



RCPF/6

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

**SEXTA REUNIÓN DE COORDINACIÓN CON LOS PUNTOS FOCALES
DEL SRVSOP
RCPF/6**

INFORME

(Lima, Perú 20 al 22 de octubre de 2008)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la reunión	ii-1
	Lugar y fecha de la reunión	ii-1
	Participación	ii-1
	Apertura	ii-1
	Organización	ii-1
	Aprobación de la agenda.....	ii-1
	Listas de Decisiones y Conclusiones de la reunión RCPF/6	ii-3
iii -	Lista de participantes	iii-1
Informe sobre el Asunto 1:		
	Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18	1-1
Informe sobre el Asunto 2:		
	Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF	2-1
Informe sobre el Asunto 3:		
	Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional	3-1
Informe sobre el Asunto 4:		
	Propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General.....	4-1
Informe sobre el Asunto 5:		
	Propuesta de programa de trabajo 2009 para su presentación a la Junta General.....	5-1
Informe sobre el Asunto 6:		
	Otros asuntos.....	6-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 20 al 22 de octubre de 2008 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron diez (10) delegados pertenecientes a ocho (8) Estados/Organizaciones miembros del Sistema. Miembros del Comité Técnico también participaron de la Reunión. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-2.

ii-3 APERTURA

El señor José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, dio inicio a la Reunión, destacando los importantes avances del Sistema hasta el momento, y agradeció la presencia de los participantes. Dando a los delegados la bienvenida y deseándoles éxito en sus deliberaciones, inauguró la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Lorenzo Sepúlveda, de delegación de Chile, fue elegido como Presidente de la Reunión. El señor Oscar Quesada Oficial Regional de Seguridad Operacional de la OACI, actuó como Secretario.

ii-5 APROBACIÓN DE LA AGENDA

La reunión aprobó la agenda para esta Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema, tal como se indica a continuación:

- Asunto 1.** Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18
- Asunto 2.** Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF
- Asunto 3.** Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional
- Asunto 4.** Propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General
- Asunto 5.** Propuesta de programa de trabajo 2009 para su presentación a la Junta General
- Asunto 6.** Otros asuntos

ii-6 **LISTA DE RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN
RCPF/6**

Nº	Título	Página
RCPF 6/01	DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A36-2 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL	2-1
RCPF 6/02	COMENTARIOS DE LOS PUNTOS FOCALES SOBRE LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL.	3-3
RCPF 6/03	ESTÁNDARES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS LAR EN LOS ESTADOS E INSTITUCIONES MIEMBROS DEL SRVSOP	5-8

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Javier López González
Jefe Departamento OACI - CRA

Roberto Cimbaro
Director Habilitaciones Aeronáuticas - CRA

BOLIVIA

Jorge Pardo Bejar
Director de Seguridad Operacional – DGAC

BRASIL

Ricardo Caldeira Cesar Brasil
Asesor de Seguridad Operacional - ANAC

CHILE

Lorenzo Sepúlveda Biget
Director de Seguridad Operacional - DGAC

Fernando Bolton Poblete
Jefe Sección Normas DSO - DGAC

PERU

Andrés Villaverde Villaverde
Responsable del área de normas, evaluación y difusión - DGAC

URUGUAY

Jorge Álvarez
Director de Seguridad Operacional - Dinacia

VENEZUELA

David Romero
Gerente de Certificaciones Operacionales – INAC

ACSA

Mario Chacón
Subdirector de la Agencia - COCESNA

OACI

Oscar Quesada-Carboni
Oficial Regional de Seguridad Operacional

COMITÉ TÉCNICO

Verónica Chávez Faiad
Experta en Aeronavegabilidad

Asunto 1. Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18

1.1. Bajo este asunto de la agenda, se presentó un resumen de los resultados de las reuniones JG/17 y JG/18.

Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007) JG/17

1.2. Sobre la JG/17, la Reunión tomó nota del Informe del cumplimiento de las actividades del año 2007 en sus programas de armonización, actividades multinacionales, capacitación y seminarios y el programa de reuniones.

1.3. En referencia al programa de asesoramiento a los Estados, se tomó nota de los cursos sobre aprobación de operaciones CAT II/III impartidos por el SRVSOP en Bolivia y Perú y la visita de asesoramiento a Bolivia para la preparación de la auditoría USOAP.

1.4. También se tomó nota acerca el nombramiento del Perú como Presidente de la Junta General para el periodo 2007-2008 y el requerimiento para la implementación de cursos y talleres de capacitación para la gestión de la vigilancia de la seguridad operacional, dirigida a directores o gerentes de seguridad operacional de los Estados del Sistema. Asimismo se informó sobre la incorporación del programa de difusión del SRVSOP.

Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008)

1.5. Con respecto a la JG/18 se señalaron los resultados de esta reunión que incluyeron un informe sobre los resultados del programa de trabajo del año 2008 hasta la fecha, así como las actividades de asistencia a los Estados que incluyeron capacitación de dos inspectores en operaciones especiales RNAV/RNP en la Oficina de Miami de la FAA, a solicitud de la Autoridad de Aeronáutica del Perú (24 al 26 de marzo de 2008).

1.6. De igual forma se tomó conocimiento de la ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, orientada a otorgar mayor responsabilidad al foro, principalmente en la propuesta del programa de trabajo del Sistema Regional y la institucionalización del Sistema.

1.7. Sobre la Revisión de los indicadores del SRVSOP, se comentó que el promedio de falta de cumplimiento de los Estados miembros del Sistema está en 8.62% y en el ámbito global de cumplimiento efectivo se encuentra en un 41.71%, solicitándose presentar la información filtrada sobre los Anexos 1, 6 y 8 para poder compararla con los datos obtenido con las auditorías USOAP.

1.8. La Reunión también tomó nota sobre las conversaciones iniciales con Transport Canada para apoyar el programa piloto de implementación de SMS en OMA LAR 145. Sobre el particular uno de los miembros del SRVSOP consultó acerca de la posibilidad de expandir este apoyo al programa de seguridad del Estado. Luego de un intercambio de opiniones se aclaró que la asistencia ofrecida por Transport Canada está dirigida a un objetivo específico y que las Oficinas Regionales de la OACI estarán apoyando a los Estados en la implementación del programa de seguridad del Estado.

Asunto 2. Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF

5.1 Para este asunto de la Agenda, se informó a la Reunión sobre las conclusiones adoptadas por las Reuniones de Puntos Focales realizadas anteriormente que se encuentran vigentes y aquellas que ya han sido cumplidas. En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se presenta el listado de conclusiones vigente.

5.2 Con respecto a la conclusión **RCPF 4/01**, en atención a que la resolución A 35-7 fue sustituida por la A 36-2, se convino en renovar la conclusión con la siguiente.

Conclusión RCPF 06/01 - **DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A36-2 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL**

Que los Puntos Focales del SRVSOP, difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, los considerandos y aspectos dispositivos de la Resolución A36-2 **Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional y la Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación**, para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.

5.3 Ambos documentos se incluyen como **Apéndices B y C** de esta parte del Informe de la Reunión.

5.4 De igual forma con respecto a la conclusión RCPF5/03 se consideró conveniente recordar que el sentido de esta conclusión es desarrollar un modelo de vigilancia común para los Estados miembros del SRVSOP con indicadores de performance.

5.5 Adicionalmente la Reunión comentó extensamente sobre la problemática de las tasas administrativas que cobran los Estados miembros por emitir una certificación de una Organización de Mantenimiento de Aeronaves, recordando que algunos Estados tienen montos muy por encima del promedio de la región y la necesidad que la Junta General revise constantemente la evolución de esta situación. Al respecto se le encomendó al Comité Técnico que prepare, para antes del **14 de noviembre de 2008**, un borrador de nota de estudio para revisión y comentarios de los Puntos Focales y para ser presentada en la próxima Junta General con la información actualizada de las tasas que cobran los Estados e Instituciones miembros del SRVSOP y buscando el objetivo de mantener los costos en lo mínimo necesario y con un solo monto para el operador. Esta nota de estudio deberá ser presentada en la última reunión del año de la Junta General para que se tomen las medidas pertinentes.

5.6 También se tomó nota que toda la problemática sobre las tasas administrativas debería ser superada una vez entre en vigor el Acuerdo sobre reconocimiento de OMA LAR 145 y todos los futuros acuerdos de reconocimiento que se establezcan para las otras materias contenidas en la reglamentación armonizada.

