



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 1.3: Iniciativas por parte de los Estados y el sector aeronáutico

INICIATIVAS POR PARTE DE LA REGIÓN LATINOAMERICANA

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

RESUMEN

La presente nota de estudio aborda el trabajo desarrollado por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) para cumplir los objetivos propuestos relacionados con la vigilancia de la seguridad operacional, así como la labor del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

Las medidas propuestas a la conferencia figuran en el párrafo 4.

1. ANTECEDENTES

1.1 El Sistema Regional de Cooperación Para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en la Región Latinoamericana, tuvo su génesis durante la celebración de la XI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Manaos, Brasil, del 7 al 10 de noviembre de 1994) por la decisión unilateral de un Estado de hacer pública la categorización asignada a las líneas aéreas de los Estados miembros de la CLAC, como resultado de sus inspecciones. Los allí reunidos decidieron promulgar un documento, “Declaración de Manaos”, donde se reconoce a la OACI como el único organismo rector a nivel mundial en materia de aviación civil.

1.2 El Sistema Regional de Cooperación Para la Vigilancia de la Seguridad Operacional surge como una necesidad de la Región Latinoamericana, establecido en virtud del MOU suscrito entre la

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.

OACI y la CLAC en octubre de 1998, y en el Artículo 1 (Misión) de su Reglamento, establece lo siguiente: “proporcionar asesoría a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia y seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos al Convenio de Chicago, los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI por una parte, y por otra, con las recomendaciones formuladas en el marco del Programa OACI universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional”.

2. ANÁLISIS

2.1 El Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), ha permitido a las autoridades aeronáuticas asegurarse de la efectiva implementación por cada Estado, de las normas, métodos recomendados y procedimientos asociados, referidos a la seguridad operacional, contenidas en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 En la adopción de la Resolución A35-7, la Asamblea apoyó firmemente una estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional y solicitó al Consejo que implante una estrategia basada en los principios de mayor transparencia, cooperación y asistencia y que fomenta, cuando resulte apropiado, **el establecimiento de asociaciones con los Estados, usuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, empresas del sector aeronáutico, entidades financieras y otras partes interesados para poder ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias relativas a la seguridad operacional.**

2.3 El aspecto primario de las dos cuestiones principales del plan de aplicación de la estrategia unificada para ayudar a los Estados a resolver sus deficiencias relacionadas con la seguridad operacional, es el referido a la asistencia a dichos Estados.

2.4 Además, las constataciones del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) revelaron que muchos Estados tienen dificultades para cumplir sus obligaciones respecto a la vigilancia de la seguridad operacional, entre otras razones, por falta de recursos financieros adecuados.

2.5 En nuestra área, el Sistema Regional de Cooperación Para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) ha permitido identificar nuestras debilidades y fortalezas en el ámbito regional para emplear de conjunto nuestras potencialidades.

2.6 El SRVSOP ha establecido y ejecutado un programa de apoyo técnico de asistencia y asesoramiento a los Estados participantes que lo han requerido en la implantación y aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI y de los procedimientos y textos de orientación conexos.

2.7 Por otra parte, el SRVSOP ha desarrollado un amplio programa de capacitación, el cual es concomitante con los programas de actividades para cada año. Para el año 2006 se impartirá el tercer curso de formación de auditores líderes ISO 9001:2000 y se continuará con los ensayos de certificación a las organizaciones de mantenimiento utilizando la norma LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA).

2.8 De igual forma, entre otras tareas planificadas, después de cumplida la fase de capacitación de un núcleo de inspectores de operaciones, se dará inicio a los ensayos de certificación a los explotadores de servicios aéreos de los Estados miembros del SRVSOP; se realizarán visitas de asesoramiento a Estados que lo han solicitado; se efectuará un Seminario de orientación para el personal directivo de las administraciones de aeronáutica civil y la industria, el que contará con el apoyo de AIRBUS y se incluirán temas sobre el concepto de un sistema regulatorio regional.

3. CONCLUSIONES

3.1 La estrategia unificada, como figura en la Resolución A35-7, se considera de alta prioridad para la OACI y en primer lugar, tiene por objeto prestar asistencia a los Estados, o grupos de Estados, para resolver las deficiencias de seguridad operacional. La capacidad de ejercer las obligaciones en cuanto a la vigilancia de la seguridad operacional, intercambiar información y experiencia, explotar todas las vías para el apoyo mutuo, corresponde a las autoridades aeronáuticas, que son las responsables y encargadas de la tarea.

3.2 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) cuya constitución y actividad actual sustenta el propósito de la Resolución A35-7 de la Asamblea, agrupa a Estados de la región que disponen de recursos humanos calificados y entrenados bajo los Proyectos regionales OACI RLA 95 y RLA 99 con conocimientos especializados en cuanto a legislación y estructura requerida para sustentar la actividad aeronáutica, desarrollo de regulaciones, procedimientos y prácticas necesarias para cumplir los requisitos técnicos referidos a la seguridad de las operaciones aéreas.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la conferencia a:

- a) tomar nota de la información de la presente;
- b) solicitar el apoyo de las oficinas regionales de la OACI, de la CLAC y otras instituciones de la región, en la activación inmediata de sus sistemas de asistencia a los Estados que pudieran necesitarlo; y
- c) estimular el intercambio de experiencias y de prácticas entre especialistas de las autoridades aeronáuticas, mediante los organismos y organizaciones regionales de la OACI y de manera bilateral.

— FIN —