ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

OCTAVA REUNIÓN DE COORDINACIÓN CON LOS PUNTOS FOCALES DEL SRVSOP RCPF/8

INFORME

(Punta Cana, República Dominicana, 25 y 26 de octubre de 2010)

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 recomendaciones y conclusiones de la reunión RCPF/8 ..... ii-3
iii - Lista de participantes iii-1

Informe sobre el Asunto 1:
Revisión de los resultados de la JG/21 1-1
Informe sobre el Asunto 2:
Revisión del cumplimiento de las conclusiones adoptadas en las RCPF 2-1
Informe sobre el Asunto 3:
Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional 3-1
Informe sobre el Asunto 4:
Resultados del proceso de armonización y/o adopción de los Reglamentos LAR y estrategia de cumplimiento para el 2011 4-1
Informe sobre el Asunto 5:
Revisión del informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) para su presentación a la Junta General 5-1
Informe sobre el Asunto 6:
Propuesta de programa de trabajo para el año 2011 a ser presentada a la Junta General 6-1
Informe sobre el Asunto 7:
Otros asuntos 7-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 25 al 26 de octubre de 2010 en en las instalaciones del Centro de Covenciones del Hotel Moon Palace, Punta Cana, República Dominicana.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron nueve (09) delegados pertenecientes a siete (07) Estados miembros del Sistema. Como observadores participaron tres (03) delegados pertenecientes a Colombia, República Dominicana y Boeing. Por OACI participó el Sr. Eduardo Chacin de la Oficina Regional NACC. Por el Comité Técnico del SRVSOP participaron el Sr. Marcelo Ureña y el Sr. Daniel Basualdo y por Airbus participó el Sr. Andreas Kohn. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-2.

ii-3 APERTURA

En la apertura participaron el Sr. Eduardo Chacin de OACI y el Sr. Marcelo Ureña del SRVSOP quienes dirigieron palabras de bienvenida a los participantes. El Director de Normas de Vuelo Sr. Iván Vásquez dio la bienvenida a los delegados en nombre del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y les deseo éxito en sus deliberaciones, quedando inaugurada la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Rolando Avendaño, de la delegación de la Argentina, fue elegido como Presidente de la Reunión. Los señores Marcelo Ureña Logroño y Daniel Basualdo del Comité Técnico del SRVSOP, actuaron como secretarios.

ii-5 APROBACIÓN DE LA AGENDA

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

Asunto 1. Revisión de los resultados de la JG/21.

Asunto 2. Revisión del cumplimiento de las conclusiones adoptadas en las RCPF.

Asunto 3. Estrategia de institucionalización del Sistema Regional.

Asunto 4. Resultados del proceso de armonización y/o adopción de los Reglamentos LAR y estrategia de cumplimiento para el 2011.

Asunto 5. Revisión del informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) para su presentación a la Junta General.

Asunto 6. Propuesta de programa de trabajo para el año 2011 a ser presentada a la Junta General.

Asunto 7. Otros asuntos.

ii-6 **LISTA DE CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE LA REUNIÓN RCPF/8**

CONCLUSIONES

N°	Título	Página
RCPF 8/01	DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN 32/1 – COOPERACIÓN Y ASISTENCIA REGIONALES PARA SUPERAR DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL	2-1
RCPF 8/02	ESTRATEGIA DE CUMPLIMIENTIO DE LOS PROCESOS DE ARMONIZACIÓN Y/O ADOPCIÓN DE LOS LAR PARA EL AÑO 2011	4-1
RCPF 8/03	RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES EN LOS ESTADOS DEL SRVSOP	6-3

RECOMENDACIONES

N°	Título	Página
RCPF 8/01	ANÁLISIS DEL ESTUDIO JURÍDICO DE LA CLAC ACERCA DEL CONVENIO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL QUE ABARQUE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL	3-1

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Rolando Julio Avendaño
Jefe de la Unidad Técnica de Armonización Regional y Asesor Técnico Especializado - ANAC

Carlos Rubén Fernández
Inspector de Operaciones y auxiliar de la Unidad Técnica de Armonización Regional - ANAC

BRASIL

Paulo César Requena da Silva
Gerente General de Aviación General - ANAC

CHILE

Lorenzo Sepúlveda Biget
Director de Seguridad Operacional - DGAC

COLOMBIA

Donall Humberto Tascon Cardenas
SubDirector General – UAEAC

CUBA

Pedro Luis Colmenero Lauredo
Director de Operaciones y Seguridad Aeronáutica – IACC

Héctor Larrinaga
Especialista Principal – Seguridad Operacional - Inspector - IACC

PARAGUAY

Jesús César Ríos Rabello
Sub Director de Normas de Vuelo –DINAC

PERU

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

REPÚBLICA DOMINICANA

Iván Vásquez Reyes
Director Normes de Vuelo - IDAC

VENEZUELA

David Romero
Inspector de aeronavegabilidad – Gerencia General de Seguridad Aeronáutica - INAC

AIRBUS

Andreas Kohn
Director, International Airworthiness Cooperation Engineering – Project Integrity

BOEING

Gerardo Hueto
Deputy Chief-Aviation System Safety

OACI

Eduardo Chacin
Especialista Regional en Seguridad Operacional **–** Oficina Regional NACC

SRVSOP

Marcelo Ureña
Especialista en Seguridad Operacional/Operación de Aeronaves – Comité Técnico

Daniel Basualdo
Especialista de Aeronavegabilidad – Comité Técnico

Asunto 1. **Revisión de los resultados de la JG/21**

1.1. Bajo este asunto de la agenda, se presentó un resumen de los resultados de la Vigésimo Primera Reunión Ordinaria de la Junta General.

1.2. Al respecto, la Reunión tomó nota que la JG/21 fue informada sobre los siguientes aspectos del año 2009:

- ✓ la situación de las adhesiones de los Estados al Sistema Regional, las contribuciones de costos compartidos y un resumen de los gastos efectuados por el proyecto;
- ✓ la reincorporación de Panamá al Sistema Regional;
- ✓ la desvinculación de ACSA del Sistema Regional;
- ✓ el informe anual del Sistema Regional;
- ✓ el estudio costo beneficio efectuado por el grupo de expertos financieros y técnicos de los Estados miembros del Sistema Regional; y
- ✓ la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

1.3. Como último punto de este asunto, la Reunión analizó el resumen de conclusiones de la JG/21 que al momento se encuentran vigentes.

Asunto 2. Revisión del cumplimiento de las conclusiones adoptadas en las RCPF

2.1 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.

2.2 En base a la nota de estudio A37-WP/10 presentada y aprobada por el Consejo de la OACI dentro de la Cuestión 32 del 37° período de sesiones de la Asamblea relativa a Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional, la Reunión acordó la siguiente conclusión.

Conclusión RCPF 8/01 – DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN 32/1 – COOPERACIÓN Y ASISTENCIA REGIONALES PARA SUPERAR DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD OPERACIONAL (Esta resolución sustituye a las Resoluciones A 36/2 y A 36/3)

Que los Puntos Focales del SRVSOP, difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, los considerandos y aspectos dispositivos de la Resolución A32-1 - Cooperación y asistencia regionales para superar deficiencias relacionadas con la Seguridad Operacional**,** para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.

2.3 En el **Adjunto A** a esta parte del informe se presenta el listado de conclusiones vigentes.

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
RCPF 5/03	**Aprobado JG17/23**	**CAPACITACIÓN DE VIGILANCIA CONTINUA A LOS ESTADOS DEL SRVSOP**	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.	**Junta General**	**Cumplida** Se ha programado cursos GSI AIR, OPS y PEL para un Estado del SRVSOP
~~**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**~~	~~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.~~	~~**Puntos Focales**~~	~~**Cumplida**~~

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
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.	**Comité Técnico**	**Pendiente**
RCPF 7/01	**Aprobado JG 21/03**	**INSTITUCIONALIZA-CIÓN DEL SISTEMA**	Considerando los resultados de la Conferencia Diplomática de Brasilia, Brasil (7 al 9 diciembre de 2009) que aprobó el texto del Convenio Constitutivo para la implantación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional. Se insta a la Junta General a considerar esta futura organización como la solución para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica. Se sugiere a la Junta General considerar una reserva presupuestaria de aproximadamente USD 6,000 en el programa de actividades del año 2010 para la contratación de un experto jurídico con el objetivo de presentar para consideración de la Junta General una propuesta de procedimiento y plan de incorporación del Sistema Regional a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.	**Junta General**	**Cumplida**

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
RCPF 7/02		**ENCUESTA SOBRE CAPACITACIÓN ADICIONAL REQUERIDA POR LOS ESTADOS PARA EL AÑO 2010**	Que el Comité Técnico realice una encuesta para determinar necesidades comunes de capacitación en los Estados, que ameriten la impartición de un curso por parte del Sistema Regional.	**Comité Técnico**	**Vigente**
RCPF 7/03		**ALTERNATIVAS PARA GESTIONAR EL PAGO DE LAS CUOTAS ATRASADAS DE ECUADOR**	Que la Junta General considere las siguientes medidas para gestionar el pago de cuotas atrasadas por parte del Ecuador: a) Reunión con representantes de Ecuador y Estados miembros del SRVSOP en la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad Operacional a realizarse en Montreal, Canadá del 29 de marzo al 1 de abril de 2010. b) Visita conjunta a la DGAC de Ecuador del Coordinador General con algunas autoridades de los Estados miembros del Sistema. c) Acciones bilaterales paralelas de los Estados miembros del Sistema con Ecuador. d) En caso de no haber obtenido resultados con las medidas anteriores, realizar acciones a un nivel superior a la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador, como por ejemplo con la Subsecretaria de Transporte o con el Ministerio de Transporte.	**Junta General/ Coordinador General**	**Cumplida**

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
RCPF 7/04		**MEDIDAS PARA GESTIONAR EL PAGO DE CUOTAS ATRASADAS DE CUALQUIER ESTADO DEL SRVSOP**	Solicitar a la Junta General analizar las siguientes medidas para gestionar el pago de cuotas atrasadas de cualquier Estado del SRVSOP: a) Carta recordatoria del Coordinador General del Sistema Regional al Director del Organismo Estatal de Aviación Civil del Estado involucrado. b) En caso de no tener respuesta a la comunicación inicial, el Coordinador General solicitará una visita al Estado en cuestión en compañía de algunas autoridades de los Estados miembros del Sistema. La visita será programada y solicitada dentro de los tres meses siguientes de enviada la carta recordatoria. c) Si la situación no ha sido solucionada, el Coordinador General y el Presidente de la Junta General iniciarán acciones a un nivel superior al Organismo Estatal de Aviación Civil del Estado involucrado dentro de los dos meses siguientes a la visita. d) Acciones bilaterales paralelas de los Estados miembros del Sistema con el Estado involucrado.	**Junta General**	**Cumplida**

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
RCPF 7/05	**Aprobado JG/21/05**	**CIRCULACIÓN DEL "ACUERDO ADMINIS-TRATIVO PARA LA ACEPTACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SRVSOP"**	Que la Junta General considere solicitar a la CLAC realizar las gestiones necesarias para la suscripción por parte de las Administraciones del SRVSOP del "Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP".	**Junta General**	**Cumplida**
RCPF 7/06	**Aprobado JG-21/06**	**INFORMACIÓN DEL GRUPO REGIONAL PARA LA SEGURIDAD OPERACIONAL PANAMERICANO (RASG-PA) SOBRE ANÁLISIS Y CAUSAS DE ACCIDENTES EN LA REGIÓN SUDAMERICANA Y ACCIONES DE MITIGACIÓN"**	Que la Junta General, con el propósito de evitar la duplicación de esfuerzos, utilice el trabajo de análisis de seguridad operacional del Grupo Regional para la Seguridad Operacional Panamericano (RASG-PA) para determinar las posibles acciones de mitigación que deben tomar los Estados para revertir las tendencias de accidentes aéreos en la Región.	**Junta General**	**Cumplida**

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		**Título**	**Texto**	**Responsable**	**Observaciones**
RCPF 7/07		**REVISIÓN DE LA METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DEL ÍNDICE DE COMPROMISO DE LOS ESTADOS DEL SISTEMA**	Que el Comité Técnico del SRVSOP revise las oportunidades de mejora identificadas por la RCPF en la metodología del cálculo del índice de compromiso de los Estados del Sistema.	**Comité Técnico**	**Pendiente**
RCPF 7/08		**ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN ENTRE LOS ESTADOS DEL SISTEMA REGIONAL**	Que el Comité Técnico desarrolle una estrategia de comunicación entre los Estados miembros del SRVSOP para que sea presentada a la Junta General y en la que se considere la difusión de las fortalezas y bondades del Sistema.	**Comité Técnico**	**Pendiente**

Asunto 3: Estrategia de institucionalización del Sistema Regional

3.1 Sobre este tema, la Reunión tomó nota sobre los pasos que se dieron para la institucionalización del Sistema Regional desde la Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17) (Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007 hasta la Conferencia Diplomática de Brasilia (7 al 9 de diciembre de 2009), en la que se decidió finalizar los textos de un Convenio Constitutivo cuyo objetivo fue la implantación de "La Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional".

3.2 Asimismo se informó a la Reunión que la JG/21 tomó nota sobre la propuesta de la Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/7) de considerar a esta futura organización como la solución para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

3.3 En la JG/21 algunos Estados manifestaron su preocupación con respecto al procedimiento propuesto, lo cual generó un enriquecedor intercambio de ideas, quedando claro que todos los Estados miembros estaban de acuerdo con la necesidad de avanzar en el proceso de institucionalización del Sistema Regional, sin embargo manifestaron que la propuesta de lograr este objetivo mediante la incorporación a la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional requería de mayor análisis.

3.4 Al respecto, la Reunión comentó que el proceso de institucionalización del Sistema Regional se encuentra en análisis y que el Convenio Constitutivo actual para la implantación de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional no permite la incorporación de los Estados que no son de Sudamérica mediante la suscripción de un acuerdo entre el Estado y la Organización Multinacional Regional (OMR).

3.5 Asimismo la Reunión tomó nota que el informe jurídico de la CLAC hizo las recomendaciones pertinentes para permitir que los Estados que no son de Sudamérica puedan ser parte de una OMR, en tal sentido acordó la siguiente recomendación:

Recomendación RCPF 8/01 – ANÁLISIS DEL ESTUDIO JURÍDICO DE LA CLAC ACERCA DEL CONVENIO CONSTITUTIVO PARA UNA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL QUE ABARQUE NAVEGACIÓN AÉREA Y SEGURIDAD OPERACIONAL

Que la próxima Reunión de la Junta General analice el Estudio Jurídico de la CLAC acerca del Convenio Constitutivo para permitir el avance de la institucionalización del Sistema Regional.

3.6 En el **Adjunto A** a esta parte del informe, se presenta el Adjunto 7 del Informe de la **79 Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC** (Ciudad de México, México, 31 de agosto al 1 de septiembre de 2010), Informe del análisis del Convenio Constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional 2010.

ADJUNTO 7 AL INFORME DE LA 79 REUNIÓN DEL

COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Ciudad de México, 31 de agosto al 1 de septiembre de 2010)

Informe del análisis del Convenio Constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional 2010

Informe del Análisis del Convenio Constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional 2010

(Nota de estudio presentada por Chile)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta los comentarios del Grupo de expertos Jurídicos de la CLAC, con respecto al Convenio que creó la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional para permitir incorporar al SRVSOP a esta Organización.

Referencias:

1. Memorando de Entendimiento OACI-CLAC para la creación del SRVSOP.
2. Convenio constitutivo de la Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional.
3. Informe de la 21a. Reunión Ordinaria de la Junta General del SRVSOP (Santiago, 22 marzo 2010).
4. Informe de la Vigésimo Quinta Reunión del Grupo de Expertos GEPEJTA/25 (Buenos Aires, Argentina, agosto de 2010)

Antecedentes

1. En cumplimiento a la decisión de la Junta del Sistema de Cooperación de la Vigilancia a la Seguridad Operacional, Chile en su calidad de punto Focal de Seguridad Operacional, en la Décima cuarta reunión del GEPEJTA (Lima, Perú, 27 al 29 de abril de 2010), presentó una Nota de Estudio, en la cual informó sobre el proceso seguido para la institucionalización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), solicitando al GEPEJTA que se analice la forma como podría incorporarse el Sistema Regional a la futura (OMR) "Organización Sudamericana de Navegación Aérea y Seguridad Operacional", teniendo presente que en diciembre de 2009, se concretó la Conferencia Diplomática para aprobar el Convenio Constitutivo de esta Organización.

2. El GEPEJTA, luego de revisar la Nota de estudio, acordó constituir un Grupo *ad hoc* para realizar el trabajo solicitado, conformado por Argentina, Brasil, Costa Rica, Paraguay, Perú, Uruguay y Chile como Ponente.

3. Después de un largo debate el grupo *ad hoc* estimó que para poder cumplir la tarea encomendada, era necesario realizar un análisis integral al Convenio de constitución de la OMR, dado que este contiene un conjunto de artículos que deben ser revisados de manera correlacionada.

Análisis y Comentarios

4. Analizado el articulado del Convenio, se concluye que éste presenta una serie de inconvenientes que no permite incorporar el SRVSOP a la OMR, sin generar que los actuales Estados integrantes del Sistema que no pertenecen a la Región Sudamericana participen con los mismas prerrogativas, derechos y obligaciones.

5. El Grupo opina que incluso algunos artículos del Convenio, independientemente de que el sistema se integre o no a la OMR, podrían presentar impedimentos para su entrada en

vigencia. Sin embargo esta opinión escapa de los términos de referencia asignados al grupo, especialmente que no se tenían todos los antecedentes a la vista en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea. Sin embargo, por existir dudas fundadas se estimó conveniente consignarlo en el informe para contribuir a que la OMR, finalmente se pueda efectivamente ratificar.

6. A continuación se señalan los principales comentarios a los artículos del Convenio, relacionados con la integración a la OMR del SRVSOP:

- Respecto al ámbito geográfico cabe señalar que el mismo está circunscrito a "la Región Sudamericana (SAM) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)." presentándose de esta forma limitantes para aquellos Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que no pertenecen a esta Región.

- Esta limitante se repite a lo largo del Convenio; en el Artículo 1 Ámbito de aplicación; Artículo 20 firma y ratificación y artículo 22 sobre adhesiones. Por ello el grupo *ad hoc*, estima que de no ampliarse el ámbito de aplicación a la región LATINOAMERICANA, imposibilita la participación de todos los Estados que hoy están en ambos Sistemas (Navegación Aérea y el SRVSOP).

- Por otra parte, el Convenio considera las materias de seguridad operacional limitadas exclusivamente a su vigilancia, y específicamente con relación a los servicios de tránsito aéreo. Es decir, no considera al resto de los elementos críticos de la seguridad operacional, como por ejemplo la reglamentación, la certificación, la capacitación, estructura organizacional entre otros, los cuales si constituyen tareas prioritarias del SRVSOP.

- Consecuentemente con lo anterior, el grupo de expertos consideró que para que el SRVSOP, pudiese desarrollar todas las funciones sería indispensable modificar las disposiciones que se refieren a esta materia, generalizando la aplicación al concepto integral de la seguridad operacional.

- Asimismo, el grupo observó todas aquellas disposiciones del Convenio en las cuales se requiere de "la aprobación unánime", tales es el caso para aprobar una adhesión al Convenio por parte de un Estado (art.22); respecto de permitir a Observadores (art.23) y en cuanto a enmiendas o modificaciones al Convenio (art.24), llegándose incluso a permitir que Estados que no son partes puedan impedir la participación de observadores, solución inexistente en otro instrumento internacional de que los expertos tengan conocimiento y evidentemente contraria a toda norma o principio del Derechos de los Tratados.

- La misma solución de la unanimidad ha sido abandonada por las Organizaciones internacionales hace muchos años, entre otras razones porque confiere a cada una de las Partes un verdadero derecho de veto. Desde un punto de vista práctico la experiencia de la Sociedad de Naciones entre otras, donde rige el principio de la unanimidad, se caracterizó por su inoperancia, circunstancia que los expertos no quisieran que se repitiera respecto de la Organización que se intenta crear. Sin embargo, esta decisión corresponde a la forma que los Estados deseen operar, pero es necesario considerar las ventajas y desventajas que ello podría implicar.

- Otro tema relevante dice relación con los artículos 16, 17 y 18 del Convenio, sobre inmunidades, privilegios y exenciones que debieran ser objeto de un nuevo convenio con el Estado sede y cada Estado Parte.

- Adicionalmente, se consideró que las facultades del Consejo Directivo y del Director Ejecutivo podrían ser insuficientes para desarrollar una gestión integral.

- Además el Grupo opinó que otros artículos del Convenio tienen una redacción poco clara que podrían afectar el sentido jurídico y técnico de las disposiciones.

- Finalmente el Grupo presentó un adjunto que contiene una propuesta preliminar que haría factible la incorporación de SRVSOP a la OMR, que requiere aún de un mayor análisis. Este adjunto pretende hacer un aporte al actual Convenio en lo relativo a los Servicios de Navegación Aérea, elaborado a través del trabajo de GREPECAS. En consecuencia este adjunto tiene sólo valor en el caso que la decisión sea formar una sola OMR que integre tanto las necesidades de los servicios multinacionales de Navegación Aérea y Seguridad Operacional en un sentido amplio.

- También es necesario hacer presente que en el trabajo adjunto realizado por el Grupo de expertos, se consideró la posición de Argentina, en el sentido que no era aceptable la participación en la OMR, de Estados ajenos a la Región Latinoamericana y que además mantienen una disputa de soberanía reconocida por las Naciones Unidas.

Proposición

7. Dentro de las alternativas de solución que permitan que SRVSOP adquiera la Institucionalidad de OMR, se podrían considerar las siguientes:

- Estudiar el adjunto presentado por el Grupo de Expertos Jurídicos que permita perfeccionar los Artículos del Convenio, y de esta forma poder incorporar al SRVSOP a la OMR, sin embargo esto implica llamar a una nueva Conferencia Diplomática.

- Efectuar los Estudios para crear una nueva OMR, destinada a asumir las funciones y objetivos del SRVSOP. Esta alternativa implicaría tener dos OMR, una para los Servicios de la Navegación Aérea y otra para la Seguridad Operacional. Es necesario hacer presente que esta alternativa probablemente implicará mayores costos y desaprovechar las sinergias que implica contar con una sola OMR y también requerirá llamar a una Conferencia Diplomática para la conformación de la OMR de Seguridad Operacional.

- En el caso de optar por la conformación de dos OMR, y considerando que esta opinión podría escapar a las funciones de la CLAC, es necesario hacer presente a las autoridades las aprensiones del Grupo de Expertos, que podrían afectar la ratificación del Convenio con relación a los Servicios de Navegación, para lo cual se hace necesario conformar un Grupo de Trabajo para aclarar las dudas existentes, dentro del Marco de GREPECAS o donde se estime conveniente.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

8. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada en la presente Nota de Estudio e intercambiar criterios para las acciones que se deberán tomar para definir la Institucionalidad del SRVSOP a futuro.

