



RCPF/1

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

**PRIMERA REUNIÓN DE COORDINACIÓN CON LOS PUNTOS FOCALES
DEL SRVSOP
RCPF/1**

INFORME

(Lima, Perú 2 al 4 de abril de 2003)

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.

INDICE

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
	Lista de Conclusiones de la reunión RCPF/1.....	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1
Informe sobre el Asunto 1:		
	Análisis de los documentos relativos al proyecto RLA/99/901	1-1
Informe sobre el Asunto 2:		
	Revisión del marco de referencia establecido para la coordinación CT/PF	2-1
Informe sobre el Asunto 3:		
	Estado de implementación de las LARs	3-1
	a) Estrategia para la adopción de las LARs.	
	b) Empleo de la terminología a ser aplicada en los textos de las LARs.	
	c) Definición de la metodología para el intercambio de comentarios a las futuras propuestas de LAR.	
	d) Comentarios sobre las LAR circuladas:	
	- LAR 11 - Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR	
	- LAR 61 - Licencias para pilotos y sus habilitaciones	
	- LAR 63 - Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos	
	- LAR 65 - Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo	
	- LAR 67 - Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico	
	- LAR 145 - Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas	
	- LAR OPS – Operaciones Aéreas y Certificación	
Informe sobre el Asunto 4:		
	Otros asuntos.....	4-1

RESEÑA DE LA REUNION

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNION

La Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 2 al 4 de abril de 2003 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACION

En la reunión participaron trece (13) delegados pertenecientes a nueve (9) Estados miembros del Sistema. En calidad de observador asistió Airbus Industrie, concurriendo con tres (3) representantes. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-4.

ii-3 APERTURA

El Sr. José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, hizo uso de la palabra recordando los antecedentes que originaron la creación del Sistema y los avances realizados hasta la fecha por el mismo, desde la última reunión de la Junta General. A continuación, el Dr. Julián Palacín, Presidente del Directorio de la Corporación Peruana de Aeropuertos, CORPAC S.A. dirigió unas palabras a los presentes resaltando la importancia de los aspectos relacionados a la seguridad operacional y acerca de la necesidad de disponer de reglamentaciones que reflejen el contenido de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Finalmente el Cap. Roberto Rodríguez Galloso, Director de Navegación Aérea, en representación del Director General de Aeronáutica Civil del Perú, dio la bienvenida a las delegaciones participantes en nombre del Gobierno del Perú.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Jonás Sant'Anna, miembro de la delegación de Brasil, fue elegido como Presidente de la Reunión, y como Vice-Presidente el señor José Guijarro de Ecuador. El señor Roberto Cardoso, Oficial Regional de Seguridad de Vuelo, actuó como Secretario asistido por el Coordinador General del Sistema y Director Regional de la Oficina SAM, señor José Miguel Ceppi, el Coordinador Regional de Cooperación Técnica, señor Oscar Quesada y el Experto en Aeronavegabilidad del proyecto RLA/99/901, señor Orestes Morales López.

ii-5 APROBACION DE LA AGENDA

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

-
- Asunto 1: Análisis de los documentos relativos al proyecto RLA/99/901.
- Asunto 2: Revisión del marco de referencia establecido para la coordinación CT/PF.
- Asunto 3: Estado de implementación de las LARs.
- a) Estrategia para la adopción de las LARs.
 - b) Empleo de la terminología a ser aplicada en los textos de las LARs.
 - c) Definición de la metodología para el intercambio de comentarios a las futuras propuestas de LAR.
 - d) Comentarios sobre las LARs circuladas:
 - LAR 11 - Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
 - LAR 61 - Licencias para pilotos y sus habilitaciones
 - LAR 63 - Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos
 - LAR 65 - Licencias personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo
 - LAR 67 - Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico
 - LAR 145 - Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas
 - LAR OPS - Operaciones Aéreas y Certificación
- Asunto 4: Otros asuntos.

ii-6 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RCPF/1**

Nº	Título	Página
RCPF 1/01	DIFUSIÓN DE LOS DOCUMENTOS DEL SISTEMA.	1-2
RCPF 1/02	DIFUSIÓN DE LOS COMENTARIOS EMITIDOS POR LOS GTS Y LA INDUSTRIA AERONAUTICA.	2-1
RCPF 1/03	MANUAL DE RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES DE PUNTOS FOCALES Y GRUPOS DE TRABAJO DEL SISTEMA.	2-1
RCPF 1/04	MATERIAL GUÍA E INTERPRETATIVO PARA LOS INSPECTORES.	3-2
RCPF 1/05	ENMIENDA DE LA ESTRATEGIA PARA ADOPCIÓN DE LAS LARs.	3-2
RCPF 1/06	PUBLICACIÓN DE LA TERMINOLOGÍA DE LAS LARs.	3-3
RCPF 1/07	ENMIENDA DE LA METODOLOGÍA.	3-4
RCPF 1/08	ESTRATEGIA PARA LA ADOPCIÓN DE LAS LARs.	3-4

LISTA DE PARTICIPANTES

1. Estados miembros del Sistema

ARGENTINA

Enrique Muñoz
Jefe de Control de Calidad
Dirección de Tránsito Aéreo CRA
Pedro Zanni 250, Buenos Aires
Tel.: (5411) 4317-6014
Fax: (5411) 4317-6502
Correo electrónico: enriquejmun@hotmail.com

BOLIVIA

Marco Castrillo Franco
Especialista en Ingeniería Aeronáutica – DGAC
Av. Mariscal Santa Cruz No. 1278
Palacio de Comunicaciones 4to. Piso, La Paz
Tel.: (5912) 231-2452
Fax: (5912) 231-2452
Correo electrónico: marco_castrillo_franco@dgac.gov.bo

BRASIL

Jonás Ferreira Sant'Anna
Asesor del Subdepartamento Técnico – DAC
Rua Santa Luzia 651 - Rio de Janeiro 7º
Tel.: (5521) 3814-6727
Fax: (5521) 3814-6893
Correo electrónico: jonas@dac.gov.br

