

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

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

NOVENA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL

(Buenos Aires, Argentina, 4 de noviembre de 2003)

Asunto 3: **Informe del cumplimiento del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2003.**

- Continuación de la armonización de las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LARs).

(Nota presentada por el Coordinador General)

Resumen

Esta nota presenta la información correspondiente al desarrollo del programa de actividades del SRVSOP para el año 2003 en relación al cumplimiento del Objetivo inmediato No. 4 del Proyecto Regional RLA/99/901, destinado a la armonización de un conjunto de Regulaciones Latinoamericanas de Aviación (LARs).

1. **Antecedentes**

1.1. El Artículo 37 del Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), dedicado a la adopción de normas y procedimientos internacionales, establece el compromiso de cada Estado contratante de colaborar, a fin de alcanzar el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

1.2. La Conferencia mundial de transporte aéreo sobre retos y oportunidades de la liberalización, celebrada en la sede de la OACI, en Montreal, del 24 al 29 de marzo de 2003, consideró que la seguridad operacional y la seguridad de la aviación deben seguir siendo de capital importancia en la explotación y el desarrollo del transporte aéreo internacional, y los Estados deben aceptar su responsabilidad fundamental para asegurar la vigilancia de la reglamentación operacional y de la seguridad de la aviación, trabajando en cooperación para asegurar la vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en todo el mundo.

1.3 Por otro lado, el Programa Universal de la OACI para la Vigilancia de la Seguridad Operacional tiene proyectado para principios de 2004, la actualización del Doc 9734, Parte A – *Establecimiento y gestión de un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional*, y además la Secretaría de la OACI elaborará textos de orientación para el establecimiento de un sistema regional o grupo de Estados, para la vigilancia de la seguridad operacional, de acuerdo a lo sugerido por la Comisión de Aeronavegación. El resultado de esta labor permitirá la edición de un documento que llevará el título de *Manual de vigilancia de la seguridad operacional*, Parte B – *Desarrollo y gestión de sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional*,.

1.4 Asimismo, el documento del Proyecto RLA/99/901, *Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*, establece como objetivo inmediato No. 4, el promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes. Este objetivo está siendo desarrollado mediante el establecimiento de grupos de trabajo para la armonización de normas, reglamentos y procedimientos nacionales, compatibles con las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI pertinentes y con los textos de orientación conexos.

2 Regulaciones Latinoamericanas de Aviación (LARs)

2.1 Las Regulaciones Latinoamericanas de Aviación (LARs) se iniciaron bajo los auspicios del Proyecto Regional RLA/95/003 – *Desarrollo del mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de la Aeronaves en América Latina*, que convocó a un Grupo Multinacional de Expertos AIR/OPS/PEL de los Estados participantes, cuyos integrantes se reunieron en diez oportunidades desde el año 1996 hasta 2001, y actualmente continúan siendo desarrolladas por el Comité Técnico del Proyecto Regional RLA/99/901- *Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*, como parte del programa de actividades que aprueba anualmente la Junta General del Sistema.

2.2 Las actividades de armonización llevadas a cabo por el Comité Técnico del SRVSOP han permitido elaborar una serie de LARs cuyo estado de desarrollo se describe a continuación:

- LAR 1 – Definiciones, Abreviaturas y Símbolos

La propuesta inicial fue remitida a los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) de los Estados participantes, a través de los Puntos Focales (PF) con fecha 27 de marzo de 2003, y se recibieron comentarios de siete (7) GTS. Luego de atendidos los comentarios pertinentes y las propuestas recibidas durante la Primera Reunión de Coordinación de los Puntos Focales RCPF/1, desarrollada en Lima en abril de 2003, e introducidas las correcciones correspondientes, la Versión 1 fue enviada a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) el 12 de septiembre de 2003, debiéndose recibir comunicación de su aprobación y/o comentarios antes del 12 de noviembre de 2003.

- LAR 11 – Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR

El primer borrador desarrollado por el Comité Técnico, fue distribuido a los Grupos de Trabajo para sus comentarios, el 19 de agosto de 2002, habiéndose recibido estos por parte de seis (6) miembros de los Grupos de Trabajo. La Versión 1 elaborada por el Comité Técnico, fue distribuida a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP para sus comentarios, el

30 de octubre de 2002, habiéndose recibido éstos por parte de ocho (8) Estados. Todos los comentarios de los Grupos de Trabajo, de las Autoridades de Aviación Civil, así como las propuestas de enmienda formuladas en la Primera Reunión de Coordinación de Puntos Focales del SRVSOP realizada en la ciudad de Lima, Perú, del 2 al 4 de abril de 2003, fueron tomados en cuenta y se aplicaron las correcciones o modificaciones pertinentes, dando origen a la versión revisada, que fue enviada el 17 de octubre de 2003 para su aprobación por las Autoridades de Aviación Civil (AAC) del Sistema, debiéndose recibir comunicación de su aprobación y/o comentarios antes del 17 de diciembre de 2003.