Asunto 4: Resultados del proceso de armonización y/o adopción de los Reglamentos LAR y estrategia de cumplimiento para el 2011

4.1 Bajo este punto de la agenda la Reunión tomó nota que los procesos de armonización y/o adopción de los reglamentos LAR iniciaron en el 2005 para el Conjunto LAR AIR, en el 2008 para el conjunto LAR PEL y en el 2009 para el conjunto LAR OPS.

4.2 Al respecto la Reunión manifestó de manera unánime que los Estados deberían acelerar el proceso de armonización de los LAR a fin de mejorar el cumplimiento de las reglamentaciones y en consecuencia los índices de accidentes en la Región.

4.3 En cuanto a la estrategia de cumplimiento para el 2011, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

Conclusión RCPF 8/02 - ESTRATEGIA DE CUMPLIMIENTO DE LOS PROCESOS DE ARMONIZACIÓN Y/O ADOPCIÓN DE LOS LAR PARA EL AÑO 2011

Que las Reuniones de Paneles de Expertos del SRVSOP incluyan en su agenda, la revisión de los planes y compromisos de armonización por parte de los Estados miembros del SRVSOP.

Que las Reuniones de Coordinación de los Puntos Focales analicen las causas de los atrasos en los planes de armonización y propongan las posibles soluciones para consideración de la Junta General.

4.4 En el **Apéndice A** a este asunto del informe se detallan los resultados alcanzados por los Estados del Sistema Regional en el proceso de armonización y/o adopción de los Reglamentos LAR.

Asunto 5. Revisión del informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) para su presentación a la Junta General

5.1. Bajo este asunto de la agenda la Reunión tomó nota sobre el Primer informe del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR).

5.2. La Reunión comentó que los Estados de la Región Sudamericana presentan un 36.4 % de incumplimiento en vigilancia continua según los datos provenientes de las auditorías USOAP de la OACI. Por lo tanto se instó a los Estados miembros del SRVSOP a incorporar el Programa IDISR en sus planes de vigilancia, como una herramienta para mejorar el índice de incumplimiento.

5.3. En relación a las cifras decrecientes presentadas en el Primer informe del Programa IDISR con respecto a las inspecciones de rampa, la Reunión consideró que la causa podría ser por falta de reporte de las inspecciones realizadas en el Sistema, por lo que recomendó a los Estados a reportar las mismas. A tal efecto, la Reunión sugirió una mayor difusión del Programa IDISR entre los Estados del SRVSOP.

5.4. En este sentido, la Reunión recomendó que los Estados que no hayan tenido observaciones en las auditorías USOAP publiquen sus planes de vigilancia continua para que sirvan de modelo para los Estados que todavía no disponen de ellos y que se intercambien los planes de vigilancia continua entre los Estados del SRVSOP.

5.5. Finalmente, la Reunión recomendó que en los informes anuales del Programa IDISR se presenten las inspecciones programadas y cumplidas para fines de control.

5.6. El Primer informe sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) se presenta en el **Adjunto A** a esta parte del informe y corresponde a los años 2008, 2009 y 2010.

Adjunto A

INFORME SOBRE EL PROGRAMA DE INTERCAMBIO DE DATOS DE INSPECCIONES DE SEGURIDAD EN RAMPA (IDISR) DEL SRVSOP – AÑOS 2008, 2009 Y 2010

1. Orígenes del Programa IDISR

1.1 El Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa (IDISR) fue creado por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) de Latinoamérica. Tiene sus orígenes en la **Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**. Esta resolución fue emitida por la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en octubre de 2004.

Mediante esta resolución la Asamblea promulgó los siguientes aspectos:

- ✓ *Alentó* 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 lo prevé el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

- ✓ *Encargó* al Consejo que elabore medios prácticos de facilitar el intercambio de dicha información sobre seguridad operacional entre los Estados contratantes;

- ✓ *Recordó* 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; e

- ✓ *Instó* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional.

1.2 En la Décima Segunda Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) realizada en la ciudad de Fortaleza, Brasil, el 9 de agosto de 2005, se acordó la Conclusión JG12/09 -Propuesta para la implantación de un Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa y se encargó al Comité Técnico del Sistema regional desarrollar una propuesta para ser considerada por la próxima Junta General dentro del programa de actividades del 2006.

1.3 En el año 2006 el Comité Técnico desarrolló el Programa de Intercambio de Datos de Inspección en Rampa (IDISR).

1.4 Este programa fue aprobado como parte del Programa de trabajo del 2007, en la Décimo Quinta Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/5) (Panamá, Panamá, 10 de noviembre de 2006), mediante Conclusión JG 15/11.

1.5 Finalmente, la Segunda Reunión del Comité Ejecutivo Directivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano (RASG-PA ESC/2) (Lima, 24 al 25 de marzo de 2009) alcanzó la Conclusión RASG-PA ESC/2/2 – Intercambio de los resultados de datos de las inspecciones de seguridad en rampa, donde se alienta a los Estados de las regiones panamericanas a intercambiar datos respecto a las inspecciones de seguridad en rampa a través del sistema IDISR basado en la Web. como un medio para identificar peligros y tendencias, utilizando el formato estándar provisto en el Doc 8335 de OACI.

2. Funcionamiento del programa IDISR

2.1 En los Estados miembros del Sistema que participan del Programa IDISR, las aeronaves de explotadores extranjeros pueden ser sometidas a una inspección en rampa, principalmente en lo que respecta a los documentos y manuales de la aeronave, las licencias de vuelo de la tripulación, las condiciones visibles de la aeronave y la presencia y estado del equipo de seguridad obligatorio de la cabina. Las referencias de dichas inspecciones figuran en el Anexo 1 (Licencias del personal), Anexo 6 (Operación de aeronaves) y Anexo 8 (Aeronavegabilidad) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

2.2 Estas inspecciones se llevan a cabo de acuerdo a procedimientos comunes de todos los Estados Miembros del SRVSOP. En base a los resultados de estas inspecciones, se confeccionan informes que también siguen un formato común. En caso de encontrarse no conformidades significativas, las mismas se comunican al explotador y a la Autoridad de Aviación pertinente (Estado del explotador o Estado de matrícula) para que adopte medidas correctivas no solo en relación con la aeronave inspeccionada sino también con respecto a otras aeronaves que puedan estar implicadas cuando se trate de una irregularidad de carácter general. Todos los datos de los informes, así como la información complementaria, se centralizan y comparten en una base de datos desarrollada y gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP.

2.3 Características del Programa IDISR:

a) El Programa IDISR se aplica a todos los explotadores de servicios aéreos extranjeros mientras realizan sus operaciones en los Estados miembros del SRVSOP, con aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue (MCTW) sea superior a 5 700 Kg.

b) Los informes remitidos por los Estados miembros, estarán a disposición del resto de Estados miembros del Sistema Regional a través del CT, mediante los informes centralizados que se emitan.

c) Los Estados miembros deben asegurar la confidencialidad de la información del programa; no debiendo suministrar ningún tipo de información técnica u otro tipo de información, o material perteneciente a este programa a terceras partes fuera del SRVSOP.

d) Intrínsecamente, el Programa controla el cumplimiento de las normas de la OACI aplicables a las tripulaciones, las aeronaves y su operación.

3. Integración del programa IDISR con la seguridad operacional

3.1 Las inspecciones IDISR proporcionan una indicación general sobre la seguridad operacional de los explotadores extranjeros inspeccionados.

3.2 A pesar que la indicación es limitada en virtud que no se puede obtener una imagen completa de la seguridad de la aeronave o explotador debido al escaso tiempo disponible para realizar la inspección, los datos y las tendencias que aportan estas inspecciones pueden ser significativas para la seguridad operacional en especial cuando se descubren ítems cuya calificación reflejan un nivel de gravedad mayor (Cat 3).

3.3 El programa IDISR es útil:

a) Como un instrumento preventivo que contribuye a determinar tendencias potenciales de seguridad negativas, ya que un número elevado o un número recurrente de resultados acerca de un explotador particular constituye un excelente indicador de debilidades estructurales potenciales, tanto en lo que respecta a la gestión de control de calidad de dicho explotador como en el nivel de supervisión de la seguridad ejercido por las autoridades nacionales de aviación civil responsables del Estado en el que se certificó al explotador. También pueden detectarse tendencias negativas similares en relación con tipos específicos de aeronaves.

b) En tiempo real, las inspecciones del programa IDISR pueden contribuir directamente a la explotación segura de la aeronave concreta que acaba de ser inspeccionada al instar a las autoridades de inspección a garantizar la adopción inmediata de medidas correctivas antes de que se lleve a cabo cualquier otra operación de dicha aeronave.

4. Base de datos centralizada del programa IDISR

4.1 La base de datos centralizada del programa IDISR es gestionada por el Comité Técnico del SRVSOP en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, Perú.

4.2 Aunque es gestionada y mantenida por el Sistema Regional, la inclusión de informes en la base de datos sigue siendo responsabilidad de los inspectores calificados y autorizados pertenecientes a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes en el programa IDISR. Durante los años 2008 al 2010, los Estados participantes en el programa SAFA realizaron 372 inspecciones que arrojaron los 304 hallazgos que figuran en el A*péndice A* de este informe.

4.3 La información incluida en la base de datos se considera confidencial en el sentido de que solo se comparte con otros Estados participantes y el gran público no tiene acceso a ella.

4.4 Todas las Administraciones de Aviación Civil de los Estados participantes pueden acceder a la base de datos a través de una conexión segura en Internet. Actualmente, 9 Administraciones de Aviación Civil pueden conectadas en línea a la base de datos.

5. Implantación del Programa IDISR

5.1 En el año 2007 se comienza con la formación de inspectores para la futura implantación del Programa. Desde ese entonces y hasta el momento se han impartido seis cursos. Cinco de ellos desarrollados por el Comité Técnico del SRVSOP, y uno de ellos desarrollado por la Autoridad Aeronáutica de Venezuela bajo los auspicios y supervisión del Comité Técnico. Una vez que el Sistema Regional dictó los dos primeros cursos de capacitación, (años 2007 y 2008) se procedió, en el año 2009, a la implantación del programa IDISR.

5.2 Mediante Conclusión JG 19/14, la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 11 al 12 de diciembre de 2008), aprobó la implantación del Programa de Intercambio de Datos de Inspecciones de Seguridad en Rampa (IDISR) en los Estados del SRVSOP a partir del mes de enero de 2009.

5.3 Para el efecto, el Comité Técnico del Sistema Regional con fecha 17 de diciembre de 2008 remitió a las Administraciones de Aviación Civil de los Estados del SRVSOP la carta de solicitud para que las Administraciones citadas presenten los planes de implantación del programa referido.

5.4 Sobre el particular los siguientes Estados han remitido sus planes y han iniciado la implantación del Programa IDISR:

- ✓ a partir del 2009: Bolivia, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay; y
- ✓ a partir del 2010: Cuba.

3.4 Las Administraciones de Argentina, Brasil, y Ecuador todavía no remiten sus planes a pesar que ya cuentan con inspectores calificados. Panamá es el único Estado que no dispone de personal calificado

6. Desarrollo del Programa IDISR

6.1 Primer curso IDISR (Lima, Perú, 12 al 15 de noviembre de 2007). Este curso fue dictado para 16 inspectores de los Estados del SRVSOP y contó con la participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).

6.2 Segundo curso IDISR (Lima, Perú, 27 al 31 de octubre de 2008). Este curso fue dictado para 20 inspectores de los Estados del SRVSOP y contó con la participación de instructores del Sistema Regional y de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (AESA).

6.3 A partir del año 2009 y de acuerdo a la Resolución de la Junta General del SRVSOP se comienza con las inspecciones en Rampa y los informes son almacenados en la base de datos del Programa.

6.4 Tercer curso IDISR (Quito/Guayaquil, Ecuador, 13 al 17 de abril de 2009). Este curso fue dictado para 24 inspectores de Ecuador y 2 inspectores de Bolivia y contó con la participación de un instructor del Sistema Regional.

6.5 Cuarto curso IDISR (Lima, Perú, 23 al 27 de noviembre de 2009), Este curso fue dictado para 27 inspectores de los Estados del SRVSOP, y contó con la participación de 2 instructores del Sistema Regional y 2 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de España (EASA).

6.6 Quinto curso IDISR (Brasil/Río de Janeiro 23 al 27 de Agosto de 2010) Este curso fue dictado para 24 inspectores de Brasil, 1 inspector de Argentina, 2 de inspectores de Venezuela y 3 inspectores de Cabo Verde y contó con la participación de 2 instructores del Sistema Regional, un instructor de SENASA y un instructor del Bureau Veritas.

6.7 La República Bolivariana de Venezuela llevó a cabo un curso sobre el Programa IDISR, para 10 inspectores de su administración.

7. Principales resultados de las inspecciones del programa IDISR

7.1 Resultados de las inspecciones en general

7.1.1 El enfoque cuantitativo es el primer punto de partida relacionado con los resultados, que son desviaciones de las normas de la OACI. Este enfoque cuantitativo consiste en comparar el número total de hallazgos con el número total de inspecciones y con el número total de ítems inspeccionados.

7.1.2 Durante la inspección, se utiliza una lista de verificación del SRVSOP que consta de un total de 60 puntos. En la mayoría de los casos, no se controlan todos los puntos durante una inspección ya que el período de tiempo que transcurre entre la llegada de la aeronave y su salida no es suficiente para realizar una inspección completa. Por consiguiente, la relación entre el número total de hallazgos y el número total de ítems inspeccionados puede ofrecer una mejor interpretación que una relación basada solamente en el número de inspecciones. En el cuadro siguiente se presentan los resultados.

Datos generales por año	***2008***	***2009***	***2010[1]***	***Total general***
Total de inspecciones	123	208	41	372
Total de ítems inspeccionados	3,351	5,131	1,443	9,925
Total de hallazgos	207	88	9	304
Hallazgos por inspección	1.683	0.423	0.220	0.817
Hallazgos por ítem inspeccionados	0.062	0.017	0.006	0.031

[1] Se contemplan las inspecciones hasta septiembre de 2010, no incluyendo las inspecciones realizadas en los cursos del año 2010.

7.2 **Hallazgos de las inspecciones y sus categorías**

7.2.1 No solo hay que tener en cuenta el número absoluto de los hallazgos de las inspecciones sino también su importancia. Para ello se han definido tres categorías de hallazgos. Un hallazgo de Categoría 1 que significa un nivel de gravedad **menor**; un hallazgo de Categoría 2 es un nivel de gravedad **significante** y un hallazgo de Categoría 3 es un hallazgo que tiene un nivel de gravedad **mayor**. Los términos menor, significante y mayor se refieren al nivel de desviación con respecto a las normas de la OACI. El propósito principal de la categorización de los resultados es clasificar el cumplimiento de una norma y la importancia del incumplimiento de dicha norma.

7.2.2 Las inspecciones y las categorías de los hallazgos se registran en la base de datos y los resultados se presentan en el cuadro del Apéndice B de este informe.

8. Tendencias

8.1 De las muestras recogidas en los años 2008, 2009 y 2010 se puede concluir que la cantidad de hallazgos por inspección han disminuido sistemáticamente en relación a los resultados del año anterior. Además de esto, la categoría de hallazgos según su gravedad, también ha disminuido.

8.2 Para una mejor visualización de estos puntos, se han incluido los Apéndices A, B y C los que contienen la información de forma gráfica.

8.3 **Principales tendencias**

2008

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362
D2	Dangerous goods	31	10	0.323
D3	Safety of cargo on board	37	11	0.297
D1	General condition of cargo compartment and containers	49	14	0.286
A1	General condition	74	15	0.203
C2	Doors and hatches	64	13	0.203
B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200
A4	Manuals	71	13	0.183
B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183
B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177
C4	Wheels, brakes and tires	63	10	0.159
A7	Minimum equipment list (MEL)	75	11	0.147

2009

Item	Description	I	F	F/I
A8h	AOC and OpSpecs	100	12	0.120
A8d	Crew member licences	103	8	0.078
E3	Language for communication	55	4	0.073
A4	Manuals	105	6	0.057

A8b	Identification plate	106	6	0.057
C1	General condition (aircraft condition)	108	6	0.056
A8a	Certificate of registration	110	4	0.036

9. Conclusiones

9.1 El Programa IDISR del SRVSOP se enmarca dentro de los objetivos de la **Resolución A35-7 - Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**, objetivos que ya fueron mencionados anteriormente en esta NE. Esta resolución fue emitida por la Asamblea General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en su 35° sesión, realizada en la ciudad de Montreal, Canadá, en octubre de 2004.

9.2 El Programa IDISR del SRVSOP se enmarca también dentro del objetivo estratégico *3d – Implementación de un sistema internacional de intercambio de datos/Notificación de datos a nivel mundial* de la Hoja de ruta para la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, en tal virtud este programa puede servir como herramienta de trabajo del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (RASG-PA) en la región.

9.3 Este programa constituye una fuente de información predictiva y proactiva para un Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) y para el Programa de seguridad operacional del Estado (SSP).

9.4 El programa IDISR permitirá recopilar y compartir información entre los Estados del SRVSOP. Esta información servirá para planificar estrategias regionales de forma de solucionar las posibles deficiencias en materia de seguridad operacional, dentro del marco de una estrategia regional unificada.

10. Recomendaciones

10.1 Que los Estados que todavía no han preparado suficiente personal de inspectores lo hagan a través de los futuros cursos que programe el Sistema Regional, así como a través de los cursos que las Administraciones puedan programar.

10.2 También se recuerda a los Estados miembros que pueden solicitar al Sistema Regional el apoyo necesario para la organización del Curso IDISR, en sus respectivos países.

10.3 Que Argentina, Brasil y Ecuador que no han remitido sus planes de implantación lo hagan a más tardar hasta diciembre de 2010.

10.4 Que el Sistema Regional coordine con Panamá la realización de un curso para calificar a su personal de inspectores.

10.5 Que los Estados que han remitido sus planes de implantación cumplan con dichos planes.

ANEXOS:

A **Total de inspecciones por año**

B Total de inspecciones por año, cantidad de hallazgos según categoría

C Acciones correctivas tomadas por año

D Total de Inspecciones por Año y relación de categorías de hallazgos

E Total de inspecciones por Estado por año

F Listas

G Total de hallazgos por ítem inspeccionado

- FIN -

ANEXO A

Total de inspecciones por año

Esta tabla muestra la cantidad total de inspecciones, el total de ítems inspeccionados y la cantidad de hallazgos. Relaciona asimismo la cantidad total de los hallazgos con el total de las inspecciones, y la cantidad total de hallazgos con la cantidad de ítems inspeccionados.

Total of Inspections per Year

	Year			Total 2008 2010
	2,008	2,009	2,010	
Total Inspections (I)	123	208	41	372
Total Inspected Items (II)	3,351	5,131	1,443	9,925
Total Finding (F)	207	88	9	304
Finding/Ispections (F/I)	1.683	0.423	0.220	0.817
Finding/Ispected Items (F/II)	0.062	0.017	0.006	0.031

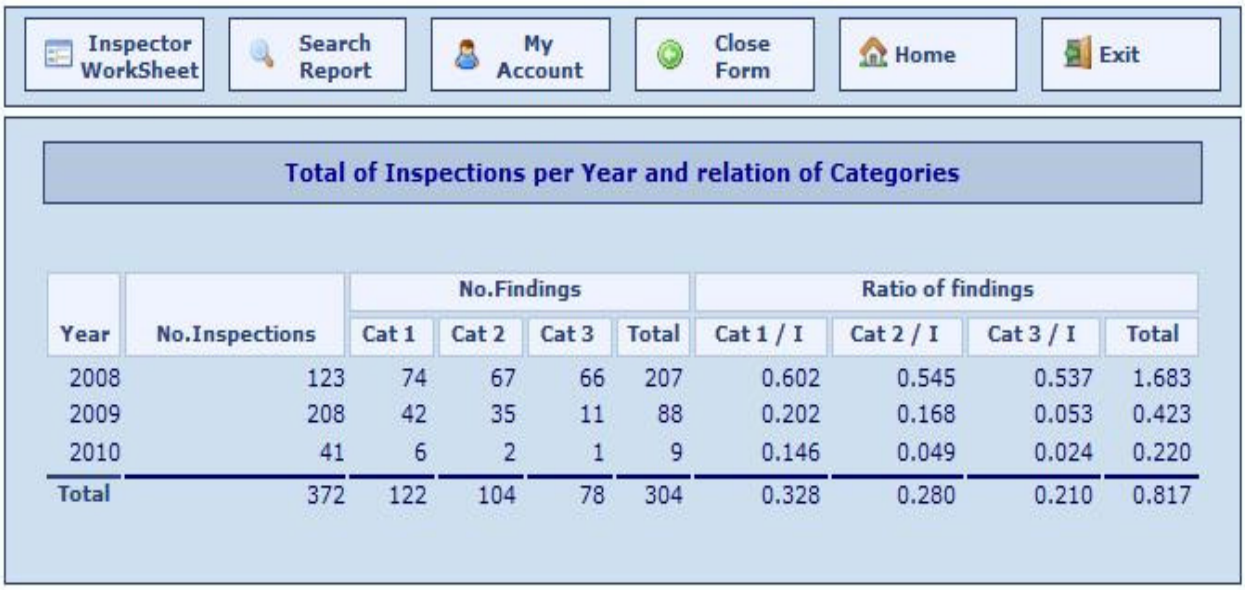
El aumento de inspecciones correspondientes al año 2009 fue debido a que en ese año se realizaron dos Cursos IDISR, el Tercer curso en las ciudades de Quito y Guayaquil, Ecuador; y el Cuarto curso en la ciudad de Lima, Perú.

Los datos correspondientes al año 2010, no contempla las inspecciones realizadas durante el Quinto curso realizado en la ciudad de Rio de Janeiro, Brasil; ni tampoco las inspecciones realizadas en el Curso administrado por la autoridad de Aviación Civil de la República Bolivariana de Venezuela.

ANEXO B

Total de inspecciones por año, y cantidad de hallazgos según su categoría

Este gráfico muestra el total de inspecciones, la cantidad de hallazgos según su categoría y la relación entre los hallazgos por categoría[2] y el total de inspecciones del año.