5.7 Por otra parte, se consultó a ACSA acerca del reconocimiento por parte de los Estados centroamericanos de los resultados de las actividades de certificación multinacional de las OMA's. Sobre el particular ACSA informó que efectivamente había una demora en el reconocimiento de estas certificaciones y que se esperaba que esta situación se resolviera a finales del año 2008, una vez los Estados centroamericanos pasaran las auditorías de la OACI. También se informó que una vez aprobada la norma regional centroamericana el reconocimiento mutuo como objetivo final sería automático dentro de los Estados miembros de COCESNA y que al momento ACSA estaba desarrollando una referencia cruzada entre su norma 145 con el LAR 145 y no esperaban ningún inconveniente para el reconocimiento de la norma LAR 145 en el futuro.

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		Título	Texto	Responsable	Observaciones
RCPF 4/01		DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A35-7 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL	Que los Puntos Focales del SRVSOP, difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, los considerandos y aspectos dispositivos de la Resolución A35-7, <i>Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional (Apéndice A) y la Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (Apéndice B)</i> , para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.	Puntos Focales	Reemplazada por RCPF 6/01 para referirse a la resolución A 36-2 que sustituye a la A 35-7
RCPF 5/01	Aprobada JG17/16	FIJACIÓN DE TASAS ADMINISTRATIVAS LO MÁS BAJAS POSIBLES PARA LA EMISIÓN Y/O CONVALIDACIÓN DE CERTIFICADOS DE OMAs EN EL ÁMBITO DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL	Se solicita al Comité Técnico a preparar una Nota de Estudio para la próxima Junta General, con los antecedentes de la problemática de la estandarización de tasas administrativas para la emisión y/o convalidación de certificados de OMAs en el ámbito de los Estados miembros del SRVSOP y solicitando a la Junta General la adopción de una conclusión que inste a los Estados a tomar medidas concretas para disminuir las tasas en un tiempo determinado.	Comité Técnico	Cumplida

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		Título	Texto	Responsable	Observaciones
RCPF 5/02		INCORPORACIÓN EN LA AGENDA DE TRABAJO DEL SRVSOP, ESTUDIOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA	<p>Que el Coordinador General considere dentro de la agenda de trabajo del SRVSOP y de las Reuniones de la Junta General, una actividad para definir la institucionalización del Sistema Regional.</p> <p><i>Nota: Por el término "institucionalización" se entiende como la creación de la organización multinacional regional que se define como: Una organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización.</i></p>	Coordinador General	Cumplida
RCPF 5/03	Aprobada JG17/23	CAPACITACIÓN DE VIGILANCIA CONTINUA A LOS ESTADOS DEL SRVSOP	<p>Que la Junta General considere dentro del programa de actividades para el año 2008, un seminario sobre vigilancia continua, con la participación directa de los Estados del Sistema, en el que se utilice los procedimientos desarrollados en el Manual del inspector de operaciones (MIO) y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA) del SRVSOP.</p>	Junta General	Incorporada en el programa de trabajo del SRVSOP

Adjunto B

A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional

Considerando que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

Considerando que incumbe también a los Estados contratantes, **tanto en forma colectiva** como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Considerando que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de **lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones**, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Considerando que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

Considerando que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil **basado en la confianza y el reconocimiento mutuos**, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Considerando que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

Considerando que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para permitir que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente problemas importantes de seguridad operacional identificados mediante el USOAP;

Considerando que la OACI puede coordinar y facilitar la obtención de asistencia para los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

Considerando que el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

Reconociendo que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

Reconociendo que el establecimiento de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus

obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala;

Reconociendo que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

Reconociendo las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

***Reconociendo* que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y**

Reconociendo que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

La Asamblea:

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
3. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento que establezca el Consejo para regir este sistema de intercambio de la información;
5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación;
6. *Encarga* al Consejo que aplique y examine, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables respecto de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, a fin de que otros Estados contratantes tomen medidas en forma conveniente y oportuna;

7. Encarga al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;

8. Insta a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades estatales;

9. 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 las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;

10. *Alienta* a los Estados contratantes a promover la seguridad operacional de la aviación como componente fundamental de las prioridades nacionales, sociales y económicas, así como del proceso de planificación y de las operaciones;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

13. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia y, en particular, que especifique las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario, a fin de ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y asignar el apoyo de los Estados contratantes;

14. *Pide* al Secretario General que siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

15. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que establezca una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional;

16. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

17. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-7.

Apéndice C

DECLARACIÓN

Considerando que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos proporcionan el marco esencial requerido para satisfacer las necesidades de seguridad operacional del sistema de aviación mundial;

Considerando que los Directores Generales de Aviación Civil tienen la responsabilidad colectiva de velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

Reconociendo que el marco para la seguridad operacional debe ser utilizado plenamente por todas las partes interesadas y debe evolucionar en forma continua para garantizar su eficacia y eficiencia sostenidas en el cambiante entorno normativo, económico y tecnológico que caracteriza al siglo XXI;

Recordando que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

Recordando que el reconocimiento como válidos de certificados y licencias de otros Estados se rige por lo dispuesto en el Artículo 33 del Convenio y las normas pertinentes;

Recordando la función de la OACI en la solución de controversias;

Reconociendo que la confianza mutua entre los Estados así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo dependen del acceso a información adecuada sobre seguridad operacional;

Reconociendo que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en el campo de la seguridad operacional mundial son posibles sólo mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas; y

Reconociendo que para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación, dentro de los Estados y entre éstos, es necesario adoptar un enfoque de cooperación y proactivo para la identificación y gestión de los riesgos de seguridad operacional;

Los Directores Generales de Aviación Civil:

1. *Se comprometen* a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante:
 - a) El intercambio, tan pronto como sea posible, de información apropiada relacionada con la seguridad operacional entre los Estados, todas las demás partes interesadas de la aviación y el público, comprendida la divulgación de información sobre los resultados de sus auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, a la mayor brevedad posible y, en todo caso, el 23 de marzo de 2008 a más tardar;
 - b) el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores, en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, asegurándose de que los explotadores extranjeros que efectúen vuelos en sus territorios, sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de

sus propios Estados y la adopción de medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional; la rápida implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sector;

- c) aeronáutico a fin de complementar el marco normativo existente;
- d) **la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional; y**
- e) el fomento de una cultura de equidad;

La conferencia:

2. ***Exhorta a los Estados a reconocer como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no en la intención de conseguir ventajas económicas;***

3. *Exhorta a los Estados, a la OACI, al sector aeronáutico y a las organizaciones donantes a reorientar sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional;*

4. *Exhorta a la OACI y al sector aeronáutico a apoyar la implantación coordinada de sistemas de gestión de la seguridad operacional;*

5. *Exhorta a la OACI a:*

- a) crear y apoyar activamente mecanismos de intercambio de información que permitan la circulación sin restricciones de información sobre seguridad operacional entre todos los interesados de la comunidad aeronáutica;
- b) crear, para el mes de junio de 2006, una estrategia para comunicar al público, de modo eficaz, la información sobre seguridad operacional;
- c) crear un mecanismo, en virtud del Artículo 21 del Convenio, para suministrar información relativa a las matrículas de aeronaves y los explotadores;
- d) elaborar directrices y procedimientos para verificar las condiciones para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio; y
- e) estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo relativo a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional;

6. *Exhorta a los Estados a demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y*

7. *Exhorta* a los Estados y al sector aeronáutico a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional a fin de garantizar beneficios óptimos para la seguridad operacional de la aviación mundial y reducir la duplicación de esfuerzos.

Asunto 3: Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional

Origen del Sistema Regional

3.1 Bajo este asunto de la agenda la Reunión analizó una nota de estudio preparada por la Secretaría que contenía información sobre la historia de la creación del Sistema Regional.

3.2 Sobre el particular se tomó nota que la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) (Cuzco, junio de 1996) examinó el estado de cumplimiento de los SARP's OACI en las actividades de seguridad aérea y los problemas que confrontaban los Estados, decidiendo adoptar medidas concretas para superar esta problemática y sobre la posibilidad de establecer un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional, considerando las actividades del proyecto RLA/95/003 como un paso inicial y que este organismo debería ser ágil, dinámico y con autoridad supranacional para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI, así como funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional. Se indicó que un organismo formado con ese objetivo aseguraría, además, el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia para su aplicación.

