

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

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

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL
(Varadero, Cuba, 17 de junio de 2003)

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

Identificación de las posibilidades de financiamiento para el Sistema a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

(Nota presentada por el Coordinador General)

<p style="text-align: center;">Resumen</p> <p>Esta Nota de Estudio presenta el resultado obtenido hasta la fecha, en las gestiones realizadas por la OACI con el propósito de obtener el apoyo financiero del BID en las actividades del Sistema.</p>
<p style="text-align: center;">Referencias</p> <p>Informe de la Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General.</p>

1. **Antecedentes**

1.1 Durante la Séptima reunión ordinaria de la Junta General del Sistema, celebrada en Lima, Perú, el 18 de septiembre de 2002, AITAL presentó un borrador de proyecto de homologación normativa para ser financiado por el BID, cuyo objetivo sería facilitar la optimización de los recursos de las aerolíneas, que conllevaría a la conformación de un grupo de expertos que analizaría los problemas y propondría normas para su implementación por los Estados.

1.2 La Junta General resaltó la organización del Sistema Regional y manifestó su preocupación por la iniciativa que era percibida como una duplicación innecesaria de esfuerzos. Por tanto se solicitó que el Coordinador General, en coordinación con el Presidente de la Junta, estableciera los contactos con el BID para estudiar las posibilidades de dicho financiamiento a través del Sistema.

1.3 El Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), es un fondo administrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que proporciona asistencia a los países de América Latina y el Caribe, destinado a apoyar el fortalecimiento de mercados libres y la competitividad del sector privado.

1.4 El FOMIN decidió enfocar recursos entre sus actividades básicas al funcionamiento del mercado mediante la simplificación de los regímenes normativos que faciliten el comercio y la inversión, que es justamente uno de los objetivos que se pretende obtener con la implementación de las LARs desarrolladas por el Sistema Regional.

2. **Resultado de las gestiones realizadas**

2.1 Desde noviembre de 2002, la OACI tomó contacto con los representantes del BID para explorar las posibilidades de apoyo a los temas institucionales y legales que permitan la homologación de regulaciones y procedimientos, no solamente con los Estados miembros del Sistema, sino en toda Latinoamérica (LAR) y buscar soluciones a los problemas que se puedan presentar.

2.2 La OACI preparó un borrador de documento de apoyo para consideración del FOMIN el cual está en fase de análisis (Ver **Apéndice A**). Asimismo el FOMIN ha manifestado que antes de poder justificar la propuesta, se deben estudiar los esfuerzos realizados con anterioridad en este sentido. De igual manera ha expresado su preocupación con respecto al grado de compromiso de los Estados Latinoamericanos para tomar acciones que conduzcan a la homologación para la implementación del conjunto de normas y procedimientos en las áreas de Licencias, Operación de Aeronaves y Aeronavegabilidad.

2.3 En este sentido el FOMIN fue informado que los Estados miembros del Sistema han firmado el Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y que en su Artículo Segundo, ratifican el compromiso de armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

2.4 También se informó al FOMIN que las LAR, son el producto de la suma de los esfuerzos realizados anteriormente, tales como: regulaciones de la FAA y la JAA, el modelo de regulaciones elaborado por la FAA, el avance en las LAR desarrolladas por el proyecto de cooperación técnica de la OACI RLA/95/003, Anexos de la OACI y material guía y las regulaciones vigentes de los Estados. Todo este material ha sido utilizado en la preparación de las LAR utilizando un principio de lenguaje claro en su diseño.

2.5 Como se puede apreciar el posible financiamiento del BID estaría orientado a desarrollar y acelerar las actividades de homologación no solo dentro del sistema sino en todos los Estados latinoamericanos que tengan interés en este tema. Por lo tanto, un proyecto con el BID que también estaría desarrollándose bajo el amparo de la CLAC, se ejecutaría en paralelo y en forma complementaria a las actividades del Sistema Regional.

3. **Acción sugerida**

Se invita a la Junta General a:

- a) tomar nota sobre las gestiones realizadas por el Sistema Regional para obtener el apoyo del FOMIN, y a
- b) confirmar el compromiso adquirido por los Estados con respecto a la armonización de reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

FIN

Apéndice A

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ANEXO

a la carta de acuerdo
suscrita entre el Banco Interamericano de Desarrollo y la OACI
para el suministro de cooperación técnica bajo la modalidad
de fondos en fideicomiso.

DOCUMENTO DE PROYECTO (CONFIDENCIAL)

Número:	RLA/03/904
Título:	Implementación de un conjunto de normas aeronáuticas normalizadas.
Duración:	3.0 años
Sector y sub-sector:	Transportes – Transporte Aéreo
Agencias gubernamentales de ejecución:	Autoridades de Aviación Civil de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú.
Organismo de ejecución:	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Fecha prevista de comienzo:	Julio de 2003
Costo del Proyecto (estimado):	USD 679,272.00

Breve descripción:

Apoyar a los Estados participantes del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional para lograr la implementación de un conjunto de normas aeronáuticas normalizadas que permita facilitar el desarrollo eficiente de la aviación civil en la región.

Aprobado en nombre de:	Firma:	Nombre/Título:	Fecha:
------------------------	--------	----------------	--------

Banco Interamericano de Desarrollo

La OACI

Este es un **DOCUMENTO CONFIDENCIAL** para el uso exclusivo del Gobierno beneficiario y la Organización de Aviación Civil Internacional. Ninguna parte de este documento puede ser difundida, distribuida, reproducida o utilizada de cualquier otra forma por individuos, empresas, organizaciones u otras entidades sin la previa autorización escrita del Gobierno beneficiario y la Organización de Aviación Civil Internacional.

A. INTRODUCCION

1. Descripción del Proyecto

1.1 El proyecto pretende implementar un conjunto de normas aeronáuticas homogéneas en la región desarrolladas por el Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional. El proyecto involucrará los siguientes aspectos:

1.1.1 Análisis de los aspectos legales que deben ser superados.

1.1.2 Preparación de un acuerdo administrativo para la adopción del conjunto de normas.

1.1.3 Desarrollo de cursos y entrenamiento a un grupo de inspectores especialmente seleccionados para la implementación de las normas y procedimientos regionales de certificación.

1.1.4 Desarrollo de un acuerdo administrativo para el reconocimiento por parte de los Estados miembros de las certificaciones y licencias emitidas bajo ese conjunto de reglamentos.