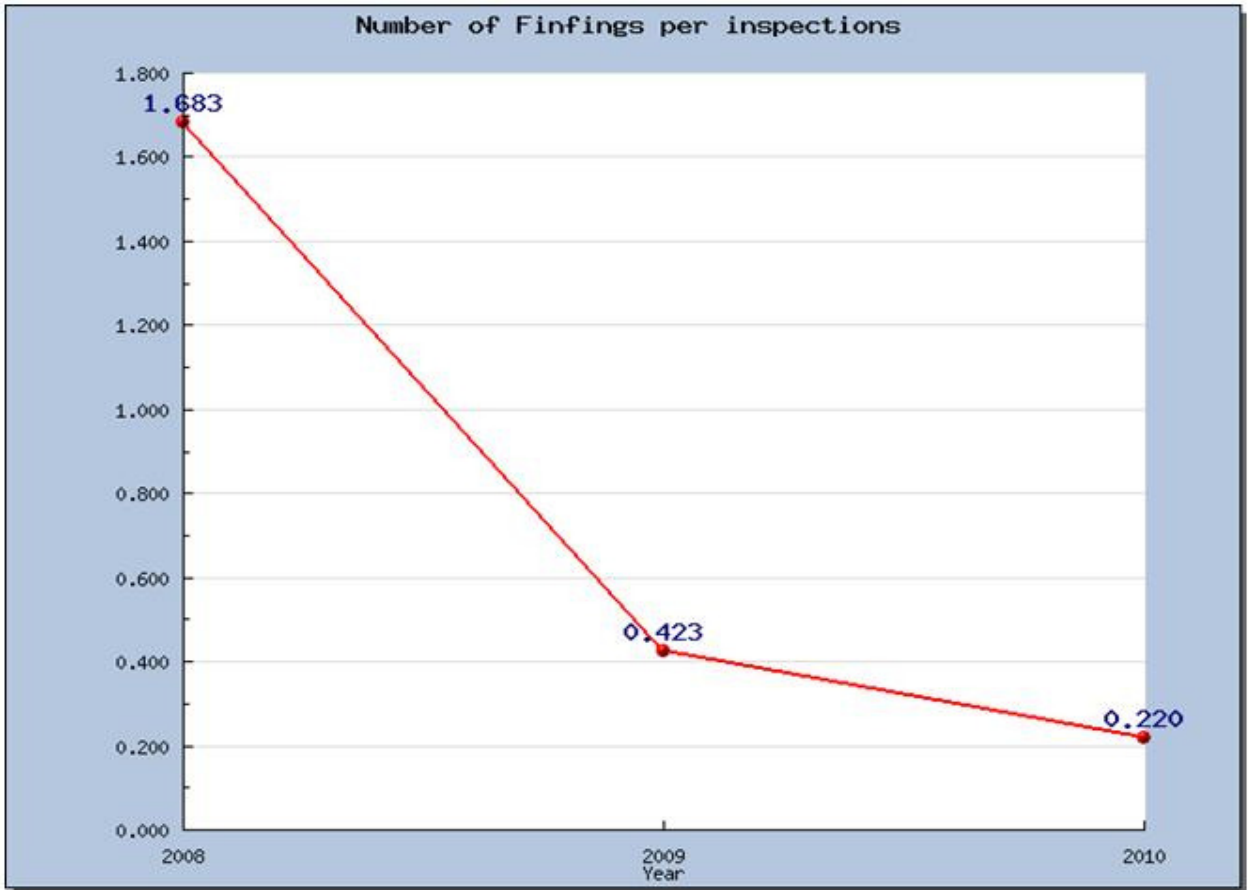
Year	No.Inspections	No.Findings				Ratio of findings			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	Cat 1 / I	Cat 2 / I	Cat 3 / I	Total
2008	123	74	67	66	207	0.602	0.545	0.537	1.683
2009	208	42	35	11	88	0.202	0.168	0.053	0.423
2010	41	6	2	1	9	0.146	0.049	0.024	0.220
Total	372	122	104	78	304	0.328	0.280	0.210	0.817

[2] **Categorías de hallazgos:**

- Categoría 1 (Cat 1) Nivel de gravedad: Menor
- Categoría 2 (Cat 2) Nivel de gravedad: Significante
- Categoría 3 (Cat 3) Nivel de gravedad: Mayor

Los términos menor, significante y mayor están relacionados con los niveles de desviación de los estándares de la OACI.

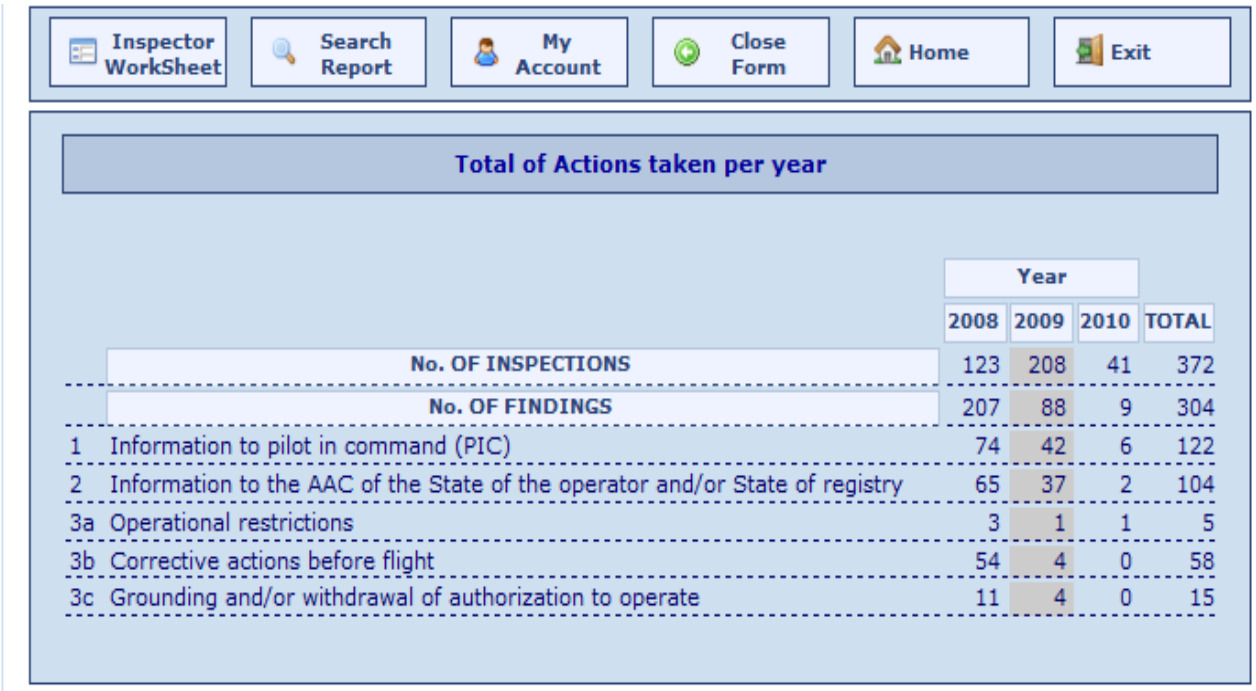
Gráfico de la evolución de la cantidad de hallazgos en función de los años



ANEXO C

Acciones correctivas tomadas por año

Esta tabla muestra el total de inspecciones por año, la cantidad de hallazgos y las acciones correctivas tomadas de acuerdo a la categoría de hallazgo



Total of Actions taken per year

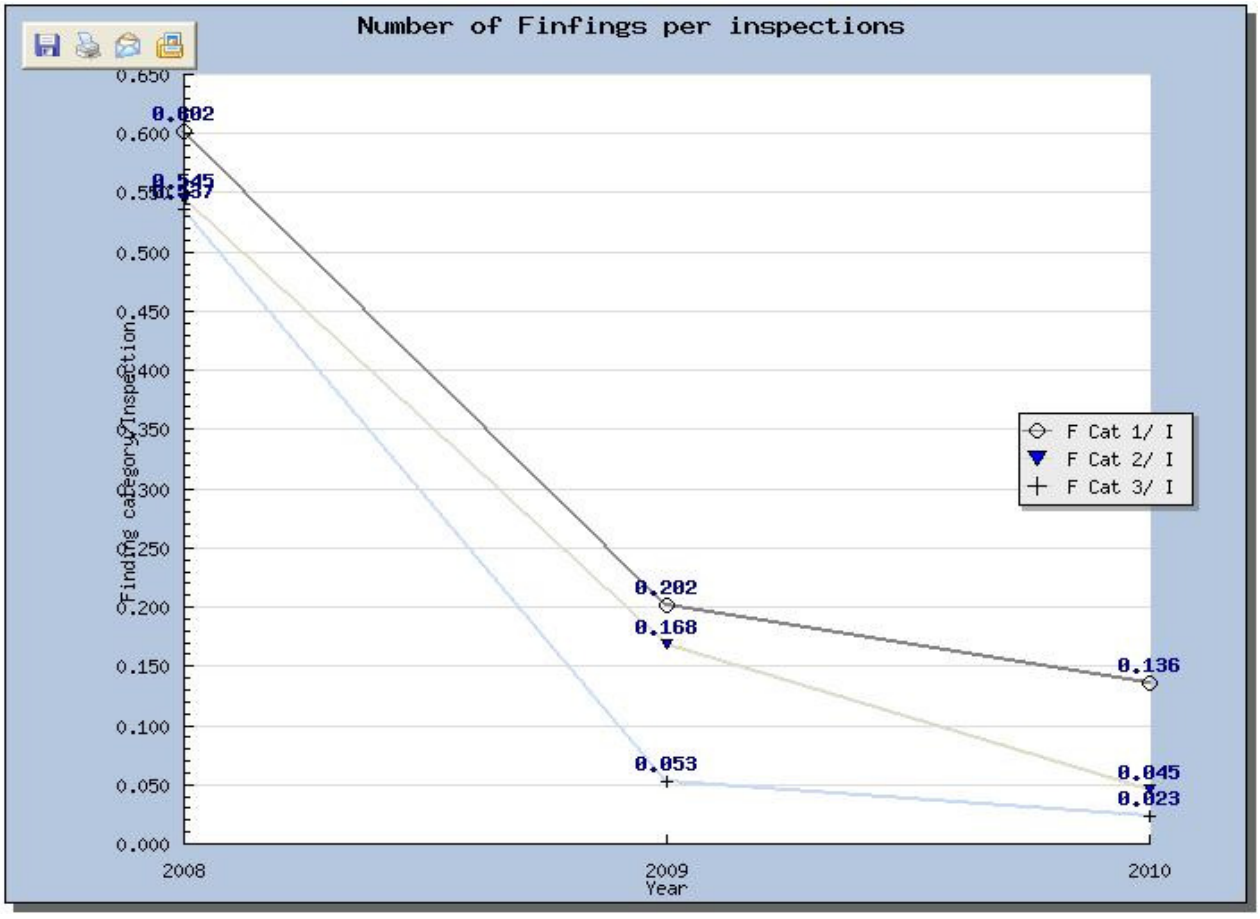
		Year			
		2008	2009	2010	TOTAL
	No. OF INSPECTIONS	123	208	41	372
	No. OF FINDINGS	207	88	9	304
1	Information to pilot in command (PIC)	74	42	6	122
2	Information to the AAC of the State of the operator and/or State of registry	65	37	2	104
3a	Operational restrictions	3	1	1	5
3b	Corrective actions before flight	54	4	0	58
3c	Grounding and/or withdrawal of authorization to operate	11	4	0	15

ANEXO D

Total de Inspecciones por Año y relación de categorías de hallazgos

Total of Inspections per Year and relation of Categories

Year	No.Inspections	No.Findings				Ratio of findings			
		Cat 1	Cat 2	Cat 3	Total	Cat 1 / I	Cat 2 / I	Cat 3 / I	Total
2008	123	74	67	66	207	0.602	0.545	0.537	1.683
2009	208	42	35	11	88	0.202	0.168	0.053	0.423
2010	44	6	2	1	9	0.136	0.045	0.023	0.205
Total	375	122	104	78	304	0.325	0.277	0.208	0.811



ANEXO E

Total de inspecciones por Estado por año

	2008		2009		2010	
Miembro	**Inspecciones**	**Hallazgos**	**Inspecciones**	**Hallazgos**	**Inspecciones**	**Hallazgos**
Argentina	2	1	0	0	0	0
Bolivia	0	0	3	0	0	0
Chile	3	9	8	2	4	0
Ecuador	0	0	97	50	0	0
El Salvador	0	0	1	0	0	0
Paraguay	0	0	26	0	19	1
Perú	106	72	64	31	1	1
Uruguay	0	0	9	5	5	5
Venezuela	0	0	0	0	0	0
Brasil	0	0	0	0	10	2
	111	**82**	**208**	**88**	**40**	**9**

ANEXO F

Listas

Lista de tipos de aeronaves inspeccionadas

Año 2008	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	**ICAO Code**
A-300 F4-600	A306
A-319	A319
A-320	A320
A-321	A321
A-330-200	A332
A-340-600	A346
An-24	AN24
An-26	AN26
B-1900	B190
B-737-200	B732
B-737-300	B733
B-737-400	B734
B-737-700	B737
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-777-200	B772
B-777-300	B773
DC-8-50	DC85
ERJ-190	E190
EMB-145 XR	E45X
B-737-700 Wedgetail	E737
C-31 Friendship	F27
B-SUPER 27 (100)	R721
Metro	SW4

Año 2009	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	**ICAO Code**
A-300 B4-600	A306
A-300 B4-100	A30B
A-318	A318
A-319	A319
A-320	A320
A-330-200	A332
A-340-300	A343
A-340-600	A346
An-2	AN2
B-727-200	B722
B-737-200	B732
B-737-300	B733
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800	B738
B-737-900	B739
B-757-200	B752
B-757-300	B753
B-767-200	B762
B-767-300	B763
B-767-400	B764
B-777-200	B772
B-777-300	B773
Regional Jet CRJ-900	CRJ9
ERJ-170	E170
ERJ-190	E190
B-737-700 Wedgetail	E737
F-100	F100
F-28 Fellowship	F28
328JET	J328
MD-11	MD11

Año 2010	
List of the types of inspected aircraft	
Aircraft Type	**ICAO Code**
A-318	A318
A-319	A319
A-320	A320
A-340-600	A346
B-737-200 Surveiller	B732
B-737-500	B735
B-737-700	B737
B-737-800 BBJ2	B738
B-747-400 (International)	B744
B-767-300	B763
B-777-200	B772
Regional Jet CRJ-900	CRJ9

Listas de explotadores inspeccionados

Año 2008	
List of Inspected operators	
Operator	**ICAO Code**
ABSA	TUS
AEROCONDOR	CDP
AEROLANE	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AIR COMET	MPD
AIR FRANCE	AFR
AVIANCA	AVA
CIELOS DEL PERU	CIU
COPA	CMP
IBERIA	IBE
KLM	KLM
LACSA	LRC
LAN	LAN
LAN PERU	LPE
PLUNA	PUA
SAM	SAM
SOL S.A. LINEAS AEREAS	SOL
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TRANS AMAZON	TMZ

Año 2010	
List of Inspected operators	
Operator	ICAO Code
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROSUR - Bolivia	RSU
AEROVIP	QCL
GOL	GLO
LAN	LAN
PLUNA	PUA
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM

Año 2009	
List of Inspected operators	
Operator	**ICAO Code**
AEROGAL	GLG
AEROLANE	LNE
AEROLINEAS ARGENTINAS	ARG
AEROMÉXICO	AMX
AEROSUR - Bolivia	RSU
AEROVIP	QCL
AIR COMET	MPD
AMERICAN AIRLINES	AAL
AVIANCA	AVA
CONTINENTAL	COA
COPA	CMP
CUBANA	CUB
DELTA	DAL
FLORIDA WEST	FWL
GOL	GLO
IBERIA	IBE
ICARO	ICD
KLM	KLM
LACSA	LRC
LAN	LAN
LAN PERU	LPE
MARTINAIR HOLLAND	MPH
PLUNA	PUA
SAM	SAM
TACA EL SALVADOR	TAI
TACA PERÚ	TPU
TAM	TAM
TAME	TAE
UPS	UPS

ANEXO G

Total de hallazgos por ítem inspeccionado

			Year								
			2008			2009			2010		
	Item	Description	I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I
A.Flight Deck/ General	A1	General condition	74	15	0.203	110	2	0.018	31	1	0.032
	A2	Emergency exit	68	2	0.029	106	1	0.009	31	0	0.000
	A3	Equipment: ACAS, FDR, CVR, ELT, GPWS, FMC	60	0	0.000	102	0	0.000	30	0	0.000
	A4	Manuals	71	13	0.183	105	6	0.057	29	1	0.034
	A5	Checklists	67	0	0.000	104	0	0.000	30	0	0.000
	A6	Route guide	53	1	0.019	93	0	0.000	28	0	0.000
	A7	Minimum Equipment List (MEL)	75	11	0.147	100	3	0.030	30	1	0.033
	A8a	Certificate of registration	72	0	0.000	110	4	0.036	31	0	0.000
	A8b	Identification plate	68	0	0.000	106	6	0.057	29	0	0.000
	A8c	Certificate of airworthiness	72	0	0.000	105	0	0.000	30	0	0.000
	A8d	Crew member licences	66	0	0.000	103	8	0.078	29	0	0.000
	A8e	Journey log book or technical log and voyage report	67	0	0.000	95	2	0.021	30	0	0.000
	A8f	Radio station licence	57	5	0.088	102	1	0.010	29	1	0.034
	A8g	Noise certification document or statement, where applicable	63	8	0.127	90	1	0.011	29	0	0.000
	A8h	AOC and OpSpecs	69	25	0.362	100	12	0.120	31	1	0.032
	A9	Operacional flight plan	48	0	0.000	71	0	0.000	24	0	0.000
	A10	Mass and balance sheet	35	0	0.000	69	0	0.000	21	0	0.000
	A11	Aircraft performance limitations	43	0	0.000	65	2	0.031	22	0	0.000
	A12	Cargo and/or passenger manifest	35	0	0.000	66	0	0.000	21	0	0.000
	A13	Pre-flight inspection	42	0	0.000	64	0	0.000	23	0	0.000
	A14	Weather reports and forecasts	37	0	0.000	69	0	0.000	22	0	0.000
	A15	NOTAM (Notice to Airman)	37	0	0.000	64	0	0.000	23	0	0.000
	A16	Portable fire extinguishers	69	0	0.000	91	1	0.011	31	0	0.000
	A17	Life jackets/Flotation devices	69	0	0.000	89	0	0.000	29	0	0.000
	A18	Safety harness	65	0	0.000	92	1	0.011	30	0	0.000
	A19	Oxigen equipment	65	0	0.000	92	0	0.000	30	0	0.000
	A20	Emergency flashlight	66	1	0.015	91	0	0.000	30	1	0.033
B.Safety	B1	General condition	59	0	0.000	80	3	0.038	14	0	0.000
Cabin	B2	Cabin crew seats and safety harness	57	3	0.053	79	2	0.025	14	0	0.000
	B3	First aid kit/emergency medical	56	0	0.000	74	0	0.000	14	0	0.000

			Year								
			2008			2009			2010		
	Item	Description	I	F	F/I	I	F	F/I	I	F	F/I
		kit									
	B4	Portable fire extinguishers	62	11	0.177	78	2	0.026	14	0	0.000
	B5	Life jackets/Flotation devices	60	12	0.200	77	0	0.000	13	0	0.000
	B6	Seat belts	57	1	0.018	79	2	0.025	14	0	0.000
	B7	Emergency exit lighting and marking, emergency flashlights	56	0	0.000	72	0	0.000	12	0	0.000
	B8	Slides/Life rafts and pyrotechnical distress signalling devices (as req -d)	53	0	0.000	63	0	0.000	9	0	0.000
	B9	Oxygen supply - crew and pax cabins	57	2	0.035	74	0	0.000	13	0	0.000
	B10	Emergency briefing cards	60	11	0.183	74	1	0.014	13	2	0.154
	B11	Cabin crew members	46	0	0.000	69	0	0.000	11	0	0.000
	B12	Access to emergency exists	57	3	0.053	75	2	0.027	14	0	0.000
	B13	Safety of cabin baggage	51	0	0.000	61	0	0.000	13	0	0.000
	B14	Seating capacity	54	0	0.000	61	0	0.000	7	0	0.000
	B15	Security of the flight crew compartment door (if applicable)	48	0	0.000	67	0	0.000	10	0	0.000
C.Aircraft Condition	C1	General condition	61	5	0.082	108	6	0.056	32	0	0.000
	C2	Doors and hatches	64	13	0.203	107	0	0.000	32	0	0.000
	C3	Wings and tail	61	0	0.000	108	0	0.000	32	0	0.000
	C4	Wheels, brakes and tires	63	10	0.159	106	1	0.009	32	0	0.000
	C5	Undercarriage (Landing gear)	60	0	0.000	106	1	0.009	32	0	0.000
	C6	Wheel well	58	3	0.052	109	2	0.018	32	0	0.000
	C7	Intake and exhaust nozzle	57	0	0.000	102	0	0.000	32	0	0.000
	C8	Fan blades (if applicable)	57	0	0.000	104	0	0.000	32	0	0.000
	C9	Propellers (if applicable)	60	0	0.000	104	0	0.000	30	0	0.000
	C10	Previous structural repairs	57	0	0.000	100	0	0.000	28	0	0.000
	C11	Obvious damage	53	0	0.000	103	0	0.000	29	0	0.000
	C12	Leakage	57	0	0.000	106	2	0.019	30	0	0.000
D.Cargo	D1	General condition of cargo compartment and containers	49	14	0.286	64	2	0.031	24	0	0.000
	D2	Dangerous goods	31	10	0.323	48	1	0.021	20	0	0.000
	D3	Safety of cargo on board	37	11	0.297	60	1	0.017	23	0	0.000
E. General	E1	Additional remarks	41	9	0.220	50	4	0.080	24	1	0.042
	E2	Refuelling with passengers on board	20	5	0.250	54	2	0.037	19	0	0.000
	E3	Language for communication	19	3	0.158	55	4	0.073	22	0	0.000

Asunto 6. Propuesta de programa de trabajo para el año 2011 a ser presentada a la Junta General

Propuesta de programa de trabajo del SRVSOP para el año 2011

6.1 Bajo este asunto de la agenda la Reunión tomó nota sobre la propuesta del programa de trabajo del SRVSOP para el año 2011.

6.2 Sobre el particular la Reunión comentó que el Sistema Regional debería consolidar todos los procesos relacionados con la aplicación de las normas y métodos recomendados de los Anexos 1, 6 y 8 antes de pasar a desarrollar otros reglamentos correspondientes al resto de Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en tal sentido acordó recomendar a la Junta General que contemple la posibilidad de diferir el desarrollo de los LAR AGA y MET en virtud de no contar con recursos económicos y humanos suficientes para abarcar ambas tareas, la consolidación de los reglamentos referidos a los Anexos 1, 6 y 8 y el desarrollo de los LAR AGA y MET.

6.3 Además la Reunión acordó como prioridad dar seguimiento a los procesos que se han alcanzado hasta la fecha.

6.4 En el **Adjunto A** a esta parte del informe se presenta el Programa tentativo de actividades para el año 2011, incluyendo los términos de referencia y recursos.

6.5 En el **Adjunto B** se presentan los costos estimados de dicho programa.

Participación del SRVSOP en las actividades del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA)

6.6 Acerca del RASG-PA, la Reunión fue informada sobre los antecedentes de su creación, las principales iniciativas de este grupo y su relación con el SRVSOP.

6.7 Considerando que el SRVSOP es miembro del RASG-PA, la Reunión propuso difundir a las distintas Autoridades de Aviación Civil la organización, misión y objetivos de este grupo a fin de lograr una mayor participación y fortalecimiento de ambas organizaciones con el propósito de mejorar la Seguridad Operacional en la Región.

