



CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL SOBRE UNA ESTRATEGIA MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD AERONÁUTICA

Montreal, 20 – 22 de marzo de 2006

- Cuestión 1:** La situación actual de la seguridad aeronáutica
Tema 1.2: Situación de la vigilancia de la seguridad operacional
Tema 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA REGIÓN LATINOAMERICANA

(Nota de información presentada por los 21² Estados miembros de
la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

La presente nota de estudio tiene por objeto dar a conocer a la comunidad aeronáutica internacional el trabajo que vienen desarrollando los Estados miembros de la CLAC en materia de seguridad operacional.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la última década, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) ha trabajado arduamente en elevar el nivel de seguridad operacional del transporte aéreo de sus Estados miembros con la más alta prioridad, en cumplimiento del Artículo 5 de su Estatuto que, entre otras cosas, propicia y apoya la cooperación y coordinación entre los Estados para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo, alentando la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y propiciando acuerdos entre los Estados que contribuyan a una mejor ejecución y adopción de especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, mantenimiento y operación de aeronaves, licencias de personal e investigación de accidentes.

¹ Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por la CLAC.

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

1.2 El 1 de octubre de 1998, la CLAC suscribió con la OACI un memorando de acuerdo para desarrollar un “Sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional”. De igual manera, apoya el trabajo desarrollado por los países de Centroamérica en la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA).

2. SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)

2.1 El problema de la vigilancia de la seguridad operacional en la región cobró particular importancia y fue motivo de atención en distintos foros internacionales convocados por los Estados y por los organismos representativos de la industria del transporte aéreo en la región. Durante el año 1995 se fue gestando un Proyecto de cooperación técnica con la participación de todos los países de la región CAR/SAM, en continuación a los acuerdos de la XLVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC y la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM, así como también en la XLVI reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Asunción, Paraguay, mayo de 1996), y en la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región SAM (DAAC/5) (Cusco, Perú, junio de 1996). En estas últimas reuniones se reconoció la necesidad de la creación de un organismo multinacional que satisfaga las necesidades comunes de los Estados con respecto a la vigilancia de la seguridad operacional.

2.2 La Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil, convocada por la OACI en octubre de 1998 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 y, precisamente tomando en cuenta la iniciativa de la CLAC, 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. En ese sentido, aprovechando la misma conferencia, el 1 de octubre de 1998, se suscribe el Acuerdo señalado en el párrafo 1.2 de la presente nota de información.

2.3 El sistema regional actualmente funciona en concordancia con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos, es compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI, y tiene como objetivo proporcionar asistencia a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de seguridad operacional, de acuerdo con los SARPS que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI.

2.4 Actualmente, forman parte del Sistema regional (SRVSOP) once (11) Estados (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) y dos (2) Observadores especiales (Airbus y EMBRAER), también la Comisión Europea aporta recursos financieros al Sistema.

2.5 Las labores desarrolladas por el Sistema regional a la fecha son las siguientes:

a) elaboración de los siguientes reglamentos aeronáuticos armonizados:

- LAR 1 Definiciones
- LAR 11 Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
- LAR 145 Organizaciones de mantenimiento aprobadas
- LAR PEL Licencias al personal

- LAR OPS 1 Certificación y requisitos de operación Transporte Aéreo Comercial — Aviones
 - LAR CIAC Certificación de Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil
 - LAR 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones
 - LAR 63 Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos
 - LAR 65 Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo
 - LAR 67 Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico;
- b) Circular de asesoramiento CA 6.425-RVSM “Requisitos y procedimientos para la aprobación de operaciones en espacio aéreo designado con separación vertical mínima reducida (RVSM)”;
- c) Manual del inspector de aeronavegabilidad;
- d) Manual del inspector de operaciones;
- e) visitas de asesoramiento del Comité Técnico a Panamá, Ecuador, Paraguay, Venezuela y Perú;
- f) curso de entrenamiento de auditores con registro IRCA ISO9001:2000 Auditor líder;
- g) aprobación por la Junta General de una política de implementación de las LAR;
- h) registro de auditores LAR;
- i) sistema de intercambio de resultados de inspección en rampa;
- j) mecanismo de adopción del LAR 145;
- k) ensayos de certificación de OMA, con equipos multinacionales; y
- l) banco regional de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores de aeronaves.