3.3 Finalmente la RAAC/5 solicitó a la OACI que estudiara la factibilidad de crear un organismo multinacional para satisfacer las necesidades comunes que confronten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y, en caso positivo, adopte las acciones pertinentes para establecerlo.

3.4 En respuesta a esta conclusión de la RAAC/5 en agosto del mismo año se realizó una primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional, donde se destacó la necesidad de encontrar una solución a nivel regional a través de un mecanismo ágil y sencillo que sea aceptado por los Estados de la Región, y se consideró necesario establecer un acuerdo de cooperación convenido entre las autoridades aeronáuticas nacionales, enmarcado dentro de las atribuciones otorgadas a cada una de ellas por sus propias legislaciones, tratando de evitar las demoras que son comunes cuando participan en el proceso organismos ministeriales o parlamentarios de los Estados.

Participación de la CLAC en el Sistema Regional

3.5 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a sí podrían participar Estados que no pertenecen al área de responsabilidad de la Oficina Regional SAM, coincidiéndose en otorgar la posibilidad de adhesión a otros Estados y que habría que aprovechar todos los vehículos disponibles en la Región, citándose como ejemplo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que al ser un organismo regional más amplio, podría ofrecer esa posibilidad de participación a sus Estados miembros.

Creación del Sistema Regional

3.6 De esta forma en octubre de 1998, entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se suscribió un Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento de un Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe.

Inicio de actividades del Sistema Regional

3.7 Si bien se estableció que el Acuerdo entraría en vigor con la participación de seis Estados miembros (Artículo 7° del Acuerdo para la implantación del SRVSOP), el Sistema Regional inició sus actividades en marzo de 2002, al haberse completado la cantidad de diez participantes para alcanzando el mínimo requerido para hacer efectivo el inicio de las operaciones del SRVSOP.

3.8 Entre las responsabilidades de la OACI, se encuentra la de “promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo de fideicomiso financiado por los Estados participantes” (Artículo 3° del Memorandum de Entendimiento, inciso 3.1 y artículo 5° del Acuerdo), cuyo cumplimiento ha permitido iniciar y desarrollar la operación del SRVSOP. Esta responsabilidad se cumplió con el desarrollo e implementación de un proyecto de cooperación técnica cuyo código es RLA/99/901.

3.9 De tal modo, el SRVSOP es administrado por la OACI utilizando el mecanismo del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/99/901 y a la vez le proporciona el respaldo técnico y logístico al Sistema Regional (*Ref.* Artículo 14, incisos a) y b), del Reglamento del SRVSOP).

Institucionalización del Sistema Regional

3.10 La Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17) del SRVSOP (Lima - Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007), convino en iniciar desde el año 2008 el debate sobre la institucionalización del Sistema Regional.

3.11 En la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/18) del SRVSOP (Bogotá - Colombia, 16 y 17 de junio de 2008), se adoptó la Conclusión JG 18/05 – “Ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales”, mediante la cual se aprobó la enmienda de los términos de referencia (TORs PPF) de la Reunión de Puntos Focales para incorporar varias responsabilidades.

3.12 Una de dichas nuevas responsabilidades consiste en “Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación”.

3.13 La Reunión tomó nota que el SRVSOP debería en el futuro cumplir su misión bajo un esquema autónomo de la OACI, una vez se alcance la madurez necesaria para dar este importante paso.

3.14 Para implementar este esquema autónomo la Reunión tomó nota de varias opciones distintas de institucionalización y realizó un amplio debate sobre el tema.

3.15 La Reunión reconoció que en el futuro se podría requerir de la orientación de especialistas jurídicos en temas internacionales para poder definir más claramente los pasos a seguir en el avance hacia la institucionalización del Sistema.

3.16 La Reunión convino en que todos los Estados tenían clara la necesidad de caminar a la institucionalización del Sistema como una forma de consolidar los avances logrados hasta el momento, garantizar el sostenimiento de los mismos y otorgarle una mayor estabilidad, destacando que uno de los problemas actuales del Sistema es la inconsecuencia de los Estados para perseguir sus objetivos.

3.17 También se consideró que la mejor opción aunque la más lenta para la institucionalización del Sistema, sería mediante la aprobación o adopción y firma de un acuerdo multilateral en el marco de una conferencia diplomática para establecer un Organismo Multinacional Regional (OMR) que cumpla inicialmente con las funciones que actualmente realiza el SRVSOP y las que sus miembros deseen otorgarle.

3.18 Por otra parte también se concordó en que la ampliación del alcance de las actividades del Sistema a otros Anexos de la OACI era un paso importante de la estrategia de institucionalización del Sistema.

3.19 Debido a la complejidad de la tarea asignada a la Reunión de Puntos Focales se convino en presentar a la próxima Junta General una estrategia global con una nota de estudio, que desarrollaría y presentaría el Presidente de la RCPF con los comentarios que sean transmitidos por cada una de las Administraciones para antes del **15 de noviembre de 2008** y adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RCPF 6/02 - COMENTARIOS DE LOS PUNTOS FOCALES SOBRE LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL

El Presidente de la Sexta Reunión de Puntos Focales desarrollará y presentará en la próxima Reunión de la Junta General una nota de estudio con una propuesta de estrategia global de institucionalización.

Esta estrategia considerará los resultados de la RCPF/6 y los comentarios que sean enviados por los miembros del SRVSOP a través de sus Puntos Focales a la brevedad posible y en todo caso para antes del **15 de noviembre de 2008**.

Los comentarios deberán ser enviados al correo electrónico fbolton@dgac.cl con el título "Estrategia de institucionalización".

Asunto 4. Propuesta de evaluación de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General

4.1 Bajo este punto de la agenda, se informó que la Décimo Octava Reunión de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008) al analizar la desvinculación de Panamá, los asistentes expresaron su apoyo al mecanismo de integración y fortalecimiento regional que representa el Sistema, resaltando que sus logros dependen mucho del compromiso de cada uno de sus miembros.

4.2 Adicionalmente la Junta General convino en la necesidad de llevar a cabo un análisis profundo sobre lo expresado por Panamá y encargó a la Reunión de Puntos Focales para que en base al estudio costo/beneficio que deberá desarrollar el SRVSOP, se analice el rumbo del Sistema Regional y se considere la necesidad de efectuar cambios, recalcando lo importante que representa el hecho que los Estados envíen a esa Reunión a expertos con el nivel necesario para realizar un buen análisis de la situación.

4.3 Sobre el particular, la Reunión tomó nota sobre las antecedentes de esta tarea y que el grupo regional conformado para realizar el estudio costo/beneficio está en las fases iniciales del estudio por tanto no estará disponible como base de este estudio.

4.4 A efectos de realizar la evaluación se revisó el Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI, el texto del acuerdo que firman los miembros del SRVSOP al momento de su adhesión, y el reglamento del Sistema. En estos documentos figuran los objetivos del Sistema Regional y las responsabilidades de cada una de sus partes.

4.5 Para desarrollar la evaluación solicitada por la Junta General se utilizó el formulario de monitoreo de proyectos de cooperación que utiliza el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con las adaptaciones que se consideraron pertinentes para los objetivos de la evaluación. El resultado de la evaluación se presenta como **Apéndice A** de esta parte del Informe para la consideración de la próxima Junta General. Este informe es complementario al estudio costo/beneficio que se encuentra en proceso de desarrollo y representa el consenso de la Reunión de Puntos Focales del SRVSOP.

4.6 En referencia a lo expresado por Panamá, la Reunión concluyó que sus aspiraciones, a pesar de ser requerimientos propios de un Estado, estas no estaban consideradas en los programas de trabajo definidos para el Sistema Regional. Sin embargo, es importante señalar que en el caso de Panamá el SRVSOP le proporcionó asistencia oportuna cada vez que fue requerido para que pudiera solucionar de forma inmediata sus necesidades de vigilancia presentadas. Por otra parte, también llama la atención que no se hubiese presentado oficialmente una solicitud para incluir dentro del programa de trabajo del SRVSOP necesidades específicas y/o generales que pudiese tener este Estado u otros miembros en materia de vigilancia continua. Sobre el particular la RCPF/6 concluyó que la posición de Panamá no constituye ninguna deficiencia atribuible al Sistema.

4.7 Asimismo la Reunión lamentó la decisión de Panamá y expresó su interés que, en caso que decida cambiar su decisión de desvincularse del SRVSOP, la Reunión de Puntos Focales está abierta a recibir cualquier propuesta que pueda satisfacer sus requerimientos para incluirla en los programas anuales de trabajo del Sistema a ser presentados a la Junta General.