Estrategia de comunicación del SRVSOP

6.8 Con respecto a la estrategia de comunicación del SRVSOP la Reunión tomó conocimiento sobre la situación de desarrollo e implementación del Logo, factibilidad y oportunidad para realizar el cambio del acrónimo y mantenimiento del sitio SRVSOP y convino en lo siguiente:

- ✓ desarrollar el logo final basándose en el diseño ganador;
- ✓ mantener el acrónimo actual del SRVSOP considerando que el mismo está arraigado y reconocido en la comunidad aeronáutica mundial; y

- ✓ mejorar el contenido de la página actual del sistema, acción que realizará la Oficina Regional SAM.

Propuesta de un acuerdo regional para la difusión de informes sobre investigaciones y encuestas de accidentes de aviación entre los Estados del SRVSOP

6.9 Respecto a la acción sugerida sobre la propuesta de considerar dentro de las actividades para el año 2011 un presupuesto de USD 7 900 para convocar a tres expertos AIG de la Región, con el propósito de identificar las áreas de cooperación regional que podrían implementarse en el marco del SRVSOP y elaborar un plan para su implementación a partir del año 2012, la Reunión convino en recomendar a la Junta General no considerar dentro de las actividades para el año 2011 el presupuesto de USD 7 900 para convocar a tres expertos AIG de la Región, manifestando que el SRVSOP debía concentrarse en la consolidación de todos los procesos relacionados con la aplicación de las normas y métodos recomendados de los Anexos 1, 6 y 8 al Convenio de Chicago y por no disponer de los recursos económicos suficientes para llevar a cabo este proceso.

Estrategia para impulsar las actividades de navegación aérea en la región

6.10 En cuanto a la estrategia para impulsar las actividades de navegación aérea en la Región, la Reunión acordó continuar apoyando e impulsando dichas actividades mediante el desarrollo de material de orientación que se requiera y el dictado de cursos que sean solicitados por los Estados del Sistema Regional.

Informe sobre el avance del plan de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) para la capacitación de los inspectores de seguridad operacional en la evaluación de un SMS

6.11 En relación al plan de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT), la Reunión acordó la realización de los siguientes cursos:

- ✓ curso teórico que será realizado en el primer trimestre del año 2011, en la Oficina Sudamericana de la OACI en Lima, para lo cual se deberá reservar USD 6 310 para cubrir los costos de interpretación simultánea, servicio de café y material para los estudiantes. Transport Canada, asumirá como una colaboración para el SRVSOP el costo de traslado y viáticos de los instructores desde Canadá hasta Lima; y

- ✓ curso de instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) en una OMA de Canadá, por lo que se deberá reservar USD 23 224 para cubrir los costos de pasajes y viáticos de un becario por Estado (10 Estados) por un período de 5 días.

Indicadores de compromiso

6.12 Basados en la RCPF/7, se presentó para consideración de la Reunión los indicadores de compromiso por Estado en cuanto a calidad y no cantidad. Al respecto la Reunión acordó que la modificación sugerida en la Reunión de Coordinación de Puntos Focales anterior sea incluida como parte del Programa de actividades para el año 2011.

Cursos a solicitud

6.13 La Reunión consideró bajo el espíritu cooperativo del SRVSOP, mantener la oferta de los programas de instrucción que ha desarrollado el Sistema Regional a los Estados no miembros que tuvieran interés de capacitar a su personal fijando un arancel diferencial que deberá ser depositado previamente en la cuenta del Sistema.

Situación del reconocimiento de ensayos de certificaciones en los países del SRVSOP

6.14 La Reunión fue informada que algunos de los Estados del SRVSOP, no cumplieron con la validación del trabajo de auditoría realizado por el Sistema Regional en las certificaciones y re-certificaciones al no entregar o demorar los certificados de acuerdo a los requisitos LAR, en consecuencia estas organizaciones han efectuado el reclamo correspondiente a sus respectivos Estados por no cumplirse con lo ofrecido por los equipos multinacionales.

6.15 En relación a la NE/14 – Procesos de certificación nacional, la Reunión comentó que los Estados podrían realizar las auditorías de seguimiento pero a costo de sus respectivas administraciones y no a costo de los explotadores.

6.16 En base a esta información la Reunión convino la siguiente conclusión:

Conclusión RCPF 8/03 - RECONOCIMIENTO DE CERTIFICACIONES EN LOS ESTADOS DEL SRVSOP

a) Solicitar al Coordinador General la realización de una consulta para determinar que Estados del SRVSOP están en capacidad de entregar una certificación a las OMAs y Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil sin ningún requisito o exigencia adicional a los establecidos por el Sistema Regional y que aquellos Estados que mantienen diferencias presenten un plan a través del cual se incorporarán plenamente a la certificación regional.

b) Que el Coordinador del Sistema Regional informe a la Junta General sobre los resultados de la consulta.

c) Qué el Comité Técnico designe al organismo responsable de hacer el seguimiento que podría ser un especialista del Comité Técnico o el Estado donde se encuentra la OMA.

d) Encargar al Comité Técnico que desarrolle un procedimiento administrativo donde se establezca de manera detallada todas las actividades necesarias que debe llevar a cabo el Sistema Regional para la entrega del certificado y del seguimiento del mismo.

e) Proponer a la Junta General que la consulta se lleve a cabo antes de proceder con una nueva certificación de una OMA o de un Centro de Instrucción o Entrenamiento de Aeronáutica Civil.

Propuesta de elaboración del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 120 - Programa de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil

6.17 La Reunión tomó nota sobre la propuesta de elaboración del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 120 – Programas de prevención del uso de sustancias psicoactivas en la aviación civil y convino en incluir el desarrollo de dicho LAR en el Programa de actividades del Sistema Regional para el año 2011.

6.18 En el **Adjunto C** a esta parte del informe se presenta el Reglamento Brasilero de Aviación Civil (RBAC) No. 120 – Programas de prevención para el uso indebido de sustancias psicoactivas en aviación civil que será analizado junto con otros documentos de la Región y de OACI en el desarrollo del LAR 120 del SRVSOP.

Propuesta de elaboración de un texto relativo a la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga donde se establezcan los requisitos mínimos a ser incluidos en el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del LAR 121

6.19 La Reunión convino en incluir en el Programa de actividades del Sistema Regional para el año 2011, el desarrollo de un texto en el LAR 121 referente a la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga donde se establezcan los requisitos mínimos a ser incluidos en el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del LAR 121.

6.20 En el **Adjunto D** a esta parte del informe se presenta el Apéndice S – Estructura del programa de gestión de riesgo a la fatiga humana del RBAC 121 de Brasil que será analizado junto con otros documentos de la Región y de OACI en el desarrollo de un texto relativo a la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga.

Adjunto A

PROGRAMA TENTATIVO DE ACTIVIDADES DEL SRVSOP PARA EL AÑO 2011

1. Armonización de las reglamentaciones

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Licencias al personal				
PEL 1.1	Elaboración y revisión de los protocolos para las visitas de estandarización que utilizará el equipo multinacional de expertos.	➢ Preparar los protocolos requeridos para las visitas de estandarización que se realizarán a los Estados del Sistema Regional incluyendo las políticas, criterios y el procedimiento que se seguirá en esas visitas mediante un equipo de trabajo de expertos PEL. ➢ Presentar a los expertos PEL el trabajo realizado en la Reunión RPEL 7. ➢ Presentar la propuesta final al CT.	Comité Técnico (CT), con el soporte de un especialista en licencias	✓ Dos especialistas en licencias del CT en Lima. ✓ Desarrollo de la estructura de los protocolos: 21 al 23 de marzo. ✓ Desarrollo del texto: 24 de marzo al 14 de abril. ✓ Presentación del texto: 15 de abril.
PEL 1.2	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados.	➢ Seguimiento a la armonización de Reglamentos LAR que se encuentran ejecutando los Estados. Reglamentos del Conjunto LAR PEL (61, 63, 65, 67, 141, 142 y 147) ➢ Informar al CT sobre los incumplimientos de los plazos	Comité Técnico (CT), con el soporte de un especialista en licencias.	✓ Especialista en licencias del CT y Oficina Regional. ✓ A través de todo el año.
PEL 1.3	Elaborar la estrategia de las acciones administrativas a seguir, que cada Estado deberá cumplir para el reconocimiento de las licencias.	➢ Verificar con los Estados del Sistema cuáles serían los pasos administrativos en cada uno de ellos para realizar la estrategia general a seguir. ➢ Desarrollo de la estrategia. ➢ Validación por el Comité Técnico.	Comité Técnico (CT) con el soporte de un especialista en licencias.	✓ Especialista en licencias del CT en Lima. ✓ Desarrollo de la estructura de la estrategia y acciones administrativas para el reconocimiento de licencias:

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		➢ Informar al CT sobre la estrategia definida.		1 al 5 de agosto. ✓ Desarrollo del texto: 8 al 29 de agosto. ✓ Presentación del texto: 31 de agosto.
Operación de aeronaves				
OPS 1.1	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados	➢ Realizar el seguimiento de acuerdo a los plazos establecidos por cada Estado. ➢ Informar al CT sobre los incumplimientos de los plazos.	Comité Técnico con apoyo de Uruguay	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ A través de todo el año.
OPS 1.2	Desarrollo del LAR 129	➢ Desarrollar la estructura del LAR 129. ➢ Elaborar tabla de referencias cruzadas (Anexo 6, MCAR Parte 10, Reglamento EASA aplicable y Parte 129 del 14 CFR de EE.UU.). ➢ Circular la estructura al Comité Técnico (CT) y a los miembros del Panel de Expertos en Operaciones (PEO) – Primera ronda de consultas. ➢ Incorporar oportunidades de mejora a la estructura en base a los comentarios del CT y PEO. ➢ Desarrollar un borrador del texto del reglamento. ➢ Circular el borrador del texto del reglamento al CT y las tareas para los miembros del PEO a fin de que realicen el análisis y presentación de comentarios a través de notas de estudio (NE) en la Quinta Reunión del Panel de Expertos en	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo de la estructura y tabla de referencias cruzadas: 10 al 14 de enero. ✓ Primera ronda de consultas. Envío de la estructura y tabla de referencias cruzadas al PEO: 17 al 21 de enero. ✓ Desarrollo del texto del Reglamento LAR 129: 24 de enero al 11 de febrero. ✓ Desarrollo de tareas para los miembros del PEO: 14 al 18 de febrero. ✓ Segunda ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEO: 21 de febrero al 18 de marzo. ✓ Presentación de las NE al

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		Operaciones (RPEO/5). Segunda ronda de consultas. ➢ Circular al CT y a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) para aceptación, una vez que la RPEO/5 haya aceptado el borrador del reglamento – Tercera ronda de consultas. ➢ Presentar el reglamento mediante NE a la Reunión Ordinaria de la Junta General para aprobación.		CT: 18 de marzo. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEO y publicación en la Web: 21 al 25 de marzo. ✓ Presentación de las NE en la RPEO/5: 9 al 13 de mayo. ✓ Tercera ronda de consultas. Circular el LAR 129 para aceptación de las AAC: 16 de mayo al 10 de junio.
OPS 1.3	Desarrollo de las enmiendas a los LAR 91, 119, 121 y 135 de conformidad con las nuevas enmiendas a los Anexos 2 y 6 Partes I, II y III.	➢ Desarrollar las enmiendas a los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135. ➢ Circular el borrador del texto de las enmiendas a los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135 a través de tareas para los miembros del PEO a fin de que realicen el análisis y presentación de comentarios mediante notas de estudio (NE) en la Quinta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/5). Segunda ronda de consultas.	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo de las enmiendas a los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135: 21 de febrero al 11 de marzo. ✓ Desarrollo de las tareas para los miembros del PEO: 14 al 18 de marzo. ✓ Envío de las tareas a los miembros del PEO: 21 de marzo. ✓ Presentación de las NE al CT: 8 de abril. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEO: 11 al 15 de abril. ✓ Presentación de las NE en la RPEO/5: 9 al 13 de mayo. ✓ Circulación de las enmiendas

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
				a las AAC para su aceptación: 16 de mayo al 30 de junio.
OPS 1.4	Desarrollo del volumen del MIO relacionado con la certificación del personal aeronáutico que se emplea en operaciones LAR 121 y 135 y examinadores designados.	➢ Desarrollar la estructura del nuevo volumen. ➢ Presentar dicha estructura al CT. ➢ Desarrollar el borrador del texto. ➢ Presentar el borrador del texto al CT para comentarios. ➢ Una vez incorporados los comentarios presentar el texto final al CT.	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo de la estructura del nuevo volumen y presentación al CT: 23 al 24 de mayo. ✓ Desarrollo del texto: 25 de mayo al 17 de junio y 18 al 27 de julio. ✓ Presentación del texto: 29 de julio.
OPS 1.5	Revisión del MIO para incluir los textos correspondientes a la certificación, inspección, administración técnica y vigilancia de explotadores LAR 135	➢ Presentar al CT las enmiendas a ser incluidas en el MIO. ➢ Incluir las enmiendas en el MIO. ➢ Presentar el MIO final al CT.	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo de la estructura de las enmiendas al MIO: 1 al 5 de agosto. ✓ Desarrollo del texto: 8 al 29 de agosto. ✓ Presentación del texto: 31 de agosto.
OPS 1.6	Desarrollo del LAR 120 - Programas de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil	➢ Desarrollar la estructura del LAR 120. ➢ Elaborar tabla de referencias cruzadas ➢ Circular la estructura al Comité Técnico (CT) y a los miembros del Panel de Expertos en Operaciones (PEO) – Primera ronda de consultas.	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Un especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo de la estructura y tabla de referencias cruzadas: 10 al 14 de enero. ✓ Primera ronda de consultas.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		➢ Incorporar oportunidades de mejora a la estructura en base a los comentarios del CT y PEO. ➢ Desarrollar un borrador del texto del reglamento. ➢ Circular el borrador del texto del reglamento al CT y las tareas para los miembros del PEO a fin de que realicen el análisis y presentación de comentarios a través de notas de estudio (NE) en la Quinta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/5). Segunda ronda de consultas. ➢ Circular al CT y a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) para aceptación, una vez que la RPEO/5 haya aceptado el borrador del reglamento – Tercera ronda de consultas. ➢ Presentar el reglamento mediante NE a la Reunión Ordinaria de la Junta General para aprobación.		Envío de la estructura y tabla de referencias cruzadas al PEO: 17 al 21 de enero. ✓ Desarrollo del texto del Reglamento LAR 120: del 24 de enero al 4 de febrero. ✓ Desarrollo de tareas para los miembros del PEO: 14 al 18 de febrero. ✓ Segunda ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEO: 21 de febrero al 18 de marzo. ✓ Presentación de las NE al CT: 18 de marzo. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEO y publicación en la Web: 21 al 25 de marzo. ✓ Presentación de las NE en la RPEO/5: 9 al 13 de mayo. ✓ Tercera ronda de consultas. Circular el LAR 120 para aceptación de las AAC: 16 de mayo al 10 de junio.
OPS 1.7	Desarrollo de un texto (apéndice) en el LAR 121 relacionado con la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga donde	➢ Analizar la conveniencia de incorporar en el LAR 121 un apéndice con la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga donde se establezcan los requisitos mínimos a ser incluidos en el Sistema de gestión de la		✓ Un especialista en operaciones del CT. ✓ Desarrollo del texto de la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga para el LAR 121:

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
	se establezcan los requisitos mínimos a ser incluidos en el Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del LAR 121	seguridad operacional (SMS) del LAR 121. ➢ Desarrollar el texto de la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga. ➢ Circular el borrador del texto del documento al CT y las tareas para los miembros del PEO a fin de que realicen el análisis y presentación de comentarios a través de notas de estudio (NE) en la Quinta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/5). Segunda ronda de consultas. ➢ Circular al CT y a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) para aceptación, una vez que la RPEO/5 haya aceptado el borrador del documento – Tercera ronda de consultas. ➢ Presentar el documento mediante NE a la Reunión Ordinaria de la Junta General para aprobación.		del 7 al 11 de febrero. ✓ Desarrollo de tareas para los miembros del PEO: 14 al 18 de febrero. ✓ Segunda ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEO: 21 de febrero al 18 de marzo. ✓ Presentación de las NE al CT: 18 de marzo. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEO y publicación en la Web: 21 al 25 de marzo. ✓ Presentación de las NE en la RPEO/5: 9 al 13 de mayo. ✓ Tercera ronda de consultas. Circular el texto (apéndice) del LAR 121 relacionado con la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga.
Aeronavegabilidad				
AIR 1.1	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados	➢ Enviar carta recordatoria a los Estados sobre el cumplimiento del plazo de armonización del LAR 145 versión 3. ➢ Hacer el seguimiento de la carta. ➢ Informar al CT sobre los incumplimientos de los plazos.	CT con el apoyo de un especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT y OR. ✓ A través de todo el año.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
AIR 1.2	Desarrollo de la CA 39.001.	➢ Desarrollo del MAC y MEI de los requisitos del LAR 39.	CT con el apoyo de un especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ 4 al 15 de abril.
AIR 1.3	Revisión del MAC y MEI para el Capítulo de Control y Requisitos de mantenimiento de los LAR 91, 121 y 135.	➢ Revisión de la edición y forma de los MAC y MEI desarrollados. ➢ Seguimiento del informe de auditoría, y envío del mismo a los Estados para su reconocimiento. ➢ Seguimiento sobre el reconocimiento de las auditorías y emisión de los certificados por parte de los Estados miembros.	CT con el apoyo de un especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ 13 al 24 de junio.
AIR 1.4	Revisión del MIA.	➢ Revisión del MIA para incorporar los capítulos relacionados con la certificación de aeronaves del LAR 21.	CT con el apoyo de un especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Dos especialistas en aeronavegabilidad ✓ 31 de enero al 4 de marzo.
AIR 1.5	Revisión de reglamentos AIR conforme indique la RPEA.	➢ Revisión de los reglamentos AIR para incorporar las mejoras acordadas en la RPEA/8.	CT con el apoyo de un especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ 26 de septiembre al 7 de octubre.
Aeródromos (AGA)				
AGA 1.1	Desarrollo del LAR AGA	➢ Desarrollar la estructura del LAR AGA. ➢ Elaborar la tabla de referencias cruzadas (Anexo 14). ➢ Circular la estructura al Comité Técnico (CT) y a los miembros del Panel de	CT con el apoyo de 2 especialistas AGA	✓ Primera ronda de consultas: Envío de la estructura y tabla de referencias cruzadas al PEAGA: 10 de enero al 25 de febrero.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		Expertos en Aeródromos – Primera ronda de consultas. ➢ Incorporar oportunidades de mejora a la estructura en base a los comentarios del CT y Panel de Expertos de Aeródromos. ➢ Desarrollar un borrador del texto del reglamento. ➢ Circular el borrador del texto del reglamento al CT y de manera proporcional a los miembros del Panel de Expertos en Aeródromos para su análisis y presentación de comentarios a través de notas de estudio (NE) en la Primera Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/1) – Segunda ronda de consultas. ➢ Circular al CT y a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) para aceptación, una vez que la RPEAGA/1 haya aceptado el borrador del reglamento – Tercera ronda de consultas. ➢ Presentar el reglamento mediante NE en la Reunión Ordinaria de la Junta General que corresponda para aprobación.		✓ Desarrollo del texto del Reglamento LAR AGA: 21 de marzo al 22 de abril. ✓ Dos especialistas AGA de Brasil y Uruguay por 5 semanas. ✓ Desarrollo de tareas para los miembros del PEAGA: 9 al 20 de mayo. ✓ Segunda ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEAGA: 23 de mayo al 15 de julio. ✓ Presentación de las NE al CT: 18 de julio. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEAGA y publicación en la Web: 19 de julio al 16 de agosto. ✓ Presentación de las NE en la RPEAGA/1: 22 al 26 de agosto. ✓ Tercera ronda de consultas. Circular el LAR AGA para aceptación de las AAC: 5 al 30 de setiembre. ✓ Presentar el LAR AGA y su estrategia de armonización y/o adopción para aprobación de la Junta

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
				General. ✓ Iniciar el proceso de armonización y/o adopción del LAR AGA según la estrategia aprobada.
Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (MET)				
MET 1.1	Desarrollo del LAR MET	➢ Desarrollar la estructura del LAR MET y la tabla de referencias cruzadas (LAR MET - Anexo 3). ➢ Circular la estructura al Comité Técnico (CT) y a los miembros del Panel de Expertos en Meteorología – Primera ronda de consultas. ➢ Incorporar oportunidades de mejora a la estructura en base a los comentarios del CT y Panel de Expertos en Meteorología. ➢ Desarrollar el borrador del texto del reglamento. ➢ Circular el borrador del texto del reglamento al CT y de manera proporcional a los miembros del Panel de Expertos en Meteorología para su análisis y presentación de comentarios a través de notas de estudio (NE) en la Primera Reunión del Panel de Expertos en Meteorología (RPEM/1) – Segunda ronda de consultas. ➢ Circular al CT y a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) para aceptación,	CT con el apoyo de un especialista MET	✓ Un especialista MET por 2 semanas desde el 14 de febrero. ✓ Desarrollo de la estructura y tabla de referencias cruzadas del LAR MET: 14 al 25 de febrero en Lima. ✓ Primera ronda de consultas. Envío de la estructura y tabla de referencias cruzadas al PEM: 7 de marzo al 20 de abril. ✓ Dos especialistas MET del exterior por 4 semanas. ✓ Desarrollo del texto del Reglamento LAR MET: 25 de abril al 20 de mayo. ✓ Desarrollo de tareas para los miembros del PEM: 23 de mayo al 3 de junio. ✓ Segunda ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEM: 6 de

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		una vez que la RPEM/1 haya aceptado el borrador del reglamento – Tercera ronda de consultas. ➢ Presentar mediante NE el reglamento LAR MET y la estrategia para la armonización y/o adopción de dicho reglamento en la Reunión Ordinaria de la Junta General que corresponda para aprobación.		junio al 8 de julio. ✓ Presentación de las NE al CT: 11 de julio. ✓ Revisión de las NE entre el CT y los miembros del PEM y publicación en la Web: 12 de julio al 12 de agosto. ✓ Presentación de las NE en la RPEM/1: 22 al 26 de agosto. ✓ Tercera ronda de consultas. Circular el LAR MET para aceptación de las AAC: 5 al 30 de septiembre. ✓ Presentar el LAR MET y su estrategia de armonización y/o adopción para aprobación de la Junta General. ✓ Iniciar el proceso de armonización y/o adopción del LAR MET según la estrategia aprobada.