3. AGENCIA CENTROAMERICANA DE LA SEGURIDAD AERONÁUTICA (ACSA)

3.1 La Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), fue creada con el objetivo de evaluar, orientar, facilitar y recomendar a sus Estados miembros (Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) las medidas necesarias para cumplir con sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos relacionados con la seguridad operacional, y dotar a COCESNA de una dependencia encargada de la prestación de los servicios de seguridad operacional.

3.2 ACSA ayuda a los Estados participantes tanto en la preparación de auditorías de la OACI como en la realización de las mismas y de las misiones de auditoría de seguimiento, y los ha apoyado en la elaboración y ejecución de planes de medidas correctivas. La creación de ACSA y el apoyo que está proporcionando a sus Estados miembros ha tenido un impacto importante y positivo en la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional.

3.3 ACSA surge como proyecto a finales del año 1998, dada la iniciativa e inquietud que radicaba por la necesidad de contar con una oficina regional que brinde los servicios de seguridad operacional, recibiendo el aval de COCESNA e inicia sus actividades el 1 de abril del año 2000. Las funciones de ACSA apuntan al cumplimiento del Anexos 1 — *Licencias al personal*, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 8 — *Aeronavegabilidad*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, Anexo 14 — *Aeródromos* y Anexo 17 — *Seguridad* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y está facultada a realizar evaluaciones en el aseguramiento de la calidad e inspecciones.

3.4 Hasta la presente fecha, ACSA ha desarrollado, entre otras, las siguientes actividades:

- a) elaboración de normas, procedimientos y disposiciones destinadas a la armonización y estandarización del marco jurídico;
- b) creación de mecanismos idóneos para la certificación de operadores locales del transporte aéreo, talleres de mantenimiento, centros de entrenamiento y capacitación;
- c) preparación y revisión de los Códigos de Reglamentación Aeronáutica de los diferentes países miembros, desarrollando un Manual del inspector de operaciones y un Manual del inspector de aeronavegabilidad;
- d) promoción del fortalecimiento de un Registro Regional de Aeronaves y el desarrollo de una red de base de datos en todos los países miembros de COCESNA;
- e) ejecución de un programa de vigilancia mediante las inspecciones de bases de operación, inspecciones de estaciones, rutas, rampa, talleres de mantenimiento, centros de entrenamiento y capacitación, simuladores e inspecciones de aeronaves que se incorporan a la flota;
- f) seguimiento de las auditorías de la OACI y los Planes de Acción de los Estados de la región;
- g) desarrollo de un proyecto con el BID para reformar el marco regulador e institucional de seguridad en el transporte aéreo en Centroamérica, Belice, Haití, Panamá y República Dominicana;
- h) desarrollo de un proyecto con la Unión Europea (UE) relacionado con servicios de seguridad operacional;
- i) desarrollo e implementación de servicios de consultorías en redes de datos para ampliar la capacidad, p. ej., Proyecto de automatización de la autoridad de aeronáutica civil (SIAR).

4. CONCLUSIÓN

4.1 Como se puede apreciar, los Estados miembros de la CLAC han desarrollado todo el esfuerzo a su alcance para optimizar los niveles de seguridad operacional y han logrado constituir organismos regionales que brindan apoyo a los Estados a fin de superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados de la OACI.

4.2 Se invita a la conferencia tomar conocimiento de la situación actual de la vigilancia de la seguridad operacional en Latinoamérica y las iniciativas adoptadas por los Estados para mejorarla.

— FIN —