APENDICE A

Resultado de la Evaluación del Sistema Regional realizado por la Sexta Reunión de Puntos Focales

INTRODUCCIÓN

Este informe contiene los resultados de la evaluación realizada por la Sexta Reunión de Puntos Focales del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional RCPF/6 SRVSOP (Lima, Perú 20 al 22 de octubre de 2008).

La responsabilidad de evaluar anualmente al Sistema Regional ha sido asignada a los Puntos Focales del SRVSOP por la Junta General mediante la conclusión **JG 18/05 “Ampliación de los Términos de Referencia de la Reunión de Puntos Focales”**

La evaluación sobre la marcha del Sistema Regional fue solicitada por la Junta General, ante una serie de comentarios realizados por Panamá al momento de solicitar su desvinculación del Sistema Regional.

Para realizar la evaluación se utilizó el formulario de monitoreo y evaluación de proyectos de cooperación técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, al cual se le realizaron las adaptaciones necesarias. El formulario original contiene como parte I una calificación numérica que fue adaptada a una calificación conceptual, basada en los criterios expresados por cada punto focal a cada pregunta del cuestionario.

Es un formulario de uso anual, que es usado por primera vez por el SRVSOP, por tanto se le sacará mayor provecho al cabo de un año, cuando se vuelva a evaluar el Sistema y se comparen las actividades programadas con las realizadas.

Se podría resumir que la evaluación del SRVSOP se sitúa entre satisfactoria y sumamente satisfactoria y adicionalmente la evaluación conceptual identifica oportunidades de mejora entre la que se destacan las siguientes:

- Ampliar el alcance del SRVSOP al desarrollo de reglamentos relacionados con otros Anexos de la OACI.
- Necesidad de resaltar las capacidades del sistema en el interior de los Estados miembros y en otros Estados, dado que la falta de conocimiento de ellas se ha traducido en que los Estados no lo han utilizado cabalmente, recurriendo en algunos casos a otros organismos.
- Más apoyo a los Estados en material de vigilancia continua, debiendo considerar más actividades en su programa anual que contribuya a lograr este propósito.
- Creación de un mecanismo de gestión propio, evaluando sus resultados periódicamente. (Institucionalización)
- Los Estados deben dar continuidad de los expertos que participan en los Paneles del SRVSOP y que estos tengan la experiencia y competencia suficiente para formar parte del Panel.

-
- Los Estados deben agilizar la información que se les solicita para el desarrollo de algunas actividades, ya que en muchas ocasiones las respuestas demoran más allá de un tiempo prudente.
 - La necesidad de desarrollar una metodología para medir el compromiso de los Estados con el SRVSOP e informar los resultados a la Junta General.
 - Incrementar el apoyo a los Estados miembros y otros Estados en lo relacionado a la capacitación inicial y recurrente de los Inspectores de Aeronavegabilidad y Operaciones, de manera de estandarizar sus conocimientos y también incrementar la realización de cursos de Operaciones especiales, como: RNP, RNAV, ETOPS, etc).

Resumen del Proyecto RLA/99/901

Número y título del proyecto: RLA/99/990 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica

Institución designada: OACI

Fecha de comienzo del proyecto:

Originariamente prevista: Enero de 2000
Efectiva: Marzo de 2002

Fecha de terminación del proyecto:

Originariamente prevista: Diciembre de 2007
Efectiva: N/A Prorrogable cada cinco años.

Presupuesto total (dólares):

Monto inicial: 2,250,000.00
Última revisión aprobada: 4,943,398.00

Periodo que abarca el informe: 2007-2008

PARTE I: CALIFICACION CONCEPTUAL

Metodología.

La reunión de Puntos Focales, calificó por acuerdo la pertinencia y desempeño del proyecto, en base a la siguiente escala conceptual:

1. *Sumamente satisfactorio*
2. *Satisfactorio*
3. *Insatisfactorio, con algunos elementos positivos*
4. *Insatisfactorio*
5. *No se aplica*

A. ASPECTOS GENERALES

1. ¿Cómo califica el nivel de pertinencia del proyecto en relación con las Prioridades de desarrollo de la región?

Se determinó que el nivel de pertinencia del proyecto en relación a las prioridades de desarrollo de la región es entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, identificándose como oportunidades de mejora que era necesario incorporar los reglamentos relacionados con otros anexos, en el concepto global de la seguridad operacional.

2. Dados los objetivos del proyecto, ¿se presta ayuda a las Administraciones?

Se determinó que efectivamente le presta ayuda a las Administraciones, siendo evaluado entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, destacándose especialmente la entrega del producto LAR como un marco normativo armonizado, claro y realista con las capacidades de la Región.

Otro aspecto relevante es la capacitación de inspectores de la región y asesorías en temas específicos solicitados por los Estados, los cuales han sido resueltos con oportunidad y eficiencia.

Como oportunidad de mejora en este aspecto, es necesario resaltar las capacidades del sistema, dado que la falta de conocimiento de ellas se ha traducido en que los Estados no lo han utilizado cabalmente, recurriendo en algunos casos a otros organismos.

B. RENDIMIENTO

1. Utilizando algunos indicadores, se calificó la contribución de los productos del Sistema al logro de los objetivos inmediatos.

Indicador N° 1 *Reducción de la cantidad de discrepancias emitidas por el programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.*

En este aspecto, se determinó que el sistema ha contribuido a reducir las discrepancias observadas por el programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, siendo evaluado entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio.

Se determinó como una oportunidad de mejora, que el Sistema podría apoyar más a los Estados en la vigilancia continua, debiendo considerar más actividades en su programa anual que contribuya a lograr este propósito.

También es necesario poder evaluar este indicador en forma más objetiva, en base a un análisis comparado de los resultados del primer programa de auditorías con el que actualmente se encuentra en desarrollo, tomando en consideración sólo los aspectos de los anexos 1,6 y 8 y realizarlo una vez que al menos dos tercios de la región pasen este proceso.

Indicador N°2 Reducción de la cantidad de accidentes en aeronaves de más de 5,700 kg de masa máxima certificada de despegue en los países participantes.

Al respecto la reunión concordó, que si bien es cierto, la reducción de los accidentes es un aspecto de trascendental importancia, no es posible determinar objetivamente cual ha sido la real contribución del sistema para lograr este propósito.

Sin embargo, es posible afirmar que los índices de accidentes en la región han mejorado y estos se encuentran en el límite de cumplimiento con respecto a los objetivos establecidos en el Programa Global de Seguridad Operacional de la OACI (GASP), definido para las diferentes regiones del mundo.

2. **Calificación de la calidad de los productos del SRVSOP.**

La reunión calificó que la calidad de los productos entregados por el Sistema es entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, no identificándose nuevas oportunidades de mejora, con la aplicación de la nueva estrategia para su elaboración.

3. **¿Son adecuados los mecanismos de gestión del proyecto?**

La reunión evaluó como Satisfactoria los mecanismos de gestión del sistema. Determinándose como oportunidad de mejora, que debería crear su propio mecanismo de gestión, evaluando sus resultados periódicamente.

4. **¿Son suficientes los recursos (financieros, físicos y humanos) del proyecto?**

En lo que respecta a la **cantidad**, se estima que son Satisfactorios para cumplir con la actual planificación y prioridades determinadas por los Estados, sin embargo, si se considera el gran aporte de la oficina regional, situación que no podrá ser permanente, se identificó como oportunidad de mejora que el sistema debería tender a la autosuficiencia del SRVSOP.

Con relación a la **calidad** se evaluó como Sumamente Satisfactorio, considerando tanto los integrantes de los paneles técnicos, participantes en paneles de expertos y el personal de OACI que contribuye con el sistema, destacándose la calidad y compromiso en su trabajo.

Se identificó como oportunidad de mejora en que los Estados deberían dar continuidad de los expertos que participan en los Paneles del SRVSOP y que estos tengan la experiencia y competencia suficiente para formar parte del Panel.

5. ¿Se están utilizando eficientemente los recursos del proyecto para producir los resultados previstos?

La reunión estimó que el sistema está utilizando los recursos entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, para producir los resultados previstos.

Sin embargo, es necesario esperar los resultados de la evaluación objetiva de costo beneficio que se encuentra en ejecución.

6. ¿Es el proyecto eficaz en función de los costos, en comparación con programas o proyectos similares?