2. Alcance del proyecto

2.1 El presente proyecto se establece con el fin de fortalecer las actividades del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (el Sistema), proyecto de Cooperación Técnica de la OACI TF/RLA/99/901, en lo concerniente a la implementación de un conjunto de normas aeronáuticas normalizadas que permitan facilitar el desarrollo de la actividad en la región mediante los siguientes resultados:

2.1.1 Aprobar un conjunto de reglamentos y procedimientos armonizados entre los Estados miembros, reduciendo costos operacionales y optimizando los recursos disponibles de cada país.

2.1.2 Proveer entrenamiento a un grupo de inspectores especialmente seleccionados en la aplicación de los nuevos reglamentos y procedimientos para la certificación de líneas aéreas, certificación de organizaciones de mantenimiento, certificación de centros de entrenamiento y emisión de licencias al personal aeronáutico.

2.1.3 Establecer un acuerdo administrativo para el reconocimiento de las certificaciones y licencias emitidas por los Estados miembros.

3. Elegibilidad del Proyecto

3.1 Este proyecto cumple con los requisitos de elegibilidad establecidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ya que su aplicación efectiva permitirá armonizar y adoptar normas técnicas y administrativas, que hoy constituyen una barrera para el desarrollo homogéneo de la actividad aeronáutica y el aumento de la competitividad de los operadores aéreos comerciales en la región.

3.2 Con la adopción de normas y procedimientos comunes para la certificación de operadores aéreos comerciales, talleres aeronáuticos, personal aeronáutico y centros de instrucción aeronáutica se disminuirán los costos asociados a la certificación requerida por distintas autoridades aeronáuticas, disminuyendo los costos de operación de las líneas aéreas facilitando al mismo tiempo la expansión de sus operaciones, la utilización óptima de las aeronaves y el reconocimiento mutuo de los certificados emitidos por los Estados.

3.3 El uso de requerimientos y procedimientos comunes no constituye de ninguna forma el uso de estándares menos exigentes sino que por el contrario, busca unificar criterios que incentiven a los países de la región a alcanzar los umbrales normativos del resto del mundo.

3.4 Las autoridades de aeronáutica civil serán las agencias de certificación para la emisión de certificados de operadores aéreos, aprobación de organizaciones de mantenimiento, emisión de licencias aeronáuticas y certificación de centros de instrucción utilizando los mismos requerimientos y procedimientos. El Sistema mantendría una base de datos y funcionaría como centro de información para favorecer el manejo eficiente de datos e información entre los Estados miembros con lo cual se busca eliminar obstáculos, reducir costos y facilitar el funcionamiento del mercado para asegurar un mejor desplazamiento de los flujos de inversión a través de las fronteras.

3.5 Las normas que desarrolle el Sistema al ser validadas y adoptadas por los Estados miembros y reconocidas por los organismos superiores internacionales del quehacer aeronáutico aumentarán la competitividad de la actividad en la región.

3.6 La creación de normas aeronáuticas y procedimientos comunes en la región permitirá simplificar los procesos y procedimientos para tramitar y obtener licencias, certificaciones y/o habilitaciones en todos los Estados miembros. Con esto se reducirán los tiempos de espera, disminuirán los costos y se activarán las iniciativas de inversión necesarias para alcanzar niveles óptimos de satisfacción al usuario y optimizar el uso de recursos de los gobiernos.

B. ANTECEDENTES

1. Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

1.1 En la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5), celebrada en Cuzco, Perú de 5 al 7 de junio de 1996, los Estados reconocieron las ventajas que representan los esfuerzos mancomunados y coordinados para mejorar la seguridad de las operaciones aéreas. Asimismo se consideró que los distintos mecanismos de cooperación técnica establecidos por la OACI eran una contribución muy positiva para apoyar a los Estados en esta materia.

1.2 El proyecto regional de Cooperación Técnica de la OACI RLA/95/003 para el desarrollo del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la seguridad operacional de las aeronaves, tenía previsto establecer normas y procedimientos uniformes aceptables por todos los países participantes para su aplicación regional y prestar asistencia en su implementación.

1.3 Las actividades desarrolladas por este proyecto fueron consideradas por los Estados sudamericanos como el primer paso para la creación de un mecanismo regional multinacional de vigilancia de la seguridad operacional, coincidiendo en que este nuevo organismo debiera ser ágil, dinámico y con autoridad supranacional, para asistir a los Estados en sus responsabilidades con respecto a la aplicación de las normas y métodos recomendados de la OACI y funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional.

1.4 Un organismo formado con este objetivo aseguraría, además, el sostenimiento de los logros de los distintos mecanismos actuantes en la Región, garantizando el proceso permanente de actualización de las normas y procedimientos uniformes que hayan sido aprobados y la asistencia en su aplicación.

1.5 Por tanto las autoridades de aviación civil de la Región solicitaron a la OACI que estudiase la factibilidad de crear este organismo multinacional para satisfacer las necesidades comunes que pudieran confrontar los Estados con relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

1.6 Como respuesta a este requerimiento, a través del Proyecto RLA/95/003, la OACI constituyó un grupo de trabajo que efectuó un estudio de factibilidad para la creación del sistema multinacional de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo aspectos legales, consideraciones técnicas, disponibilidad de personal, estructura operacional y orgánica, viabilidad del sistema en el largo plazo y el costo de un arreglo de tal naturaleza.

1.7 El citado grupo, entre otras cosas, concluyó en que la posibilidad más cercana para establecer el sistema era aprovechar el marco que proveía la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) a través de un entendimiento con la OACI, y propuso un borrador de memorándum de entendimiento entre la CLAC y la OACI y un proyecto de reglamento del sistema. Este memorándum fue analizado por los dos organismos en sucesivas reuniones y culminó con la suscripción del citado memorándum, en la ciudad de Montreal el 1 de octubre de 1998.

1.8 Para completar la documentación del Sistema, la CLAC preparó un acuerdo por medio del cual los Estados interesados se incorporarían al Sistema Regional. Este entraría en vigor tan pronto fuese suscrito por un mínimo de seis Estados, ratificándose además que la administración del Sistema estaría a cargo de la OACI, a través de un acuerdo de fondos en fideicomiso entre los Estados participantes y la Organización.

1.9 El memorándum de entendimiento establece como responsabilidades de la OACI el promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo en fideicomiso financiado por los Estados participantes, que permita iniciar la operación del Sistema con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere.

1.10 En cumplimiento de las responsabilidades emanantes del memorándum de entendimiento la OACI preparó el borrador de la carta de acuerdo de fondos en fideicomiso y el documento de proyecto regional de cooperación técnica que amparan la operación del sistema regional (RLA/99/901). Los mismos que fueron aprobados y sometidos a la suscripción de todos los Estados que se hayan adherido al Sistema.