- **LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas**

La propuesta inicial fue remitida a los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) de los Estados participantes, a través de los Puntos Focales (PF) el 23 de agosto de 2002; después de atendidos los comentarios pertinentes e introducidas las correcciones necesarias, la versión corregida fue enviada el 27 de enero de 2003 a las Autoridades de Aviación Civil (AAC), finalizando esta ronda de consultas después de recibidos comentarios por parte de ocho (8) administraciones. La consideración de las sugerencias y de las propuestas de modificaciones recibidas durante la Primera Reunión de Coordinación de los Puntos Focales RCPF/1, desarrollada en Lima en abril de 2003, dio origen a la Versión 1, que fue enviada el 12 de septiembre de 2003 para su aprobación por las Autoridades de Aviación Civil (AAC) del Sistema, debiéndose recibir comunicación de su aprobación y/o comentarios antes del 12 de noviembre de 2003.

- **LAR PEL – Licencias del personal**

Esta LAR fue desarrollada en cuatro partes que se distribuyeron a los Estados participantes en fechas escalonadas. La propuesta inicial de la LAR PEL 65 – *Licencias para personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo*, fue remitida a los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) de los Estados participantes, a través de los Puntos Focales (PF) con fecha 18 de octubre de 2002; luego de atendidos los comentarios e introducidas las modificaciones correspondientes, la versión corregida fue enviada a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) el día 26 de febrero de 2003, completando así este ciclo de consultas..

De igual forma la LAR PEL 61 – *Licencias para pilotos y sus habilitaciones*, fue enviada el 17 de setiembre de 2002 a los GTS iniciándose la ronda de consultas y posteriormente se remitió el 26 de febrero de 2003, a las Autoridades de Aviación Civil con la introducción de las correcciones pertinentes, completando el ciclo correspondiente. La LAR PEL 63 – *Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos*, fue enviada el 30 de octubre de 2002 a los GTS de los Estados miembros del Sistema, y luego de recibirse los comentarios, el documento fue remitido nuevamente el 26 de febrero de 2003 a las AAC.

Finalmente la LAR PEL 67 – *Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico* se remitió a los Grupos de Trabajo de los Estados participantes, el día 17 de septiembre de 2002, y la versión corregida fue entregada a las AAC el 26 de febrero de 2003.

La versión original de la LAR PEL fue analizada durante la Primera reunión de coordinación de los Puntos Focales RCPF/1, llevada a cabo en la ciudad de Lima en abril de 2003, a raíz de lo cual se introdujeron algunas enmiendas al texto de la

propuesta inicial, y la versión revisada, desarrollada en base a los comentarios recogidos, fue enviada el 17 de octubre de 2003 para su aprobación por las Autoridades de Aviación Civil (AAC) del Sistema, debiéndose recibir comunicación de su aprobación y/o comentarios antes del 17 de diciembre de 2003.

– **LAR OPS – Operaciones Aéreas y Certificación**

Una propuesta borrador sin referencias cruzadas del LAR OPS fue entregada en CD a los participantes de la Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales RCPF/1, en abril de 2003. Una vez realizada la revisión completa de esta LAR y verificado su contenido con respecto a otras regulaciones aplicadas por otros Estados, será circulada a partir del 19 de noviembre de 2003, esperándose que el ciclo de consulta se complete durante los primeros meses del año 2004; esta propuesta incluye entre sus apéndices los procesos de aprobación de operaciones aéreas en espacios aéreos donde se aplica una performance de navegación requerida (RNP) y requisitos para los vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS).

– **Requisitos para la aprobación RVSM**

Atendiendo a las necesidades de implementación en las Regiones CAR/SAM de una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410, una propuesta borrador de los requisitos para la aprobación RVSM está siendo preparada para ser remitida a los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) de los Estados participantes, luego de ser dada a conocer durante las reuniones del Grupo de Trabajo de Operación de Aeronaves y Aeronavegabilidad (OPS/AIR/WG) de la Quinta y Sexta Reunión - Taller de trabajo de Autoridades y Planificadores de Gestión de Tránsito Aéreo para la implantación RVSM – Rutas RNAV y RNP (AP/ATM/5 RVSM – RNAV – RNP) realizadas en junio y septiembre de 2003, en Panamá y San José de Costa Rica respectivamente.

El contenido de estos requisitos está basado en el texto del documento 9574 AN/34 - *Manual de implantación de una separación vertical mínima de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive, de la OACI*; en el Material guía provisional para la aprobación de operadores/ aeronaves para operaciones RVSM No. 91-RVSM de la FAA y en el Material de orientación y administrativo de la JAA - *Folleto de orientación temporal No. 6 (TGL No. 6)*.

