomendar las medidas necesarias para que los Estados miembros superen los problemas identificados por el USOAP;
- e) proporcionar asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional; e
- f) incrementar los niveles de seguridad operacional en la región con los medios a su alcance.

1.2 Desde su creación, el SRVSOP enfocó sus esfuerzos en propiciar un ambiente armonizado de normas y procedimientos para la vigilancia de la seguridad operacional en sus Estados miembros. Para esto se implementó de forma efectiva un mecanismo sostenible de desarrollo conjunto de normas aeronáuticas, las cuales son constantemente revisadas y actualizadas. Hasta el momento se han desarrollado 31 reglamentos aeronáuticos latinoamericanos (LAR), con sus respectivos manuales guías para los inspectores de seguridad operacional, que cubren las áreas de PEL, OPS, CIACs, DG y AGA. Existe también un proyecto en busca de financiamiento para incursionar en el área de ANS, cuyo nivel de incumplimiento en las auditorías USOAP de la OACI indica la necesidad imperativa de mejoras.

1.3 Las normas LAR que son desarrolladas son luego armonizadas o incorporadas por los Estados miembros del SRVSOP en su reglamentación nacional, lográndose así un alto nivel de estandarización en la región y abriendo la posibilidad de poder apoyarse entre sí para atender las obligaciones de vigilancia y certificación propias de una Autoridad Aeronáutica.

1.4 Además de las actividades de armonización, el SRVSOP ejecuta una diversidad de otras actividades direccionadas al incremento del nivel de seguridad operacional en la región latinoamericana. Entre tales actividades está la promoción de cursos y entrenamientos para la formación de inspectores gubernamentales de aviación civil. Juntamente con el desarrollo de acciones de capacitación, se promocionan también actividades de asistencia técnica a los Estados.

1.5 Otra actividad realizada en el ámbito del SRVSOP es el intercambio de informaciones de seguridad operacional. Por ejemplo, a través del Programa de Intercambio de Datos de Inspección de Seguridad en Rampa (IDISR), los Estados disponen de un instrumento de transparencia sobre los resultados de las inspecciones de seguridad operacional realizadas por las autoridades aeronáuticas.

1.6 Por fin, una de las acciones de mayor significado en la región es la posibilidad de se promover la certificación multilateral de organismos de mantenimiento reconocidos (AMO). Actualmente, está vigente un acuerdo que permite la certificación de AMO por una equipo multinacional de auditores formada a partir de la cesión de expertos por los Estados miembros.

1.7 Recientemente, a causa de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) de la OACI, la CLAC presentó una nota de estudio que contenía los resultados de un estudio sobre los impactos financieros provocados por el SRVSOP (ATConf/6-WP/58). Según se destacó, además de los beneficios cualitativos promovidos por el sistema regional, su existencia y operación han representado para los Estados miembros un ahorro de 13 717 030 USD. Conforme detallado en la nota de estudio, los valores se refieren al desempeño de las siguientes actividades por el SRVSOP: capacitación; asistencia a los Estados; producción de LAR; y certificación de AMO.

1.8 En 2005, la OACI inició un proceso de revisión del Plan global para la seguridad operacional de la aviación (Global Aviation Safety Plan – GASP), publicado originalmente en 1997. Entre las conclusiones del grupo ad hoc que revisó el GASP, fue promulgada una recomendación para la creación de grupos regionales destinadas a la promoción de medidas para la vigilancia de la seguridad operacional, detalladas en la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial (Global Aviation Safety Roadmap – GASR). Tales medidas requerían que estos grupos deben estar compuestos por las autoridades de aviación civil, las organizaciones multinacionales regionales y representantes de la industria, con el apoyo de las oficinas regionales de la OACI pertinentes, para integración de sus esfuerzos para controlar el nivel de exposición al riesgo en la región.

1.9 A partir del segundo semestre de 2008, las oficinas regionales de la OACI para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) concluyeron sus esfuerzos para establecer un grupo panamericano con la realización de la primera reunión del Grupo regional de seguridad operacional de la aviación — Panamericano (RASG-PA), entre los días 10 y 14 de noviembre de 2008, en Puntarenas, Costa Rica. En la ocasión, fueron aprobadas sus atribuciones (TOR) y estructuras administrativas, habiendo sido aún definida la agenda de trabajos y eventos para los años siguientes. El RASG-PA fue el primer grupo regional de dicha naturaleza establecido mundialmente.

1.10 Actualmente, su Comité directivo ejecutivo (ESC) está conformado por dos copresidentes, quienes representan a los Estados, las organizaciones internacionales y la industria. Los actuales copresidentes pertenecen a Jamaica y a la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA). El RASG-PA está compuesto por cuatro vicepresidentes, los cuales son oriundos de Brasil, Chile, Costa Rica y Estados Unidos, en representación de los Estados NAM/CAR y SAM, los Directores regionales de las Oficinas NACC y SAM de la OACI (la Oficina regional NACC actúa como Secretaría) y un representante de la OACI/ANB, en representación de la Sede de la OACI.

1.11 Otros miembros del ESC del RASG-PA incluyen los siguientes: Airbus, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Boeing, el Sistema de supervisión de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación del Caribe (CASSOS), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA).

1.12 Desde su creación, el grupo puso en marcha una serie de iniciativas, principalmente en las áreas de: excursiones de pista; la pérdida de control en vuelo; y el impacto contra el suelo sin pérdida de control, las cuales fueron identificadas como prioridades para el grupo a partir de análisis de los datos de exposición al riesgo de accidentes e incidentes.

1.13 En estrecha observación a los conceptos del GASP, el RASG-PA está abordando las tres áreas a través del desarrollo de iniciativas para mejorar la seguridad operacional (SEI) y planes detallados de implantación (DIP), que voluntariamente son liderados coordinadamente por personal indicado por los miembros del grupo.

1.14 Una de las entregas más relevantes del grupo es el *Informe anual sobre seguridad operacional*, cuya tercera edición fue publicada en mayo de 2013. El Informe posee datos e informaciones estadísticas sobre accidentes e incidentes aeronáuticos en la región de las Américas.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El beneficio de un RSOO para los Estados se extiende no solamente para asistir a los Estados que tienen problemas significativos de seguridad operacional, sino también ayudan a disminuir los costos de los procesos de certificación y vigilancia, compartir recursos humanos cada vez más escasos y proveer una solución sostenible para mantener constantemente actualizadas las normas aeronáuticas con las últimas enmiendas de los Anexos al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* al tiempo que crean el ambiente propicio para los procesos de vigilancia de los operadores aéreos que cada día operan de forma más globalizada. Al considerar la enmienda a la resolución A37-8 debería preservarse el espíritu original del concepto de una RSOO y no solamente considerarlo como una opción para los Estados con problemas significativos de seguridad operacional.

2.2 Del mismo modo, los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación sirven como espacios para la discusión y el intercambio de datos e informaciones entre los diferentes miembros de la comunidad de aviación civil. Su existencia ayuda a la OACI y a los Estados en la implantación del GASP y, por lo tanto, su actuación en la vigilancia de la seguridad operacional debe ser constantemente reforzada.