2. **Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos**

2.1 El Artículo Segundo del Acuerdo mediante el cual los Estados se adhieren al Sistema establece el compromiso para armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional.

2.2 Como se mencionó anteriormente, el proyecto RLA/99/901 provee el marco administrativo para la operación del Sistema. Este proyecto incluye como Objetivo Inmediato N° 4 la armonización y actualización de normas, reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.

2.3 Para alcanzar este objetivo, desde el comienzo de las actividades del Sistema en marzo de 2002, se inició la revisión de las normas aeronáuticas desarrolladas por el proyecto regional de Cooperación Técnica de la OACI, Proyecto RLA/95/003 sobre el Desarrollo del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad y la Seguridad Operacional de las Aeronaves en América Latina, conocidas como Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR).

2.4 Antes de proceder con la revisión de las normas, se debían definir las reglas de construcción, enmienda y adopción de las LAR y se estableció un principio de lenguaje claro para la redacción de las mismas.

2.5 El Sistema ha concentrado sus esfuerzos en el desarrollo de los siguientes reglamentos:

- LAR 11 Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
- LAR 145 Aprobación de Organizaciones de Mantenimiento
- LAR OPS Certificación de Operadores Aéreos Internacionales
- LAR PEL Licencias al Personal Aeronáutico

➤ LAR 141 Certificación de Centros de Instrucción Aeronáutica

2.6 El Sistema ha desarrollado un método de consulta con los Estados miembros para la producción de estos reglamentos, a través de funcionarios de las administraciones que actúan como puntos focales para el intercambio de comentarios e información con los expertos que trabajan en el Sistema.

3. **Apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

3.1 El presupuesto y las actividades del Sistema son aprobadas por la Junta General del Sistema conformada por un representante de cada Estado participante que se reúne por lo menos una vez al año.

3.2 Durante la Séptima reunión de la Junta General del Sistema (Lima, Perú 18 de setiembre de 2002), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo Latinoamericano (AITAL) informó sobre la solicitud que hicieron ante el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el financiamiento de un proyecto de homologación de

normas aeronáuticas en atención al punto 29 de la Declaración de Lima de la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado celebrada en Lima, Perú, los días 23 y 24 de noviembre que se reproduce a continuación:

“29. Reconociendo que el transporte aéreo es un sector estratégico para el desarrollo y la integración de nuestras naciones, expresamos nuestra preocupación por las serias repercusiones que las acciones terroristas del 11 de setiembre de 2001, están ocasionando en nuestra industria aérea, lo cual puede generar graves consecuencias económicas y sociales. Registramos con complacencia la invitación formulada por el gobierno de Colombia a las autoridades iberoamericanas responsables del transporte aéreo y aviación civil para que se reúnan con el propósito de hacer un diagnóstico. Instruimos a nuestros Ministros de Transporte y autoridades responsables de la Aviación Civil, para que se reúnan en un plazo no mayor de treinta días, con el propósito de tratar el tema y establecer mecanismos de cooperación, especialmente en el ámbito iberoamericano, que aseguren una industria aérea competitiva y estable.”

3.3 En cumplimiento de este mandato se celebró en la ciudad de Bogotá una Reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de Latinoamérica que emitió la Declaración de Bogotá, donde entre otras cosas se propuso lo siguiente:

Homologar las normas y procedimientos existentes, con base en una referencia técnica-aeronáutica, para permitir el libre intercambio de recursos en materias como contratos de intercambio de aeronaves, licencias de tripulantes, certificación de talleres de mantenimiento, requisitos mínimos de seguros, daños a terceros en superficie y demás aspectos conexos.

3.4 La Junta General, al tomar nota de esta propuesta y con el propósito de que no hubiese duplicación de esfuerzos y que las actividades propuestas por AITAL fueran concentradas dentro del Sistema adoptó la Conclusión JG-7/6 que se reproduce a continuación:

CONCLUSIÓN JG-7/6 GESTIONES ANTE EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Que el Coordinador General, en coordinación con el Presidente de la Junta, establezca los contactos necesarios para identificar las posibilidades de financiamiento a través del Banco

Interamericano de Desarrollo e informe sobre los resultados a la próxima reunión ordinaria de la Junta.

3.5 Cabe resaltar que la armonización de normas es una de las áreas definidas por el FOMIN como susceptibles de obtener apoyo por parte de la entidad. A lo largo de este documento se demuestra que la armonización elimina obstáculos al comercio internacional, simplifica y unifica los requisitos comerciales y técnicos que se han convertido en una barrera para las empresas exportadoras y elimina los obstáculos a la inversión internacional. (Documento FMI, “Facilitar el comercio y la inversión internacionales. Directrices para propuestas de nuevos proyectos”).

C. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA Y ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN

1. Planteamiento del problema

1.1 Disparidad normativa hace que las compañías aéreas latinoamericanas tengan desventajas competitivas por la cantidad de normas y procedimientos disímiles que deben cumplir para operar en los países de la región. Esto impide que funcionen eficientemente, lo que a su vez conlleva, al incremento en los costos y/o a la disminución en los ingresos de explotación.

1.2 Los operadores aéreo de la región sufren los efectos de la disparidad normativa en la certificación de organizaciones de mantenimiento, certificación de operadores aéreos comerciales, certificación del personal aeronáutico y certificación de centros de entrenamiento aeronáutico.

2. Organizaciones de Mantenimiento

2.1 De acuerdo con las normas y métodos recomendados de la OACI del Anexo 6 sobre Operación de las Aeronaves, se requiere que antes de explotar una aeronave, un organismo de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula de la aeronave emita un visto bueno para su entrada en servicio.

2.2 La aprobación de estos organismos de mantenimiento se convierte en la práctica en un proceso de certificación de la empresa de mantenimiento, proceso que dependiendo del tipo de certificación podría demorar varios meses y que incluye visitas de verificación de las instalaciones de mantenimiento por parte de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica que realiza la certificación y la preparación de manuales de procedimientos de la organización.

2.3 Por este motivo los operadores aéreos que explotan aeronaves de distintas matrículas o que arriendan aeronaves de matrículas de otros Estados así como las compañías de mantenimiento que deseen ofrecer servicios de mantenimiento a otros Estados deben ser sujetos a la certificación de estos Estados.

2.4 La Certificación de las Organizaciones de Mantenimiento son generalmente realizadas con requerimientos basados en el FAR145 de la FAA o el JAR145 de la JAA que contienen requisitos muy similares, por tanto cada certificación se convierte en una repetición de lo mismo donde a su vez se solicita a la organización el desarrollo de manuales específicos de la organización de mantenimiento para la aprobación de la Autoridad Aeronáutica que al final nunca son utilizados.