Victor Fernando Trotta Nunes
Inspector de Operaciones – DAC
Rua Santa Luzia 651/412 -Rio de Janeiro
Tel.: (5521) 3814-6945
Fax: (5521) 3814-6838
Correo electrónico: ch7te2@dac.gov.br

CHILE

Rodolfo Ugarte Ugarte
Asesor de Operaciones
Dirección de Seguridad Operacional - DGAC
Av. Miguel Claro 1314
Clasificador No. 3, Correo 9 Providencia
Santiago 9
Tel.: (562) 410-7443
Fax: (562) 410-7635 / 209-0532
Correo electrónico: **rai@dgac.cl**

CUBA

Alfredo Castro Amechazurra
Director de Aeronavegabilidad
Calle 23 No. 64 Vedado, La Habana
Tel.: (537) 55-1118 / 55-1124
Fax: (537) 33-4451
Correo electrónico: **dia@iacc.avianet.cu**

ECUADOR

José Guijarro
Inspector de Seguridad Operacional - DGAC
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel.: (593) 2250-6043
Fax: (593) 2250-6043
Correo electrónico: **jose_fernandous@yahoo.com.mx**

Bolivar Rosales
Piloto Inspector – DGAC
Buenos Aires 149 y Av. 10 de Agosto, Quito
Tel.: (593) 2223-1066
Fax: (593) 2250-6043
Correo electrónico: **b.a.rosales@attglobal.net**

PANAMA

Juan Escobar
Jefe de Aeronavegabilidad - AAC
Apartado 7501-7515
Zona 5, Panamá
Tel.: (507) 315-0215
Fax: (507) 315-0720
Correo electrónico: **jescobar@mail.aeronautica.gob.pa**

PARAGUAY

Pablo Maldonado Guerrero
Gerente de Seguridad Operacional - DINAC
Av. Mariscal López E/22 de Setiembre
Edificio Ministerio de Defensa Nacional, Asunción
Tel.: (595) 21-228-715
Fax: (595) 21-228-715
Correo electrónico: **gso@dinac.gov.py**

PERU

Ana María Díaz Trenneman
Jefa de Licencias - DGAC
Av. 28 de Julio No. 800 - Lima
Tel.: (511) 423-9358
Fax: (511) 423-9358
Correo electrónico: **adiaz@mtc.gob.pe**

Carlos Bordo Calisto
Inspector de Operaciones – Coordinador de Normas de Operaciones - DGAC
Av. 28 de Julio No. 800 - Lima
Tel.: (511) 433-6710
Fax: (511) 332-2781
Correo electrónico: **cbordo@mtc.gob.pe**

Luis Gonzáles Alva
Jefe de Normatividad - DGAC
Av. 28 de Julio No. 800 - Lima
Tel.: (511) 33-22781
Fax: (511) 33-22781
Correo electrónico: **lgonzales@mtc.gob.pe**

2. Observadores**AIRBUS**

Andreas Kohn
Director International Airworthiness Cooperation, Airbus Industrie
1 Rod Point Maurice Bellonte, 31707 Blagnac Cedex, France
Tel.: (335) 619-34334
Fax: (335) 619-34271
Correo electrónico: **andreas.kohn@airbus.fr**

Jacinto Nogales
Jefe Estándares de Vuelo
Dirección General de Aviación Civil - España
Apdo. 57-4003. Aeropuerto Juan Santamaría, Alajuela, Costa Rica
Tel.: (506) 440-1981
Fax: (506) 430-0697
Correo electrónico: **jnogales@cocesna.org**

Juan Díaz
Jefe de Servicio de Estandarización de Procedimientos de Inspección
Dirección General de Aviación Civil - España
Paseo de la Castellana, 67, 28071 Madrid
Tel.: (34) 915-975-223
Fax: (34) 915-978-584
Correo electrónico: **jdsaavedra@mfom.es**

OACI

José Miguel Ceppi
Director Regional Oficina Sudamericana
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: **mail@lima.icao.int**

Roberto Cardoso
Oficial Regional de Seguridad de Vuelo
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: **rc@lima.icao.int**

Oscar Quesada-Carboni
Coordinador Regional de Cooperación Técnica
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: **oq@lima.icao.int**

Orestes Morales López
Experto en Aeronavegabilidad RLA/99/901
Apartado 4127 Lima 100 – Perú
Tel.: (511) 575-1476
Fax: (511) 575-0974
Correo electrónico: **om@lima.icao.int**

Asunto 1: Análisis de los documentos relativos al proyecto RLA/99/901.

1.1 Bajo este punto de la agenda la Reunión fue informada sobre los antecedentes de la creación del Sistema y sobre la importancia de que cada Punto Focal, tenga un adecuado conocimiento de los documentos que dan la estructura operacional y orgánica al Sistema, así como los arreglos financieros para el funcionamiento del mismo.

1.2 En este sentido la Reunión recibió una presentación detallada sobre el contenido y propósito de los siguientes documentos:

- El Memorando de Entendimiento OACI-CLAC
- El Reglamento del Sistema
- El Acuerdo para la Implantación del Sistema
- El documento de proyecto RLA/99/901

1.3 Asimismo, a cada delegación de miembros del Sistema se le entregó un CD conteniendo todos los documentos antes mencionados, así como copia de los informes de todas las reuniones ordinarias de la Junta General realizadas hasta la fecha. El CD también incluye una copia de las presentaciones en Power Point desarrolladas para la Reunión, las mismas que ayudarán a los puntos focales en la tarea de difusión de los documentos del Sistema al interior de sus Administraciones.

1.4 Por otra parte, la Reunión luego de un intercambio de comentarios sobre estos documentos, consideró la necesidad de que las reuniones de la Junta General se celebren en conjunto con la reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, con el propósito de mantener un contacto cercano con los niveles de decisión política de las Administraciones.

1.5 Asimismo se concordó en la necesidad de que la CLAC y la OACI sensibilicen a los Directores de Aeronáutica Civil para apoyar las actividades tendientes a mejorar el nivel de seguridad operacional en las Administraciones de Aviación Civil y permitir una mayor participación de los funcionarios de la Administración nacional, involucrados en las actividades relacionadas a la seguridad operacional, en ocasión de realizarse las reuniones ordinarias de la Junta General del Sistema.