2. Actividades con equipos multinacionales

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Licencias al personal				
PEL 2.1	Primer ensayo de certificación de un centro de instrucción LAR 141	➢ Selección del CIAC 141 ➢ Selección del equipo auditor de expertos PEL. ➢ Visita previa al CIAC 141. ➢ Análisis de la documentación. ➢ Preparación y ejecución de la auditoría. Informe final a ser presentado al Comité Técnico y distribuido entre los miembros del SRVSOP.	CT, auditor líder y dos auditores de licencias	✓ Especialista en licencias como auditor líder del CT. ✓ Grupo de auditores: 3 de licencias incluyendo al auditor líder. Los auditores serán seleccionados de los Estados del SRVSOP. ✓ Visita del auditor líder de licencias del CT a Lima, 18 al 20 de abril. ✓ Visita del auditor líder al explotador, 25 al 27 de abril. ✓ Visita de auditoría al CIAC (3 auditores), 6 al 10 de junio.
PEL 2.2	Primer ensayo de certificación de un centro de instrucción LAR 147	➢ Selección del CIAC 147. ➢ Selección del equipo auditor de expertos PEL. ➢ Visita previa al CIAC 147. ➢ Análisis de la documentación. ➢ Preparación y ejecución de la auditoría. ➢ Informe final a ser presentado al Comité Técnico y distribuido entre los miembros del SRVSOP.	CT, auditor líder y dos auditores de licencias	✓ Especialista en licencias como auditor líder del CT. ✓ Grupo de auditores: 3 de licencias incluyendo al auditor líder. Los auditores serán seleccionados de los Estados del SRVSOP. ✓ Visita del auditor líder de licencias del CT a Lima, 22 al 23 de setiembre. ✓ Visita del auditor líder al explotador, 26 al 28 de

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
				setiembre. ✓ Visita de auditoría al CIAC (3 auditores), 7 al 11 de noviembre.
PEL 2.3	Plan piloto de SMS en un CIAC 141 (vuelo), que sirva de modelo a la Región, primera parte.	➢ Solicitar la cooperación de los Estados para definir un CIAC de la Región para aplicar plan piloto CIAC 141. ➢ Selección del equipo de expertos PEL para realizar la tarea. ➢ Visita previa al CIAC 141 para exponer las ideas y trabajar en equipo. ➢ Desarrollo del trabajo inicial con el equipo de expertos PEL. ➢ Preparación de la documentación necesaria para desarrollar el plan piloto. ➢ Reunión inicial con el CIAC para definir el calendario de trabajo y desarrollo en el año 2012.	CT y dos especialistas PEL	✓ Especialista en licencias del CT se hace cargo del plan piloto. ✓ Selección del equipo: dos especialistas PEL del CT. ✓ Selección del CIAC 141 para iniciar el trabajo conjunto. ✓ Visita al CIAC por el equipo PEL, 27 al 29 de junio. ✓ Misión de dos especialistas PEL a la Oficina Regional OACI en Lima para preparar la documentación del plan piloto, 15 al 31 de agosto. ✓ Reunión con el CIAC, (puede ser teleconferencia) para definir el calendario para el año 2012.
Operación de aeronaves				
OPS 2.1	Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)	➢ Mantener el programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa entre los Estados miembros del SRVSOP. ➢ Establecer y mantener un sitio seguro en	CT apoyado por Uruguay	✓ Por determinar. ✓ Sin costo para el sistema

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		un servidor Web donde los Estados integrantes del Sistema puedan remitir los datos de las inspecciones de seguridad en rampa, y que esa información pueda ser compartida por los Estados miembros del sistema. ➢ Especificar los requerimientos mínimos de hardware y software para su uso por parte de los integrantes del sistema. ➢ Recopilar los datos almacenados por los Estados. ➢ Supervisar el cumplimiento de los planes de implantación de cada Estado. ➢ Presentar en cada Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional, por intermedio del CT, un análisis de la información recabada por el programa, acciones tomadas por los Estados y los avances logrados. ➢ Analizar la base de datos y proponer acciones coordinadas entre los Estados miembros para subsanar las deficiencias en materia de seguridad operacional. ➢ Notificar a los Estados sobre problemas potenciales de seguridad operacional que sean detectados. ➢ Asesorar a los Estados miembros sobre políticas de seguimiento. ➢ Promover las enmiendas al manual IDISR. ➢ Mantener los programas de instrucción actualizados.		

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
OPS 2.2	Primer ensayo de auditoría de certificación de un explotador de servicios aéreos LAR 121	➢ Enviar carta a la AAC del Perú solicitando se haga conocer a los explotadores aéreos la invitación a participar en el primer ensayo de auditoría de certificación. ➢ Recopilar información sobre los explotadores que han aceptado participar en el ensayo de auditoría. ➢ Seleccionar al explotador de servicios aéreos. ➢ Seleccionar el equipo de auditoría que estará compuesto por expertos OPS y AIR. ➢ Visita del auditor líder a la Oficina Regional Sudamericana, Lima (2 días laborables). ➢ Visita previa del auditor líder al explotador seleccionado (3 días laborables). ➢ Dirigir la Fase III - Análisis de la documentación. ➢ Preparación y ejecución de la auditoría (5 días laborables). ➢ Recabar y revisar el informe de auditoría a ser presentado por el auditor líder. ➢ Presentar el informe final al Comité Técnico y distribuir a los Estados del SRVSOP involucrados.	CT apoyado por el especialista en OPS del CT y por un equipo de auditoría seleccionado (4 auditores)	✓ Un especialista en operaciones del CT. ✓ Grupo de 4 auditores: 3 de operaciones y 1 de aeronavegabilidad que incluya al auditor líder. Los auditores serán seleccionados de los Estados del SRVSOP. ✓ En total serán 4 especialistas en operaciones y uno en aeronavegabilidad. ✓ Visita del especialista OPS del CT y del auditor líder a Lima, 3 al 4 de octubre. ✓ Visita del especialista OPS del CT y del auditor líder al explotador, Lima, 5 al 7 de octubre. ✓ Visita de auditoría al explotador (4 auditores más el especialista en operaciones del CT), 7 al 11 de noviembre en Lima.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Aeronavegabilidad				
AIR 2.1	Auditorías de seguimiento.	➢ Envío de cartas a los Estados para el reconocimiento de las auditorías. ➢ Seguimiento sobre el reconocimiento de las auditorías. ➢ Seguimiento, control y organización de las auditorías de seguimiento y atención a las consultas de las OMAs certificadas.	CT y especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Por cada auditoría se asigna un auditor LAR en entrenamiento. ✓ 8 al 19 de agosto
AIR 2.2	Auditorías de certificación OMA.	➢ Coordinación con la organización solicitante para organizar la auditoría de certificación. ➢ Coordinación con las autoridades que prestarán a sus auditores para realizar la auditoría de certificación. ➢ Coordinación con la autoridad del Estado de la OMA para la organización. ➢ Coordinación con el auditor líder y auditores para la realización de la auditoría de certificación. ➢ Seguimiento de todas las actividades inherentes a la auditoría de certificación (administrativas - financieras). ➢ Seguimiento del informe de auditoría, y envío del mismo a los Estados para su reconocimiento. ➢ Seguimiento sobre el reconocimiento de las auditorías y emisión de los certificados por parte de los Estados miembros.	CT y especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Por cada auditoría se asigna un auditor LAR en entrenamiento. ✓ 7 al 30 de noviembre.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
AIR 2.3	Apoyo a los Estados en temas de aeronavegabilidad.	➢ Coordinación con el Estado solicitante para organizar el asesoramiento o capacitación requerida. ➢ Coordinación con las autoridades que facilitarán los recursos humanos para realizar la capacitación o asesoramiento. ➢ Gestión de actividades requeridas para la preparación del apoyo al Estado solicitante.	CT y especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ A requerimiento
AIR 2.4	Plan piloto SMS.	➢ Organización y seguimiento de las teleconferencias. ➢ Gestión del plan piloto en cuanto a la administración de las consultas y su direccionamiento hacia el Panel de Expertos. ➢ Gestión de las actividades requeridas para el seguimiento del plan.	CT y especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ A través de todo el año.
AIR 2.5	Registro de auditores.	➢ Recepción de las solicitudes. ➢ Evaluación de las solicitudes. ➢ Recomendación de aprobación y emisión del número de registro de auditores. ➢ Control del registro de auditores.	Especialista en aeronavegabilidad del CT	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ A través de todo el año.
AIR 2.6	Banco de ingenieros.	➢ Coordinación y organización de las actividades de modificaciones o reparaciones mayores del Sistema.	Especialista en aeronavegabilidad del CT	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ A través de todo el año.

3. Actividades de capacitación y seminarios

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Licencias al personal				
PEL 3.1	Curso de Inspector Gubernamental PEL	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición de desempeño y presentación de resultados.	CT y especialista PEL	✓ Lima, 6 al 17 de junio ✓ Dos instructores de Chile. ✓ Material didáctico para unos 30 participantes
PEL 3.2	Curso LAR PEL (61, 63, 65 y 67).	➢ Coordinaciones iniciales con el Estado solicitante. ➢ Coordinaciones de detalle para los aspectos logísticos y administrativos con el Estado solicitante. ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados. ➢ Envío de los diplomas al Estado anfitrión y a los participantes por parte de la Oficina Regional de la OACI.	CT, especialista PEL y OR	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.
PEL 3.3	Curso LAR CIAC (141, 142 y 147 – MCIE).	➢ Coordinaciones iniciales con el Estado solicitante. ➢ Coordinaciones de detalle para los aspectos logísticos y administrativos con el Estado solicitante.	CT, especialista PEL y OR	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados. ➢ Envío de los diplomas al Estado anfitrión y a los participantes por parte de la Oficina Regional de la OACI.		
PEL 3.4	Curso básico y avanzado de licencias (Anexo 1 y base taller LAR PEL).	➢ Coordinaciones iniciales con el Estado solicitante. ➢ Coordinaciones de detalle para los aspectos logísticos y administrativos con el Estado solicitante. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados. ➢ Envío de los diplomas al Estado anfitrión y a los participantes por parte de la Oficina Regional de la OACI.	CT, especialista PEL y OR	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.
Operación de aeronaves				
OPS 3.1	Curso de Inspector Gubernamental OPS	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas.	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Lima, 6 al 24 de junio ✓ Dos instructores de Brasil. ✓ Material didáctico para 30 participantes

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		➢ Encuesta de medición de desempeño y presentación de resultados.		
OPS 3.2	Curso de aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones RNAV y RNP	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.
OPS 3.3	Curso IDISR	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.
OPS 3.4	Curso LAR 119, 121 y MIO	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a ✓ recuperación de costos.
OPS 3.5	Curso LAR 119, 135 y MIO	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados		Estados y sujeto a recuperación de costos.
OPS 3.6	Curso LAR 91 y 129	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados.	Comité Técnico y especialista OPS	✓ Sin costo para el sistema y sin fechas establecidas. ✓ A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.
Aeronavegabilidad				
AIR 3.1	Curso de Inspector Gubernamental AIR	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición de desempeño y presentación de resultados.	Comité Técnico y especialista AIR	✓ Lima, 8 al 26 de agosto ✓ Dos instructores de Argentina. ✓ Material didáctico para 30 participantes
AIR 3.2	Curso LAR 21.	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición del desempeño y	Comité Técnico y especialista AIR	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Dos especialistas en aeronavegabilidad. ✓ Lima, 16 de mayo al 10 de junio.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
		presentación de resultados.		
AIR 3.3	Curso taller LAR 145 Edición 3.	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados.	Comité Técnico y especialista AIR	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Un especialista en aeronavegabilidad ✓ 4 al 15 de abril.
AIR 3.4	Curso de capacitación de auditores LAR–AIR sobre evaluación del SMS – Dictado por Transport Canada.	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Organización del curso. ➢ Preparación del curso. ➢ Realización del curso. ➢ Preparación de diplomas. ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados.	Comité Técnico y especialista AIR	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Becas para 22 participantes de los Estados. ✓ Interpretación simultánea. ✓ Preparación: 1 al 15 de febrero. ✓ Ejecución: 1 al 4 de marzo.
AIR 3.5	Curso sobre evaluación de la efectividad del SMS de una Organización de Mantenimiento de Aeronaves (OMA). Impartido por Transport Canada en el marco del Proyecto RLA/99/901 y el Plan piloto para implementación del SMS en OMAs LAR 145.	➢ Preparación de la carta de convocatoria. ➢ Seguimiento de los participantes. ➢ Realización del curso.	Comité Técnico y especialista AIR	✓ Una beca por cada Estado participante: 10 becas ✓ Lugar y fechas a convenir.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
AIR 3.6	Capacitación de auditores LAR-AIR sobre evaluación SMS (TC)	➢ Gestionar la realización de la capacitación en el trabajo (OJT). ➢ Realizar 3 OJT conducidos por Transport Canada dentro del Plan Piloto del SMS LAR 145.	CT y especialista en aeronavegabilidad	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT ✓ Lugares y fechas a determinarse ✓ Misión de tres especialistas
Aeródromos				
AGA 3.1	Curso de inspector de aeródromos	➢ Capacitar inspectores de aeródromos de la Región con los conocimientos y exigencias necesarios para la certificación de aeródromos.	RO/AGA	✓ Panamá, 14 al 18 de febrero ✓ Interpretación simultánea
Otros cursos				
CT 3.1	Curso de formación de auditor líder ISO 9001:2008	➢ Preparación de la carta de convocatoria ➢ Seguimiento de los participantes ➢ Organización del curso ➢ Preparación del curso ➢ Realización del curso ➢ Preparación de diplomas ➢ Encuesta de medición del desempeño y presentación de resultados	Comité Técnico	A requerimiento de los Estados y sujeto a recuperación de costos.

Nota.- A requerimiento de los Estados y sujeto a la recuperación de costos, significa que los cursos serán impartidos a solicitud de los Estados interesados, los cuales deberán reembolsar al Sistema Regional los costos que demanden el traslado y la estadía de los instructores.

4. Visitas de asesoramiento a los Estados

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Licencias al personal				
PEL 4.1	Se define y planifica a requerimiento de los Estados y sujeto a la recuperación de costos.	A definir en base al requerimiento.	Comité Técnico.	A definir en base al requerimiento.
Operación de aeronaves				
OPS 4.1	Se define y planifica a requerimiento de los Estados y sujeto a la recuperación de costos.	A definir en base al requerimiento.	Comité Técnico.	A definir en base al requerimiento.
Aeronavegabilidad				
AIR 4.1	Se define y planifica a requerimiento de los Estados y sujeto a la recuperación de costos.	A definir en base al requerimiento.	Comité Técnico.	A definir en base al requerimiento.

Nota.- A requerimiento de los Estados y sujeto a la recuperación de costos, significa que las visitas de asesoramiento se realizarán a solicitud de los Estados interesados, los cuales deberán reembolsar al Sistema Regional el costo que demande el traslado y la estadía de los especialistas que provean el asesoramiento.

5. Reuniones

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Licencias al personal				
PEL 5.1	Séptima Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (RPEL/7)	➢ Desarrollo de tareas para la RPEL/7 ➢ Seguimiento con los miembros del Panel de Expertos en Licencias para el desarrollo de las NE ➢ Preparación y realización de la reunión. ➢ Emisión del informe final en español. ➢ Los apéndices al informe deberán producirse también en idioma portugués.	Comité Técnico con el apoyo de un especialista en licencias.	✓ Especialista en licencias del CT para organizar el llamado a la reunión y las tareas para el desarrollo de notas de estudio. ✓ Convocatoria: 2 de mayo. ✓ Envío de tareas para desarrollar las notas de estudio: 15 de mayo. ✓ Traslado del especialista en licencias a Lima para organizar y dirigir la RPEL/7 como Secretario: 29 de agosto al 14 de septiembre, ✓ RPEL/7: Lima, 5 al 9 de septiembre. ✓ Se estima 11 Estados participantes, más dos observadores de Colombia y Nicaragua. ✓ Sala de conferencias sin interpretación simultánea. ✓ Traducción de material al idioma portugués.

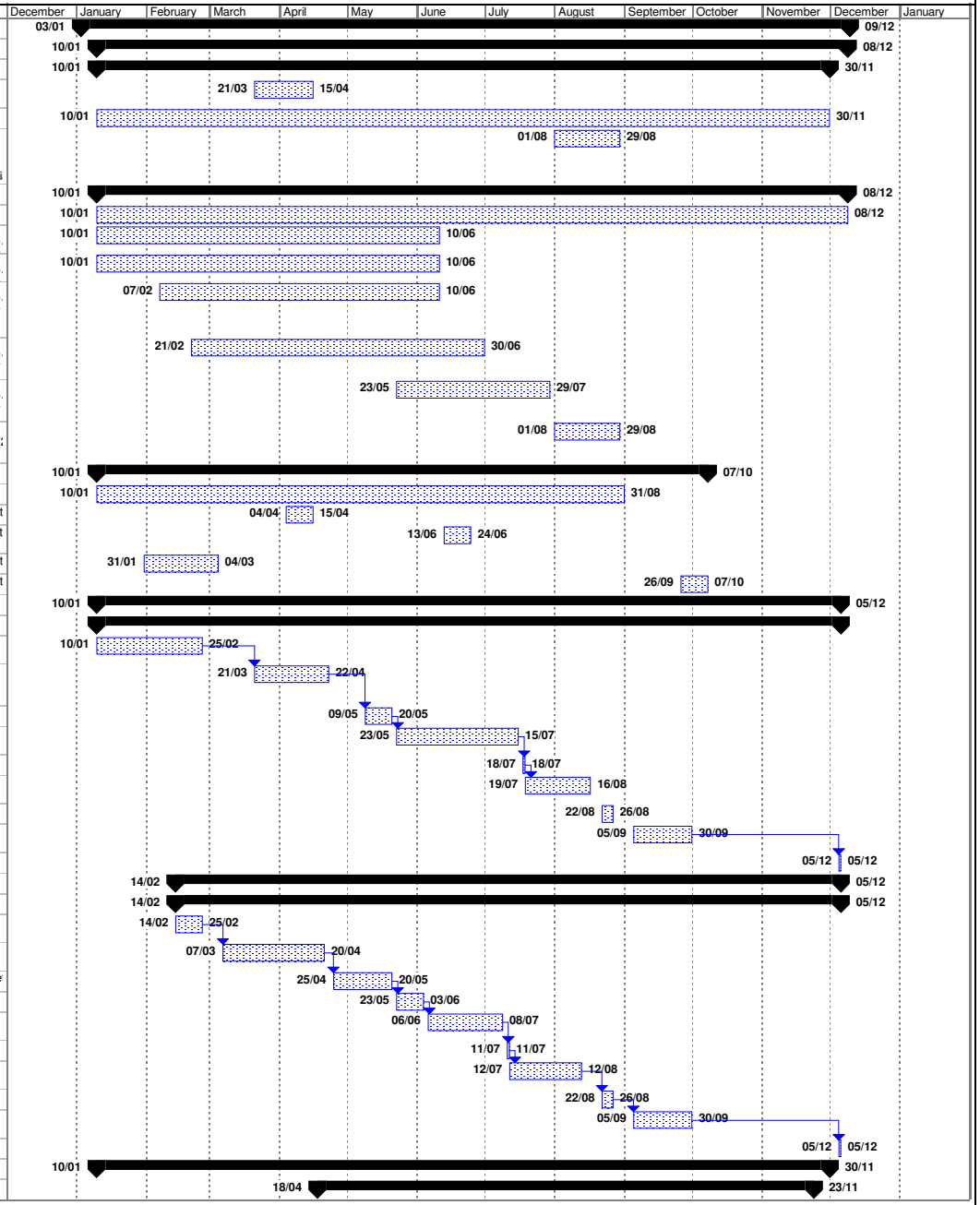
#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Operación de aeronaves				
OPS 5.1	Quinta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/5)	➢ Desarrollo de tareas para la RPEO/5 ➢ Convocatoria a la RPEO/5 ➢ Seguimiento a los miembros del Panel de Expertos en Operaciones para el desarrollo de las NE ➢ Preparación y realización de la reunión	CT con el apoyo de un especialista en operaciones	✓ Especialista en operaciones del CT. ✓ Convocatoria: 1 de marzo. ✓ RPEO/5: del 9 al 13 de mayo en Lima. ✓ Traslado del especialista en operaciones a Lima para asistir a la RPEO/5: 9 al 13 de mayo, ✓ Se estima 11 participantes de todos los Estados miembros del SRVSOP. ✓ Sala de conferencias sin interpretación simultánea.
OPS 5.2	SAM/IG/7 y SAM/IG/8	➢ Participación en las reuniones del grupo de implantación SAM de la PBN: SAM/IG/7 y SAM/IG/8	Comité Técnico	✓ Traslado del especialista en operaciones a Lima. ✓ Duración de cada reunión: 5 días laborables: 23-27 de mayo y 10-14 octubre.
Aeronavegabilidad				
AIR 5.1	Tercera Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos AIR (RRIPEA/3).	➢ Desarrollo de tareas para la RRIPEA/3. ➢ Seguimiento con la industria y los miembros del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad para el desarrollo de las NE. ➢ Preparación y realización de la reunión.	Comité Técnico	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Preparación: 15 de agosto al 9 de septiembre. ✓ Ejecución: 14 al 16 de septiembre.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
AIR 5.2	Octava Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/8)	➢ Desarrollo de tareas para la RPEA/8. ➢ Seguimiento con los miembros del panel de Expertos en Aeronavegabilidad para el desarrollo de las NE. ➢ Preparación y realización de la reunión.	Comité Técnico	✓ Especialista en aeronavegabilidad del CT. ✓ Preparación: 18 de julio al 29 de agosto. ✓ Ejecución: 19 al 23 de septiembre.
Aeródromos (AGA)				
AGA 5.1	Primera Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/1)	➢ Desarrollo de tareas para la RPEAGA/1 ➢ Convocatoria a la RPEAGA/1 ➢ Seguimiento a los miembros del Panel de Expertos en Aeródromos (PEAGA) para el desarrollo de las NE ➢ Preparación y realización de la reunión	CT con el apoyo de un especialista en aeródromos	✓ Especialista en aeródromos del CT. ✓ Convocatoria: 1 de junio. ✓ RPEAGA/1: Lima, 22 al 26 de agosto. ✓ Se estima 11 participantes de todos los Estados miembros del SRVSOP. ✓ Sala de conferencias sin interpretación simultánea.
Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional (MET)				
MET 5.1	Primera Reunión del Panel de Expertos de Meteorología (RPEM/1)	➢ Desarrollo de tareas para la RPMET/1 ➢ Convocatoria a la RPMET/1 ➢ Seguimiento a los miembros del Panel de Expertos en Aeródromos (PEMET) para el desarrollo de las NE ➢ Preparación y realización de la reunión	CT con el apoyo de un especialista en aeródromos	✓ Especialista en MET del CT. ✓ Convocatoria: 1 de junio. ✓ RPMET/1: Lima, 22 al 26 de agosto. ✓ Se estima 11 participantes de todos los Estados miembros del SRVSOP. ✓ Sala de conferencias sin interpretación simultánea.