2.5 Estas certificaciones múltiples y el mantenimiento de las mismas no agregan un valor significativo a la seguridad de las operaciones y representan un alto costo para los operadores aéreos y organizaciones de mantenimiento.

3. Certificados de Operación

3.1 Las normas del Anexo 6 de la OACI establecen que todo explotador de servicios aéreos debe ser titular de un certificado válido de explotador de servicios aéreos, o de un documento equivalente expedido por el Estado del explotador.

3.2 El Certificado de explotador de servicios aéreos autoriza al explotador a realizar operaciones de transporte aéreo comercial de conformidad con las condiciones y limitaciones que se indiquen en el mismo, autorizando por ejemplo sus rutas, tipos de aeronaves, operaciones especiales que puede realizar, programa de mantenimiento, etc.

3.3 Para que el Estado emita un certificado de explotador de servicios aéreos se debe someter al explotador una serie de verificaciones de su capacidad operativa para garantizar la seguridad de las operaciones que se pretende realizar. Al igual que en el caso de las organizaciones de mantenimiento, el explotador es sujeto a una serie de inspecciones y debe también producir una serie de manuales de operación delineando claramente sus procedimientos para que sean seguidos por su personal.

3.4 Estas inspecciones y la producción de estos manuales se conoce como el proceso de certificación, que dependiendo de la complejidad de las operaciones y los permisos que se pretende obtener podría demorar varios meses hasta que se emita finalmente el Certificado de Explotador Aéreo autorizando el inicio de las operaciones.

3.5 En la actualidad los operadores aéreos están expandiendo sus operaciones a otros Estados, estableciendo nuevas empresas y sometiéndose nuevamente al proceso de certificación con las normas del Estado donde deseen establecer un nuevo explotador de servicios aéreos. El objetivo principal del proceso de certificación es garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y los requisitos que debe cumplirse son los exigidos por el Anexo 6 de la OACI, por tanto cada Estado tiene normas que son muy similares para garantizar la seguridad de las operaciones en cumplimiento de las normas internacionales de la OACI.

3.6 A pesar de esto el operador debe pasar por este proceso de certificación nuevamente agregando un costo adicional antes del inicio de la operación.

3.7 Con normas y procedimientos armonizados el tiempo del proceso de certificación podría ser reducido tomando en cuenta que se utilizan las mismas normas y que el operador posee manuales que responden a los mismos requerimientos, facilitando de esta forma la expansión de sus operaciones aéreas y por tanto aumentando su competitividad.

4. Licencias al Personal y Centros de Instrucción

4.1 Al igual que la certificación de organizaciones de mantenimiento y los explotadores de servicios aéreos, la certificación del personal aeronáutico debe cumplir con las normas mínimas de la OACI. Estas normas se encuentran contenidas en el Anexo 1 sobre Licencias al Personal Aeronáutico.

4.2 Cada Estado desarrolla sus propios requerimientos para el otorgamiento de una licencia aeronáutica para garantizar la idoneidad de este personal en las funciones que realiza y para garantizar el cumplimiento con las normas mínimas exigidas por la OACI.

4.3 Las diferencias entre los distintos requerimientos de cada Estado imposibilita el reconocimiento mutuo de estas licencias y presenta una barrera laboral para la tripulación de vuelo y para el personal de tierra.

4.4 Mediante la estandarización de las normas y procedimientos para la emisión de licencias al personal y para la certificación de los centros donde este personal recibe su instrucción, se podría garantizar el cumplimiento con las normas internacionales y se facilitaría el reconocimiento mutuo entre los Estados de las licencias emitidas al personal aeronáutico.

5. Resumen

5.1 Dentro de las principales dificultades (costos) que genera esta disparidad normativa se encuentran las siguientes:

- Demoras en el inicio de la operación y en el ejercicio de derechos de tráfico (emisión permisos de operación).
- Dificultad para el traslado de aeronaves a mercados de alta temporada en algunas naciones, cuando ellas no se necesitan en sus bases de origen de baja temporada.
- Dificultad para reconocer las licencias al personal, pues la certificación de tripulaciones se realiza con base en procedimientos disímiles.
- Dificultad para vender servicios de mantenimiento por la diversidad de normas que certifican las instituciones prestadoras de estos servicios.
- En general, se impide un uso más eficiente de los recursos operacionales de las empresas.

6. Alternativa que se propone

6.1 Como solución al problema descrito en el punto anterior, se requiere fortalecer las actividades del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional para acelerar la implementación del conjunto de normas aeronáuticas que se están desarrollando, con lo cual se reducirán los efectos de la disparidad normativa. El apoyo al Sistema estaría orientado a la implementación de normas y procedimientos para facilitar el desarrollo de mecanismos de regulación que permitan abarcar los siguientes temas:

- a) Emisión y reconocimiento de certificados de aeronavegabilidad.
- b) Requisitos para matricular una aeronave en los registros aeronáuticos nacionales.
- c) Condiciones de prestación del servicio aeronáutico, en particular tiempo de servicio y vuelos de tripulación.
- d) Emisión y reconocimiento de licencias del personal aeronáutico (tripulación y personal de mantenimiento).
- e) Emisión y reconocimiento de licencias a estaciones reparadoras.
- f) Emisión de permisos de operación a las aerolíneas designadas por otros países.
- g) Derechos y deberes de la aerolínea frente a los usuarios, en asuntos como: Responsabilidad civil por daños a pasajeros, derechos del usuario en caso de cancelación, demoras y sobreventa, responsabilidad del transportador por pérdida del equipaje.
- h) Aprobación de contratos, en particular las condiciones para autorizar fletamentos, arrendamientos, y, en general, contratos de intercambio sobre aeronaves.
- i) Requisitos mínimos para asegurar la operación aeronáutica (seguros aeronáuticos).
- j) Otras disposiciones de carácter técnico o económico (responsabilidad civil, obligaciones frente a los usuarios, estándares de seguridad, etc.)

D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES

Las abreviaturas empleadas en la tercera columna significan:

AIR	Experto en Aeronavegabilidad de las Aeronaves
Becas	Becas de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI
Comité Técnico	Comité Técnico del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
LEG	Experto en Asuntos Jurídicos
OPS	Experto en Operación de Aeronaves
PEL	Experto en Licencias al Personal
PRO	Sección de Compras de la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI

Objetivo Inmediato No. 1

Apoyar el Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la seguridad operacional para acelerar la implementación de un conjunto estandarizado de normas y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre los Estados participantes.