1.6 Agregándose consideraciones respecto a la importancia que también en las reuniones de Puntos Focales se amplíe la participación de las delegaciones, incorporando a especialistas de las distintas áreas que integran los GTS; como así también se invite a participar a representantes de la industria a través de las Asociaciones que los agrupan. Esta inquietud y la contenida en el párrafo 1.5 anterior, serán llevadas a consideración de la Junta General del Sistema en su próxima reunión ordinaria.

1.7 Por último, la Reunión concordó en la importancia de las actividades de difusión en cada Administración, de los documentos del Sistema con el propósito de que el personal involucrado en actividades de seguridad operacional tenga un adecuado conocimiento de los mismos.

CONCLUSIÓN RCPF/1/01: DIFUSIÓN DE LOS DOCUMENTOS DEL SISTEMA.

Que los Puntos Focales difundan en el interior de sus respectivas Administraciones, el contenido de los documentos del Sistema a fin de que el personal dedicado a las actividades de seguridad operacional adquiera el conocimiento adecuado de los mismos.

Asunto 2: Revisión del marco de referencia establecido para la coordinación CT/PF.

2.1 El tratamiento de este asunto de la agenda se efectuó mediante la presentación de la Nota de Estudio NE/04, elaborada por la Secretaria de la Reunión, seguida de una serie de intervenciones por parte de los participantes, que comprendieron aspectos relacionados con el carácter de los comentarios emitidos por los Grupos de Trabajo del Sistema durante la parte inicial de la ronda de consultas sobre el contenido de las LARs desarrolladas por el Comité Técnico.

2.2 En ese sentido, varios participantes comentaron sobre la necesidad de que el Comité Técnico proporcione una respuesta acerca de la validez de estos aportes, una vez que los mismos hayan sido considerados, a fin de ser descartados o incluidos en la versión de la propuesta borrador de la regulación y sobre el cumplimiento de los plazos otorgados para remitir los comentarios. Uno de los presentes mencionó el procedimiento llevado a cabo en otra región, donde una síntesis de los comentarios es impresa y relacionada al texto de la parte enmendada, indicándose los motivos que originaron que los mismos hayan sido considerados o no, como parte de la enmienda introducida. En atención a lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

**CONCLUSIÓN RCPF 1/02: DIFUSIÓN DE LOS COMENTARIOS EMITIDOS
POR LOS GTS Y LA INDUSTRIA
AERONAUTICA.**

Que los comentarios emitidos por los GTS y la industria aeronáutica durante la ronda inicial de consultas, sean difundidos adecuadamente para conocimiento de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del Sistema.

2.3 El delegado de Bolivia manifestó a los presentes la experiencia recogida por la Administración de Aviación Civil de su Estado, respecto a la organización del Grupo de Trabajo constituido, haciendo mención de los medios proporcionados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, para facilitar el cumplimiento de la responsabilidad asignada por las autoridades, haciendo referencia al procedimiento de consulta interno con los miembros del GTS y con el resto de las dependencias de la DGAC, proporcionando además al resto de los presentes, una copia del Manual para el funcionamiento del GTS utilizado en su Administración, que se incluye como **Adjunto A** a esta parte del informe, para que el mismo sea compartido por el resto de los Estados participantes. Con respecto a este aporte la reunión consideró oportuno adoptar la siguiente medida:

**CONCLUSIÓN RCPF 1/03: MANUAL DE RESPONSABILIDADES Y
FUNCIONES DE PUNTOS FOCALES Y GRUPOS
DE TRABAJO DEL SISTEMA.**

Que los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) adopten para el uso en su Administración de Aviación Civil, un Manual en el que se indiquen las responsabilidades y las funciones que le competen al Punto Focal y a los miembros del GTS, y que el mismo cuente con la aprobación de la correspondiente Autoridad aeronáutica nacional.

Adjunto A

**MANUAL
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACION PARA LA
VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
(SRVSOP)
PROYECTO RLA/99/901**

INDICE

	Página
LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS LPE	I
INDICE	II
1 INTRODUCCION	1
2 OBJETIVOS DEL MANUAL	1
3 RESPONSABILIDAD POR LA ACTUALIZACION DE MANUAL	1
4 APROBACION DEL MANUAL SRVSOP	1
5 ESTRUCTURA DEL GTS	2
6 FUNCIONES GTSA	3
7 FUNCIONES GTSC	3
8 FUNCIONES PF	3
ADJUNTO "A" GRUPO DE TRABAJO	4

Lista de páginas efectivas

	ASUNTO	PÁGINAS	FECHA
LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS LPE		I	11/02
INDICE		II	11/02
INTRODUCCION		1	11/02
OBJETIVOS DEL MANUAL		1	11/02
RESPONSABILIDAD POR LA ACTUALIZACION DEL MANUAL		1	11/02
APROBACIÓN DEL MANUAL SRVSOP		1	11/02
ESTRUCTURA DEL GRUPO DE TRABAJO DEL SISTEMA GTS-BOLIVIA		2	11/02
FUNCIONES GRUPO DE TRABAJO DEL SISTEMA ACTIVO GTSA		3	11/02
FUNCIONES GRUPO DE TRABAJO DE CONSULTA GTSC		3	11/02
FUNCIONES PUNTO FOCAL PF		3	11/02
ADJUNTO A CONFORMACION DEL GRUPO DE TRABAJO SEL SISTEMA		4	11/02

1.- INTRODUCCIÓN

- i. Considerando que el (*Estado*) conforma el Sistema Regional de Cooperación Para la Vigilancia de la seguridad Operacional Proyecto RLA/99/901.
- ii. Considerando que el (*Estado*) ha ratificado el Memorándum de entendimiento entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), para promover el establecimiento del sistema regional de cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional.
- iii. El Manual SRVSOP es un instrumento técnico – administrativo con características dinámicas esenciales, donde se establecen las bases para el desempeño de las funciones del Grupo de Trabajo DGAC-*Estado* (GTS).
- iv. Este documento establece la estructura del Grupo de Trabajo DGAC-*Estado* y detalla los funcionarios que conformaran el GTS y la relación que existe entre ellos para el logro de sus objetivos, funciones generales y específicas.