Al igual que la pregunta anterior, la reunión estimó que el sistema está utilizando los recursos entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio.

Sin embargo, es necesario esperar los resultados de la evaluación objetiva de costo beneficio que se encuentra en ejecución y al mismo tiempo tener información real de los costos de otros programas o proyectos similares para poder hacer efectivamente una comparación.

7. Sobre la base de su plan de trabajo, ¿Cómo calificaría el grado de oportunidad del SRVSOP en lo que respecta a la obtención de productos y resultados iniciales y entrega de insumos.

La Reunión determinó que la oportunidad en la obtención de los productos y los resultados iniciales como la entrega de insumos ha sido entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, especialmente en lo referente a la oportunidad para solucionar requerimientos de los Estados.

Como oportunidad de mejora, se determinó la necesidad que los Estados agilicen la información que se les solicita para el desarrollo de algunas actividades, ya que en muchas ocasiones las respuestas demoran más allá de un tiempo prudente.

EN CONCLUSIÓN LA CALIFICACIÓN GLOBAL DEL PROYECTO, ES ENTRE SATISFACTORIO Y SUMAMENTE SATISFACTORIO.

PARTE II: EVALUACIÓN DESCRIPTIVA

1. ¿Cuáles son los principales logros del proyecto en relación con los resultados esperados, durante el año que abarca el examen? En la medida de lo posible, incluya una evaluación de los posibles efectos, el sostenimiento de los resultados y la contribución al desarrollo de la capacidad.

Se logró el desarrollo del mapa normativo LAR en cumplimiento con los SARPS. Se desarrollaron 25 de 27 LAR que corresponden a los Anexos 1, 6 y 8 La normativa es considerada de una alta calidad y adaptada a la realidad de la región. La nueva estrategia de desarrollo de las LAR arrojó los resultados esperados con mayor eficiencia y eficacia al proceso. También este mecanismo garantiza la el sostenimiento y mantenimiento de la normativa para garantizar en el tiempo el cumplimiento con los estándares internacionales de la OACI, de igual forma la Región logró generar capacidad en la elaboración de sus propias normas y competencia en los profesionales de la región y sus propios programas de capacitación.

El SRVSOP demostró capacidad de reaccionar y proveer una respuesta oportuna ante las distintas solicitudes de asistencia para solucionar problemas de seguridad operacional.

2. ¿Cuáles son las cuestiones y problemas principales que influyen en el logro de los resultados del proyecto?

a. Uno de los principales problemas es el compromiso de los Estados para cumplir con sus obligaciones al participar en el SRVSOP.

b. La resistencia natural al cambio de los profesionales en las Administraciones.

c. Los problemas administrativos de los Estados no permiten en algunas ocasiones una amplia participación.

d. En algunos casos se ha percibido falta de experiencia del personal que los Estados o Instituciones envían a participar en los Paneles de Expertos y/o falta de continuidad de los mismos en la participación en las Reuniones.

e. Existe poca difusión de las actividades del SRVSOP al interior de cada Administración.

3. ¿Cómo deberían resolverse esas cuestiones o problemas? Sírvase explicar detalladamente la acción o las acciones recomendadas. Especifique quién debería ser el encargado de esas acciones. Indique también un calendario provisional y los recursos necesarios.

a. Uno de los principales problemas es el compromiso de los Estados para cumplir con sus obligaciones al participar en el SRVSOP.

Que el Comité Técnico desarrolle una metodología para medir el grado de compromiso de los miembros en la participación de las actividades y sus obligaciones con el SRVSOP considerando: Participación en Reuniones, Cursos, Respuesta a oficios del SRVSOP y grado de armonización y/o adopción de las LAR y documentos conexos y se informe en la Reunión de fin de año de la JG.

b. La resistencia natural al cambio de los profesionales en las Administraciones.

Las Administraciones deben tomar acciones concretas para sensibilizar y concienciar a sus profesionales sobre la necesidad de adaptarse a este cambio. Incorporar este tema dentro del Seminario para DSOs del año 2009. Utilizar mecanismos disponibles de gestión de recursos humanos para abordar la resistencia al cambio.

c. Los problemas administrativos de los Estados no permiten en algunas ocasiones una amplia participación.

El SRVSOP debería fijar con la debida anticipación las fechas de los eventos a realizarse para facilitar los arreglos administrativos, de igual forma las cartas de convocatoria a los eventos del SRVSOP deberían ser emitidas con al menos 3 meses de anticipación.

d. En algunos casos se ha percibido falta de experiencia del personal que los Estados o Instituciones envían a participar en los Paneles de Expertos y/o falta de continuidad de los mismos en la participación en las Reuniones.

Los Estados deberían garantizar la competencia del personal asignado a los Paneles de Expertos así como la continuidad (en la medida de lo posible) de los mismos en la participación.

e. Existe poca difusión de las actividades del SRVSOP al interior de cada Administración.

Las Administraciones deberían incorporar dentro de sus programas de formación la difusión de las actividades del SRVSOP, los miembros del SRVSOP deberían buscar también mecanismos de difusión adicionales.

4. ¿Qué nuevos acontecimientos (de ocurrir) han de afectar probablemente el logro de los resultados del proyecto? ¿Qué recomienda usted para responder a esos acontecimientos?

El nombramiento del nuevo Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI que actúa como Coordinador General del SRVSOP.

Los Estados miembros del SRVSOP deberían utilizar sus mecanismos de representación en la OACI para solicitar el nombramiento del nuevo Director a la brevedad posible.

Hay dos miembros del SRVSOP (Ecuador y EMBRAER) que tienen obligaciones de depósitos de costos compartidos pendientes de depositar.

5. Hasta la fecha, ¿qué enseñanzas (positivas y negativas) se pueden extraer de la experiencia del proyecto?

Ver anteriores

6. ¿Propone usted alguna revisión sustantiva en el documento de apoyo al documento de proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles son esas revisiones? Indique la justificación.

No se considera necesario revisar el documento de proyecto

7. Proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su evaluación del proyecto. Puede incluir los anexos que considere necesarios.

PARTE III: Cuadro sinóptico del programa o proyecto

Título y número del programa o proyecto:	RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	Disposiciones de gestión:	
Institución designada:	OACI	Período que abarca:	2007-2008
RESUMEN FINANCIERO			
Fuente de fondos (miles de dólares)	Presupuesto Total año 2008 (miles de dólares)	Gasto total 2008 (miles de dólares)	Tasa de ejecución %
Participación en la financiación de los gastos:			
Argentina	301,422		
Bolivia	287,125		
Brasil	317,570		
Chile	316,150		
Cuba	323,112		
Ecuador	131,930		
Panamá	287,150		
Paraguay	287,150		
Perú	283,786		
Uruguay	155,450		
Venezuela	201,590		
ACSA	72,955		
Intereses	134,586		
España	73,001		
AIRBUS	287,150		
EMBRAER	178,670		
Otros ingresos	69,080		
	511,170	TBD	

RESUMEN DE LOS RESULTADOS		
Objetivos Inmediatos	INDICADORES	LOGROS
<p>Objetivo Inmediato # 1</p> <p>Establecimiento y puesta en marcha del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere, conforme a su reglamento</p>	N/A	El Sistema Regional entró en operación en marzo de 2002. Objetivo cumplido.
<p>Objetivo Inmediato # 2</p> <p>Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes, optimizando los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región</p>	<p>Indicador 1: Nivel de cumplimiento de los Elementos Críticos en los Estados del SRVSOP.</p> <p>Indicador:2 Tendencia de los índices de accidentes</p>	No es posible comparar objetivamente los resultados de las ultima auditorias de la OACI con la nuevas del enfoque sistémico. Se debe filtrar también los resultados para poder comparar el resultado de los Anexos 1, 6, y 8.
<p>Objetivo Inmediato N# 3</p> <p>Establecer un programa permanente para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional</p>	Por definir.	Este objetivo fue incorporado por el Sistema en sus orígenes. En el futuro y dentro del marco del proceso de armonización normativa se requerirá realizar visitas de estandarización a los miembros del SRVSOP. Por tanto será abordado en una futura etapa del Sistema.
<p>Objetivo Inmediato N° 4</p> <p>Promover en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.</p>	Disminución en la cantidad de diferencias anuales en las normas de los Estados con las LARs.	Se han desarrollado 25 de las 27 LARs consideradas en el mapa normativo aprobado por la primera Reunión del Panel de Estructura de las LARs RPEE/1. Algunos Estados ya han iniciado sus procesos de armonización y/o adopción de las LARs.