#	Título de la actividad	Términos de referencia	Responsables	Recursos, lugares y fechas
Otras reuniones				
RCPF/9	SRVSOP - Novena Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/9)	➢ Analizar aspectos técnicos y de coordinación de las actividades del SRVSOP. Preparar la propuesta de plan de actividades para 2012.	Comité Técnico	Lugar y fechas a determinar Misión de 2 expertos
JG/23	SRVSOP - Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/23)	➢ Revisión del cumplimiento del programa de actividades 2011 y aprobación del programa de actividades y presupuesto para 2012.	Coordinador General de Sistema	Lima, fechas a determinar

- - - - - - -

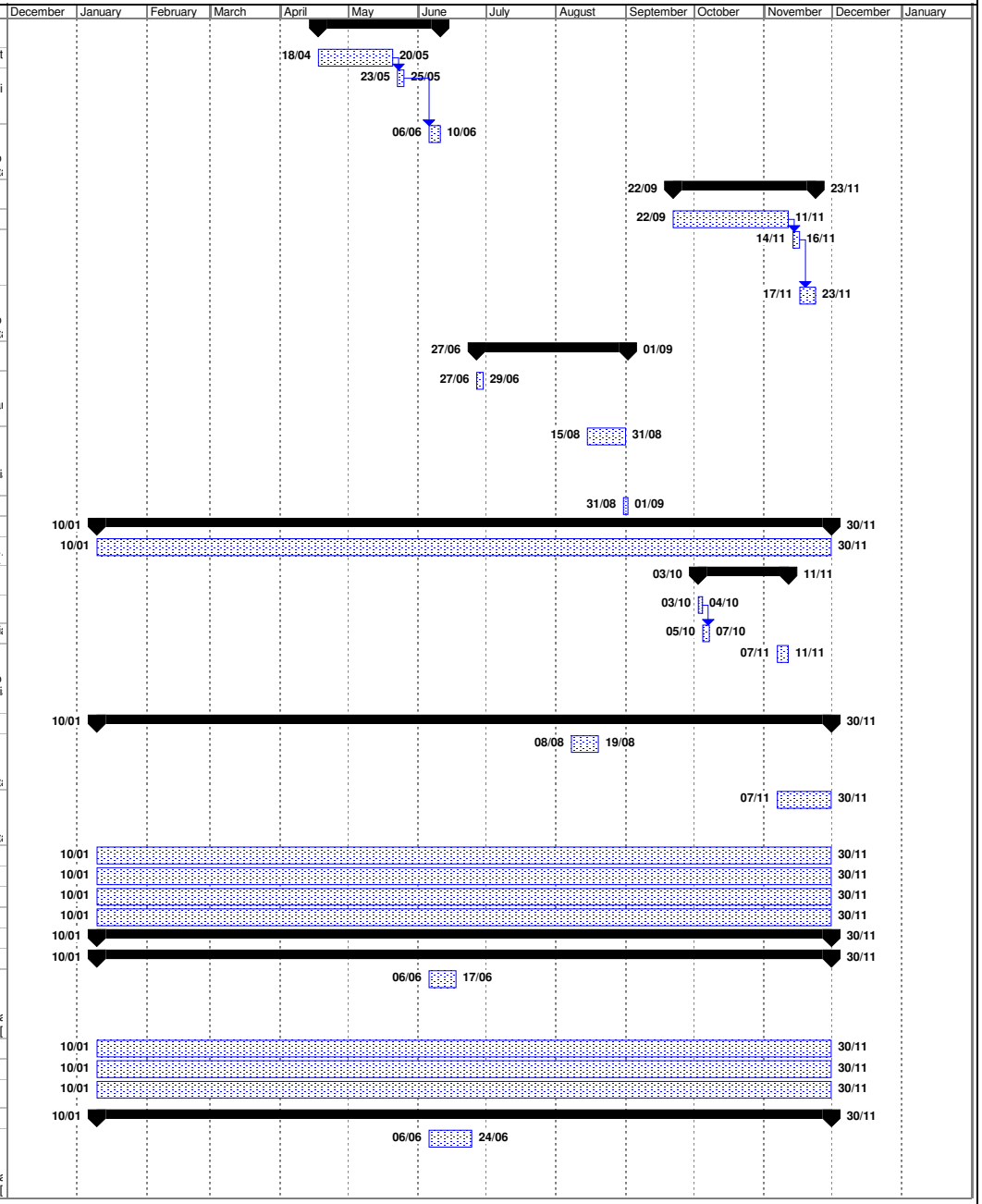
ID	WBS	Task Name	Cost	Resource Names
1	**1**	**PROGRAMA DE ACTIVIDADES PRESUPUESTADAS DEL SRVSOP 2011**	**$ 493,547.40**	
2	**1.1**	**Programa de armonización de las reglamentaciones**	**$ 136,999.56**	
3	**1.1.1**	**Licencias al personal**	**$ 30,451.68**	
4	1.1.1.1	Elaboración y revisión de los protocolos de las visitas de estandarización que utilizará el equipo multinacional	$ 14,507.48	DSA Lima[27],Air ticket
5	1.1.1.2	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados	$ 0.00	
6	1.1.1.3	Elaboración de la estrategia de las acciones administrativas a seguir, que cada Estado deberá cumplir para el reconocimiento de las licencias	$ 15,944.20	DSA Lima[30],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[30],Especi
7	**1.1.2**	**Operaciones**	**$ 44,490.00**	
8	1.1.2.1	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados	$ 0.00	
9	1.1.2.2	Desarrollo del LAR 129	$ 5,910.00	Especialista (home)[21],Secretaria[
10	1.1.2.3	Desarrollo del LAR 120 - Programas de prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en al aviación civil	$ 5,910.00	Especialista (home)[21],Secretaria[
11	1.1.2.4	Desarrollo de un texto (Apéndice) en el LAR 121 relacionado con la estructura del programa de gestión de riesgos asociados a la fatiga donde se establezcan los requisitos mínimos a ser incluidos en el SMS del LAR 121	$ 5,910.00	Especialista (home)[21],Secretaria[
12	1.1.2.5	Desarrollo de las enmiendas a los LAR 91, 119, 121 y 135, de conformidad con las nuevas enmiendas a los Anexos 2 y 6, Partes I, II yIII	$ 14,490.00	Especialista (home)[54],Secretaria[
13	1.1.2.6	Desarrollo del volumen del MIO relacionado con la certificación del personal aeronáutico que se emplea en operaciones LAR 121 y 135 y examinadores designados	$ 7,470.00	Especialista (home)[27],Secretaria[
14	1.1.2.7	Revisión del MIO para incluir los textos correspondientes a la certificación, inspección, administración técnica y vigilancia de explotadores LAR 135	$ 4,800.00	Especialista (home)[15],Secretaria[2
15	**1.1.3**	**Aeronavegabilidad**	**$ 18,725.00**	
16	1.1.3.1	Seguimiento de los planes de armonización de los Estados	$ 0.00	
17	1.1.3.2	Desarrollo de la CA 39.001	$ 3,650.00	Especialista[10],Secret
18	1.1.3.3	Revisión del MAC y MEI para el Capítulo de Control y Requisitos de mantenimiento de los LAR 91, 121 y 135	$ 3,650.00	Especialista[10],Secret
19	1.1.3.4	Revisión del MIA	$ 7,775.00	Especialista[25],Secret
20	1.1.3.5	Revisión de reglamentos AIR conforme indique la RPEA	$ 3,650.00	Especialista[10],Secret
21	**1.1.4**	**Aeródromos**	**$ 24,510.80**	
22	**1.1.4.1**	**Desarrollo del LAR AGA**	**$ 24,510.80**	
23	1.1.4.1.1	1a Ronda de consultas. Envío de estructura y tabla de referencias cruzadas al PEAGA	$ 900.00	Secretaria[2]
24	1.1.4.1.2	Desarrollo texto LAR AGA	$ 21,810.80	DSA Lima[70],TA[8],Air ticket SAM[2],Seguro
25	1.1.4.1.3	Desarrollo de tareas para los miembros del PEAGA	$ 0.00	
26	1.1.4.1.4	2a Ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEAGA	$ 450.00	Secretaria[1]
27	1.1.4.1.5	Presentación de notas de estudio al Comité Técnico (CT)	$ 450.00	Secretaria[1]
28	1.1.4.1.6	Revisión de las notas de estudio entre el CT y miembros del PEAGA. Pub. en la web	$ 0.00	
29	1.1.4.1.7	Presentación de las notas de estudio en la RPEAGA/1	$ 450.00	Secretaria[1]
30	1.1.4.1.8	3a Ronda de consultas. Circular LAR AGA para aceptación de AAC	$ 450.00	Secretaria[1]
31	1.1.4.1.9	Presentación de LAR AGA a la JG/23	$ 0.00	
32	**1.1.5**	**Meteorología**	**$ 18,822.08**	
33	**1.1.5.1**	**Desarrollo del LAR MET**	**$ 18,822.08**	
34	1.1.5.1.1	Desarrollo de estructura y tabla de referencias cruzadas del LAR MET	$ 6,075.36	Secretaria[1],DSA Lima[14],Air ticket
35	1.1.5.1.2	1a Ronda de consultas. Envío de estructura y tabla de referencias cruzadas al PEM	$ 450.00	Secretaria[1]
36	1.1.5.1.3	Desarrollo del texto de Reglamento LAR MET	$ 10,946.72	DSA Lima[28],Air ticke
37	1.1.5.1.4	Desarrollo de tareas para los miembros del PEM	$ 0.00	
38	1.1.5.1.5	2a Ronda de consultas. Envío de las tareas a los miembros del PEM	$ 450.00	Secretaria[1]
39	1.1.5.1.6	Presentación de notas de estudio al CT	$ 450.00	Secretaria[1]
40	1.1.5.1.7	Revisión de las notas de estudio entre el CT y miembros del PEM. Pub. en la web	$ 0.00	
41	1.1.5.1.8	Presentación de las notas de estudio en la RPEM/1	$ 0.00	
42	1.1.5.1.9	3a Ronda de consultas. Circular LAR MET para aceptación de AAC	$ 450.00	Secretaria[1]
43	1.1.5.1.10	Presentación de LAR MET a la JG/23	$ 0.00	
44	**1.2**	**Programa de actividades con equipos multinacionales**	**$ 119,323.84**	
45	**1.2.1**	**Licencias al personal**	**$ 69,725.08**	



Project: Programa actividades 2011 S
Date: Thu 11/11/10

Task Progress Summary External Tasks Deadline
Split Milestone Project Summary External Milestone

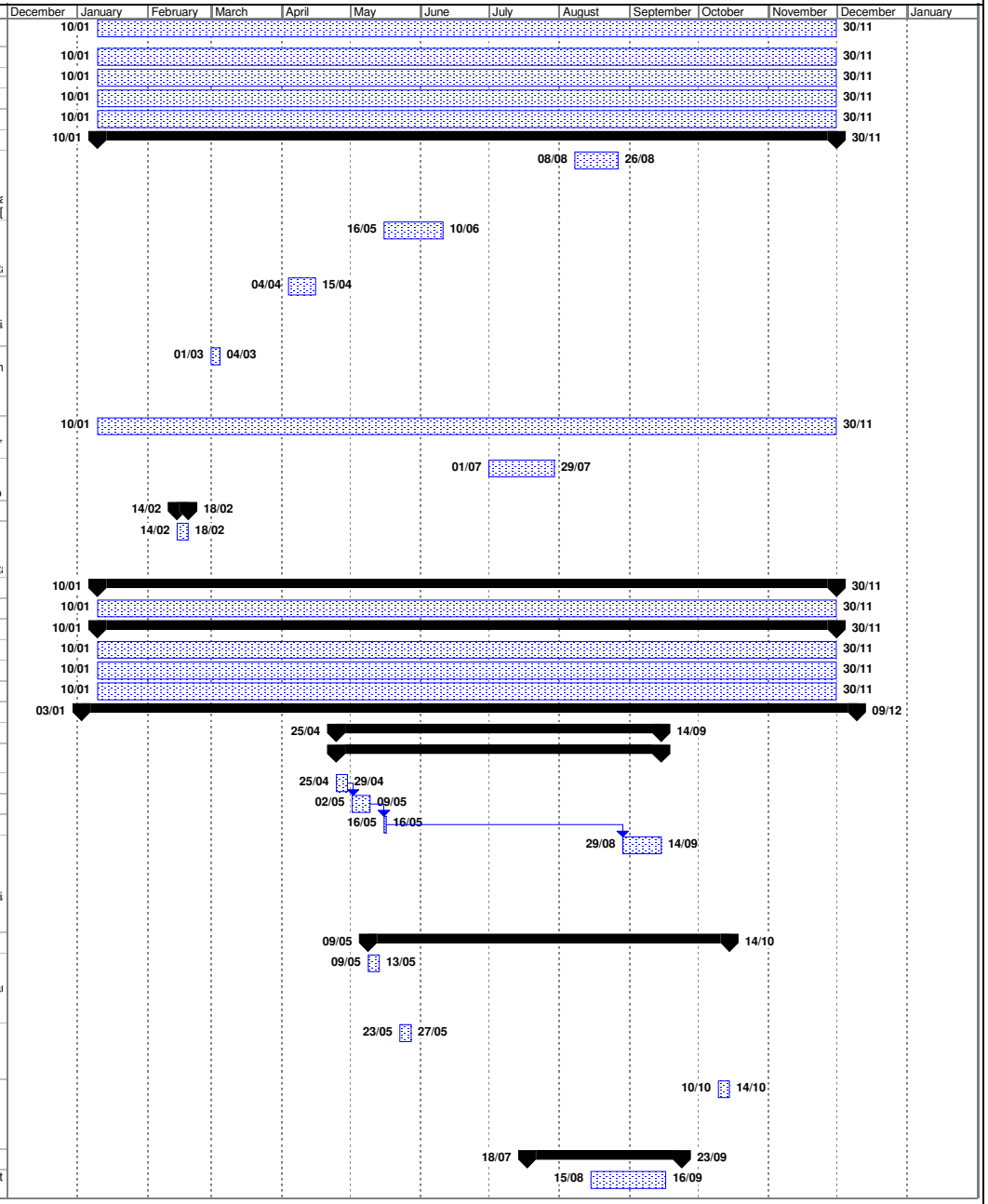
ID	WBS	Task Name	Cost	Resource Names
46	**1.2.1.1**	**Primer ensayo de certificación de un centro de entrenamiento LAR 141**	**$ 22,364.00**	
47	1.2.1.1.1	Auditor Líder (AL) Oficina Regional	$ 6,775.00	Especialista[23],Secret
48	1.2.1.1.2	Visita AL al Explotador	$ 3,574.96	Seguro especialista[4],TA[4],Ai ticket SAM[1],DSA SAM[4],Secretaria[1]
49	1.2.1.1.3	Visita de Auditoría al CIAC	$ 12,014.04	DSA SAM[21],Air ticket SAM[3],TA[12],Seguro especialista[21],Secret
50	**1.2.1.2**	**Primer ensayo de certificación de un centro de entrenamiento LAR 147**	**$ 25,764.00**	
51	1.2.1.2.1	Auditor Líder (AL) Oficina Regional	$ 10,175.00	Especialista[37]
52	1.2.1.2.2	Visita AL al Explotador	$ 3,574.96	TA[4],Seguro especialista[4],Air ticket SAM[1],DSA SAM[4],Secretaria[1]
53	1.2.1.2.3	Visita de Auditoría al CIAC	$ 12,014.04	DSA SAM[21],Air ticket SAM[3],TA[12],Seguro especialista[21],Secret
54	**1.2.1.3**	**Plan Piloto de SMS en un CIAC 141 (vuelo) que sirva de modelo a la Región, primera parte**	**$ 21,597.08**	
55	1.2.1.3.1	Visita al CIAC por el equipo PEL	$ 3,574.96	DSA SAM[4],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[4],Secretar
56	1.2.1.3.2	Preparación del Plan Piloto SMS en Oficina Regional	$ 17,572.12	DSA SAM[38],Air ticket SAM[2],TA[8],Seguro especialista[38],Especi
57	1.2.1.3.3	Teleconferencia con CIAC para definir calendario 2012	$ 450.00	Secretaria[1]
58	**1.2.2**	**Operaciones**	**$ 25,405.16**	
59	1.2.2.1	Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)	$ 450.00	Comité Técnico y Uruguay[1],Secretaria[
60	**1.2.2.2**	**Primer ensayo de auditoría de certificación de un explotador de servicios aéreos LAR 121**	**$ 24,955.16**	
61	1.2.2.2.1	Visita de AL y Especialista OPS a Oficina Regional	$ 6,025.44	Air ticket SAM[2],DSA Lima[6],TA[4],Seguro
62	1.2.2.2.2	Visita de AL y Especialista OPS al Explotador	$ 1,854.00	DSA Lima[6],Secretaria
63	1.2.2.2.3	Auditoría al Explotador	$ 17,075.72	DSA Lima[28],Air ticket SAM[4],TA[16],Seguro especialista[28],Especi
64	**1.2.3**	**Aeronavegabilidad**	**$ 24,193.60**	
65	1.2.3.1	Auditorías de seguimiento	$ 8,673.36	Especialista[10],DSA Lima[14],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[14],Secret
66	1.2.3.2	Auditorías de certificación OMA	$ 13,720.24	Especialista[18],DSA Lima[26],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[26],Secret
67	1.2.3.3	Apoyo a los Estados en temas de aeronavegabilidad	$ 450.00	Secretaria[1]
68	1.2.3.4	Plan piloto SMS	$ 450.00	Secretaria[1]
69	1.2.3.5	Registro de auditores	$ 450.00	Secretaria[1]
70	1.2.3.6	Banco de ingenieros	$ 450.00	Secretaria[1]
71	**1.3**	**Programa de actividades de capacitación y seminarios**	**$ 174,928.08**	
72	**1.3.1**	**Licencias al personal**	**$ 15,146.72**	
73	1.3.1.1	Curso de Inspector Gubernamental PEL	$ 12,446.72	DSA Lima[28],Air ticket SAM[2],TA[8],Seguro especialista[28],Materia didáctico[1],Secretaria[
74	1.3.1.2	Curso LAR PEL (61, 63, 65 y 67)	$ 900.00	Secretaria[2]
75	1.3.1.3	Curso LAR CIAC (141, 142 y 147 - MCIE)	$ 900.00	Secretaria[2]
76	1.3.1.4	Curso básico y avanzado de licencias (Anexo 1 y base taller LAR PEL)	$ 900.00	Secretaria[2]
77	**1.3.2**	**Operaciones**	**$ 20,268.08**	
78	1.3.2.1	Curso de Inspector Gubernamental OPS	$ 15,768.08	DSA Lima[42],Air ticket SAM[2],TA[8],Seguro especialista[42],Materia didáctico[1],Secretaria[



Project: Programa actividades 2011 S
Date: Thu 11/11/10

Task | Progress | Summary | External Tasks | Deadline
Split | Milestone | Project Summary | External Milestone

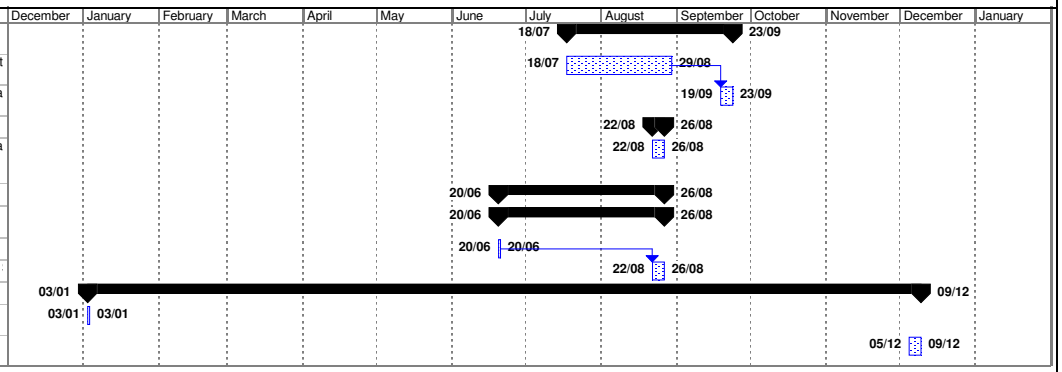
ID	WBS	Task Name	Cost	Resource Names
79	1.3.2.2	Curso de aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones RNAV y RNP	$ 900.00	Secretaria[2]
80	1.3.2.3	Curso IDISR	$ 900.00	Secretaria[2]
81	1.3.2.4	Curso LAR 119, 121 y MIO	$ 900.00	Secretaria[2]
82	1.3.2.5	Curso LAR 119, 135 y MIO	$ 900.00	Secretaria[2]
83	1.3.2.6	Curso LAR 91 y 129	$ 900.00	Secretaria[2]
84	**1.3.3**	**Aeronavegabilidad**	**$ 130,453.92**	
85	1.3.3.1	Curso de Inspector Gubernamental AIR	$ 15,768.08	DSA Lima[42],Air ticket SAM[2],TA[8],Seguro especialista[42],Materia didáctico[1],Secretaria[
86	1.3.3.2	Curso LAR 21	$ 18,489.44	DSA Lima[56],Air ticket SAM[2],TA[8],Seguro especialista[56],Secreta
87	1.3.3.3	Curso Taller LAR 145, Edición 3	$ 9,123.36	DSA Lima[14],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[14],Especi
88	1.3.3.4	Curso de capacitación de auditores LAR-AIR sobre evaluación del SMS, dictado por Transport Canada	$ 39,609.00	Especialista[15],Beca SEM[20],Interpretación simultánea[4],Coffee break SEM[1],Secretaria[2]
89	1.3.3.5	Curso sobre cómo evaluar la efectividad de un SMS en una OMA canadiense, dictado por Transport Canada	$ 35,900.00	Beca SEM[10],Secretaria[2], ticket SAM[10]
90	1.3.3.6	Capacitación de Auditores LAR AIR sobre evaluación SMS OJT (TC)	$ 11,564.04	DSA SAM[21],Air ticket SAM[3],TA[12],Seguro
91	**1.3.4**	**Aeródromos**	**$ 8,609.36**	
92	1.3.4.1	Curso de Inspector de Aeródromos	$ 8,609.36	Air ticket SAM[2],TA[8],DSA SAM[14],Seguro especialista[14],Secreta
93	**1.3.5**	**Otros cursos**	**$ 450.00**	
94	1.3.5.1	Curso de formación de auditor líder ISO 9001:2008	$ 450.00	Secretaria[1]
95	**1.4**	**Programa de visitas de asesoramiento a los Estados**	**$ 1,350.00**	
96	1.4.1	Licencias al personal	$ 450.00	Secretaria[1]
97	1.4.2	Operaciones	$ 450.00	Secretaria[1]
98	1.4.3	Aeronavegabilidad	$ 450.00	Secretaria[1]
99	**1.5**	**Programa de reuniones**	**$ 60,945.92**	
100	**1.5.1**	**Licencias al perosnal**	**$ 14,872.32**	
101	**1.5.1.1**	**Séptima Reunión del Panel de Expertos en Licencias (RPEL/7)**	**$ 14,872.32**	
102	1.5.1.1.1	Preparación y organización de la reunión	$ 900.00	Secretaria[2]
103	1.5.1.1.2	Convocatoria de la reunión	$ 0.00	
104	1.5.1.1.3	Envío de tareas para la nota de estudio	$ 0.00	
105	1.5.1.1.4	Reunión con apoyo de especialista PEL	$ 13,972.32	Material didáctico[1],DSA Lima[18],TA[4],Air ticket SAM[1],Seguro especialista[18],Especi
106	**1.5.2**	**Operaciones**	**$ 12,338.04**	
107	1.5.2.1	Quinta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/5)	$ 4,712.68	DSA Lima[7],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[7],Secretai
108	1.5.2.2	SAM/IG/7	$ 3,812.68	DSA Lima[7],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[7]
109	1.5.2.3	SAM/IG/8	$ 3,812.68	DSA Lima[7],Air ticket SAM[1],TA[4],Seguro especialista[7]
110	**1.5.3**	**Aeronavegabilidad**	**$ 19,025.00**	
111	1.5.3.1	Tercera Reunión de Retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos AIR (RRIPEA/3)	$ 7,775.00	Especialista[25],Secret