2.- OBJETIVOS DEL MANUAL

- i. El Manual SRVSOP tiene los siguientes objetivos:
- ii. Establecer internamente la estructura y funcionamiento del Grupo de Trabajo (GTS)
- iii. Lograr y Mantener un Grupo de Trabajo (GTS) sólido y eficiente
- iv. Determinar las Funciones del GTS
- v. Establecer una estructura adecuada para el GTS
- vi. Establecer las Responsabilidades de los funcionarios que conforman el GTS

3.- RESPONSABILIDADES POR LA ACTUALIZACION DEL MANUAL

- i. El coordinador del GTS Punto Focal será el encargado de coordinar con los miembros del GTS la actualización periódica del Manual SRVSOP.

4.- APROBACIÓN DEL MANUAL SRVSOP

- ii. Previo a su aplicación interna del presente Manual el Director General de Aeronáutica Civil deberá establecer su utilización del mismo.

5.- ESTRUCTURA DEL GRUPO DE TRABAJO DEL SISTEMA GTS-ESTADO

El GTS esta estructurado por:

- Grupo de Trabajo del Sistema Activo (GTSA)
- Grupo de Trabajo de Consulta (GTSC)
- Coordinador GTS Punto Focal (PF)

Grupo de Trabajo del Sistema Activo GTSA.- Es aquel constituido por técnicos expertos en cada una de las áreas de licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de aeronaves nombrados por la AAC. Se constituye como contraparte al PF para revisar, proponer, aceptar y/o aprobar las normas, regulaciones y procedimientos armonizados, conforme sea necesario.

Grupo de Trabajo del Sistema de Consulta GTSC.- Es aquel constituido por técnicos especialistas en cada una de las áreas de licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de aeronaves nombrados por el GTSA. Se constituye como contraparte al GTSA para revisar y proponer enmiendas a normas, regulaciones y procedimientos armonizados, conforme sea necesario.

Coordinador GTS Punto Focal (PF).- Es aquella persona que forme parte del Grupo de Trabajo del Sistema Activo, en cualquiera de las áreas de licencias al personal, aeronavegabilidad y operaciones de aeronaves, elegido por la AAC para vincular de manera eficiente al GTSA con el Comité Técnico de la OACI.

6.- FUNCIONES GRUPO DE TRABAJO DEL SISTEMA ACTIVO (GTSA)

- i. Funciones del personal que conforma el Grupo de Trabajo Activo GTSA dentro el Sistema Regional de Cooperación Para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, Proyecto RLA/99/901.
- ii. Presentar informes detallados al GTSA, sobre aspectos relacionados con el SRVSOP
- iii. Efectuar el análisis correspondiente de la documentación remitida por el PF
- iv. Participar de reuniones coordinadas por el PF
- v. Presentar informes técnicos en los plazos establecidos por el PF
- vi. Coordinar todo aspecto relacionado con el SRVSOP con el PF
- vii. Nominar y Designar funcionarios para conformar el Grupo de Trabajo de Consulta GTSC
- viii. Transmitir toda la información recibida por el PF vía correo electrónico a los GTSC en forma de consulta
- ix. Recopilar toda la documentación recibida por el GTSC para su respectivo análisis y presentación en forma de informe al GTSA
- x. Aceptar y/o aprobar la documentación recibida, enmendada, revisada

- xi. Participar de cursos de capacitación que se encuentren en el marco del Proyecto RLA/99/901

7.- FUNCIONES GRUPO DE TRABAJO DE CONSULTA (GTSC)

- i. Revisar toda la documentación recibida en forma de consulta por parte del GTSA
- ii. Recomendar al GTSA enmiendas, revisiones de normas y procedimientos
- iii. Remitir información requerida por el GTSA en los plazos establecidos
- iv. Participar de cursos de capacitación que se encuentren en el marco del Proyecto RLA/99/901

8.- FUNCIONES DEL COORDINADOR GTS PUNTO FOCAL (PF)

El PF cumpliría las funciones siguientes funciones de coordinación:

- i. Conocer y difundir entre los GTS de su Estado, los acuerdos y documentos relativos al Proyecto RLA/99/901;
- ii. Recibir la documentación que el CT remite a los GTS en cada Estado, a través del uso de correo electrónico u otro medio conveniente;
- iii. Distribuir al (los) grupo(s) de trabajo correspondiente(s) la información que haya remitido el CT para su evaluación y comentarios;
- iv. Coordinar con el GTS correspondiente, las fechas reunión para la evaluación de la documentación a enviarse al CT;
- v. Remitir al CT, dentro de los plazos que se establezcan, los comentarios formulados o una notificación de “sin comentarios” que permita establecer claramente al CT que no se han hecho éstos, dándose por aprobados o rechazados los textos analizados;
- vi. Comunicar al CT, cuando por necesidad del GTS, sea necesario ampliar los plazos para el envío de los comentarios;
- vii. Comunicar al CT la recepción de cualquier información documentación que sea remitida por este; y
- viii. Confirmar oportunamente su participación o la de los miembros del GTS en las reuniones, seminarios o cursos que el CT planifique.

ADJUNTO A

CONFORMACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

GTSA

(Técnico Experto)

Grupo de Trabajo del Sistema Activo GTSA, Licencias al Personal

(Técnico Experto)

Grupo de Trabajo del Sistema Activo GTSA, Operaciones de Aeronaves

(Técnico Experto)

Grupo de Trabajo del Sistema Activo GTSA, Aeronavegabilidad

GTSC

El cual será conformado subsiguientemente por el GTSA

Asunto 3: **Estado de implementación de las LARs.**

a) Estrategia para la adopción de las LARs.

