



RRIPEA/3

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana**

**Proyecto RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

**TERCERA REUNIÓN DE RETROALIMENTACIÓN ENTRE LA INDUSTRIA Y
EL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD (RRIPEA/3)**

INFORME

Lima, Perú, 4 de setiembre de 2012

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	ii-1
	Participación	ii-1
	Apertura	ii-1
	Organización	ii-1
	Agenda	ii-2
iii -	Lista de participantes	iii-1

Informe sobre el Asunto 1:

Aplicación del LAR 145 Enmienda 3.....	1-1
--	-----

Informe sobre el Asunto 2:

Creación de la base de datos para el SMS.	2-1
--	-----

Informe sobre el Asunto 3:

Otros asuntos.....	3-1
--------------------	-----

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA

La Tercera Reunión de Retroalimentación entre la Industria y el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó en la ciudad de Lima, el 4 de setiembre de 2012, en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

ii-2 PARTICIPACIÓN

Participaron once (11) miembros del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad pertenecientes a seis (6) Estados miembros del Sistema, trece (13) representantes de la industria, más el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-2.

ii-3 APERTURA

El Sr. Franklin Hoyer, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, hizo uso de la palabra resumiendo el contenido de la agenda y dio la bienvenida a todos los asistentes, declarando inaugurada la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Juan Pablo González de Ecuador fue elegido Presidente de la Reunión y el Sr. Jorge Barrios, Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP, actuó como Secretario.

ii-5 APROBACIÓN DE LA AGENDA

La Reunión aprobó la agenda propuesta, como se indica a continuación:

Asunto 1. Aplicación del LAR 145

- a) Requisitos del LAR 145 Enmienda 3
- b) Oportunidades de mejora al proceso de certificación y vigilancia conjunta de las OMAs
- c) Participación de la industria en los procesos de armonización de los Estados

Asunto 2. Implementación del SMS

- a) Avance del proceso de implementación del SMS en la OMA
- b) Oportunidades de mejora al proceso de implementación del SMS en la OMA

Asunto 3. Otros Asuntos

LISTA DE PARTICIPANTES

BRASIL

Haroldo Monteiro Cristovao
Asesor Técnico - Especialista en Regulación – ANAC

Marco Aurelio Bonilauri Satin
Especialista en Regulación de Aviación Civil-ANAC

CHILE

Leonel Schüller Medina
Jefe del Dpto. de Planificación Seguridad Operacional – DGAC

CUBA

Alberto Pérez Valdés
Jefe División - Inspección Aeronavegabilidad – IACC

ECUADOR

Juan Pablo González
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

PERÚ

Andrés Villaverde
Coordinador Técnico de Certificaciones – DGAC

Miguel Gonzáles
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

Manuel Gallo
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

Luis Zavala Sierra
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

URUGUAY

Álvaro Colina
Director de Seguridad de Vuelo - DINACIA

Zelmar Ferres
Inspector de Aeronavegabilidad - DINACIA

INDUSTRIA

Elías Gutiérrez
Jefe de Aseguramiento de la Calidad – LAN Airlines

Angela María Corrales
Subgerente de Seguridad Operacional – LAN Airlines

César Enrico
Gerente de Aseguramiento de la Calidad – LAN Perú

Ricardo Vera Redhead
Gerente Aseguramiento de la Calidad - SEMAN Perú

Gladys Cortijo Sándiga
Jefe de SMS – SEMAN Perú

María Eugenia Soto Díaz
Jefe de la Sección Factores Humanos – SEMAN Perú

Joaquin Ibáñez
Jefe de Seguridad Operacional – AEROMAN

Luis Salinas Moron
Jefe de Operaciones de Vuelo – Star Perú

Paul Olivares
Gerente General – AIR Majoro

Charles Robles
Director de Seguridad Operacional – AIR Majoro

Roberto Casas Oblitas
Gerente de Mantenimiento Responsable - Panasonic Avionics Corp.

Ricardo Méndez
Gerente Aseguramiento de la Calidad - Panasonic Avionics Corp.