OBJETIVO 1		
Establecimiento y puesta en marcha del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere, conforme a su reglamento		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
Ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, con el propósito de otorgar mayor responsabilidad al foro, principalmente en la propuesta del programa de trabajo del Sistema Regional y la institucionalización del Sistema.	Aprobada por la conclusión JG18/05 - AMPLIACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LA REUNIÓN DE PUNTOS FOCALES.	Cumplido
Estudios de Institucionalización del Sistema Regional.	Se iniciaron los estudios en la RCPF/6	-Definir la estrategia de Institucionalización del SRVSOP. - Iniciar la implementación de la estrategia.

OBJETIVO 2		
Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes, optimizando los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
<p>a. Programa de asistencia a los Estados: se incluyó en el presupuesto del año 2008 y en el programa de trabajo, la realización de al menos tres (3) visitas de asesoramiento a los Estados que lo requieran.</p> <p>b. Programa de capacitación y seminarios: se incluyó en el presupuesto del 2008 y en el programa de trabajo, la realización de 7 cursos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auditoria de diagnóstico en el área de operación de aeronaves de la Autoridad de Bolivia. - OJT para inspectores AIR y OPS de la DGAC de Perú sobre aprobación de operaciones RNP en MIA IFO. - Curso básico y avanzado sobre licencias al personal para la DINACIA de Uruguay. - Curso de CAT II/III en Perú y Bolivia. <p><i>Se impartieron 5 cursos entre ellos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Curso LAR 67</i> - <i>Curso LAR PEL</i> - <i>Curso Auditor Líder ISO 9001-2000</i> - <i>Curso IDISR</i> - <i>Participación Hoja de Ruta.</i> - <i>Curso RNP; en este curso participó un miembro del C.T., con la finalidad de capacitación para el desarrollo de las C.A. respectivas</i> <p><i>Nota: no se impartieron los cursos sobre Gestión de seguridad operacional, Curso LAR 145 y Curso LAR 141 y 142.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Continuar el programa de asistencia a los Estados. - Preparar y realizar un curso/taller para la formación de personal gerencial de un departamento de seguridad operacional - Desarrollar el Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMA's LAR 145 - Solicitar a la OACI que presente la información filtrada sobre los resultados del programa USOAP de los Anexos 1, 6 y 8 para comparar con los datos obtenidos en las auditorías iniciales. - Ver programa del 2009.

OBJETIVO 3		
Establecer un programa permanente para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
Programa de asistencia a los Estados	Auditoria a Bolivia en preparación de la auditoria del programa USOAP	- Mantener la asistencia técnica que pudiera requerir algún Estado miembro.

OBJETIVO 4		
Promover en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
Desarrollar las normas LAR en la áreas de PEL – OPS – AIR (Anexos 1-6- 8)	La JG aprobó 19 LARs (PEL – AIR).	<p>Completar la aprobación de las LARs (CIAC – OPS) pendientes por parte de la JG y la aprobación de las LARs 21 y 45.</p> <p>Comprometer a las Autoridades de los Estados miembros a participar de manera proactiva en el desarrollo de las LARs en los paneles de expertos para facilitar la gestión posterior de armonización en cada Estado, disminuyendo de esta manera el rechazo al cambio.</p>

OBJETIVO 4		
Promover en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
Comenzar el proceso de armonización y/o adopción por parte de los Estados de las LARs.	<ul style="list-style-type: none"> • La Versión 2 de la LAR 145 se encuentra en proceso de armonización con fecha de termino Nov 2010. • La LAR 21 esta en desarrollo y se espera finalice en Mar 2009. • La LAR 45, prevista para este 2008, tiene un primer borrador a nivel del Comité Técnico, no distribuida aun a los Estados. • Las LARS 91 – 121 y 135 no han sido completada en su totalidad, por lo tanto su armonización no puede ser iniciada aun. • La LAR 119 esta en proceso de armonización y ya fue distribuida a los Estados. • Las LARs PEL (61- 63 – 65 y 67) han sido remitidas a los Estados para su armonización. • Las LARs CIAC (141- 142 y 147) fueron terminados sus desarrollos y distribuidas a los Estados para sus revisión y comentarios, por lo tanto el proceso de armonización no se ha iniciado. 	<p>Completar de acuerdo a la complejidad de cada aérea especifica (una vez que las LARs hayan pasado su proceso de aprobación por la Junta General) la armonización por parte de los Estados de acuerdo a los tiempos propuestos por los paneles de expertos y presentar un informe en cada reunión a la Junta General.</p> <p>Reforzar la necesidad de seguimiento por parte del SRVSOP del grado de armonización alcanzada en cada LAR por parte de cada uno de los Estados miembros y presentar estos resultados en cada reunión de la Junta General.</p> <p>Desarrollar todas las circulares de asesoramiento técnico que faciliten la implementación de las LARs.</p>

OBJETIVO 4		
Promover en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.		
Metas anuales de productos	Logro de productos	Metas propuestas de productos para el año siguiente
Realizar una revisión continua de las normativas LAR actualizándolas de acuerdo a las Enmiendas vigentes de la normativa OACI.	Durante 2008 las LARs de PEL-AIR y OPS se han mantenido actualizadas de acuerdo las enmiendas vigentes de la normativa OACI	Continuar desarrollando en forma permanente la actualización de las LARs en concordancia con la normativa OACI.
Revisar la estructura de las LAR, para ampliar las actividades de armonización a otros Anexos de la OACI.	La Junta General consideró que ya existía la madurez necesaria para ampliar el alcance de las actividades del Sistema Regional a otros Anexos.	Iniciar estudios para la ampliar el ámbito del SRVSOP para los demás Anexos del Convenio de Chicago.

Asunto 5. Propuesta de programa de trabajo para el año 2009 para su presentación a la Junta General

5.1. Bajo este asunto de la agenda se informó que de conformidad con el Artículo 7 del Reglamento del Sistema Regional, corresponde a la Junta General aprobar el programa anual de actividades, así como examinar y aprobar el presupuesto anual y el régimen financiero y que la Décimo Octava Reunión de la Junta General del SRVSOP (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008) amplió los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, e incorporó lo siguiente dentro de sus responsabilidades:

- a) Preparar para la consideración de la Junta General, la propuesta del programa de trabajo del siguiente año.
- b) Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación.
- c) Preparar una propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General.

5.2. De esta forma la Reunión analizó la propuesta del Comité Técnico del SRVSOP sobre las actividades que se consideran deberían ser incorporadas en el año 2009, en seguimiento a los programas de armonización, instrucción, asistencia a los Estados, reuniones y el programa de difusión.

5.3. Se asignaron niveles de prioridad a cada actividad para facilitar a la secretaría la elaboración de la propuesta del programa con el presupuesto disponible y tomando nota que algunos miembros tenían pendientes cuotas de costos compartidos que podrían afectar la implementación del programa.

Programa de actividades para el año 2009

5.4. *Introducción*

5.5. El desarrollo del programa de actividades del año 2009 continúa con actividades para la consolidación de los avances logrados en el proceso de armonización de las reglamentaciones y procedimientos de acuerdo con la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR, para lo que se propone continuar con las actividades propias de armonización y los trabajos con equipos multinacionales y continuar con el programa de instrucción. El programa de apoyo a los Estados también se propone que forme parte del programa de trabajo para el año 2009. Adicionalmente se propone la incorporación de un programa de difusión de las actividades del SRVSOP.

5.6. La propuesta del programa para el año 2009 que se presenta a continuación, ha sido dividida en las siguientes áreas:

- a) Armonización de las reglamentaciones;
- b) Actividades con equipos multinacionales;
- c) Actividades de capacitación y seminarios;
- d) Visitas de asesoramiento a los Estados;
- e) Reuniones; y
- f) Actividades de difusión.

5.7. **Programa de armonización de las reglamentaciones (PRIORIDAD 1)**

Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/2)

5.8. Considerando que han surgido aspectos de redacción que necesitan ser armonizados entre los diferentes Paneles de Expertos del SRVSOP, así como para revisar el mapa reglamentario de las LAR, incorporando reglamentos adicionales a los conjuntos ya establecidos e incluir nuevos reglamentos inherentes a otras áreas y considerando en principio lo correspondiente a los Anexos 11, 13, 14 y 18, se ha previsto la realización de la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR para el Primer semestre del año 2009.