3.1 La consideración por parte de los participantes de este asunto de la agenda, se inició con la presentación por parte de la Secretaría de la Reunión de la Nota de Estudio NE/05, referida a la estrategia para la adopción de las LARs, aprobada en forma preliminar por la Junta General del Sistema, en oportunidad de celebrarse la Séptima reunión ordinaria en la ciudad de Lima, Perú, en setiembre de 2002.

3.2 Durante la presentación de la nota se enfatizó en la serie de condiciones que determinan la conveniencia de contar con un marco regulatorio regional, enumerándose las siguientes:

- ✓ establecimiento de un mecanismo de cooperación a nivel latinoamericano para permitir el desarrollo de la aviación civil de una manera segura y ordenada;
- ✓ disponer en la Región de una base uniforme para la certificación de operadores de servicios aéreos y de organizaciones de mantenimiento de aeronaves;
- ✓ facilitar el reconocimiento recíproco entre varios Estados de certificados y licencias otorgados bajo las mismas exigencias de idoneidad y pericia;
- ✓ simplificar los trámites de registro de las aeronaves que deben cumplir los operadores cuando operan aeronaves matriculadas en otros Estados;
- ✓ compartir los servicios de ingeniería aeronáutica necesarios para la aprobación de reparaciones y modificaciones mayores de aeronaves y para la certificación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves, beneficiando a los Estados que no disponen de tal capacidad;
- ✓ mantener un conjunto regulatorio regional actualizado que responda oportunamente a las enmiendas introducidas a los Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional;
- ✓ obtener el reconocimiento institucional del Sistema por otras organizaciones de aviación civil establecidas en diferentes regiones de la OACI.

3.3 A este respecto, se generó una serie de intervenciones de parte de los participantes, relacionadas a la conveniencia de que el Punto Focal en cada Estado participe más dinámicamente en las actividades relacionadas a todas las áreas comprendidas en la seguridad operacional, e inclusive que se lo incluya en la ronda de comentarios relacionados a las enmiendas de los Anexos al Convenio.

3.4 Asimismo se hizo énfasis en la necesidad de desarrollar el material guía para los inspectores y material interpretativo para las LARs, antes de proceder con su implementación. También se concordó en que las guías de los inspectores debían ser lo suficientemente detalladas para evitar distintas interpretaciones por parte de los inspectores acerca del propósito de los requerimientos de las LAR. Sobre el particular se mencionó el contenido de los Requerimientos Conjuntos de Aviación (JARs) de la Comunidad Europea, que cuentan además con Medios Aceptables de Cumplimiento (AMC) y de Material Interpretativo y/o Explicativo (IEM). En tal sentido la reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCPF 1/04: MATERIAL GUÍA E INTERPRETATIVO PARA LOS INSPECTORES.

Que en el programa de actividades del Sistema a ser aprobado por la Junta General, se incluya el desarrollo de los medios aceptables de cumplimiento (AMC) y material interpretativo y/o explicativo (IEM) correspondiente a las LAR, y del material guía para los inspectores suficientemente detallado para la aplicación de las regulaciones.

3.5 En términos generales los participantes reconocieron como un plazo muy ajustado el de otorgar un año, definido en el LAR 11, para la adopción definitiva de las LARs por parte de los Estados participantes, y al respecto se mencionaron una serie de dificultades que se podrían presentar en los distintos Estados. Pese a ello, la Reunión reconoció la importancia de que la Región contara con un conjunto armonizado de regulaciones y en este sentido se enumeraron una serie de bondades incluidas en el párrafo 3.2, que mejorarían la situación actual que representa el tener diferentes regulaciones nacionales entre los Estados que son parte integrante de la Región Sudamericana.

3.6 Con relación a proponer mejoras a la estrategia aprobada preliminarmente por la Junta General del Sistema, la Reunión concordó en incluir una fase en la cual, mientras se logra la adopción definitiva de algún LAR, los Estados podrían utilizarlo como un modelo de regulación al cual todos finalmente convergerían, lo que permitiría ir realizando enmiendas paulatinas en sus reglamentos nacionales, con el propósito de ir poco a poco preparando a los operadores para la nueva reglamentación armonizada y lograr de esta forma una transición progresiva a los requerimientos armonizados, manifestándose además, que se debería incluir un ciclo de verificación de la aplicación común de los requisitos por parte de los Estados participantes, para asegurar la consistencia y confiabilidad del Sistema.

3.7 También se manifestó que el ordenamiento de las etapas previstas para la adopción de las LAR, debería modificarse permitiendo la implementación de las mismas como parte del proceso. Por otra parte a pesar de que las LAR solamente están al momento orientadas a aspectos operacionales tales como Operaciones Aéreas y Certificación (OPS), Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA), Licencias al personal (PEL) y Centros de Instrucción Aprobados (CIA) y que no se tiene todavía planificado el desarrollo de normas para la certificación de productos y partes i.e. LAR 21, 23, 25, etc., la Reunión concordó en la necesidad de tomar en cuenta los intereses de los Estados de la Región que tienen industria de fabricación de aeronaves antes de desarrollar cualquier LAR sobre certificación de productos y partes. En atención a lo anterior, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCPF 1/05: ENMIENDA DE LA ESTRATEGIA PARA ADOPCIÓN DE LAS LARs.

Que la estrategia aprobada por la Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General, sea enmendada, considerando los acuerdos que se señalan en los párrafos 3.5, 3.6 y 3.7 anteriores, y después de circulados para comentarios y recibidos los mismos, la estrategia revisada sea presentada a la Octava Reunión de la Junta General para su aprobación.

3.8 Como información a los participantes se mencionó la experiencia recogida en otra Región de la OACI relacionada a distintas formas de aplicación de los requisitos adoptados a nivel regional, donde puede, quedar a cargo de los Estados, la aplicación de ciertos requisitos y otros deben ser

sometidos a la verificación periódica por parte de equipos multinacionales especializados. Asimismo se informó a los presentes del ofrecimiento de Airbus Industries, de propiciar una reunión donde se discutirían las distintas experiencias alcanzadas en Europa en la implementación de un código regulatorio regional.

b) Empleo de la terminología a ser aplicada en los textos de las LARs.