Raúl Castillo
Safety Specialist - Baines Simmons

COMITÉ TÉCNICO

Jorge Barrios
Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP

Asunto 1. Aplicación del LAR 145 Enmienda 3

1.1. Requisitos del LAR 145

1.1.1. Bajo este asunto la Reunión analizó la nota de estudio sobre Requisitos LAR 145 Tercera Edición, la cual solicita a las OMAs aportes sobre oportunidades de mejora encontradas en este reglamento.

1.1.2. Al respecto, se expuso que el LAR 145 se encuentra en proceso de armonización con un avance del 86% del cual siete Estados han culminado el proceso y vienen implementando los requisitos del LAR en sus normas nacionales, lo que permite fortalecer los niveles de seguridad operacional en la Región Latinoamericana.

1.1.3. En este sentido, se informó que los avances significativos en los estándares establecidos en el LAR 145 se ven reforzados con la subscripción del Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento, con lo que se genera un instrumento legal que permitirá el reconocimiento mutuo de las certificaciones otorgadas.

1.1.4. Se recordó que este trabajo no es solo de las AAC de los Estados integrantes del SRVSOP, sino del esfuerzo y participación de la industria aeronáutica, que tendrá a su cargo la implantación del Reglamento y las oportunidades de mejora que se incorporen en el tiempo. Esto les permitirá ser más competitivos a nivel mundial y elevar los niveles de seguridad operacional en el contexto de las OMA.

1.1.5. Asimismo, se informó a la Reunión que está en proceso de aprobación lo revisado por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad de acuerdo a las últimas reuniones que se han efectuado y que al recibir observaciones por parte de alguno de los Estados miembros del SRVSOP a la revisión propuesta, ésta pasa a una nueva evaluación y debate para su mejora continua y posterior envío a los Estados para aprobación y presentación en la Junta General, en donde se emitirá la conclusión de las acciones a seguir. Dentro de los requisitos revisados se mencionaron los que tuvieron mayor connotación:

Coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia – LAR 145.270

1.1.6. Sobre este tema la Reunión tomo nota de que el requisito para el plan de coordinación de la planificación de respuesta a la emergencia sólo se orientaba a lo que debería hacer la OMA en caso de accidente de aviación, a pesar de que para la OMA es también importante contar con un plan de respuesta a la emergencia en las actividades que realiza. Por ello este requisito, ha sido revisado considerando que el tratamiento a una OMA es distinto al de un explotador de servicios aéreos, por estar dirigido especialmente a requisitos de seguridad industrial y no limitados a accidentes aéreos, resaltándose que el plan de respuesta deberá estar acorde a la naturaleza y complejidad de la OMA.

1.1.7. Asimismo, se recibieron opiniones tanto de la industria como de las AAC en donde se menciono que la participación de la OMA es posterior al accidente, considerando que da el soporte a un Explotador Aéreo a fin de colaborar en lo que sea necesario de acuerdo a los procedimientos que se establezcan.

1.1.8. En este contexto, también surgieron las siguientes interrogantes:

- Como se protegen las OMAs ante situaciones internas de accidentes dentro de su organización.
- Cual es la respuesta a un tipo de emergencia a fin de restablecer sus operaciones en forma efectiva.
- Cuales son los elementos que tiene la OMA para problemas que surgan en fallas de mantenimiento y posteriormente puedan ocasionar accidentes.

1.1.9. En tal sentido, la Reunión recomendó definir claramente los requisitos del SMS en cuanto a la respuesta a una emergencia en una OMA.

Asignación del personal clave de seguridad – LAR 145.260

1.1.10. En relación a este requisito, se informó que en la revisión que se ha efectuado en la última Reunión de Expertos en Aeronavegabilidad se convino en establecer en la norma la denominación de gerente a la persona de más alto nivel en la organización que tenga la autoridad y responsabilidad corporativa sobre las operaciones de la OMA (Gerente Responsable), con lo cual se elimina la calificación de “gerente” al resto del personal clave de seguridad en las OMAs, a fin de evitar complicaciones o connotaciones que pudieran implicar por esa denominación temas salariales por la función asignada.