Resultados	Actividades	Partes responsables
1.1 Conjunto estandarizado de normas y procedimientos de seguridad operacional debidamente difundido en la región.	1.1.1 Preparar el material y realizar seminarios y talleres para difundir entre los Estados y la industria de la región el conjunto estandarizado de normas y procedimientos de seguridad operacional.	Comité Técnico / Becas
	1.1.2 Realizar misiones a los Estados participantes para difundir y discutir las ventajas de un sistema estandarizado de normas y procedimientos.	Comité Técnico
	1.1.3 Publicación de artículos y anuncios en revistas especializadas para difusión de las normas y procedimientos armonizados (LAR).	Comité Técnico / PRO
1.2 Capacitación de al menos cuatro (4) Inspectores por Estado en Certificación de Operadores Aéreos Comerciales LAR OPS	1.2.1 Preparación de un curso para Certificación de Operadores Aéreos Comerciales con el LAR OPS, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.	OPS
	1.2.2 Realización de los cursos sobre certificación de operadores aéreos comerciales con el LAR OPS.	OPS / Becas
1.3 Capacitación de al menos cuatro (4) Inspectores por Estado en Certificación de Organizaciones de Mantenimiento LAR 145.	1.3.1 Preparación de un curso para Certificación de Organizaciones de Mantenimiento LAR, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.	AIR

Resultados	Actividades	Partes responsables
	1.3.2 Realización de los cursos sobre certificación de Certificación de Organizaciones de Mantenimiento LAR 145.	AIR / Becas
1.4 Capacitación de al menos cuatro (4) Inspectores por Estado en emisión de Licencias al Personal Aeronáutico LAR PEL.	1.4.1 Preparación de un curso para emisión de Licencias al Personal Aeronáutico LAR PEL, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.	PEL
	1.4.2 Realización de los cursos sobre emisión de Licencias al Personal Aeronáutico LAR PEL.	PEL / Becas
1.5 Capacitación de al menos cuatro (4) Inspectores por Estado en Certificación de Centros de Entrenamiento Aeronáutico LAR 141	1.5.1 Preparación de un curso para Certificación de Centros de Entrenamiento Aeronáutico LAR 141, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.	PEL
	1.5.2 Realización de los cursos para Certificación de Centros de Entrenamiento Aeronáutico LAR 141.	PEL / Becas
1.6 Estudio y difusión de resultados sobre facilitación de procedimientos de flete, arrendamientos y contratos de intercambio de aeronaves.	1.6.1 Identificar los impedimentos legales en los Estados participantes para la incorporación de aeronaves de registro extranjero en las especificaciones de operación de un operador aéreo comercial.	LEG
	1.6.2 Identificar los impedimentos legales en los Estados participantes para autorizar a personal aeronáutico extranjero a desempeñar funciones con sus operadores aéreos comerciales.	LEG
	1.6.3 Desarrollar una propuesta de enmienda a los instrumentos legales respectivos para eliminar los impedimentos identificados en 1.6.1 y 1.6.2.	LEG
	1.6.4 Preparar y realizar un seminario/taller sobre contratos de intercambio de aeronaves, fletamento y arrendamiento.	Comité Técnico / Becas
1.7 Mecanismo de implementación de las LAR identificado	1.7.1 Estudiar los instrumentos jurídicos usados en otras regiones y/o disponibles para la adopción de un conjunto normalizado de normas y procedimiento aeronáuticos en la región: a) Acuerdo de Chipre b) COCESNA (ACSA) c) CLAC	LEG

Resultados	Actividades	Partes responsables
	d) Otros	
	1.7.2 Preparar un análisis sobre las ventajas y desventajas de cada estrategia de adopción.	LEG
	1.7.3 Proponer la mejor estrategia para la adopción de las LAR	LEG / Comité Técnico
	1.7.4 Preparar un borrador de acuerdo para la consideración de los Estados miembros del Sistema	LEG / Comité Técnico
E.	INSUMOS	
1.	Insumos de los Gobiernos	
1.1	Los Estados participantes proporcionarán:	
	a) El apoyo administrativo a las misiones del proyecto, según sea necesario;	
	b) Las instalaciones de oficina, equipo y suministros para los asesores/instructores del proyecto;	
	c) El transporte local y facilidades de comunicación externa para los asesores/instructores del proyecto.	
1.2	Insumos del Organismo de Ejecución	
1.2.1	Personal del proyecto	
	Se proveerán profesionales internacionales en las siguientes especialidades:	
	11-51 Experto en Operación de Aeronaves	1 mes
	11-52 Experto en Aeronavegabilidad	1 mes
	11-53 Experto en Licencias y Habilitaciones Aeronáuticas	2 meses
	11-54 Experto en Asunto Jurídicos	6 meses
1.2.2	Las descripciones de los puestos se encuentran en el Adjunto 1 .	
1.3	Apoyo administrativo	
1.3.1	Se incluye una partida presupuestaria para cubrir el costo del apoyo administrativo requerido para respaldar el desarrollo de las actividades del proyecto.	
1.4	Viajes oficiales y misiones	
1.4.1	Se proveen fondos para cubrir los costos de viajes oficiales del personal del proyecto y misiones de coordinación, supervisión o de revisión del proyecto, según sea necesario.	

1.5 Capacitación

1.5.1 Se proveen fondos para otorgar 4 becas a cada Estado participante para los cursos de capacitación y seminarios. Los Estados participantes se harán cargo de los pasajes aéreos hacia y desde los lugares donde se realicen los programas de instrucción en el exterior y continuarán pagando a su personal que sea becado los salarios y otras asignaciones habituales que corresponda durante todo el tiempo que dure la instrucción.

1.6 Equipo

1.6.1 Se proveen fondos para la adquisición de equipo, suministros y material de instrucción según sea necesario.

1.7 Varios

1.7.1 Se considera una provisión presupuestaria para cubrir los gastos varios del proyecto, la preparación de informes, la traducción de documentos y los costos administrativos del proyecto.

F. BENEFICIARIOS (DIRECTOS/ INDIRECTOS)

1. Los beneficiarios directos con la unificación normativa propuesta serán:

1.1 **Pasajeros y otros usuarios:** Se beneficiarán de reducciones en las tarifas, producidas por los menores gastos operacionales de las compañías aéreas. Existirá una mayor variedad de rutas, pues las compañías podrán servir nuevos segmentos. La demanda de temporada alta podrá ser satisfecha en forma más adecuada pues las aerolíneas podrán reprogramar sus aeronaves ociosas a los mercados en donde se presenta dicho fenómeno. Finalmente los mercados y por tanto los usuarios serán los mayores beneficiarios del proyecto.