3.9 Varios de los participantes comentaron la conveniencia de establecer un documento adicional a ser circulado a los miembros de los GTS, conteniendo un listado con el significado de los términos empleados en la redacción de las LARs, de acuerdo al origen de los vocablos utilizados, principalmente cuando éstos proceden de textos redactados en otros idiomas distintos al español. De acuerdo a las expresiones vertidas, la Reunión aprobó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCPF 1/06: PUBLICACIÓN DE LA TERMINOLOGÍA DE LAS LARs.

Que el Comité Técnico publique un documento adicional para ser circulado a los GTS de los Estados participantes, que contenga el significado de los términos empleados en la redacción de las LAR, de acuerdo al origen de los vocablos.

3.10 Adicionalmente se manifestó que la Subparte de generalidades de las LARs, podría ser utilizada para incluir el significado del vocabulario utilizado.

3.11 También se informó a los participantes del conjunto de documentos utilizados para elaborar las distintas Subpartes pertenecientes al LAR 1 – Definiciones, Abreviaturas y Símbolos.

c) Definición de la metodología para el intercambio de comentarios a las futuras propuestas de las LARs.

3.12 Continuando con el desarrollo de la agenda aprobada por la Reunión, se presentó a los participantes información destinada a discutir la metodología para el intercambio de comentarios entre el CT y los GTS, sobre las LARs a desarrollarse en el futuro. A este respecto los participantes manifestaron su opinión dirigida principalmente, a la importancia de establecer una vía de comunicación con las organizaciones de la industria aeronáutica a las cuales se les pide comentarios sobre el contenido de las LARs dentro de la primera ronda de consultas, y la necesidad de difundir entre los GTS y las autoridades aeronáuticas, el contenido de las opiniones vertidas por dichas organizaciones, como una forma anticipada de conocer el grado de aceptación de las opiniones vertidas por parte de los usuarios de la industria aeronáutica.

3.13 También se solicitó que en la medida que lo permitan las disponibilidades presupuestarias del Proyecto RLA/99/901, se incluya como parte del proceso de desarrollo de las LARs una segunda revisión del contenido por parte de un experto sobre los aspectos jurídicos, una vez incorporadas las enmiendas producidas por los comentarios enviados por las autoridades de aviación civil de los Estados participantes. Asimismo se planteó la posibilidad de que el contenido de los comentarios proporcionados

por la industria, sean difundidos públicamente incorporándolos a los documentos del SRVSOP, contenidos en la página web de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

3.14 La Reunión acordó revisar las etapas correspondientes a la metodología presentada, para sugerir las modificaciones que la mejoren. De acuerdo a lo expresado por los participantes, la reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RCPF 1/07: ENMIENDA DE LA METODOLOGÍA.

Que el Comité Técnico revise las etapas correspondientes al procedimiento para el intercambio de comentarios a las futuras propuestas de LARs de acuerdo a los comentarios manifestados en la Reunión de Puntos Focales.

*Nota: La versión revisada se incluye como **Adjunto A** a esta parte del Informe.*

3.15 Posteriormente, se señaló como importante la diferencia del compromiso de los Estados participantes respecto a la adopción regional de las LARs desarrolladas bajo el Proyecto Regional RLA/99/901, con respecto a las actividades similares del Proyecto Regional RLA/95/003, y en tal sentido también se mencionó la necesidad de definir el instrumento apropiado que debería ser establecido para que los Estados participantes, adopten las LARs en forma solidaria en el ámbito regional.

3.16 Al respecto, la Reunión recordó la importancia que representa el grado de compromiso adquirido por los Estados al firmar el Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional del cual la CLAC es depositaria. Este Acuerdo en su Artículo Segundo sobre Armonización de Normas y Procedimientos, indica que los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

3.17 Por los motivos expuestos, la reunión concordó en que era necesario que la OACI y la CLAC resalten ante las Autoridades de Aeronáutica Civil el grado de compromiso adquirido por los Estados para facilitar el proceso de adopción e implementación de las nuevas normas y de los procedimientos armonizados, y formuló la siguiente conclusión al respecto:

CONCLUSIÓN RCPF 1/08: COMPROMISO DE LOS ESTADOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

Que la OACI y la CLAC en las reuniones de la Junta General del Sistema resalten el grado de compromiso adquirido por los Estados miembros para la armonización de normas y procedimientos.

d) Comentarios sobre las LARs circuladas.

3.18 La Secretaria presentó a los participantes, la Nota de Estudio NE/08 lo que permitió iniciar una serie de comentarios al respecto del contenido del LAR 11 – *Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR*; en primer lugar se aclararon ciertos aspectos sobre la aplicabilidad del documento y acerca de la definición correcta de algunos términos empleados en la redacción.

3.19 En este sentido se señaló que el Comité Técnico debería revisar los términos “Regulación”, “Reglamento” o “Requerimientos” para asegurar su interpretación jurídica y utilizar el término que mejor refleje el carácter de las LAR.

3.20 Asimismo, se manifestaron ciertas consideraciones a tener en cuenta para evitar vacíos legales en la transición de la adopción de la regulación regional al momento de permanecer vigente algunas de los reglamentos nacionales y sobre la denominación adecuada de cada Parte de la LAR y de la LAR en su conjunto.

3.21 Especial consideración por varios de los participantes recibió el proceso de Propuesta de enmienda (PDE), como así también se destacó la necesidad de contar con un mecanismo de consulta normalizado.

3.22 Del mismo modo merecieron comentarios los plazos establecidos en algunas de las Secciones de la LAR 11 y se propusieron diversas alternativas de redacción para que el Comité Técnico pudiese emplear términos mas relacionados al desarrollo de las LARs.

3.23 A continuación se presentan las propuestas a ser consideradas por el Comité Técnico, siendo éstas las siguientes:

Al párrafo 11.030 (d)

Se debe modificar, para indicar la mayoría compuesta por la mitad más uno de los Estados participantes.

A la Sección LAR 11.165

Revisar la redacción para reflejar que son los Estados participantes a través del Comité Técnico los que proponen las LAR.