Aeronavegabilidad (LAR 21, LAR 45, Circular de asesoramiento para los reglamentos LAR 21; LAR 43; LAR 39; LAR 145, los capítulos de control y requisitos de mantenimiento del LAR 91; LAR 121 y LAR 135 y MIA)

5.9. De acuerdo a la Estructura del LAR aprobada por la Junta General en su **Conclusión JG 16/02**, se ha previsto en el área de aeronavegabilidad el desarrollo del conjunto de reglamentaciones LAR AIR; de estos reglamentos faltarían las fases finales de revisión del reglamento LAR 21 sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves y LAR 45 sobre Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves. En cuanto al reglamento LAR 145 Tercera Edición es necesaria la revisión de la CA 145.001, en vista del cambio de estructura y las nuevas modificaciones incorporadas al reglamento. Asimismo, es necesario modificar el MIA para incluir los requisitos de los reglamentos LAR 21, LAR 39, LAR 43, LAR 121, LAR 135, LAR 91 y LAR 145, así como el desarrollo del material de orientación respectivo de estos reglamentos. Además es necesario continuar con el programa de consolidación de la LAR 145, previendo que su período de armonización es de cinco años definido en la **Conclusión JG 12/04**.

5.10. Dentro de este marco será necesario desarrollar las siguientes actividades:

- a) Evaluación del texto del LAR 21 relativo a la certificación de aeronaves y componentes de aeronaves. Este primer borrador será evaluado y analizado por la Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6) produciendo el borrador de la Primera Edición del LAR 21; posteriormente se enviará este borrador a los Estados para recibir los comentarios, introducir los cambios y modificaciones propuestas, y finalmente se enviará a la Junta General la propuesta definitiva de esta Primera Edición para su aprobación.
- b) Evaluación del texto del LAR 45 relativo a la identificación de aeronaves y componentes de aeronaves. Este primer borrador será evaluado y analizado por la Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6) produciendo el borrador de la Primera Edición del LAR 45; posteriormente se enviará este borrador a los Estados para recibir los

- comentarios, introducir los cambios y modificaciones propuestas, y finalmente se enviará a la Junta General la propuesta definitiva de esta Primera Edición para su aprobación.
- c) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 21, sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves, basada en la aprobación de los requisitos del reglamento.
 - d) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 43, sobre mantenimiento, basada en la aprobación de los requisitos del reglamento.
 - e) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 39, sobre directrices de aeronavegabilidad, basada en la aprobación de los requisitos del LAR 21.
 - f) Revisión de la CA. 145.001 del LAR 145, en donde se incluya la nueva estructura del reglamento, basado en el LAR 145 Tercera Edición.
 - g) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 91.
 - h) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 121.
 - i) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 135.
 - j) Revisión a la Circular de asesoramiento sobre SMS en OMA's LAR 145 referente a las oportunidades de mejora encontradas en los documentos de ayuda desarrollados para la implementación de los sistemas de gestión de seguridad en las organizaciones de mantenimiento LAR 145.
 - k) Revisión del MIA, considerando la aprobación del LAR 21; los capítulos de Control y requisitos de mantenimiento de los reglamentos 91, 121 y 135, y la incorporación de los requisitos sobre SMS del LAR 145 Tercera Edición.

Revisión de los Reglamentos LAR 43, Capítulos AIR de los LAR 91, 121 y 135 y del MIA

5.11. Una vez concluidos los ensayos de auditoría de certificación de explotadores de servicios aéreos propuestos para el año 2009 y la implementación del plan piloto sobre SMS, se ha previsto la revisión de los contenidos del LAR 43; los capítulos sobre control y requisitos de mantenimiento de los Reglamentos LAR 91, 121 y 135, así como del contenido del MIA, a fin de incluir dichas oportunidades de mejora detectadas durante el desarrollo del material de orientación; los curso de formación y los ensayos mencionados.

Operación de aeronaves (Revisión del MIO para incluir referencias de los LAR 119, 121 y 135)

5.12. En el área de operación de aeronaves será necesario revisar el Manual del Inspector de Operaciones (MIO) para incluir las referencias de los LAR 119, 121 y 135.

Revisión de la Primera edición de los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135 y del MIO

5.13. Una vez concluidos los ensayos de auditoría de certificación de explotadores de servicios aéreos propuestos para el año 2009, será necesario revisar los contenidos de las primeras ediciones de los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135, así como del contenido del MIO, a fin de incluir las oportunidades de mejora detectadas durante los cursos de formación y los ensayos mencionados.

Licencias al personal

5.14. Dentro de esta área se propone para el 2009 continuar con la consolidación del Conjunto LAR PEL, que comprende los reglamentos de licencias y centros de instrucción y entrenamiento, a través del desarrollo de las siguientes actividades:

- a) Incorporar las oportunidades de mejora a los reglamentos de licencias (LAR 61, 63, 65 y 67, Segunda Edición, Enmienda 2), como resultado de los cursos de capacitación desarrollados en agosto 2008, así como del análisis de las notificaciones del cronograma de armonización y/o adopción de los citados Reglamentos por parte de los Estados, que se espera concluir en Diciembre de 2008.
- b) Adicionalmente en lo que concierne al LAR 67, incorporar los requisitos de SMS y los nuevos conceptos para abordar las cuestiones relativas a los riesgos aeromédicos actuales a los que está expuesta la seguridad operacional, contenidos en la enmienda 169 del Anexo 1, así como incorporar los requisitos para la certificación de centros médicos aeronáuticos.
- c) Incorporar las oportunidades de mejora a los reglamentos de centros de instrucción y de entrenamiento (LAR 141, LAR 142 y LAR 147), como producto de un curso de capacitación propuesto a ser desarrollado en el año 2009, así como el análisis de las notificaciones de armonización y/o adopción que se realicen, conforme a la segunda fase de la estrategia aprobada por la Junta General respecto al Conjunto LAR PEL.
- d) Revisar el Manual de Certificación de Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil, para incluir la evaluación de los requisitos de SMS y las referencias al LAR 147.
- e) Actualizar la Circular de Asesoramiento del LAR 67, que incluye los Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Informativo (MEI), que permita armonizar las metodologías científicas y los protocolos de medicina aeronáutica en la Región.
- f) Desarrollar el Manual de Procedimientos de Licencias, que permita establecer en forma armonizada el sistema para la aplicación de los requisitos de otorgamiento de licencias y habilitaciones señaladas en los LAR 61, 63 y 65 por parte de una Oficina de Licencias, considerando el cumplimiento de los 8 elementos críticos de la Seguridad Operacional.

- g) Desarrollar las Circulares de Asesoramiento que incluya los MAC y MEI para los Reglamentos LAR 61, LAR 63 y LAR 65.
- h) Desarrollar las Circulares de Asesoramiento que incluya los MAC y MEI para los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147.

Actividades con equipos multinacionales (PRIORIDAD 1)

5.15. Con el propósito de fomentar el intercambio de conocimientos, proveer entrenamiento en el trabajo, identificar las potencialidades de los recursos humanos de la Región y con el objetivo final de conformar un núcleo regional de inspectores de seguridad operacional debidamente calificados y registrados, se propone la realización de las siguientes actividades:

Auditorías a las organizaciones de mantenimiento

5.16. Para el año 2009 se continúa con la realización de las Auditorías de certificación y vigilancia a las organizaciones de mantenimiento que han manifestado su interés en participar en esta actividad, utilizando el reglamento LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA). En este sentido se prevé realizar las siguientes actividades:

- a) Seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de SEMAN Perú, Cubana de Aviación de Cuba, LAN Airlines de Chile y VEM de Brasil.
- b) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de LAN Airlines de Chile. Se propone realizar esta auditoría de seguimiento con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicho taller continúa cumpliendo los requisitos por los cuales se le otorgó el certificado de aprobación.
- c) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de VEM de Brasil. Se propone realizar esta auditoría con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicho taller continúa cumpliendo los requisitos por los cuales se le otorgó el certificado de aprobación.
- d) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de SEMAN de Perú. Se propone realizar esta auditoría con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicha organización de mantenimiento cumple con el LAR 145 versión 2.
- e) Visita del equipo de auditoría a la organización de mantenimiento Cubana de Aviación de Cuba para la verificación del levantamiento del PAC.
- f) Auditoría de certificación a DIGEX de Brasil. Esta auditoría de certificación se propone que sea realizada por un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicha organización cumple con los requisitos del LAR 145 versión 2.
- g) También se prevé recibir solicitudes de al menos dos Organización de Mantenimiento interesadas en recibir una certificación multinacional con la norma LAR 145.