1.1.11. Es importante mencionar, que también se revisaron otros requisitos como son el caso del LAR 145.605, Personal de certificación; Capitulo C, relacionado a los procedimientos de calidad y el sistema de auditorías. Asimismo, durante la reunión se informó a los participantes que se han presentado otras oportunidades de mejora propuestas por los Estados miembros del SRVSOP que serán trabajadas durante la siguiente reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad.

1.2. Oportunidades de mejora al proceso de certificación y vigilancia conjunta de las OMAs

1.2.1. A continuación la Reunión analizo la nota de estudio sobre las oportunidades de mejora al proceso de certificación y vigilancia continua de las OMA's, la cual solicita a la industria su opinión respecto a este proceso.

1.2.2. Sobre este tema, se mencionó que en el año 2011 se firmó el Acuerdo de cooperación técnica multinacional 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, basada en el informe de auditoría del equipo multinacional del SRVSOP, el cual tiene como objetivos:

- a) Fomentar el desarrollo de actividades de certificación y renovación de las OMAs en un ambiente multinacional de cooperación regional;
- b) Fomentar la uniformidad y disminución de costos en los procesos de certificación y renovación tanto para los Estados miembros del SRVSOP como para los usuarios, evitando duplicidades de esfuerzos a nivel de las regiones NAM/CAR/SAM; y
- c) Emitir y renovar la emisión o renovación del certificado de una organización de mantenimiento basado en los resultados del informe de auditoría del equipo multinacional, por la Autoridad de

Aviación Civil del Estado de matrícula Parte de este Acuerdo.

1.2.3. Asimismo, se comento que los requisitos establecidos en las Normas de los Estados miembros deberían ser cubiertos por el LAR 145 y las diferencias establecidas por los Estados a esta reglamentación. La certificación de la organización de mantenimiento se lleva a cabo por cada una de las Administraciones de la Aviación Civil (AAC) de los Estados miembros del Sistema (SRVSOP).

1.2.4. Por otro lado, se explico que para llevar a cabo las auditorias, el Comité Técnico del SRVSOP crea los equipos de auditorias multinacionales y que este proceso consta de 5 fases. De estas cinco fases el equipo multinacional se encarga de las 4 primeras y correspondiendo la fase 5 a la certificación de cada OMA por las AAC, las cuales podrían validar el resultado del ensayo de auditoría en conjunto con el paquete de certificación que será enviado a cada Administración por el Sistema Regional. Si existieran requisitos adicionales en los requisitos de algún Estado miembro que no sea cubierto por el LAR 145, estos serán verificados por el equipo de auditoria para cubrir las necesidades particulares de cada Estado a fin de validar los resultados de la auditoria por parte de este.

1.2.5. Respecto a la vigilancia, se menciono que esta tiene dos partes. La primera cumplida por la AAC local y la segunda sobre las auditorias de vigilancia que realizan los equipos multinacionales. Para ello la AAC local aplica los procedimientos establecidos en su Administración y ejecutar un plan post-auditoria como base para la inspección y vigilancia continua.

1.2.6. La industria solicitó que el Acuerdo de cooperación técnica multinacional sea publicado en la página web a fin de que todos los interesados tengan acceso a este documento. Se explicó, que el SRVSOP esta desarrollando en corto plazo su página web en donde se incorporaran todos los procesos que vienen cumpliéndose, esto incluye subir en la página web el Acuerdo.

1.2.7. Una propuesta por parte de la industria fue en relación a que las inspecciones a las OMA ya certificadas y reconocidas por el Acuerdo sea solo ejecutada por la AAC local y no por el equipo de auditores multinacional. En relación a este punto, se explico que ésto por el momento no puede darse hasta que los procesos de armonización hayan finalizado totalmente entre los Estados firmantes del Acuerdo. Asimismo, una vez que los reglamentos de los Estados estén armonizados tiene que estandarizarse los criterios a fin de que exista un procedimiento tipo. Por otra parte, se recibió la solicitud de una AAC de que no haya permeabilidad y que la auditoria multinacional por ser idónea debe mantenerse en los tiempos que esta estipulado en el Acuerdo.