A la Sección LAR 11.170

Debe revisarse para reflejar que cualquier, persona u organización que sea apoyada por un Estado participante podrá proponer enmiendas a las LAR.

A la Sección LAR 11.185

El término PDE puede llevar a confusión y se sugiere una revisión por parte del Comité Técnico respecto al empleo de este término.

A la Sección LAR 11.190

El plazo de un año debe ser revisado de acuerdo con lo acordado en la estrategia de implementación de las LAR, como así también revisar el plazo de tres (3) meses otorgado para las enmiendas para permitir un plazo más razonable.

A la Sección LAR 11.195

Reemplazar el término “Diferencia” por el de “Variación Temporal” para evitar confusiones con el empleo del vocablo establecido en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para indicar las desviaciones de las reglamentaciones nacionales respecto a las normas y procedimientos internacionales de los Anexos, reflejando de esta manera el carácter temporal de la variación a nivel nacional con respecto a las LARs, indicándose la necesidad que la Variación Temporal sea comunicada al resto de los Estados participantes del Sistema.

A la Sección LAR 11.200

En el futuro podría presentarse una desviación a un requisito para el otorgamiento de un certificado de tipo (CT) el cual tendría más de un año de duración. La Sección LAR 11.200 debería ser revisada para tomar en cuenta esta situación. Además se consideró que se debería incluir una redacción adecuada para dejar a criterio de los Estados participantes, la aceptación o no de una exención otorgada por otro Estado. Asimismo se propuso modificar la redacción de la parte correspondiente de la Sección, para excluir al Sistema de recibir la información del trámite interno realizado por el Estado participante al otorgar una exención. El Sistema solo recibiría información del resultado final de la solicitud de exención.

3.24 La Reunión también recibió una presentación por parte del Comité Técnico sobre la forma como fue desarrollado el LAR 145, informándose sobre las fechas en la que se realizaron las dos rondas de consultas con los grupos de trabajo y las Autoridades de Aeronáutica Civil respectivamente. La presentación incluía aspectos sobre el contenido del LAR 145, y en este sentido la Reunión concordó en la necesidad de realizar las siguientes mejoras al LAR 145 o incluir acciones para mejorar su comprensión y facilitar su implementación:

A la Sección 145.010

Revisar el texto en esta sección para reflejar la diferencia entre el certificado de conformidad de mantenimiento contenido en el formulario 8130-3, otorgado a componentes y partes y el certificado de conformidad de mantenimiento emitido a la aeronave requerido en la sección 145.140.

A la Sección 145.015

Establecer condiciones en la sección 145.015 para la aceptación de OMA FAR 145 y JAR 145 para el mantenimiento de aeronaves.

Al párrafo 145.015 (a)(3)

Revisar el texto para que quede claro a cuales organizaciones se refiere éste subpárrafo.

Al párrafo 145.120 (g)

Incluir la cláusula para aceptar el reglamento nacional de licencias mientras no haya sido adoptado por los Estados el LAR PEL, Licencia al Personal.

A la Sección 145.025

Que se informe a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes por intermedio del Coordinador General, sobre las fechas de entrada en vigor propuestas en la sección 145.025 para agilizar las acciones tendientes a su implementación de acuerdo con la estrategia aprobada.

Al párrafo 145.125 (c)

Incluir en este párrafo que el entrenamiento periódico recurrente para el personal de certificación debe ser como “*mínimo*” cada dos años.

A la sección 145.040

Que el Comité Técnico analice la validez del certificado requerido en esta sección.

Al párrafo 145.155 (d) (1)

Revisar el texto de este párrafo para aclarar que las auditorías independientes de calidad no representan necesariamente la contratación de un agente auditor externo a la organización de mantenimiento.

Al párrafo 145.155 (d)(2)

Eliminar la palabra “*pequeñas*” para evitar criterios subjetivos sobre las que se consideran organizaciones de mantenimiento pequeñas.

Al párrafo 145.160(c)

Se acordó que el Manual de la Organización de Mantenimiento (MOM) sea aprobado por las AAC de los Estados participantes y no aceptado, como se encuentra requerido en este párrafo.

3.25 Adicionalmente la reunión concordó en la necesidad de incluir el requisito de incorporar aspectos de factores humanos en las actividades de mantenimiento establecidas en el LAR 145. De igual forma el delegado de Perú se ofreció para realizar una presentación en la próxima reunión de Puntos Focales, sobre los avances en el desarrollo a nivel nacional, de una base de datos sobre incidentes e identificación de errores de mantenimiento y su relación con los factores humanos, con el propósito de que sea analizado por los Estados miembros del Sistema y su posible aplicación a nivel regional, posterior a su aceptación por la Junta General del Sistema.

3.26 Posteriormente el miembro del Comité Técnico del área de Licencias al Personal, continuó con el desarrollo de la NE/08 efectuando una presentación sobre el contenido del LAR PEL Licencia al Personal.

3.27 Los participantes vertieron una serie de comentarios relacionados con la ampliación del plazo establecido por el Coordinador General del Sistema para el envío de los comentarios sobre el contenido del LAR PEL por parte de las AAC, así como sobre la necesidad de considerar ciertas licencias otorgadas actualmente por los Estados participantes que no están incluidas en los requisitos establecidos por el Anexo 1, como es el caso de las licencias otorgadas al personal de la tripulación de cabina de pasajeros (auxiliares de cabina) y además se destacó la necesidad de incluir en el LAR PEL la cita correspondiente al origen de cada sección o párrafo a manera de referencia cruzada. La reunión también consideró conveniente agrupar cuestiones comunes de cada Parte del LAR, en una Subparte de generalidades que permita simplificar y mejorar el contenido de aspectos comunes al LAR PEL.

3.28 A continuación la Reunión fue informada sobre el contenido del LAR OPS *Operaciones Aéreas y Certificación*, que se encuentra actualmente en revisión, previa a su distribución a los grupos de trabajo del Sistema a través de los correspondientes Puntos Focales, haciéndose referencia del carácter de propuesta de borrador de la versión incluida en el CD que fue distribuido previamente a los participantes.