1.2 **Aerolíneas:** Al tener un marco normativo común se aumentará la eficiencia operativa y ganancias de los transportadores. En este caso, por ejemplo, podrán hacer un uso más eficiente de sus aeronaves al trasladarlas a mercados de alta temporada cuando en sus bases de origen estén disponibles, se generarán nuevas oportunidades de empleo pues el personal aeronáutico será licenciado con base en unos mismos requisitos, podrá aumentar la utilización de sus aeronaves con lo cual reducirá sus costos de explotación, etc.

1.3 **Gobiernos:** Se beneficiarán al reducir la carga que conlleva la administración y el control de la gestión aeronáutica con base en normas disímiles.

1.4 **Fabricantes de equipos aeronáuticos y sus proveedores:** A través de mayores ventas, producción y niveles de empleo, producto de unos mejores resultados operacionales de sus clientes.

2. **Otros beneficiarios (indirectos):**

2.1 Considerando la cobertura del proyecto, éste generará beneficios que permitirán facilitar el comercio, armonizar, racionalizar y eliminar las barreras no arancelarias. Nótese que las empresas de aviación resultan particularmente afectadas por la falta de armonización normativa y que se ven en dificultades para poder satisfacer los requisitos técnicos y superar los obstáculos que plantea el acceso a los mercados internacionales.

3. **Institución solicitante y su responsabilidad**

3.1 El financiamiento para lograr los resultados esperados es solicitado al BID por los Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

3.2 El apoyo solicitado para que el Sistema desarrolle la implementación de un conjunto estandarizado de normas aeronáuticas se ajusta a los requerimientos y criterios de elegibilidad del BID.

4. **Institución ejecutora y su responsabilidad**

4.1 En su condición de organismo internacional intergubernamental especializado en aviación civil, la OACI es responsable de proveer el marco de referencia para las administraciones de aviación civil de sus Estados contratantes y tiene amplia experiencia proporcionando cooperación técnica para la aviación civil.

4.2 La OACI tiene una capacidad única para la ejecución eficiente de proyectos de desarrollo de la aviación civil, incluyendo el reclutamiento a nivel mundial de especialistas técnicos altamente calificados, la gestión de programas de capacitación y la adquisición de equipo a precios competitivos. Los mismos expertos que prestan asistencia en el desarrollo y mantenimiento de la estructura de la Organización proveen el respaldo técnico al Programa de Cooperación Técnica de la OACI. Sobre esta base, la OACI ha venido ejecutando proyectos de asistencia técnica de un modo neutral, no lucrativo y por tanto en una relación efectiva de costos para sus Estados contratantes desde 1952.

4.3 La administración del proyecto esta centralizada en la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI en Montreal.

4.4 El Director de la Oficina Regional de la OACI en Lima, sede del Sistema, está a cargo de la coordinación general del Sistema, contando con el apoyo técnico y logístico de las Oficinas regionales de la OACI en Lima y en México y del Comité Técnico del Sistema, según sea necesario, actuando de conformidad con los procedimientos y directrices pertinentes de la OACI, así como con el Reglamento y con otros procedimientos del Sistema.

G. **CONCLUSIÓN**

1. Este proyecto es de fundamental importancia para la supervivencia y desarrollo de la industria del transporte aéreo en Latinoamérica. Su ejecución permitirá que la industria siga contribuyendo al desarrollo económico y social del continente. Esta contribución está representada por el transporte de más de 75 millones de pasajeros anuales y 6.000 millones de kilos de carga en el mismo período, por una facturación superior a los USD 18.000 millones por servicios prestados y, sobre todo, por la generación de más de 1 millón de empleos en la región.

2. Considerando que este proyecto cumple con los criterios del BID, su implementación en el mediano plazo puede generar aportes significativos vistos desde:

- **Sector Privado:** promueve la integración regional, el desarrollo económico del sector aeronáutico y de las industrias que dependen de él, abarata y optimiza el costo y los servicios que prestan las aerolíneas en beneficio del público y de los países de la región y, en general, promueve el desarrollo del empleo y demás beneficios que genera esta industria en estos países.
- **Innovación:** promueve el desarrollo del sector privado como una propuesta efectiva.

- **Efectos multiplicadores:** la propuesta tendrá múltiples beneficiarios y podrá ser adoptada por todos los países del continente.
- **Continuidad:** cuenta con el respaldo de las principales líneas aéreas de la región, y como tal, serán ellas quienes continuarán sosteniendo el proyecto una vez se agoten los recursos proporcionados por el BID.
- **Integración regional y cooperación:** el proyecto será realizado por personas y entidades de Latinoamérica.
- **Aumento de la seguridad operacional:** Al fortalecer las líneas aéreas de la región con procedimientos de certificación que les permitan un mejor desarrollo de sus operaciones, se logrará un mejor cumplimiento de las normas aeronáuticas de seguridad operacional.
- Es un proyecto específicamente dirigido a "facilitar el comercio y la inversión internacionales". En este sentido "tiene por objeto favorecer una mayor participación de las pequeñas empresas en el comercio y la inversión internacionales".

H. PRESUPUESTO

En la página siguiente se presenta el presupuesto del proyecto.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

(en dólares de los EE.UU.)

Fecha de inicio: 01 Julio 2003

Fecha de terminación: 31 Julio 2006

	Agencia ejecuc.	*-----	TOTAL	-----*	*-----	2003	-----*	*-----	2004	-----*	*-----	2005	-----*	*-----	2006	-----*
		M/H	US\$	M/H	US\$	M/H	US\$	M/H	US\$	M/H	US\$	M/H	US\$			
10																
11																
11.50			74,050	6.0	74,050											
11.51	OACI	6.0	74,050	6.0	74,050											
11.52			152,750	6.0	74,050	6.0	78700									
11.53	OACI		76,375	3.0	37,025	3.0	39350									
11.99	Sub-Total	6.0	303,175	15.0	185,125	9.0	118,050	0.0	0	0.0	0					
15																
15.01	OACI		21,200		5000		5,200				5,400				5,600	
15.99	Sub-Total		21,200		5000		5,200				5,400				5,600	
16																
16.01	OACI		30,000		30,000											
16.99	Sub-Total		30,000		30,000		0				0				0	
19	TOTAL DEL COMPONENTE		354,375		220,125		123,250				5,400				5,600	
30																
31.01			329,520				164,760				164,760					
39	TOTAL DEL COMPONENTE		329,520				164,760				164,760					
50																
52.01																
53.01			34,000		8,500		8,500				8,500				8,500	
53.02			30,000				30,000									
55.01	OACI		0													
59	TOTAL DEL COMPONENTE		64,000		8,500		38,500				8,500				8,500	
99	TOTAL DEL PROYECTO		747,895		228,625		326,510				178,660				14,100	
100.-																
101-01			747,895		228,625		326,510				178,660				14,100	
109.-	TOTAL DEL COMPONENTE		747,895		228,625		326,510				178,660				14,100	
150.-																
151.01	OACI		74,790		22,863		32,651				17,866				1,410	
159.-	TOTAL DEL COMPONENTE															
190.-	TOTAL CONTRIBUCIÓN DE GASTOS															
191-01			822,685		251,488		359,161				196,526				15,510	