1.2.8. Otro de los puntos tocados por la industria, fue en relación a cuanto ascenderían los costos de este proceso de reconocimiento de una OMA, la preocupación se centro en si los costos que estipularían las AAC serian los mismos. Al respecto, se explico que el hecho de tener una sola auditoria realizada por el equipo de auditores multinacionales del SRVSOP, definitivamente reducirá los costos de inversión de las OMA.

1.2.9. Una de las preocupaciones de la industria es saber que sucede cuando la emisión de los certificados emitidos por las AAC a las cuales solicito el reconocimiento de su OMA son emitidos en fechas diferentes o los procesos administrativos entre los Estados ocasiona demora en la entrega del certificado. Solicito que se tenga presente este aspecto, que ya había producido algunos precedentes durante le Proyecto Piloto.

1.2.10. Al respecto, la Reunión considero que se es necesario fijar los tiempos mínimos que deben establecerse para la emisión del certificado de reconocimiento de la OMA luego del informe final de la auditoria del equipo multinacional.

1.3. Participación de la industria en los procesos de armonización de los Estados

1.3.1. A continuación se expuso a la Reunión que como parte de la estrategia de la OACI en la promoción de la armonización mundial de los reglamentos nacionales de sus Estados miembros, en el año 2006 los Directores Generales de Aviación Civil se comprometieron a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, y el fomento de una cultura de equidad. Asimismo, ellos exhortaron a los Estados a reconocer como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no en la intención de conseguir ventajas económicas

1.3.2. En este sentido el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) tiene la misión de proporcionar asistencia técnica a sus Estados miembros con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos, los procedimientos conexos y los documentos correspondientes de la OACI, por una parte, y por otra con las recomendaciones formuladas en el marco del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.

1.3.3. A partir de la creación del Sistema Regional se ha venido trabajando en diferentes actividades para lograr la armonización de los reglamentos regionales. El LAR 145 sobre Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas lidera las actividades de armonización de reglamentos. Actualmente se cuenta con el LAR 145 Tercera Edición, el cual fue aprobado por el Sistema Regional en el año 2008.

1.3.4. Por lo expuesto, es evidente que existe un compromiso por parte de los Estados miembros del SRVSOP de intensificar sus esfuerzos para lograr un trabajo en conjunto con el fin de mejorar la seguridad operacional en la Región. Como parte de este esfuerzo se ha visto conveniente el contar con un reglamento armonizado a nivel regional y un programa de entrenamiento común.

1.3.5. Los Estados miembros del SRVSOP, por su parte, han reconocido que no puede existir un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional sin que exista primero un conjunto armonizado de normas y procedimientos que permitan una capacitación homogénea de los recursos humanos de forma que se puedan conformar núcleos regionales de inspectores para apoyarse entre sí en las labores de vigilancia de la seguridad operacional y reducir los costos asociados a estas labores y al mismo tiempo garantizar el aumento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región.

1.3.6. Estos reglamentos armonizados, permiten obtener beneficios para las Administraciones y la industria, reduciendo esfuerzos y la repetición de tareas, disminución de los costos de auditorias e inspecciones, intercambio de información, confianza mutua entre los integrantes del Sistema y mejoras de la competitividad de su industria.

1.3.7. En este sentido, el Sistema concordó en que los resultados de la “armonización”, en cuanto al LAR 145, era lograr un ambiente en el cual todos los Estados tenían similares requisitos para certificar una OMA y que por tanto una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros y que inevitablemente, permanecerían requisitos adicionales los cuales podrían incorporarse como un apéndice del LAR 145 para que fueran verificados por cualquiera de las Autoridades de Aeronáutica miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación LAR 145.

1.3.8. Todo el esfuerzo realizado anteriormente requiere, sin cuestionamientos, la participación y apoyo de la industria en vista de que es el actor principal en materia de asegurar la seguridad operacional. Es por ello que se tomo nota en relación a una de las preocupaciones de la industria relacionada a que aun no se haya establecido la diferencia entre una organización pequeña y una organización grande. Solicito que este tema sea aclarado a fin de determinar cuales son los requisitos aplicables. Es por ello, que las AAC solicitaron a la industria proporcione cuales son los requisitos complejos que afectan a una OMA, esto podrá ayudar a definir adecuadamente los conceptos sobre una organización pequeña y grande.