Ensayos de auditorías a explotadores de servicios aéreos

5.17. Para el año 2009 se propone llevar a cabo dos (02) ensayos de auditoría de certificación a los explotadores de servicios aéreos que manifiesten su interés en participar en estas actividades. Los dos primeros ensayos de auditoría se realizarán utilizando los LAR 119, 121 y 135, así como el MIO del Sistema.

Ensayos de auditoría a centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil

5.18. Para el año 2009 se propone llevar a cabo dos (2) ensayos de auditoría de certificación a centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, entre quienes manifiesten su interés en participar en estas actividades, de acuerdo a la convocatoria que realice el SRVSOP, utilizando para ello los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147, así como el Manual de Certificación de Centros de instrucción y entrenamiento (MCIE).

Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMA's LAR 145

5.19. Durante la Primera Reunión de retroalimentación de la industria y el panel de expertos de aeronavegabilidad (RRIPEA) se invitó a la industria a participar en el Plan piloto para la implementación de la Tercera Edición del LAR 145, el cual incluye los requisitos de SMS. En este sentido, 6 organizaciones de mantenimiento manifestaron su interés en participar en el Plan piloto, ellas son: LAN (Chile), SEMAN (Perú), COPESA (Costa Rica), DIGEX (Brasil), ATSA (Perú) y El Peregrino (Perú).

5.20. Para la implementación de este plan piloto, la Oficina Regional de la OACI ha realizado una aproximación con Transport Canada, quienes manifestaron un gran interés en apoyar a la región en este programa, que incluiría el apoyo en el diseño del plan piloto, acompañamiento del mismo, OJT para inspectores de seguridad operacional en Canadá, y la participación de inspectores de Canadá en las actividades de evaluación del SMS de las OMA's de la región con el propósito de identificar oportunidades de mejora.

5.21. La RPEA/05 aprobó la implementación faseada del SMS en las OMA's LAR 145. Esta implementación se divide en 4 fases, cada una de las cuales deben ser completadas en el lapso de un año. El Plan piloto para la implementación del SMS en OMA's LAR 145 sigue esta estructura de implementación; considerando las siguientes actividades:

- Desarrollo de un Folleto de orientación para las OMA's sobre el Plan Piloto de Implementación del SMS
- Curso Taller sobre el LAR 145 Tercera Edición, este curso servirá para la instrucción de los Auditores de las AAC y personal de las OMA's involucradas en la implementación del SMS a través del Plan Piloto.
- Finalizada la Fase 1 se realizará un Seminario de retroalimentación entre la Industria y el PEA para evaluar las oportunidades de mejora detectadas durante la implementación de la Fase 1.

Programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa (IDISR)

5.22. En el primer trimestre del año 2009 se implantará el programa IDISR y en el segundo trimestre se realizará la segunda revisión del Manual del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) para incorporar las lecciones aprendidas y las oportunidades de mejora identificadas. También se propone realizar un tercer curso para los inspectores de seguridad operacional. El primer informe con los resultados de las inspecciones del año 2009 será presentado en la Vigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/21) del SRVSOP a celebrarse a finales del año 2009.

Registro de auditores LAR

5.23. Continuando con las actividades de evaluación de los solicitantes al Registro de Auditores LAR, el cual fuera aprobado por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria Junta General, se tiene prevista la evaluación de solicitudes y producción de los carnés de acreditación para los auditores que cumplan con todos los requisitos para formar parte de este registro. Como mínimo se espera lograr el registro de cuatro inspectores por cada Autoridad Aeronáutica u Organismo Regional miembro del SRVSOP.

Banco de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores

5.24. De conformidad con la implementación del Banco de Ingenieros Aeronáuticos se atenderá un proyecto de aprobación de la modificación mayor de una aeronave Dash-8 para operación en campos de aterrizaje de altura. Para la realización de esta aprobación se conformará un equipo multinacional de ingenieros pertenecientes al Banco e Ingenieros del Sistema con la asesoría de la Dirección de Certificación Aeronáutica de la DNA de Argentina.

5.25. **Actividades de capacitación y seminarios**

- a) Curso de gestión de seguridad operacional y Taller sobre implementación de un programa efectivo de vigilancia continua en los Estados y Organismos Regionales miembros del SRVSOP (PRIORIDAD 1)
- b) Sexto Curso de Formación de Auditores Líderes ISO 9001:2000 (PRIORIDAD 1) Se impartirá sin becas.
- c) Curso sobre la LAR 145 Versión 2 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA). PRIORIDAD 1. Considerando solamente una beca por miembro del SRVSOP a realizar en el CIPE en Argentina.
- d) Curso Taller sobre el LAR 145 Tercera Edición y el Plan Piloto sobre implementación del SMS en OMA's (PRIORIDAD 1)
- e) Seminario de retroalimentación entre la Industria y el PEA para evaluar las oportunidades de mejora detectadas durante la implementación de la Fase 1. (PRIORIDAD 2), Debería realizarse a inicios del año 2010 una vez superado el primer año del programa piloto.

- f) Curso sobre la implantación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en explotadores de servicios aéreos (PRIORIDAD 3)
- g) Primer curso sobre los Reglamentos LAR 119, 121 y 135 y el Manual del inspector de operaciones (PRIORIDAD 1)
- h) Primer curso sobre el Reglamento LAR 91 (PRIORIDAD 1)
- i) Primer Seminario sobre medicina aeronáutica (PRIORIDAD 1)
- j) Primer curso sobre interpretación de los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147 (PRIORIDAD 1)
- k) Tercer curso del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)(PRIORIDAD 2)

5.26. Por otra parte, la Reunión convino en la necesidad de definir una modalidad diferente de capacitación que permita a cada Administración impartir sus propios cursos basados en la normativa LAR y que sea aceptable al SRVSOP, para lo cual se requerirá desarrollar un mecanismo que garantice que la instrucción sea impartida en cada Estado de una forma homogénea y adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión RCPF 6/03 - ESTÁNDARES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS LAR EN LOS ESTADOS E INSTITUCIONES MIEMBROS DEL SRVSOP

Que el Comité Técnico dentro del programa de actividades del año 2009, desarrolle los procedimientos para que los Estados e instituciones miembros puedan impartir instrucción sobre los LAR aceptable para el ingreso al registro de auditores LAR del SRVSOP.

5.27. Reuniones del Sistema Regional (PRIORIDAD 1)

5.28. Como parte del programa de actividades para el año 2009, se convino en proponer a la Junta General realizar las siguientes reuniones del Sistema Regional:

- a) Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/2)
- b) Vigésima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/20)
- c) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/5)
- d) Séptima Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6)
- e) Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5)
- f) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/6)
- g) Quinta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/5)
- h) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/6)

- i) Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/7)
- j) Vigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/21).

Programa de asesoría a los Estados (PRIORIDAD 1)

5.29. Al respecto, los Estados miembros del Sistema tienen la posibilidad de recibir asistencia técnica de expertos del Sistema Regional para atender distintas necesidades. En este sentido se convino en proponer a la Junta General incluir en el presupuesto del año 2009 y en el programa de trabajo, atender por lo menos tres (3) solicitudes de asistencia a los Estados que lo requieran. De ser requeridas más misiones de asistencia técnica por parte de los Estados, el Coordinador General hará los esfuerzos para implementar estas misiones de asistencia con recursos disponibles aprobados en el presupuesto anual

5.30. Dentro de estas visitas de asistencia, está considerado el Curso de RNAV/RNP que se realizará en Lima Perú, a solicitud de la Autoridad Aeronáutica de Perú, en el primer semestre del año 2009.

5.31. Programa de difusión del SRVSOP (PRIORIDAD 2)

Ronda de conferencias a la industria en los Estados

5.32. Este programa tiene como propósito dar a conocer a la comunidad aeronáutica mundial y Latinoamericana sobre los avances logrados por el SRVSOP, sus actividades y objetivos. Dentro de este programa se propone la realización de una ronda de conferencias de alto nivel, que pueden ser realizadas como desayunos con la industria. En esta conferencia se propone realizar dos presentaciones, una del Director General de la AAC del Estado y otra del Coordinador General, distribuir un folleto informativo sobre el SRVSOP y dar la oportunidad para recibir preguntas de la industria.

Asunto 6. Otros asuntos

6.1 Nil.