3.29 Como respuesta a los comentarios expresados en la Reunión se aclaró sobre los documentos publicados por otras autoridades de aviación civil que habían sido considerados para desarrollar el contenido del LAR OPS y que además su desarrollo responde a los requisitos incluidos en el Anexo 6 – Parte I, Operación de aeronaves – Transporte aerocomercial internacional – Aviones.

3.30 La Reunión acordó que el Comité Técnico prepare las enmiendas al LAR145 y las circule entre los GTS y a través de los Puntos Focales, para sus comentarios sobre las partes revisadas únicamente, como así también se remitan el LAR 11 y LAR PEL una vez enmendadas de acuerdo a las propuestas manifestadas durante la reunión.

ADJUNTO A **(Versión revisada)**

El procedimiento para el intercambio de comentarios a las futuras propuesta de LAR se materializa mediante la ejecución de tres etapas, descritas a continuación:

Primera etapa:

La primera etapa incluye un conjunto de actividades que se desarrolla como sigue:

- a) Los Estados a través de la Junta General del Sistema, aprueban inicialmente las propuestas de las LAR que deben ser desarrolladas por el Comité Técnico.
- b) El Comité Técnico prepara un primer borrador.
- c) Las LAR son examinadas desde el punto de vista legal por parte de un experto, quien garantiza que se cumpla el principio de lenguaje claro en su redacción y emite las recomendaciones pertinentes a fin de que se realicen las enmiendas o modificaciones que se consideren necesarias.
- d) La ronda de consulta se establece inicialmente entre los miembros del Comité Técnico (CT) y los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) a través de los PF y la industria aeronáutica, durante la fase inicial de comentarios de las LAR, con el objetivo de obtener una opinión anticipada del contenido de las regulaciones LAR en las áreas de Licencia al personal, Operación de aeronaves y Aeronavegabilidad.
- e) El primer borrador de la LAR desarrollada, es distribuido a los Grupos de Trabajo a través de los PF de los Estados participantes y a las industrias aeronáuticas de los Estados de la región utilizando los respectivos correos electrónicos, incluyéndolos en la página Web del Sistema para que se encuentre accesible a todos los interesados.
- f) Los Grupos de Trabajo a través de los PF, disponen de cuarenta y cinco (45) días calendario, para emitir sus comentarios respecto a los cambios o modificaciones que consideren necesario realizar al LAR o al menos, deben manifestar su opinión sobre su contenido.

Segunda etapa

Esta etapa está dedicada al proceso de revisión de la LAR desarrollada por el CT a partir del envío por parte de los GTS de los Estados participantes de los comentarios, la cual incluye las siguientes actividades:

- a) Recepción de los comentarios de los GTS, una vez concluido el plazo establecido.
- b) Análisis por el Comité Técnico de los comentarios enviados por los GTS y aplicación de las correcciones o modificaciones pertinentes.

- c) Envío de los comentarios al Coordinador General, una vez concluida su elaboración por los GTS y el Comité Técnico, quien los distribuye oficialmente a las AAC de cada Estado miembro del Sistema para su consulta y comentarios, concediéndose un plazo de dos (2) meses para su respuesta. Envío de copia a los PF de los Estados miembros del Sistema y a las industrias aeronáuticas de los Estados de la región para aportes o comentarios.
- d) Consideración y análisis por el Comité Técnico de las propuestas de modificación y cambios emitidos por las AAC y PF de los Estados miembros del Sistema, así como los aportes y comentarios emitidos por las industrias aeronáuticas de los Estados de la región, y aplicación de las correcciones o enmiendas pertinentes. Nueva inclusión del LAR en la página Web del sistema y difusión.

Nota: La labor ulterior del Comité Técnico se facilitaría mucho si las AAC de los Estados miembros del Sistema comunicaran específicamente si aceptan o no las propuestas del documento LAR. Cabe señalar que en el examen de los comentarios en el Comité Técnico, las respuestas se clasifican normalmente como “acuerdo.” Si en las respuestas se utilizan las expresiones “no hay objeción” o “sin comentarios”, se interpretará como aceptada la LAR. En caso que las AAC hagan constancia de su aceptación al documento, podrán manifestar sus comentarios respecto a las enmiendas o modificaciones que consideren necesario introducir al contenido del LAR, por otra parte concluido el plazo indicado, sino se reciben respuestas de las AAC, se dará por aprobada la propuesta de regulación.

- e) Envío del LAR a los distintos operadores aéreos de la región, a otros Estados CAR/SAM que no son miembros del Sistema, a organizaciones de la industria aeronáutica internacional, a la Federación Internacional de Asociaciones de pilotos de Líneas Aéreas (IFALTA), AITAL, a la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norte América (FAA) y a la Administración Conjunta de Aviación de Europa (JAA), a fin de que hagan aportes o comentarios.

Tercera Etapa

En esta etapa el Coordinador General presenta a la Junta General, la versión definitiva, previa a la publicación y distribución de la LAR a las Autoridades de Aviación Civil para su adopción, luego de desarrollado lo siguiente:

- a) El Comité Técnico informa al Coordinador General la finalización del proceso del LAR respectivo para su comunicación a la Junta General.
- b) Se procede a la publicación del LAR desarrollado y a su distribución a las AAC y los correspondientes trámites por la JGS para su adopción por cada Estado participante, de acuerdo con la estrategia de adopción de las LAR aprobada por el Sistema.

Asunto 4: Otros asuntos.

4.1 La Secretaría solicitó a los participantes de la Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP, que envíen al Comité Técnico la lista actualizada de los miembros de los GTS respectivos, a fin de efectuar las correcciones pertinentes en el Archivo Central del Sistema.

4.2 Además se solicitó el ingreso a la página Web del Sistema, por parte de la mayoría del personal involucrado en las actividades relacionadas a la seguridad operacional de los Estados participantes y se invitó a utilizar el foro de discusión disponible para facilitar el intercambio de información entre los GTS que dependen de cada Punto Focal y los miembros del CT.