DESCRIPCIÓN DE PUESTO

Puesto N°: 11-51
Título: Experto en Operación de Aeronaves
Lugar de destino: Lima, Perú
Fecha de inicio:
Duración: 6.0 meses

Calificaciones:

1. Título universitario, de preferencia en una disciplina técnica relacionada con la aviación, o formación y experiencia equivalentes.
2. Poseer o haber poseído una licencia de piloto de transporte de línea aérea.
3. Diez años de experiencia como mínimo en la esfera de la aviación, en entidades tales como una línea aérea u organización similar relacionada con la aviación, incluyendo una experiencia de cinco años como mínimo en una administración de aviación civil desempeñando funciones de seguridad aeronáutica que hayan comprendido una considerable experiencia práctica a nivel directivo, incluyendo la certificación de transportistas aéreos y la realización de auditorías o inspecciones.
4. Conocimiento profundo de los servicios de información aeronáutica, aeronavegabilidad, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y tecnología.
5. Experiencia como piloto de aeronaves de transporte aéreo en operaciones internacionales.
6. Capacidad para redactar con concisión y claridad y para presentar informes orales claros.
7. Experiencia en funciones de supervisión o capacitación, o en una organización de pilotos u organismo similar.
8. Experiencia en actividades de apoyo tales como la planificación de operaciones y preparación de manuales de operación.
9. Estar familiarizado con actividades internacionales en las esferas de operaciones, licencias al personal y aeronavegabilidad.
10. Conocimiento de las funciones de la OACI, de las organizaciones aeronáuticas y de las actividades a escala mundial en la esfera de operación de aeronaves.
11. Capacidad para utilizar computadoras personales y programas modernos.
12. Es indispensable dominar el idioma español y necesario tener buenos conocimientos prácticos del idioma inglés.

13. Poseer iniciativa, madurez de juicio, tacto, minuciosidad y capacidad para mantener relaciones armoniosas en un entorno multicultural. Ser perceptivo respecto a las diferencias culturales y tener habilidad para trabajar en distintos ambientes culturales.

Funciones:

1. Preparar un curso para Certificación de Operadores Aéreos Comerciales con el LAR OPS, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.
2. Desarrollar los procedimientos de certificación y vigilancia para el LAR OPS tales como:
 - < Material Guía para los Inspectores
 - < Formularios
 - < Material Guía de certificación para el usuario
 - < Medios Aceptables de cumplimientoRealizar los cursos sobre certificación de operadores Aéreos comerciales con el LAR OPS.
3. Realizar otras tareas relacionadas que sean requeridas.

DESCRIPCION DE PUESTO

Puesto N°: 11-52
Título: Experto en Aeronavegabilidad
Lugar de destino: Lima, Perú
Fecha de inicio:
Duración: 6.0 meses

Calificaciones:

1. Título universitario, de preferencia en una disciplina técnica relacionada con la aviación, o formación y experiencia equivalentes tales como poseer o haber poseído una licencia de mantenimiento de aeronaves.
2. Diez años de experiencia como mínimo en la esfera de la aviación, en entidades tales como una línea aérea o una organización similar relacionada con la aviación, incluyendo cinco años de experiencia como mínimo en una administración de aviación civil desempeñando funciones de seguridad aeronáutica que haya comprendido experiencia práctica a nivel directivo, incluyendo la certificación de transportistas aéreos y la realización de auditorías o inspecciones de vigilancia de la seguridad operacional.
3. Conocimiento profundo de los servicios de información aeronáutica, aeronavegabilidad, servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y tecnología.
4. Experiencia como ingeniero aeronáutico o mecánico de mantenimiento de aeronaves.
5. Capacidad para redactar con claridad y concisión y presentar informes orales claros.
6. Experiencia en funciones de supervisión o instrucción, o en una organización de mantenimiento, diseño técnico o fábrica o entidad similar.
7. Experiencia en actividades de apoyo tales como una organización reconocida de mantenimiento o en la preparación de programas de control del mantenimiento.
8. Estar familiarizado con actividades internacionales en el campo de las operaciones, licencias al personal y aeronavegabilidad.
9. Conocimiento de las funciones de la OACI, organizaciones y actividades a escala mundial en aeronavegabilidad.
10. Capacidad para utilizar computadoras personales y programas modernos.
11. Es indispensable dominar el idioma español y necesario tener buenos conocimientos prácticos del idioma inglés.

12. Poseer iniciativa, madurez de juicio, tacto, minuciosidad y habilidad para mantener relaciones de trabajo armoniosas en un entorno multicultural. Ser perceptivo respecto a las diferencias culturales y tener habilidad para trabajar en distintos ambientes culturales.

Funciones:

1. Desarrollar procedimientos de certificación y vigilancia para el LAR 145, tales como:
 - < Material Guía para Inspectores.
 - < Formularios
 - < Material Guía de certificación para el usuario
 - < Medios Aceptables de cumplimiento
2. Preparar un curso para Certificación de Organizaciones de Mantenimiento LAR, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.
3. Realizar los cursos sobre Certificación de Organizaciones de Mantenimiento LAR 145.
4. Realizar otras tareas relacionadas que sean requeridas.

DESCRIPCION DE PUESTO

Puesto N°: 11-53
Título: Experto en Licencias y Habilitaciones Aeronáuticas
Lugar de destino: Lima, Perú
Fecha de inicio:
Duración: 6.0 meses

Calificaciones:

1. Experiencia como miembro de tripulación de vuelo y un mínimo de cinco años de experiencia en los trámites administrativos habituales para el otorgamiento de licencias al personal.
2. Experiencia en la supervisión o dirección de un organismo gubernamental de reconocida reputación, encargado del otorgamiento de licencias al personal y familiaridad con los sistemas de registro y archivo para el otorgamiento, renovación, mantenimiento de la competencia y requisitos médicos para la obtención de licencias.
3. Aptitud para preparar y aplicar las disposiciones normativas pertinentes y capacidad demostrada en administración y dirección.
4. Experiencia en la preparación de material para cursos y en la dirección de la instrucción en las respectivas materias.
5. Conocimiento práctico de las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus respectivos Anexos, así como de otra documentación y procedimientos concernientes de la OACI.
6. Poseer iniciativa, tacto, buen juicio y habilidad para fomentar y mantener relaciones laborales armoniosas.