1.3.9. De lo expuesto, es claro que el objetivo de todos los miembros del SRVSOP, es contar con reglamentos y procedimientos armonizados y con ello el reconocimiento mutuo de las certificaciones, estableciendo un alto nivel de confianza entre las diferentes Administraciones, logrando finalmente la mejora de la seguridad operacional de la Región.

1.3.10. Para llegar a este objetivo la industria debe participar activamente en todo este proceso, por lo que es necesario conocer su opinión en cuanto a su rol en el proceso de armonización de los reglamentos regionales con el objetivo de identificar oportunidades de mejora en el mismo.

1.3.11. En este marco, la Reunión tomó nota de las necesidades expresadas por la industria. Asimismo, se dará prioridad a la incorporación de las definiciones sobre una organización de mantenimiento pequeña y grande en la revisión de la circular de asesoramiento 145-002, esto servirá para esclarecer las dudas surgidas en esta Reunión.

1.3.12. Asimismo, la Reunión convino en que la única manera de mejorar continuamente los reglamentos es a través de los aportes que reciba por parte de la industria.

- - - - -

Asunto 2. Implementación del SMS

2.1 Avance del proceso de implementación del SMS en la OMA

2.1.1. Bajo este asunto de la agenda la Reunión se informó sobre el avance del proceso de implementación de las Fases 2 y 3 del SMS en organizaciones de mantenimiento aprobadas.

2.1.2. En relación a este tema, se reconoció que el proceso de implementación del SMS es un proceso complejo que requiere compartir información entre las OMA's y las AAC que forman parte del SRVSOP para mejorar los requisitos del SMS y la vigilancia continua requerida, por ello la importancia de que en este proceso se involucren las OMA's y las AAC.

2.1.3. Al respecto, no habrá un cambio de cultura propio y adecuado sino se trabaja coordinadamente, este cambio de cultura debe reflejarse en los programas de vigilancia y auditorías independientes que realiza la organización de mantenimiento.

2.1.4. Asimismo, se informó que se están realizando las teleconferencias periódicas para que se expongan las experiencias de las OMA's y los problemas que presentan en la implementación del SMS a fin de compartir experiencias y buscar soluciones en conjunto.

2.1.5. Sobre este tema, se informó lo establecido en el LAR 145.510 referente a los temas que debe implementar la OMA en la Fase 2:

- a) La identificación del peligro y gestión de riesgo usando los procesos reactivos; y
- b) la instrucción y la documentación relevante a los componentes del plan de implantación del SMS y a la gestión de riesgo de seguridad operacional.

2.1.6. Por otro lado, se informó a la Reunión que de acuerdo a las teleconferencias realizadas hasta la fecha, se han podido obtener las siguientes oportunidades de mejora:

- a) Desarrollar en la Circular de asesoramiento 145-002 relacionada con la implementación de un SMS en una organización de mantenimiento, temas como: cuando se debe considerar una organización pequeña o una grande, desarrollar ejemplos para la clasificación de la gravedad de los reportes de seguridad en una OMA, entre otros temas.
- b) Incluir procedimientos en el MIA que sirvan de apoyo y consulta a los inspectores en los procesos de evaluación del manual del SMS.

2.1.7. En relación a los avances informados sobre la implementación del SMS por las OMAs participantes de las teleconferencias, AEROMAN manifestó que sus fases son continuas y que no han tenido ningún problema mayor durante este proceso de implementación, pero que se detectó que el personal tiende a reportar situaciones que no afectan a la Seguridad Operacional, pero continúan trabajando en este tema a fin de mantener una línea de mejora en este sentido.