2.3 En relación a las conclusiones arribadas durante la Primera reunión de coordinación con los Puntos Focales (RCPF/1), luego de introducidas una serie de modificaciones que adecuaron la estructura de las LAR producidas, el Comité Técnico, de acuerdo al programa de actividades para el año 2003, ha iniciado la circulación de las versiones enmendadas, de acuerdo al siguiente calendario:

| | |
|---------|----------------------------|
| LAR 1 | - 12 de septiembre de 2003 |
| LAR 145 | - 12 de septiembre de 2003 |
| LAR 11 | - 17 de octubre de 2003 |
| LAR PEL | - 17 de octubre de 2003 |
| LAR OPS | - 19 de noviembre de 2003 |

2.4 Con respecto al contenido de la propuesta borrador de los requisitos para la aprobación RVSM, ha sido preparada en forma separada para ser remitida a los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS) de los Estados participantes, este Apéndice forma parte del LAR OPS en su conjunto y debió ser separado del documento que debe incluirlo, a raíz de la necesidad de la implementación de la separación vertical mínima reducida (RVSM) en las regiones CAR/SAM a partir del 20 de enero de 2005.

2.5 Atendiendo a la necesidad de contar en la Región con los requisitos para la aprobación RVSM de aeronaves y explotadores de servicios aéreos, en la versión del idioma español que recoja tanto el contenido del Documento 9574 de la OACI, como así también los medios aceptables de cumplimiento del Documento FAR 91- RVSM de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América y del Folleto de orientación temporal TGL 6 – Revisión 1, de la Autoridad de Aviación Conjunta (JAA) de Europa, durante la Tercera Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores de Gestión del Tránsito Aéreo de las Regiones CAR/SAM para la implantación RVSM, rutas RNAV y RNP (AP/ATM/3 RVSM-RNAV-RNP), celebrada en Lima, Perú, en mayo de 2002 se solicitó mediante la Conclusión AP/ATM 3/20, que el Proyecto Regional RLA/99/901, asignara prioridad al desarrollo del material de orientación para la aprobación de aeronaves y operadores que pretendan volar en espacio aéreo RVSM.

2.6 Respondiendo a lo solicitado durante la reunión AP/ATM/3 RVSM-RNAV-RNP, y para dar cumplimiento a la tarea correspondiente al programa de actividades para la implantación del RVSM en las Regiones CAR/SM, una traducción al español de las Secciones 6, 9, 10 y 11, y del Apéndice 4, correspondientes al proceso de aprobación RVSM y al Programa de entrenamiento del personal involucrado en este tipo de operación, que integran el Documento FAR 91- RVSM de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América y del Folleto de orientación temporal TGL 6 – Revisión 1, de la Autoridad de Aviación Conjunta (JAA) de Europa, fue elaborada como parte del Programa de actividades del SRVSOP.

2.7 El contenido de la versión en español, fue analizado y comentado en dos oportunidades por los integrantes del Grupo de Trabajo OPS/AIR, que forman parte del Grupo de Tareas para la implementación de la RVSM CAR/SAM, considerándose la opinión de esos expertos como una importante contribución para concretar el contenido de un Apéndice del LAR OPS dedicado al RVSM, que satisficiera los intereses de los Estados participantes del SRVSOP y que podría beneficiar a otros Estados contratantes de la OACI que pertenecen a la Región.

2.8 En la actualidad el Apéndice LAR RVSM correspondiente al LAR OPS se encuentra en condiciones de ser circulado a través de los Puntos Focales, para ser comentado por los GTS de los Estados participantes y dado que en la actualidad solamente dispondrían del material elaborado por el SRVSOP los nueve (9) Estados participantes, correspondería a la Junta General del Sistema analizar la conveniencia que el contenido del Apéndice sea compartido con otros Estados de las Regiones CAR/SAM y de considerarlo oportuno, una vez finalizado el ciclo de consulta correspondiente, adoptar una decisión para que la versión resultante sea distribuida entre los otros Estados ajenos al SRVSOP que necesitan de este material de orientación como parte de la implementación del RVSM en las Regiones CAR/SAM.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Junta General a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
- b) continuar apoyando la labor desarrollada por el SRVSOP para la armonización de un conjunto de Regulaciones Latinoamericanas de Aviación (LAR).
- c) reconocer el aporte efectuado por los integrantes del Grupo de Trabajo OPS/AIR durante las reuniones AP/ATM 5 y 6; y
- d) adoptar una decisión para que el Apéndice RVSM del LAR OPS pueda ser utilizado por otros Estados de la Región CAR/SAM que no integran el SRVSOP, con la nomenclatura de LAR.