Funciones:

1. Desarrollar los procedimientos de certificación y vigilancia para el LAR PEL tales como:
 - < Material Guía para los Inspectores
 - < Formularios
 - < Material Guía de certificación para el usuario
 - < Medios Aceptables de cumplimiento

2. Preparar un curso para emisión de Licencias al Personal Aeronáutico LAR PEL, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.
3. Realizar los cursos sobre emisión de Licencias al Personal Aeronáutico LAR PEL.
4. Preparar un curso para Certificación de Centros de Entrenamiento Aeronáutico LAR 141, incluyendo los requisitos mínimos para participar en el curso.
5. Realizar otras tareas relacionadas que sean requeridas.

DESCRIPCION DE PUESTO

Puesto N°: 11-5
Título: Experto en Asuntos Jurídicos
Lugar de destino: Lima, Perú
Fecha de inicio:
Duración: 6.0 meses

Calificaciones:

1. Título universitario de abogado, debidamente colegiado; con formación y/o experiencia en derecho aeronáutico, de preferencia relacionado al desarrollo de legislación y reglamentación aeronáutica en el ámbito de la aviación civil.
2. Como mínimo, cinco años de experiencia práctica en la esfera de la aviación, en entidades o autoridades de aviación civil, explotadores de servicios aéreos u organizaciones similares.
3. De preferencia, con conocimiento de los Anexos y Documentos de la OACI relacionados al otorgamiento de licencias al personal, Anexo 1; operación de aeronaves, Anexo 6 y aeronavegabilidad, Anexo 8.
4. Es deseable que el candidato cuente con un conocimiento adecuado del desarrollo de la legislación aeronáutica en su Estado y de los aspectos reglamentarios en los procesos de emisión de licencias, certificación de explotadores de servicios aéreos y/u organizaciones de mantenimiento aeronáutico.
5. Debería contar con capacidad para la evaluación de leyes y reglamentos de aviación civil, Nacionales y de otros Estados, Convenios y Acuerdos, sean estos de carácter regulatorio o técnico.
6. Capacidad para la redacción clara y concisa de informes.
7. Conocer el funcionamiento de la OACI y estar familiarizado con el Convenio de Aviación Civil Internacional.
8. Es indispensable el dominio del idioma español y buenos conocimientos prácticos del idioma inglés.
9. Poseer iniciativa, madurez de juicio, tacto, minuciosidad y capacidad para mantener relaciones armoniosas en un entorno multicultural.

Funciones:

1. Estudiar los instrumentos jurídicos usados en otras regiones y/o disponibles para la adopción de un conjunto normalizado de normas y procedimientos aeronáuticos en la región:
 - < Acuerdo de Chipre
 - < COCESNA (ACSA)
 - < CLAC
 - < Otros
2. Preparar un análisis sobre las ventajas y desventajas de cada estrategia de adopción.
3. Proponer la mejor estrategia para la adopción de las LAR.
4. Preparar un borrador de acuerdo para la consideración de los Estados miembros del Sistema.
5. Realizar otras tareas relacionadas que sean requeridas.

DESCRIPCION DE PUESTO

Puesto N°: 11-5
Título: Experto en Seguridad Operacional
Lugar de destino: Lima, Perú
Fecha de inicio:
Duración: 6.0 meses

Calificaciones:

1. Título universitario, de preferencia en una disciplina técnica relacionada con la aviación, o formación y experiencia equivalentes.
2. Diez años de experiencia como mínimo en la esfera de la aviación, en entidades tales como una línea aérea u organización similar relacionada con la aviación, incluyendo una experiencia de cinco años como mínimo en una administración de aviación civil desempeñando funciones de certificación y vigilancia de la seguridad operacional de las aeronaves que hayan comprendido una considerable experiencia práctica a nivel directivo., incluyendo la certificación de transportistas aéreos y la realización de auditorías o inspecciones.
3. Conocimiento profundo de los métodos de desarrollo y enmienda de regulaciones y normas de seguridad operacional y de las normas FAR de la FAA y las JAR de la JAA.
4. Capacidad para redactar con concisión y claridad y para presentar informes orales claros.
5. Experiencia en funciones de supervisión o capacitación.
6. Experiencia en actividades de apoyo tales como la planificación de operaciones y preparación de manuales para la certificación de operadores y/o organizaciones de mantenimiento de aeronaves.
7. Estar familiarizado con actividades internacionales en las esferas de operaciones, licencias al personal y aeronavegabilidad.
8. Conocimiento de las funciones de la OACI, de las organizaciones aeronáuticas y de las actividades a escala mundial en la esfera de operación de aeronaves.
9. Capacidad para utilizar computadoras personales y programas modernos.
10. Es indispensable dominar el idioma español y necesario tener buenos conocimientos prácticos del idioma inglés.
11. Poseer iniciativa, madurez de juicio, tacto, minuciosidad y capacidad para mantener relaciones armoniosas en un entorno multicultural. Ser perceptivo respecto a las diferencias culturales y tener habilidad para trabajar en distintos ambientes culturales.

Funciones:

1. Realizar misiones a los Estados participantes para difundir y discutir las ventajas de un sistema estandarizado de normas y procedimientos.
2. Identificar, mediante la preparación de referencias cruzadas, durante las misiones a los Estados las diferencias existentes en cada Estado latinoamericano con respecto a las LAR.
3. Identificar los procedimientos de aprobación y enmienda de las regulaciones nacionales, determinando el nivel requerido de aprobación y el tiempo requerido.
4. Preparar un informe sobre los resultados de las actividades 2 y 3 recomendando la mejor estrategia para la homologación o adopción de las LAR.
5. Identificar los impedimentos legales en los Estados participantes para la incorporación de aeronaves de registro extranjero en las especificaciones de operación de un operador aéreo comercial.
6. Identificar los impedimentos legales en los Estados participantes para autorizar a personal aeronáutico extranjero a desempeñar funciones con sus operadores aéreos comerciales. Desarrollar una propuesta de enmienda a los instrumentos legales respectivos para eliminar los impedimentos identificados .
7. Realizar otras actividades relacionadas que sean requeridas.