2.1.8. Por su parte, SEMAN manifestó que efectivamente se trata de un proceso continuo y que la manera de reforzar los temas era mediante el entrenamiento permanente del personal. Una de las preocupaciones que había detectado era la resistencia al cambio por parte del personal y que le resultaba

difícil conseguir reportes voluntarios de errores por parte del personal involucrado en los procesos de mantenimiento. SEMAN se encuentra convencido de que el SMS es bueno pero que se requiere de mayor asesoramiento a fin de tener pautas claras. Considera que la circular de asesoramiento 145-001 debe indicar el “como” se deben realizar los procesos, a fin de obtener mas detalles.

2.1.9. Asimismo, se recibió el pedido por parte de la industria de que el SRVSOP emita publicaciones electrónicas y/o revistas para la difusión del SMS.

2.1.10. Por otro lado, la industria manifestó su preocupación en relación a la política no-punitiva que aplican las organizaciones de mantenimiento y que lamentablemente de acuerdo a la Ley de los Estados difería de lo que promocionaba el SMS. Sin embargo, se dejó establecido que la no-punitividad es tema dentro de la organización, pero el sistema legal puede sancionar, sobre todo si hay daños a terceros. Lo que debe generarse es una buena cultura corporativa la cual es la base de que se generen los reportes que alimentan el SMS, pero debe tenerse claro que la negligencia es penada.

2.1.11. Sobre este tema, la industria manifestó la importancia tener reglas claras y un buen sistema que permita determinar si una persona cometió un error o una negligencia. Sin embargo, el castigo es un reactivo que si se determina aplicar debe ser ejecutado en base a un análisis efectuado con congruencia y equidad o de lo contrario solo se obtendrán reacciones negativas de parte del personal de la OMA. También, se manifestó la importancia de transmitir la información al personal de la organización y esto se puede lograr mediante foros que se lleven a cabo una vez al mes.

2.1.12. Finalmente, la AAC pregunto a la industria que acciones habían efectuado para lograr reportes voluntarios por parte del personal de las OMA. La mayor parte de la industria coincidió que para obtener esa información es importante que el personal tenga las facilidades del caso, en vista de que si estos reportes se presentan en formatos engorrosos, nadie emitirá los mismos. Por ello, es que se usaba métodos que permitían a los usuarios efectuarlos mediante la web, en un formulario establecido e incluso verbalmente. Lo importante, era lograr que el personal informe los errores que habían cometido.

2.1.13. Considerando lo anteriormente expuesto, es importante que se mantenga el trabajo logrado hasta el momento por la industria a fin de continuar trabajando en el cambio cultural del personal de las organizaciones de mantenimiento, solo así se conseguirá lograr una cultura de reportes de seguridad operacional.

- - - - -

Asunto 3. Otros asuntos

3.1 Reconocimiento de una Organización de mantenimiento aprobada LAR 145 por los Estados firmantes del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional

3.1.1 Bajo este asunto de la agenda, LAN Airlines presentó una nota de estudio relacionada con el Reconocimiento de una organización de mantenimiento aprobada LAR 145 por los Estados firmantes del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional. La nota de estudio presentada proporciona información relevante sobre la solicitud por parte de la industria para el reconocimiento de las OMAs LAR 145 certificadas por las autoridades locales para su reconocimiento por la AAC firmantes del Acuerdo de cooperación Técnica Multinacional.

3.1.2 Al respecto, se informó que desde el año 2004 dentro del programa de actividades del SRVSOP se han completado actividades de trabajo de equipos multinacionales y dentro de esas actividades se encuentran los ensayos de certificación y auditorías de las OMA de los Estados miembros del SRVSOP.

3.1.3 En este contexto, se señaló que basados en el LAR 145 fue posible estandarizar los procesos que ejecutan las OMAs y la realización de auditorías multinacionales que ha permitido que las OMAs y las AAC de los Estados miembros del sistema evolucionen en los procesos de cumplimiento reglamentario y de seguridad operacional.