Project: Programa actividades 2011 S
Date: Thu 11/11/10

Task | Progress | Summary | External Tasks | Deadline
Split | Milestone | Project Summary | External Milestone

ID	WBS	Task Name	Cost	Resource Names
112	**1.5.3.2**	**Octava Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/8)**	**$ 11,250.00**	
113	1.5.3.2.1	Preparación de la reunión	$ 8,975.00	Especialista[31],Secret
114	1.5.3.2.2	Reunión	$ 2,275.00	Especialista[5],Secreta
115	**1.5.4**	**Aeródromos**	**$ 2,275.00**	
116	1.5.4.1	Primera Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos (RPEAGA/1)	$ 2,275.00	Especialista[5],Secreta
117	**1.5.5**	**Meteorología**	**$ 4,262.68**	
118	**1.5.5.1**	**Primera Reunión del Panel de Expertos de Meteorología (RPEM/1)**	**$ 4,262.68**	
119	1.5.5.1.1	Convocatoria de la reunión	$ 0.00	
120	1.5.5.1.2	Reunión	$ 4,262.68	DSA Lima[7],Air ticket
121	**1.5.6**	**Otras reuniones**	**$ 8,172.88**	
122	1.5.6.1	Novena Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/9)	$ 7,222.88	Air ticket SAM[2],TA[8],DSA
123	1.5.6.2	Vigésimo Tercera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/23)	$ 950.00	Coffee break SEM[1],Secretaria[1]



Project: Programa actividades 2011 S
Date: Thu 11/11/10

Task | Progress | Summary | External Tasks | Deadline
Split | Milestone | Project Summary | External Milestone

Reglamento Brasilero de Aviación Civil

(RBAC) No. 120

Programas de prevención para el uso indebido de sustancias psicoactivas

en aviación civil

REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL

RBAC nº 120
EMENDA nº 00

Título:	PROGRAMAS DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS NA AVIAÇÃO CIVIL	
Aprovação:	Resolução nº xxx, de yyy de zzz de 2010.	**Origem:** SSO

MINUTA

SUMÁRIO

SUBPARTE A - GERAL
120.1 Aplicabilidade
120.7 Definições
120.9 Obrigatoriedade
120.9a Declaração de conformidade
120.9b Validade do Programa
120.9c Proibições

SUBPARTE B - PESSOAS CERTIFICADAS POR REGULAMENTO ESPECÍFICO
120.11 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo
120.13 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 63 ou RBAC que venha a substituí-lo
120.15 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 65 ou RBAC que venha a substituí-lo
120.15a Notificação de Recusa

SUBPARTE C - [RESERVADO]

SUBPARTE D - [RESERVADO]

SUBPARTE E - [RESERVADO]

SUBPARTE F - [RESERVADO]

SUBPARTE G - PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS
120.301 Forma do Programa
120.303 Aplicabilidade do Programa
120.305 Divulgação do Programa
120.307 Resultados do Programa
120.309 Representante designado
120.311 Supervisores PPSP

SUBPARTE H - SUBPROGRAMA DE EDUCAÇÃO DA PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS
120.321 Geral
120.323 Conteúdo do Subprograma de Educação

SUBPARTE I - SUBPROGRAMA DE EXAMES TOXICOLÓGICOS DE SUSTÂNCIAS PSICOATIVAS

120.331 Geral
120.333 Médico revisor
120.335 Substâncias psicoativas consideradas
120.337 Termo de consentimento
120.339 Tipos de Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas
120.341 Retenção de documentos pela entidade responsável
120.343 Retenção de documentos pelo médico revisor
120.345 Confidencialidade de documentos e acesso aos registros
120.347 Empregados localizados fora do território nacional

SUBPARTE J - SUBPROGRAMA DE RESPOSTA A EVENTO IMPEDITIVO
120.351 Geral

SUBPARTE K - DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

MINUTA

SUBPARTE A
GERAL

120.1 Aplicabilidade

(a) Este Regulamento se aplica a entidades responsáveis por qualquer pessoa que desempenhe Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO), como:

(1) exploradores de serviços aéreos:

(i) empresas de transporte aéreo; e

(ii) serviços aéreos especializados públicos;

(2) detentores de certificado sob o RBHA 145 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(3) detentores de certificado sob o RBAC 139; e

(4) empresas subcontratadas, direta ou indiretamente, por qualquer dos anteriores para desempenhar ARSO.

(b) Para os propósitos deste Regulamento, são consideradas ARSO:

(1) qualquer atividade realizada por uma pessoa, exceto passageiro, na área restrita de segurança do aeródromo (ARS);

(2) cálculo da posição de carga, bagagem, passageiros e combustível nas aeronaves;

(3) manutenção, manutenção preventiva e modificações, incluindo reparos e inspeções obrigatórias de qualquer dos seguintes itens:

(i) aeronave;

(ii) produtos aeronáuticos;

(iii) produtos de radionavegação aeronáutica; e

(iv) produtos de telecomunicações aeronáuticas.

(4) inspeção e certificação da manutenção de um produto mencionado no parágrafo 120.1(b)(3);

(5) abastecimento e manutenção dos veículos que serão utilizados para o abastecimento das aeronaves na área restrita de segurança do aeródromo;

(6) atividades realizadas por um agente de segurança do aeródromo ou um operador de raio-x;

(7) atividades realizadas por um membro da tripulação de uma aeronave;

(8) carga e descarga de veículos de transporte de bagagem (*trolleys*) para carregamento e descarregamento da aeronave e a condução destes veículos; e

(9) atividades de prevenção, salvamento e combate a incêndio.

(c) Este Regulamento se aplica às entidades responsáveis por desempenho das ARSO especificadas nos parágrafos (b)(2) a (b)(9), mesmo que essas atividades não ocorram na área restrita de segurança do aeródromo (ARS).

MINUTA

120.7 Definições

(a) Atividade de Risco à Segurança Operacional na Aviação Civil (ARSO): atividade que expõe risco à aviação civil, conforme a seção 120.1.

(b) Avaliação abrangente: avaliação dos indicadores fisiológicos e psicossociais incluindo a realização de anamnese detalhada e psicodiagnóstico.

(c) Condições adequadas para realizar um Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas (ETSP) pós-acidente: são as condições que permitem a realização do ETSP pós-acidente com aproveitamento e sem comprometer a segurança dos envolvidos tal como definido em 120.339(c)(4).

(d) Contratar: empregar um indivíduo para desempenhar uma ARSO por contrato formal ou informal de trabalho.

(e) Desempenho de ARSO: um empregado é considerado desempenhando ARSO durante todo o período em que este indivíduo esteja efetivamente atuando em uma ARSO ou disponível para isso.

(f) Empregado ARSO: um empregado, incluindo assistentes, ajudantes, ou indivíduos em treinamento, que desempenham ARSO para uma entidade responsável, diretamente ou por contrato (incluindo subcontrato de qualquer tipo). Isto inclui empregados em tempo integral, em tempo parcial, temporários e intermitentes independente do nível de supervisão.

(g) Empresa subcontratada: empresa contratada para desempenhar ARSO para uma entidade responsável ou outra empresa subcontratada.

(h) Entidade responsável: qualquer entidade relacionada no parágrafo 120.1(a) que emprega, diretamente ou por contrato de qualquer tipo, empregados ARSO.

(i) Especialista em transtornos mentais e de comportamento decorrentes do uso de substância psicoativa (ESP): profissional devidamente habilitado para a realização de avaliação abrangente em indivíduos para os quais haja um evento impeditivo e encaminhamento ao subprograma de resposta a evento impeditivo específico conforme a subparte J.

(j) Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas (ETSP): exame laboratorial destinado à detecção de substâncias psicoativas no organismo.

(k) Evento impeditivo: ocorrência para um indivíduo de um resultado positivo para um ETSP ou de uma recusa em submeter-se a um ETSP.

(l) Eventos de segurança operacional: acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha o potencial de causar dano ou lesão ou ameace a viabilidade da operação de uma entidade responsável.

(m) Médico revisor: profissional médico devidamente habilitado para realizar a confirmação de um resultado positivo para um ETSP requerido e as funções descritas na seção 120.333.

(n) Programas de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas (PPSP): programas adotados por empresas que desempenham ARSO, na forma deste regulamento.

(o) Recusa (em submeter-se ao ETSP): significa que um indivíduo:

(1) não se submeteu a qualquer etapa requerida de um ETSP;

(i) Não será considerado como uma recusa em submeter-se ao ETSP quando um indivíduo, por razões médicas avaliadas por um médico revisor, não conseguir fornecer uma amostra corporal para um ETSP.

(2) interferiu ou tentou interferir na integridade da amostra corporal necessária ao ETSP requerido.

(p) Resultado negativo: resultado para um ETSP de qualquer tipo que não acuse concentração de substância psicoativa ou um resultado positivo não confirmado avaliado como negativo pelo médico revisor.

(q) Resultado positivo: resultado positivo para um ETSP é um resultado positivo confirmado pelo médico revisor.

(r) Resultado positivo não confirmado: resultado para um ETSP de qualquer tipo que acuse concentração de substância psicoativa e que não tenha sido avaliado pelo médico revisor.

(s) Substâncias psicoativas: álcool, opióides, canabinoídes, sedativos e hipnóticos, cocaína e seus derivados, outros estimulantes, alucinógenos e solventes voláteis. Este regulamento não considera tabaco ou cafeína para efeitos de controle.

(t) Supervisor PPSP: supervisor que recebeu o treinamento específico previsto no programa educativo para encaminhamento de empregados ao ETSP baseado em suspeita justificada.

(u) Uso indevido de substâncias psicoativas: uso de uma ou mais substâncias psicoativas por pessoal de aviação civil de forma que:

(1) constitua perigo direto ao usuário ou ponha em risco as vidas, a saúde ou bem-estar de outros; e/ou

(2) cause ou piore distúrbios ou problemas ocupacionais, sociais, mentais ou físicos.

(v) Representante designado: pessoa física designada pela entidade responsável, dentre seus empregados, que terá autoridade e responsabilidade para responder pelo programa, pelo cumprimento dos requisitos deste regulamento e pela prestação de contas sem prejuízo da responsabilidade final da entidade responsável.

120.9 Obrigatoriedade

(a) É obrigatório a todas as entidades mencionadas na seção 120.1, à exceção daquelas mencionadas no parágrafo 120.1(a)(4), a elaboração, execução e manutenção de um Programa de Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP), bem como de seus subprogramas, válido perante a ANAC.

(1) As empresas subcontratadas, conforme disposto no parágrafo 120.1(a)(4), podem opcionalmente adotar o PPSP da contratante ao invés de implementar seu próprio programa.

(b) A falta de observação no disposto no parágrafo anterior enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor.

120.9a Declaração de conformidade

(a) Cada entidade deverá apresentar uma declaração de conformidade, acompanhada por uma listagem completa de todas as seções e requisitos deste Regulamento com o correspondente método de conformidade a ser adotado.

(1) A declaração de conformidade deverá ser entregue à ANAC antes da implementação do PPSP proposto.

120.9b Validade do Programa

(a) O PPSP e seus subprogramas permanecerão válidos por 5 (cinco) anos, a partir da data de recebimento da Declaração de Conformidade mais recente pela ANAC.

(b) O PPSP deverá ser revalidado ou revisado, mediante apresentação de nova declaração de conformidade, antes de expirado o prazo de validade estabelecido no parágrafo (a) desta seção.

120.9c Proibições

(a) É vedado a qualquer empregado ARSO:

(1) o uso indevido de substâncias psicoativas durante o exercício de suas atividades;

(2) o exercício de suas atividades enquanto estiver sob o efeito de qualquer substância psicoativa; e

(3) o exercício de suas atividades caso tenha sido envolvido em um evento impeditivo e não tenha obtido um resultado negativo em um ETSP de retorno ao serviço após ter sido considerado apto pelo Subprograma de Resposta a Evento Impeditivo da entidade responsável.

(b) Toda entidade responsável deve tomar as providências necessárias, conforme este regulamento, para afastar de suas atividades qualquer empregado ARSO que contrarie a proibição contida no parágrafo (a) desta seção.

MINUTA

SUBPARTE B
PESSOAS CERTIFICADAS POR REGULAMENTO ESPECÍFICO

120.11 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo

(a) Esta seção se aplica a todas as pessoas detentoras de certificados expedidos pelo RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo, que são sujeitos ao ETSP de acordo com este regulamento.

(b) A recusa pelo detentor de certificado especificado no parágrafo 120.11(a) de realizar o referido ETSP previsto neste regulamento implica:

(1) o indeferimento de solicitação de processo de emissão de licença ou habilitação técnica no período de 1 (um) ano; e

(2) a suspensão de qualquer licença ou habilitação técnica prevista pelo RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo.

120.13 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 63 ou RBAC que venha a substituí-lo

(a) Esta seção se aplica a todas as pessoas detentoras de certificados expedidos pelo RBHA 63 ou RBAC que venha a substituí-lo, que são sujeitos ao ETSP de acordo com este regulamento.

(b) A recusa pelo detentor de certificado especificado no parágrafo 120.13(a) de realizar o referido ETSP previsto neste regulamento implica:

(1) o indeferimento de solicitação de processo de emissão de licença ou habilitação técnica no período de 1 (um) ano; e

(2) a suspensão de qualquer licença ou habilitação técnica prevista pelo RBHA 63 ou RBAC que venha a substituí-lo.

120.15 Recusa em submeter-se ao ETSP por detentor de certificado expedido pelo RBHA 65 ou RBAC que venha a substituí-lo

(a) Esta seção se aplica a todas as pessoas detentoras de certificados expedidos pelo RBHA 65 ou RBAC que venha a substituí-lo, que são sujeitos ao ETSP de acordo com este regulamento.

(b) A recusa pelo detentor de certificado especificado no parágrafo 120.15(a) de realizar o referido ETSP previsto neste regulamento implica:

(1) o indeferimento de solicitação de processo de emissão de licença ou habilitação técnica no período de 1 (um) ano; e

(2) a suspensão de qualquer licença ou habilitação técnica prevista pelo RBHA 65 ou RBAC que venha a substituí-lo.

120.15a Notificação de Recusa

Toda entidade responsável deve notificar a ANAC, em até 2 (dois) dias úteis, o nome de qualquer empregado ARSO ao qual se aplica esta Subparte que tenha se recusado em submeter-se a um ETSP requerido por este regulamento.

MINUTA

SUBPARTE C
[RESERVADO]

SUBPARTE D
[RESERVADO]

SUBPARTE E
[RESERVADO]

SUBPARTE F
[RESERVADO]

MINUTA

SUBPARTE G
PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS

120.301 Forma do Programa

(a) O Programa de Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas (PPSP) deverá conter, no mínimo:

(1) um Subprograma de Educação, na forma da subparte H deste Regulamento;

(2) um Subprograma de Exames Toxicológicos de Substâncias Psicoativas, conforme a subparte I deste Regulamento; e

(3) um Subprograma de Resposta a Evento Impeditivo, conforme a subparte J deste Regulamento.

120.303 Aplicabilidade do Programa

(a) A entidade responsável deve submeter cada Empregado ARSO e seus supervisores aos requisitos do seu PPSP, integralmente.

(b) No caso de empresa subcontratada para execução de uma ARSO, todos os seus empregados ARSO e supervisores devem estar submetidos ao seu próprio PPSP ou ao PPSP da entidade responsável contratante, exceto como previsto no parágrafo (c) desta seção.

(c) Sob avaliação de risco a ser feita pela entidade responsável, em situações emergenciais, esta poderá contratar, para a execução de uma ARSO, uma empresa ou indivíduo que não estejam abrangidos em um PPSP.

(1) A entidade responsável deve manter a documentação relativa à contratação emergencial por 5 (cinco) anos.

(d) A entidade responsável deve incluir, obrigatoriamente, todo subcontratado conforme o parágrafo 120.1(a)(4) em seu PPSP, caso a duração do contrato seja superior a 1 (um) mês.

120.305 Divulgação do Programa

O PPSP deverá ser amplamente divulgado a todos os empregados ARSO, inclusive às empresas e pessoal subcontratados para desempenhar ARSO.

120.307 Resultados do Programa

(a) A ANAC poderá requerer, a qualquer entidade responsável, um relatório contendo os resultados consolidados do PPSP de um determinado período de avaliação.

(1) O relatório deverá apresentar dois indicadores agregados e impessoais:

(i) proporção de empregados ARSO submetidos ao Subprograma de Resposta a Eventos Impeditivos em relação aos eventos impeditivos ocorridos; e

(ii) proporção de retorno ao serviço de empregados ARSO em relação ao total de empregados submetidos ao Subprograma de Resposta a Eventos Impeditivos.

(2) Uma vez solicitado, o envio do relatório é obrigatório e deverá ser realizado em um prazo máximo de 60 (sessenta) dias a partir da data de solicitação.

MINUTA

120.309 Representante designado

(a) Toda entidade obrigada a manter um PPSP deve eleger um representante designado para responder pela elaboração, execução e manutenção do Programa e de todos os subprogramas associados.

(1) A entidade deve informar à ANAC o nome e os dados de contato do representante designado e manter esta informação atualizada.

120.311 Supervisores PPSP

(a) As entidades responsáveis poderão treinar supervisores para a atribuição de Supervisor PPSP.

(b) Cada Supervisor PPSP terá a atribuição de encaminhar empregados à realização de Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas (ETSP) baseado em suspeita justificada.

(c) Todo Supervisor PPSP deverá ser submetido ao treinamento específico conforme o parágrafo 120.323(b)(1).

MINUTA

SUBPARTE H
SUBPROGRAMA DE EDUCAÇÃO DA PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS

120.321 Geral

(a) A entidade responsável deve desenvolver, elaborar e executar, internamente ou por contrato, um programa de educação fornecendo:

(1) aos empregados ARSO e seus supervisores, informações sobre o uso indevido de substâncias psicoativas; e

(2) aos supervisores PPSP, treinamento específico para encaminhamento de um empregado ARSO para um ETSP baseado em suspeita justificada conforme o parágrafo 120.323(b)(1).

(b) A entidade responsável deve manter em arquivo, em papel ou mídia eletrônica, por 5 (cinco) anos os documentos que comprovem o atendimento dos requisitos dessa subparte.

(c) A entidade responsável deve distribuir e exibir o material informativo conforme a seção 120.305.

(d) Os empregados ARSO devem passar pelo programa de educação antes de desempenhar uma ARSO.

(e) A entidade responsável deve fornecer atualização do programa de educação aos empregados ARSO, no mínimo, a cada 5 (cinco) anos.

(f) A entidade responsável deve fornecer treinamento de atualização a cada 5 (cinco) anos aos Supervisores PPSP.

(g) A entidade responsável deve discriminar na documentação dos programas de treinamento os indivíduos treinados para a atribuição de Supervisores PPSP.

120.323 Conteúdo do Subprograma de Educação

(a) O conteúdo do material educacional voltado para empregados ARSO deve conter:

(1) informação de que os ETSP são exigidos por este regulamento;

(2) as categorias de ARSO abrangidas pelo programa;

(3) as circunstâncias em que um ETSP é requerido;

(4) procedimentos dos ETSP;

(5) informações relativas ao rol de substâncias psicoativas a serem testadas;

(6) informações relativas às substâncias, incluindo medicamentos acompanhados ou não de prescrição médica, de uso restrito para empregados ARSO;

(7) política relativa ao uso de substância psicoativa no ambiente de trabalho;

(8) indicação do nome de pessoas designadas para tirar dúvidas sobre o programa;

(9) explicação do que constitui uma recusa em submeter-se ao ETSP e suas conseqüências;

(10) informações sobre resultado positivo e suas consequências;

(11) informações sobre o programa de resposta a evento impeditivo; e

(12) informações gerais sobre os:

MINUTA

(i) efeitos do uso indevido de substâncias psicoativas na saúde, no trabalho e na vida pessoal do indivíduo;

(ii) sinais e sintomas do uso indevido de substâncias psicoativas; e

(iii) métodos de tratamento disponíveis na comunidade para resolução de problemas associados ao uso indevido de substâncias psicoativas.

(b) O conteúdo do material educacional específico de instrução de Supervisores PPSP deve conter, adicionalmente:

(1) sinais e sintomas para realizar observações específicas, atuais e articuladas com base em indicadores físicos, comportamentais e de desempenho.

MINUTA

SUBPARTE I
SUBPROGRAMA DE EXAMES TOXICOLÓGICOS DE SUSTÂNCIAS PSICOATIVAS

120.331 Geral

(a) Toda entidade responsável deve submeter aos ETSP seus empregados ARSO de acordo com o previsto nesta subparte.

(b) O empregado ARSO somente poderá ser conduzido a um ETSP enquanto cumpre sua jornada de trabalho, exceto no caso do ETSP prévio.

(c) O PPSP deve conter os procedimentos utilizados para:

(1) coleta, manuseio e armazenamento das amostras para os ETSP;

(2) realização dos ETSP;

(3) notificação de um resultado positivo ao indivíduo examinado; e

(4) garantia da integridade das amostras.

(d) A entidade responsável somente poderá utilizar os equipamentos necessários para ETSP que sejam certificados/aprovados pelo INMETRO.

(1) Particularmente, o medidor de alcoolemia - etilômetro - deve observar os seguintes requisitos:

(i) ter seu modelo aprovado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, atendendo a legislação metrológica em vigor e aos requisitos estabelecidos neste Regulamento (ou instrução suplementar específica);

(ii) ser aprovado na verificação metrológica inicial realizada pelo INMETRO ou órgão da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade - RBMLQ;

(iii) ser aprovado na verificação periódica anual realizada pelo INMETRO ou RBMLQ;

(iv) ser aprovado em inspeção em serviço ou eventual, conforme determina a legislação metrológica vigente; e

(v) as condições de utilização do medidor de alcoolemia - etilômetro - devem obedecer a esta resolução e à legislação metrológica em vigor.