3.1.4 Asimismo, se informó que hasta la fecha el SRVSOP ha realizado seis (06) auditorías de certificación y vigilancia en las OMAs que manifestaron su interés en participar en estas auditorías en las que se utilizó el reglamento LAR 145 y el Manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA) del SRVSOP. Estos ensayos demostraron que es posible llevar a cabo actividades multinacionales de certificación y vigilancia. Los resultados obtenidos, generaron la confianza necesaria para la subscripción del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional 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, basada en el informe de auditoría de un equipo multinacional de auditores del SRVSOP.

3.1.5 La firma del Acuerdo administrativo y sus procedimientos de implementación, permite la uniformidad, armonización, cumplimiento con los métodos recomendados de la OACI, estandarización en la certificación y vigilancia de las OMAs y evita la duplicidad de esfuerzos y gastos de recursos innecesarios. Por ello, solicitamos sea considerada la solicitud del Grupo LATAM a fin de que los Estados firmantes del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional inicien un programa de auditorías a través del SRVSOP en las fechas solicitadas. Este programa será el inicio de un mecanismo formal de garantía de la calidad que asegurará la estandarización de las certificaciones y vigilancias de las OMA y garantizará los mismos niveles de seguridad operacional en las operaciones de mantenimiento de la Región.

3.1.6 De la misma forma, se reconocerán como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y en una definición de costos de certificación estandarizada y no en la intención de concebir ventajas económicas, que es uno de los principios según los cuales los Estados firmaron el Acuerdo.

3.1.7 Es importante resaltar que esto representará un avance hacia la uniformidad y armonización tanto de los Estados como de las OMAS, evitando la duplicidad de esfuerzos y procurando hacer más rentables los procesos de certificación, cumplimiento reglamentario y vigilancia a nivel Latinoamericano, que se basan en las normas y métodos recomendados de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que son el fundamento del desarrollo de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR)

3.1.8 LAN Airlines, con base en Santiago de Chile, ha participado como OMA en el Plan Piloto de aplicación del Reglamento LAR 145 en sus versiones aplicables (agosto 2006 y agosto 2009), con la sólida convicción de que el programa conjunto de auditorías multinacionales del SRVSOP garantizará un nivel de cumplimiento y eficiencia global en la región.

3.1.9 Asimismo, LAN Airlines realizó una presentación en Power Point a fin de exponer las ventajas que puede obtener una OMA y las AAC con la firma del Acuerdo, tomando como base los procesos que actualmente sigue LAN Airlines. Esta presentación se encuentra en el **Adjunto A** a esta parte del informe.

3.1.10 Por lo expuesto, dado el avance marcado por la firma del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional, el Grupo LATAM solicita al SRVSOP, el inicio de un plan de auditorías conjuntas para LAN Perú (Lima, diciembre 2012), LAN (Santiago, enero 2013) y LAN Ecuador (Guayaquil, marzo 2013), considerando los nuevos requisitos de certificación individuales de los Estados involucrados que se enmarcan en el reconocimiento de los requisitos del LAR 145 del SRVSOP.

3.1.11 Al respecto se encargó al Comité Técnico analice y prepare una planificación de las acciones que podrán tomarse en base a la solicitud efectuada por LAN Airlines.