(e) A entidade responsável somente poderá contratar os serviços de um laboratório para ETSP que seja:

(1) autorizado pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), mediante habilitação pela Gerência-Geral de Laboratórios de Saúde Pública (GGLAS/ANVISA), e/ou credenciamento pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial); e/ou

(2) acreditado pela Coordenação Geral de Acreditação - CGCRE/INMETRO; e/ou

(3) acreditado pelo Sistema Nacional de Acreditação segundo requisitos da Sociedade Brasileira de Análises Clínicas - Sistema DICQ-SBAC; e/ou

(4) acreditado pelo Sistema Nacional de Acreditação segundo requisitos da Organização Nacional de Acreditação - Sistema DICQ-ONA; e/ou

(5) acreditado pelo Programa de Acreditação de Laboratórios Clínicos (PALC) da Sociedade Brasileira de Patologia Clínica/ Medicina Laboratorial (SBPC/ML);

MINUTA

120.333 Médico revisor

(a) A entidade responsável deve designar um médico revisor para desempenhar as seguintes funções:

(1) determinar se o resultado positivo não confirmado de um ETSP é devido a um tratamento legítimo ou outra fonte inócua;

(2) avaliar se um indivíduo não pôde realizar um ETSP por não poder produzir a amostra corporal necessária em razão de uma condição médica específica; e

(3) demais funções relativas aos ETSP e as responsabilidades descritas na seção 120.343.

(b) O médico revisor deve cumprir os seguintes requisitos:

(1) ter diploma registrado no MEC e registro profissional correspondente ao exercício da medicina; e

(2) ter recebido treinamento com aproveitamento satisfatório, visando à qualificação do profissional segundo conhecimentos, habilidades e atitudes específicas.

120.335 Substâncias psicoativas consideradas

(a) As substâncias psicoativas a serem testadas são:

(1) álcool;

(2) opióides;

(3) canabinóides;

(4) sedativos e hipnóticos;

(5) cocaína e seus derivados;

(6) outros estimulantes; e

(7) solventes voláteis.

120.337 Termo de consentimento

A entidade responsável deve requerer ao empregado a assinatura de um termo de consentimento específico para cada ETSP a ser realizado e para cada uma das movimentações, requeridas por esta subparte, da amostra corporal ao laboratório e da circulação das informações referentes aos ETSP deste empregado.

120.339 Tipos de Exame Toxicológico de Substâncias Psicoativas

(a) ETSP prévio: toda entidade responsável deve conduzir ETSP prévios conforme os seguintes requisitos:

(1) nenhuma entidade responsável deve contratar qualquer indivíduo para uma ARSO a não ser que conduza um ETSP prévio e receba um resultado negativo para este indivíduo;

(2) a entidade responsável deve realizar um ETSP prévio antes que o novo empregado desempenhe uma ARSO pela primeira vez;

(3) a entidade responsável deve realizar um ETSP prévio se um indivíduo for transferido de uma atividade que não é de risco à segurança operacional para uma ARSO;

MINUTA

(4) entidades responsáveis devem conduzir outro ETSP prévio e receber um resultado negativo antes de contratar ou transferir um indivíduo para desempenhar uma ARSO se mais de 180 dias passaram entre o ETSP prévio requerido nos parágrafos (a)(2) e (3) desta seção e o início do desempenho de ARSO por este indivíduo;

(5) antes de contratar ou transferir um indivíduo para desempenhar uma ARSO, o entidade responsável deve notificar previamente este indivíduo que a ele será requisitado um ETSP prévio;

(6) a entidade responsável deve requerer que o indivíduo demonstre ciência da política relacionada ao PPSP da entidade responsável antes de realizar o ETSP prévio conforme o parágrafo 120.337.

(b) ETSP aleatório: toda entidade responsável deve conduzir ETSP aleatórios conforme os seguintes requisitos:

(1) A taxa percentual mínima anual de empregados examinados de forma aleatória deverá ser:

(i) 50% (cinquenta por cento), para uma entidade responsável que possui até 500 (quinhentos) empregados ARSO, inclusive.

(ii) 28% (vinte e oito por cento) ou 250 (duzentos e cinquenta) ETSP, o que for maior, para uma entidade responsável que possui de 501 (quinhentos e um) a 2000 (dois mil) empregados ARSO, inclusive.

(iii) 7% (sete por cento) ou 560 (quinhentos e sessenta) ETSP, o que for maior, para uma entidade responsável que possui mais de 2000 (dois mil) empregados ARSO.

(2) A metodologia eleita para o ETSP aleatório deve garantir uma seleção isenta e imparcial da pessoa a ser testada, devendo identificar claramente cada pessoa de forma única e ser auditável.

(3) Cada empregado ARSO deve ter a mesma chance de ser selecionado a cada vez em que é realizada a seleção.

(4) A entidade responsável deve selecionar e examinar uma taxa percentual anualizada de empregados igual ou maior à taxa mínima anual conforme os parágrafos (b)(1) a (b)(3).

(i) A entidade responsável deve dividir o número de resultados de ETSP aleatórios realizados pelo número médio de empregados que desempenham ARSO para determinar se alcançou a taxa mínima anual, conforme os parágrafos (b)(1) a (b)(3) e Instrução Suplementar.

(5) Toda entidade responsável deve certificar-se de que os ETSP aleatórios conduzidos sob esta subparte não sejam previamente anunciados e que as datas para as realizações dos ETSP aleatórios sejam distribuídas de forma não regular durante o ano.

(6) Toda entidade responsável deve requerer que um empregado ARSO, selecionado para um ETSP aleatório, proceda para o local de coleta imediatamente, considerando que:

(i) se o empregado selecionado para um ETSP aleatório estiver desempenhando uma ARSO no momento da seleção, ele deverá, tão logo seja possível, ser encaminhado para o ETSP; e

(ii) a notificação requerida ao empregado para que este se dirija ao local de coleta da amostra deverá ser feita assim que ele estiver disponível para proceder ao local de coleta.

(7) Para o primeiro ano de implementação do programa de ETSP, a taxa percentual anual deve ser ajustada proporcionalmente ao período, desde a implementação do programa até 1º (primeiro) de janeiro do ano seguinte.

(c) ETSP pós-acidente: toda entidade responsável deve conduzir ETSP pós-acidente conforme os seguintes requisitos:

MINUTA

(1) após a ocorrência de acidente, incidente ou ocorrência de solo, a entidade responsável deve encaminhar para um ETSP, se houver condições adequadas, os empregados ARSO envolvidos, a não ser que possa ser determinado, para cada empregado ARSO, que sua performance não contribuiu para o acidente;

(2) nenhum empregado ARSO requerido a realizar um ETSP poderá consumir substância psicoativa até que o ETSP pós-acidente seja conduzido, considerando que hajam condições adequadas;

(3) nada nesta seção pode ser usado para atrasar ou impedir a atenção médica necessária para algum indivíduo envolvido em acidente, incidente ou ocorrência de solo;

(4) as condições adequadas para realizar um ETSP pós-acidente mencionadas acima são tais que:

(i) existem condições razoáveis para a realização do ETSP pós-acidente, incluindo a não introdução de empecilhos ou atrasos a um atendimento médico necessário; e

(ii) não tenha decorrido:

(A) 8 (oito) horas do acidente, para exame de concentração de álcool; e

(B) 32 (trinta e duas) horas do acidente, para outras substâncias psicoativas.

(d) ETSP baseado em suspeita justificada: toda entidade responsável deve conduzir ETSP baseados em suspeita justificada conforme os seguintes requisitos:

(1) a entidade responsável deve conduzir um empregado ao ETSP se houver suspeita justificada de que ele está sob influência de substância psicoativa;

(2) a decisão de examinar um empregado deve se basear em observações específicas, atuais e articuladas, justificadas por escrito, com base em indicadores físicos, comportamentais e de desempenho. Essas observações devem ser realizadas por um supervisor PPSP;

(3) o supervisor que determina a existência de suspeita justificada não deve realizar o ETSP no empregado;

(4) na ausência de um ETSP, nenhuma entidade responsável pode tomar medidas no âmbito deste regulamento com base exclusivamente em indicadores físicos, comportamentais e de desempenho;

(e) ETSP de retorno ao serviço: uma entidade responsável, antes de permitir que um indivíduo volte a desempenhar uma ARSO após um evento impeditivo, deve submetê-lo a um ETSP de retorno ao serviço e obter um resultado negativo para este indivíduo.

(1) O ETSP não deve ocorrer até que o ESP da entidade responsável tenha determinado que o indivíduo cumpriu as recomendações feitas a ele, conforme subparte J.

(f) ETSP de acompanhamento: toda entidade responsável deve conduzir ETSP de acompanhamento conforme os seguintes requisitos:

(1) a entidade responsável deve realizar ETSP não anunciados para todo indivíduo contratado para desempenhar uma ARSO ou que está voltando a desempenhar uma ARSO após o retorno ao serviço decorrente de um evento impeditivo;

(2) o número e freqüência de tais ETSP devem ser determinados pelo ESP da entidade responsável (ou ESP contratado pela entidade responsável) e deve conter no mínimo 6 (seis) ETSP nos primeiros 12 (doze) meses seguintes ao retorno ao serviço deste empregado;

MINUTA

(3) os ETSP de acompanhamento não devem exceder 60 (sessenta) meses a contar da data de retorno ao serviço do indivíduo que desempenhará uma ARSO. O ESP da entidade responsável pode cancelar os ETSP de acompanhamento a qualquer momento se determinar que tais ETSP não são mais necessários, desde que, no mínimo, 6 (seis) ETSP nos primeiros 12 (doze) meses tenham sido conduzidos;

(4) os indivíduos que estiverem sendo submetidos aos ETSP de acompanhamento devem ser excluídos do conjunto de empregados elegíveis para a realização de ETSP aleatórios e devem retornar ao conjunto imediatamente após o término da série de ETSP de acompanhamento programada.

120.341 Retenção de documentos pela entidade responsável

(a) A entidade responsável deve manter em um local seguro de acesso controlado, em papel ou mídia eletrônica, por um período de 5 (cinco) anos:

(1) documentos apresentados pelo empregado abrangido neste regulamento que se contrapõem ao resultado dos ETSP sob esta subparte;

(2) registros e notificações relacionados a qualquer evento impeditivo; e

(3) demais documentos que comprovem o cumprimentos dos requisitos desta subparte.

120.343 Retenção de documentos pelo médico revisor

(a) Registros sobre resultados de ETSP avaliados pelo médico revisor devem ser mantidas por ele por 5 (cinco) anos em papel ou mídia eletrônica.

(1) Se a entidade responsável mudar seu médico revisor por qualquer motivo, a entidade responsável deve assegurar que o antigo médico revisor encaminhe todos os registros mantidos de acordo com esta seção ao novo médico revisor.

120.345 Confidencialidade de documentos e acesso aos registros

(a) Exceto como requerido em lei ou expressamente autorizado ou requerido nesta subparte, nenhuma entidade responsável ou médico revisor deve divulgar ou permitir o acesso à informações sobre empregados ARSO que estejam contidas em registros requeridos a serem mantidos sob esta subparte.

(1) Um empregado ARSO pode, sob pedido escrito, ter vistas e obter cópias de quaisquer registros pertinentes aos ETSP aos quais foi submetido este empregado.

120.347 Empregados localizados fora do território nacional

(a) Nenhuma etapa de um ETSP deve ser conduzida fora do território nacional.

(1) Todo empregado, assim que for designado para desempenhar ARSO somente fora do território nacional, deve ser removido do conjunto elegível de empregados sujeitos aos ETSP aleatórios.

(2) Todo empregado ARSO que é removido do conjunto elegível de empregados sujeitos aos ETSP aleatórios sob esta seção deve ser reinserido neste conjunto quando voltar ao desempenho de ARSO no território nacional.

(b) As provisões desta subparte não se aplicam a nenhum indivíduo que desempenhe uma ARSO por contrato para uma entidade responsável fora do território nacional.

MINUTA

SUBPARTE J
SUBPROGRAMA DE RESPOSTA A EVENTO IMPEDITIVO

120.351 Geral

(a) Após um evento impeditivo, uma entidade responsável, antes de permitir o retorno do empregado envolvido ao desempenho de uma ARSO, deve incluí-lo no subprograma de resposta a evento impeditivo conforme esta subparte que inclui as seguintes medidas:

(1) Avaliação abrangente por um ESP.

(2) Recomendação pelo ESP, de acordo com Instrução Suplementar, de uma ou mais das seguintes ações:

(i) orientação sobre normas e requisitos de segurança operacional da aviação civil;

(ii) aconselhamento profissional;

(iii) psicoterapia;

(iv) farmacoterapia;

(v) programa de tratamento em regime ambulatorial; e

(vi) programa de tratamento em regime de internação.

(3) A entidade responsável deve permitir que o indivíduo cumpra o encaminhamento proposto.

(4) O ESP deverá produzir relatórios e mantê-los arquivados, em papel ou mídia eletrônica, por um período de 5 (cinco) anos, conforme Instrução Suplementar.

(5) O ESP deve cumprir os seguintes requisitos:

(i) ter diploma devidamente registrado no MEC e registro profissional em conselho de classe que possua prerrogativa de realização de avaliação abrangente; e

(ii) ser credenciado pela ANAC após realização de entrevista, avaliação de conhecimento e avaliação curricular.

(6) O método de cumprimento do Programa de Resposta a Evento Impeditivo da entidade responsável deve estar descrito no PPSP desta entidade responsável.

MINUTA

SUBPARTE K
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

As entidades relacionadas na seção 120.1 deverão adequar-se aos requisitos deste Regulamento no prazo de 1 (um) ano contado da data de sua aprovação.

MINUTA

Apéndice S

Estructura del programa de gestión de riesgo a la fatiga humana del

RBAC 121 de Brasil

APÊNDICE S – ESTRUTURA DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RISCO À FADIGA HUMANA

(a) Este apêndice define os requisitos mínimos a serem incluídos no Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO) do detentor de certificado, referido nos Apêndices Q e R deste regulamento, no que tange ao gerenciamento do risco da fadiga humana nas operações.

(b) Aplica-se às seguintes categorias profissionais dentro deste regulamento:

(1) Tripulação de voo;

(2) Tripulação de cabine;

(3) Mecânico de voo;

(4) Despachante de voo;

(5) Mecânico de manutenção aeronáutica.

(c) Definições e conceitos.

(1) Ciclo circadiano: do latim: “circa”, aproximadamente; “diem”, dia. Refere-se ao ciclo biológico de aproximadamente 24 horas dos processos bioquímicos, fisiológicos e comportamentais de seres vivos, sustentados por mecanismos endógenos cronometrados (fonte: Handbook of Aviation Human Factors).

(2) Fadiga: estado fisiológico de redução da capacidade de desempenho mental ou físico resultante da falta de sono, vigília estendida e/ou atividade física, e que pode prejudicar o estado de alerta e a habilidade de operar com segurança uma aeronave ou desempenhar tarefas relativas à segurança (fonte: ICAO).

(3) Modelo biomatemático: sistema de equações utilizado para modelar processos biológicos, com o objetivo de aplicar a ciência do sono na predição do desempenho humano, baseando-se no histórico de sono/vigília e fase do ritmo do ciclo circadiano (fonte: ICAO).

(4) Manual de Gerenciamento do Risco à Fadiga Humana (MGRF): manual que deve descrever o Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana, definido nos mesmos moldes do MGSO referido no Apêndice Q deste regulamento, aceito pela ANAC.

(5) Programa de Gerenciamento do Risco da Fadiga Humana (PGRF): programa praticado pelo detentor de certificado em sua empresa, detalhado em manual específico e aceito pela ANAC.

(6) Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (SGSO): ferramenta administrativa utilizada para gerir a segurança operacional por parte da organização (fonte: ICAO-SMM).

(d) O PGRF deverá ser elaborado nos moldes do SGSO, contendo, portanto, os componentes e elementos do SGSO descritos no Apêndice Q (c), exceto {c[1(v)]}.

(e) Especificamente no que se refere aos Processos de Gerenciamento do Risco de Fadiga (identificação dos perigos, avaliação do risco e mitigação), o PGRF deverá contemplar:

(1) Processos preditivos que identifiquem os perigos relacionados à fadiga pelo exame e avaliação da composição das escalas, levando em consideração fatores fisiológicos que sabidamente afetam o sono, os níveis de fadiga e seus efeitos sobre o desempenho; e fatores sociais que alterem motivação, comportamento e humor. Métodos de exame e avaliação podem incluir, mas não estão limitados a:

(i) Experiência operacional do setor ou do próprio operador e dados coletados em tipos similares de operações;

(ii) Práticas de composição de escalas baseadas em evidências; e

(iii) Dados oriundos de modelos biomatemáticos;

(2) Avaliação do impacto da associação da remuneração condicionada às horas voadas com o risco de fadiga.

(3) Processos preventivos ou proativos que identifiquem perigos relacionados à fadiga dentro das operações e dos voos cotidianos. Os métodos para avaliação podem incluir, mas não estão limitados a:

(i) Reporte pessoal de riscos de fadiga;

(ii) Pesquisas de fadiga da tripulação, buscando identificação de sintomas físicos, mentais e emocionais da fadiga;

(iii) Dados relevantes do desempenho da tripulação;

(iv) Bancos de dados disponíveis com informações de segurança operacional e estudos científicos;

(v) Análise da carga horária planejada *versus* trabalhada de fato.

(vi) Pesquisas utilizando métodos aceitos pela comunidade científica; por exemplo, através de actigrafia, polissonografia, medição de temperatura, manutenção de diários de sono, realização de testes de desempenho.

(vii) Aplicação de testes de desempenho (como tempo de reação) pré e pós viagem em trechos de maior risco.

(viii) Levantamento de satisfação com escala, incluindo o impacto de alteração da escala na vida social.

(4) Processos reativos que identifiquem a contribuição de perigos de fadiga em relatórios e eventos associados a potenciais consequências negativas para a segurança operacional de modo a determinar como o impacto da fadiga poderia ter sido minimizado. O processo pode ser desencadeado por qualquer um dos abaixo:

(i) Reportes de fadiga;

(ii) Reportes confidenciais;

(iii) Relatórios de auditorias;

(iv) Incidentes e acidentes; e

(v) Eventos de análise de dados de voo.

(5) O detentor de certificado deve explicitar as estratégias utilizadas para mitigar os riscos relativos à composição de escalas. Estas estratégias podem incluir, mas não estão limitadas a:

(i) Limitação dos turnos noturnos, sobretudo das primeiras horas da manhã;

(ii) Limitação de início de jornada muito cedo (das 00:00h até as 06:00h);

(iii) Limitação da jornada estendida e horas extras;

(iv) Registro e controle das horas extras;

(v) Garantia de intervalos apropriados durantes os turnos (café, refeições);

(vi) Provimento de tempo de descanso suficiente entre os turnos permitindo os requisitos mínimos de sono;

(vii) Limitação de longos blocos de trabalho (jornadas seguidas);

(viii) Planejamento o mais real possível das horas trabalhadas;

(ix) Planejamento para minimizar alteração de escalas de forma a garantir maior previsibilidade da vida social.

(f) O detentor de certificado deverá justificar necessidade de trabalho para a mesma tripulação caso deseje escalá-la em horários noturnos e/ou pousos em qualquer aeroporto entre 23h e 5:30h, mais de duas vezes na mesma semana.

(g) O detentor de certificado deve disponibilizar um meio que permita ao funcionário comunicar impossibilidade de assumir função caso se julgue inapto físico, mental ou emocionalmente.

(1) o setor responsável deve estabelecer procedimentos para conduzir comunicações desse teor, prevendo, minimamente:

(2) retirada temporária (pausa) da tarefa e adiamento da atividade;

(3) intervenção para que o funcionário possa recobrar aptidão e assumir a atividade;

(4) substituição por outro profissional de mesma qualificação para desempenhar a atividade, caso a atividade seja inadiável;

(5) retorno do funcionário afastado à atividade.

(h) Os modos de coleta e análise de dados deverão seguir rigor científico e contemplar a integração de dados levantados de forma objetiva (ou quantitativa) e subjetiva (qualitativa).

(1) Deve-se discriminar as ferramentas que já são validadas internacional ou nacionalmente ou que estão em processo de validação. No caso de testes psicológicos, deverá ser respeitado o uso apenas dos favoráveis pelo Conselho Federal de Psicologia.

(i) O detentor de certificado deve fornecer modelo para reporte de situações de risco relativas à fadiga contendo, no mínimo: a data e local da situação; tipo de equipamento; escala para marcação de estado de alerta/fadiga no momento da ocorrência e/ou espaço para relato; a descrição da situação ocorrida; e sugestões para ações corretivas. Ele deverá conter a opção de ser confidencial.

(j) O detentor de certificado deve gerenciar a alimentação do pessoal que desempenha função ARSO de modo a manter o estado de alerta alto durante a função, evitando a queda de atenção.

(k) No que tange aos processos de promoção do PGRF, deve-se determinar quais as necessidades de treinamento de seu pessoal, observando o nível do conhecimento existente dentro da organização com relação ao tema; o nível do risco existente relativo à fadiga; e quais os recursos necessários ao treinamento.

(1) a identificação dos sintomas físicos, emocionais e mentais devidos à fadiga deve ser incluída no conteúdo do curso. Os funcionários devem receber essas informações e serem estimulados a identificarem-nas em si mesmos e nos colegas.

(2) Os supervisores das equipes devem ser treinados na observação dos sintomas e ter o respaldo para fazer uma intervenção caso julguem necessário, de acordo com política definida pela empresa.

(i) a identificação de situações extremas, relacionadas a distúrbios de sono, deve desencadear o encaminhamento a clínicas especializadas em sono para avaliação, diagnóstico e tratamento.

(3) Para o treinamento, deve-se determinar o formato do curso, incluindo conteúdo, duração e agenda, e recursos necessários ao treinamento. Essas informações, bem como os nomes dos palestrantes e participantes, devem ser arquivadas.

(i) após o treinamento de todos os envolvidos, os cursos de atualização deverão ser realizados a cada 2 (dois) anos.

(l) O detentor de certificado deve apresentar à ANAC o Manual de Gerenciamento do Risco à Fadiga (MGRF) para análise, com vistas à aceitação/aprovação deste pelo órgão regulador.

(1) O grupo de planejamento responsável por elaborar o MGRF da empresa deverá incluir funcionários afetados diretamente pela fadiga, além da diretoria. Os funcionários membros devem participar de todas as fases de elaboração do manual.

(2) O manual deve conter os componentes e elementos do PGRF, descrevendo, no mínimo:

(i) Responsabilidades da direção e dos funcionários atingidos pelo PGRF;

(ii) Processos de comunicação e consulta do PGRF adotado pela empresa;

(iii) Horas de trabalho e critérios de composição de escala;

(iv) Modos de verificação de sono real;

(v) Como será feito o monitoramento de sinais e sintomas relativos à fadiga;

(vi) Estratégias que a empresa oferece de resistência/combate à fadiga nas atividades;

(vi) Protocolos de reporte disponíveis;

(viii) Treinamento e educação sobre o tema;

(iv) Frequência e conteúdo do processo de revisão e melhorias;

(x) Árvores de decisão claras para gerentes e funcionários utilizarem quando a fadiga for identificada como um risco.

(m) Os prazos de apresentação e funcionamento do Programa seguirão as fases do SGSO.

Asunto 7. Otros asuntos

7.1 Nil.