- - - - -

Adjunto A



Agenda

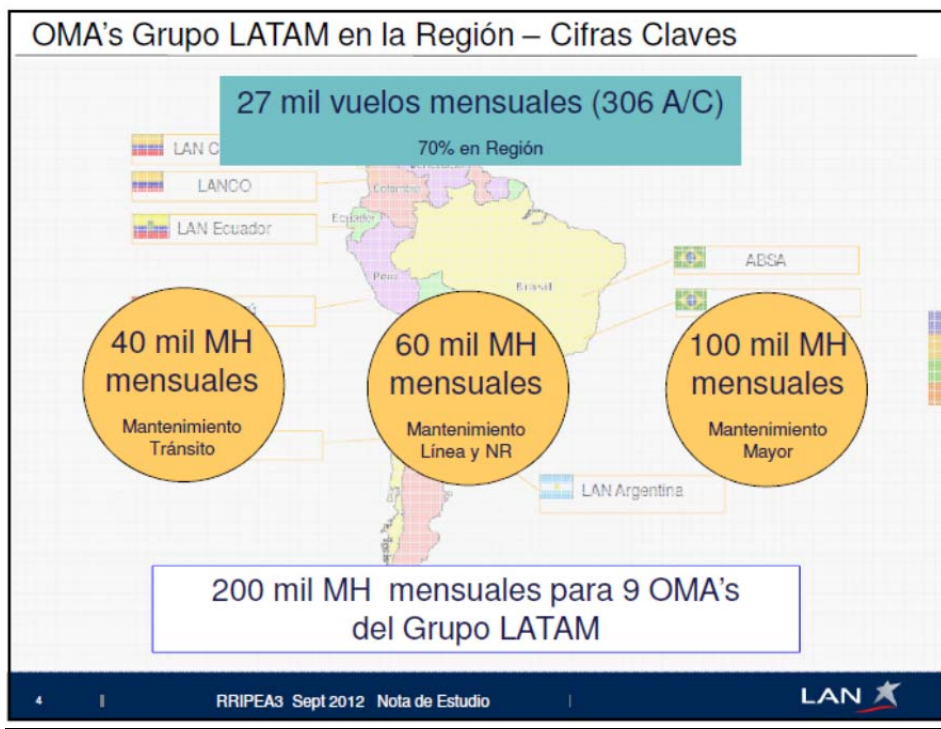


LATAM • Presentación • Cifras	11:15 a 11:20
LAR 145 • Estado Actual Certificaciones • Propuesta Programa 2012-2013 LAR-145 Grupo LATAM	11:20 a 11:30

2

RRIPEA3 Sept 2012 Nota de Estudio

LAN 



Agenda



LATAM

- Presentación
- Cifras

✓

11:15 a 11:20

LAR 145

- Estado Actual Certificaciones
- Propuesta Programa 2012-2013 LAR-145 Grupo LATAM

11:20 a 11:30

5 | RRIPEA3 Sept 2012 Nota de Estudio | LAN 

Antecedentes Actuales de Certificación OMA en la Región

Recursos Necesarios para Certificación ante 1 AAC

- Días Auditor/Inspector AAC in situ
- Días acompañamiento y seguimiento OMA
- Días Auditor/Inspector AAC seguimiento NC

Certificaciones OMA's LATAM bianuales ≥ 37

	DGAC Chile	DGAC Perú	UAEAC	ANAC Brasil	ANAC Arg.	DGAC Ec.
LanPerú	X	X		X	X	X
LAN Airlines	X	X	X	X	X	X
LanEcuador	X	X		X		X
LanColombia	X	X	X			
LanArgentina					x	
LANCO	X		X	X		
ABSA	X	X	X	X	X	
TAM ML	X	X		X	X	
TAM MM	X	X	X	X	X	X

Beneficios de la implementación regular del LAR 145

- ☐ Reasignación de recursos de desarrollo y seguimiento a auditorías
- ☐ Sinergia en procesos de auditoría y seguimiento en las AAC
- ☐ Mayor disponibilidad para vigilancia de la Seguridad
- ☐ Estandarización de procesos de Mantenimiento y niveles de Seguridad en la operación de las OMAs
- ☐ Reducción costos de certificación
- ☐ Fortalecimiento procesos del SSP (foco incidentes Operadores, OMAs y asignación de riesgos)
- ☐ Fortalecimiento procesos de la OMA

Plan de Implementación LAR 145 para el Grupo LATAM

	<i>Estándar Actual</i>	<i>LAR145</i>	<i>Aud. Interna</i>	<i>Aud. SRVSOP</i>
LanPerú	RAP145	RAP145NE	oct-12	dic-12
LAN Airlines	DAN145Ed2	DAN145Ed2	dic-12	en-13
LanEcuador	RDAC121	RDAC145	en-13	mar-13
LanColombia	RAC	N/A	TBD	TBD
LanArgentina	RAAC121	N/A	TBD	TBD
LANCO	RAC	N/A	TBD	TBD
TAM ML	RBHA145	N/A	TBD	TBD
TAM MM	RBHA145	N/A	TBD	TBD
ABSA	RBHA145	N/A	TBD	TBD

MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCION

