

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD**  
**OPERACIONAL**

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL**  
(Lima, Perú, 11 y 12 de diciembre de 2008)

**Asunto 2: Informe del avance del cumplimiento del programa de actividades establecido por la Junta General para el año 2008**

- c) Actividades de capacitación y seminarios
- d) Visitas de asesoramiento a los Estados
- e) Reuniones

(Nota presentada por el Coordinador General)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta a la Junta General, el avance del cumplimiento del programa de actividades establecido para el año 2008, en lo que se refiere a las actividades de capacitación y seminarios, reuniones y visitas de asesoramiento de los Estados.

**Referencias**

- Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007)
- Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (Bogotá Colombia, 16 y 17 de junio de 2008).

**1. Antecedentes**

1.1 En la Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General, llevada a cabo en Lima, Perú, del 29 al 30 de noviembre de 2007, mediante **Conclusión JG 17/23**, se aprobó el programa de actividades para el año 2008, entre las cuales figuraban aquellas destinadas a capacitación y seminarios, reuniones; visitas de asesoramiento a los Estados y actividades de difusión del SRVSOP, eventos que estaban dirigidos a fortalecer la armonización de las reglamentaciones desarrolladas por el Sistema, así como la seguridad operacional en los Estados que conforman el SRVSOP.

1.3 Posteriormente, durante la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General, realizada en Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008, la Junta General fue informada del avance de las actividades desarrolladas por el Sistema, en el primer semestre del año.

1.4 En tal sentido, a continuación se presenta el desarrollo de las actividades efectuadas durante el año, las que incluyen: 7 cursos de capacitación y seminarios, 10 reuniones y 2 visitas de asesoramiento.

## 2. **Análisis**

2.1 De acuerdo a lo señalado en el numeral 1.3, se comenta a continuación el resultado de cada una de las actividades:

### c) *Actividades de capacitación y seminarios*

#### ***Quinto Curso de Formación de Auditores Líderes ISO 9001:2000***

2.2 Conforme se informó durante la JG/18 el Quinto Curso de formación de auditores líderes ISO 9001:2000 se realizó en la ciudad de Lima, Perú del 26 al 30 de mayo de 2008. El curso contó con dieciocho (18) participantes, provenientes de Argentina, Bolivia, Cuba, Ecuador, Nicaragua, Perú, Uruguay, Venezuela y ACSA.

2.3 El costo del curso fue de aproximadamente **USD 54, 243** incluyendo el costo de las becas de los participantes, alquiler de salones, pago a la empresa SGS y gastos misceláneos. También el proyecto recibió depósitos por un monto de **USD 5,000** por concepto de matrícula de inspectores provenientes de Nicaragua.

#### ***Curso sobre interpretación y procedimientos del LAR 67***

2.4 Del 18 al 22 de agosto de 2008, se llevó a cabo en Lima, Perú el Primer Curso de Interpretación del LAR 67 – Otorgamiento del certificado médico aeronáutico y de la Circular de Asesoramiento LAR 67, que contiene los MAC y MEI correspondientes, contando con la asistencia de quince (15) participantes, provenientes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Perú, Uruguay y Venezuela. El curso estuvo a cargo de tres médicos expertos en medicina aeronáutica de los Estados de Cuba, Argentina y Perú.

2.5 El costo del curso fue aproximadamente de **US\$ 32,888**, que incluyó las becas de los participantes y misiones de los expertos.

#### ***Segundo curso sobre interpretación de requisitos del conjunto LAR PEL***

2.6 De acuerdo a lo programado, se realizó en la ciudad de Lima, Perú del 25 al 29 de agosto de 2008, el Segundo Curso de Interpretación del Conjunto LAR PEL (LAR 61, LAR 63, LAR 65 y LAR 67), referido al otorgamiento de licencias al personal aeronáutico y el otorgamiento del certificado médico aeronáutico.

2.7 El curso contó con la participación de veintidós (22) representantes provenientes de Argentina, Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y ACSA. El desarrollo del curso estuvo a cargo de 3 expertos de licencias al personal de Perú, Chile, Ecuador y del Especialista de Operaciones del Comité Técnico.

2.8 El costo del curso fue aproximadamente de **US\$ 44,543** que incluyó las becas de los participantes y misiones de los expertos.

#### ***Segundo curso sobre interpretación de requisitos del LAR 141 y LAR 142***

2.9 En lo que se refiere al desarrollo del Curso de Interpretación de los requisitos del LAR 141 y LAR 142, sobre Centros de Instrucción y de Entrenamiento de Aeronáutica Civil, se consideró conveniente diferir su desarrollo para el año 2009, a fin de poder contar con la aprobación del LAR 147 que se refiere a los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para mecánicos de mantenimiento aeronáutico y llevar a cabo un curso integral de estos reglamentos, contando además con el Manual de Certificación de los referidos centros actualizado.

#### ***Curso sobre interpretación LAR 145 y MIA***

2.10 En cuanto al Curso de Interpretación LAR 145 y MIA, sobre organizaciones de mantenimiento Aprobadas, se consideró conveniente diferir su desarrollo para el año 2009 por motivos presupuestales. Este curso se tiene previsto realizarlo en el CIPE de Argentina.

#### ***Segundo curso sobre el programa IDISR***

2.11 Del 27 al 31 de octubre de 2008, en Lima, Perú, se llevó a cabo el Segundo Curso sobre el Programa IDISR. El curso contó con la asistencia de veinte (20) participantes pertenecientes a los Estados de Argentina, Bolivia, Chile, Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay y ACSA.

2.12 El costo del curso fue de aproximadamente **USD 23,136** incluyendo el pago de becas a los participantes; compra de chalecos, linternas, tapones de ruido y tablillas para los inspectores, así como el costo del transporte entre el Hotel El Doral y el Aeropuerto Jorge Chávez.

#### ***Participación en Hoja de Ruta (Bogotá, Colombia)***

2.13 El Taller sobre la Hoja de Ruta de Seguridad Operacional a nivel mundial, se realizó del **19 al 23 de mayo de 2008**, en la ciudad de Santa Fé de Bogotá, Colombia. Este evento fue organizado por la OACI, conjuntamente con la Administración de Aeronáutica Civil de Colombia y los miembros del ISSG: ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos), Airbus, Boeing, CANSO (Organización de Servicios de Aeronavegación Civil), FSF (Flight Safety Foundation), IATA e IFALPA.

2.14 En este sentido, y entendiendo la importancia de la participación de las Autoridades de la Región en este evento se extendieron 6 becas; el costo total de las becas impartidas fue de **USD \$ 10,399.00**.

#### ***Curso RNP***

2.15 Considerando la necesidad de desarrollo del material de orientación para la certificación sobre operaciones especiales RNP, un miembro del Comité Técnico participó en un Curso RNP dictado por la AAC de Panamá del 7 al 9 de julio en la ciudad de Panamá.

2.16 El costo del curso fue de aproximadamente **USD 2,680**, que incluyó una beca para el miembro del Comité Técnico.

**d) Reuniones**

***Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad***

2.17 Como se informara durante la JG/18 la Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/4) se desarrolló en Lima, Perú, del 15 al 18 de abril de 2008, la cual contó con la participación de trece expertos de aeronavegabilidad pertenecientes a nueve Estados del Sistema.

2.18 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 5,846**, apoyo de secretarías del sistema, y coffee breaks.

***Quinta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad***

2.19 La Quinta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/5) se desarrolló en Lima, Perú, del 09 al 13 de septiembre de 2008, la cual contó con la participación de quince expertos de aeronavegabilidad pertenecientes a nueve Estados del Sistema y 6 representantes de organizaciones de mantenimiento.

2.20 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 6,500** que incluye coffee breaks, misiones de expertos y apoyo del comité técnico y secretarías del Sistema.

***Primera Reunión de retroalimentación de la Industria y el Panel de Expertos de aeronavegabilidad***

2.21 La Primera Reunión de retroalimentación de la industria y el panel de Expertos de aeronavegabilidad (RRIPEA/1) se realizó el 8 de septiembre del 2008 en la ciudad de Lima, Perú. Esta Reunión contó con la participación de diecinueve expertos de aeronavegabilidad pertenecientes a nueve AAC miembros del Sistema y catorce representantes de la industria.

2.22 El objetivo de la reunión fue intercambiar puntos de vista en cuanto al LAR 145 versión 2, el LAR 145 Tercera Edición en donde se incluyen los requisitos sobre SMS y el plan piloto de implementación del SMS en las organizaciones de mantenimiento.

2.23 Al respecto, la Reunión consideró incorporar, dentro del plan de trabajo del Panel de expertos de aeronavegabilidad, los temas de cómo determinar cuando una OMA es pequeña y la cantidad de auditores requerida para la realización de una auditoría de certificación. Asimismo, se convino en la necesidad de que los Estados miembros realicen más difusión el proceso de armonización regional en su industria. Por otra parte, se validó y fortaleció la estrategia de incorporar los requerimientos del SMS en todo el LAR 145; se concordó en la estrategia de implementación por fases del SMS y las siguientes organizaciones de mantenimiento se ofrecieron a participar en el Plan Piloto de implementación del SMS en OMAs: *COOPESA (Costa Rica)*; LAN (Chile), DIGEX (Brasil), SEMAN (Perú), ATSA (Perú), El Peregrino (Perú), AEROMAN (El Salvador).

2.24 Mayores detalles sobre los acuerdos y conclusiones de esta Reunión se encuentran en el **Apéndice A** a esta nota de estudio. El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 4,400**, que incluye coffee breaks, y apoyo del comité técnico y secretarías del Sistema.

### ***Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones***

2.25 La Segunda Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/2), se llevó a cabo del 3 al 8 de marzo de 2008 en Lima, Perú. Esta Reunión contó con la participación de trece (13) delegados de nueve (9) Estados pertenecientes al SRVSOP.

2.26 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de aproximadamente **USD 19,296**, considerando el tiempo de preparación de las tareas y revisión de las notas de estudio por parte del experto del Comité Técnico, apoyo de la secretaria del Sistema, misiones para expertos solicitadas por los Estados y coffee breaks.

### ***Tercera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones***

2.27 La Tercera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/3), se llevó a cabo del 09 al 13 de junio del 2008 en Lima, Perú. Esta Reunión contó con la participación de doce (12) delegados de ocho (08) Estados del SRVSOP y de un (1) delegado de España que participó en calidad de observador.

2.28 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de aproximadamente **USD 20,633** considerando el tiempo de preparación de las tareas y revisión de las notas de estudio por parte del experto del Comité Técnico, apoyo de la secretaria del Sistema, misión para un experto solicitada por un Estado y coffee breaks.

### ***Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones***

2.29 La Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/4), se llevó a cabo del 29 de septiembre al 03 de octubre de 2008 en Lima, Perú. Esta Reunión contó con la participación de trece (13) delegados de diez (10) Estados del SRVSOP.

2.30 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de aproximadamente **USD 17,417** considerando el tiempo de preparación de las tareas y revisión de las notas de estudio por parte del experto del Comité Técnico, apoyo de la secretaria del Sistema, misión para un experto solicitada por un Estado y coffee breaks.

### ***Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal***

2.31 De acuerdo a lo programado, se llevó a cabo del 22 al 26 de setiembre de 2008, la Cuarta Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal (RPEL/4), la cual contó con la participación de quince expertos en licencias, pertenecientes a nueve Estados del Sistema y ACSA/COCESNA.

2.32 El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 9,786**, que incluye coffee breaks, misiones de expertos y apoyo del Comité Técnico y secretarías del Sistema.

### ***Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General***

2.33 En la JG/18 participaron delegados pertenecientes a siete (9) Estados miembros del Sistema y ACSA. La DGAC de España asistió en su calidad de Observador miembro del Sistema. El costo de esta reunión para el SRVSOP ascendió a **USD 5,385**.

### ***Sexta Reunión de Coordinación de Puntos Focales***

2.34 En la reunión participaron diez (10) delegados pertenecientes a ocho (8) Estados miembros del Sistema y ACSA. El Informe de esta Reunión se encuentra en el **Apéndice B** a esta nota de Estudio. El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 7,500**.

### ***e) Visitas de asesoramiento de los Estados***

#### ***Capacitación en Operaciones Especiales RNAV/RNP a solicitud de la Autoridad Aeronáutica de Perú***

2.35 Como se informó en la JG/18, a solicitud de la AAC de Perú, el Sistema coordinó la capacitación de dos inspectores de la DGAC, sobre la certificación de RNAV/RNP, con la Oficina de Miami de la FAA (MIA FAA IFO). El costo de la organización del intercambio de información para el SRVSOP fue de **USD 4,810**, que incluye las misiones de los dos inspectores de la DGAC del Perú.

#### ***Curso básico y avanzado de Licencias Aeronáuticas a solicitud de la DINACIA de Uruguay***

2.36 A solicitud de la DINACIA, Uruguay, se llevó a cabo el Curso básico y avanzado de Licencias Aeronáuticas, del 6 al 17 de octubre de 2008, cuya preparación y desarrollo estuvo a cargo de la DGAC de Chile, con un equipo de especialistas en licencias al personal. La segunda parte del curso que consistirá en una visita a las instalaciones de la DGAC de Chile, está prevista del 22 al 29 de noviembre 2008.

2.37 El curso contó con la participación de once (11) funcionarios de la DINACIA de Uruguay, cuyas actividades están vinculadas a licencias y también, de funcionarios de Paraguay (1) y El Salvador (1).

2.38 El costo total del curso fue de **USD 7,145** que fue asumido por el proyecto RLA/99/901 como parte del presupuesto de misiones de asistencia a los Estados. De otro lado, el proyecto recibió depósitos por un monto de **USD 500** por concepto de matrícula del personal proveniente de El Salvador.

### **3. Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota y comentar la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) exhortar a los Estados para continuar apoyando el desarrollo de actividades de capacitación.



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

**Proyecto Regional RLA/99/901**  
**Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de**  
**la Seguridad Operacional**

**PRIMERA REUNIÓN DE RETROALIMENTACIÓN DE LA INDUSTRIA Y EL**  
**PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD**

(Lima, Perú, 8 de setiembre de 2008)

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

**ÍNDICE**

i - Índice ..... i-1

ii - Reseña de la Reunión..... ii-1

    Lugar y fecha de la Reunión ..... ii-1

    Participación ..... ii-1

    Apertura ..... ii-1

    Organización ..... ii-1

    Lista de Participantes ..... iii-1

**Informe sobre el Asunto 1:**

Aplicación del LAR 145 ..... 1-1

**Informe sobre el Asunto 2:**

LAR 145 Enmienda 2; Sistemas de gestión de la Seguridad Operacional..... 2-1

**Informe sobre el Asunto 3:**

Otros asuntos..... 3-1

---

## **RESEÑA DE LA REUNIÓN**

### **ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN**

La Primera Reunión de Retroalimentación entre la Industria y el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó el día 8 de setiembre de setiembre de 2008 en la ciudad de Lima, Perú.

### **ii-2 PARTICIPACIÓN**

En la reunión participaron diecinueve (19) miembros del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad pertenecientes a nueve (09) Estados miembros del Sistema y trece (13) representantes de líneas aéreas, organizaciones de mantenimiento y consultores de la industria aeronáutica, más la OACI. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

### **ii-3 APERTURA**

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

### **ii-4 ORGANIZACIÓN**

El señor Ernesto López Mareovich, Director de Aeronáutica Civil del Perú y Presidente de la Junta General del SRVSOP fue elegido Presidente de la Reunión, el señor Oscar Quesada, Oficial Regional de Seguridad Operacional, actuó como Secretario asistido por la Experta en Aeronavegabilidad del proyecto RLA/99/901, señorita Verónica Chávez.

---

**LISTA DE PARTICIPANTES****ARGENTINA**

Daniel Basualdo  
Jefe División Normas

**BOLIVIA**

Carlos Jáuregui Mendoza  
Jefe de Unidad de Aeronavegabilidad – DGAC

Aldo Escóbar  
Inspector de Aviónica – DGAC

**BRASIL**

Ricardo Caldeira Cesar Brasil  
Inspector de Aeronavegabilidad – ANAC

**CHILE**

Leonel Schüller  
Encargado Oficina de Aeronavegabilidad - DGAC

Ricardo Méndez  
Jefe Sub Departamento Transporte Público - DGAC

Fernando Bolton Poblete  
Jefe Sección Normas - DGAC

**CUBA**

José López Vázquez  
Inspector de Aeronavegabilidad - IACC

**PARAGUAY**

Julio Fretes  
Dpto. de Aeronavegabilidad – DINAC

**PERU**

Ernesto López Mareovich  
Director General de Aeronáutica Civil del Perú

**PERÚ (Cont.)**

Juan Flor Rojas  
Director de Regulación y Promoción – DGAC

Luis Gonzáles Alva  
Certificaciones – DGAC

Andrés Villaverde Villaverde  
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

Luis Zavala  
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC

Luis Salinas Morón  
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC

**URUGUAY**

Álvaro Colina  
Jefe del Dpto. de Aeronavegabilidad

Eduardo Ledesma  
Inspector de Aeronavegabilidad  
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)

Zelmar Ferrés  
Inspector de Aeronavegabilidad Resp. De Certificación Operadores 135  
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)

**VENEZUELA**

Mario Pirela  
Jefe División de Aeronavegabilidad - INAC

**AEROLINAS / OMAS / CONSULTORES**

Elías Gutiérrez  
Gerente de Calidad Holding – LAN AIRLINES

Angela María Corrales  
SubGerente Seguridad Operacional en Mantenimiento – LAN AIRLINES

César Enrico  
Gerente de Aseguramiento de la Calidad – LAN PERÚ

Norberto Gorziza  
Quality Assurance Manager AT - VEM BRASIL

Ladislav Julio Petric Roca  
Consultor - DIGEX

Warner Calvo León  
Director de Calidad y Seguridad – COOPESA Costa Rica

Armando Velarde Torres  
Latin American Corporation SRL – Perú

Augusto Rosado Rolandi  
Quality Manager – SEMAN PERU

Omar Martín Sánchez Guilnet León  
Jefe de la Oficina de Prevención de Accidentes – SEMAN PERU

Ricardo Antonio Vera Redhead  
Jefe Auditorías de Calidad – SEMAN PERU

Rafael Canevaro Chávez  
Gerente Garantía de la Seguridad Operacional – Aerotransportes S.A. - ATSA

Harold Monzon Flores  
Gerente – Mantenimiento y Servicios de Aviación – EL PEREGRINO

César Quevedo Silva  
Control de Calidad – Mantenimiento y Servicios de Aviación – EL PEREGRINO

Raúl Oswaldo Castillo López  
Control de Calidad– AVIACIÓN SOLAR

## **OACI**

Oscar Quesada-Carboni  
Oficial Regional de Seguridad Operacional

Verónica Chávez Faiad  
Experta en Aeronavegabilidad SRVSOP

Ana María Díaz Trenneman  
Experta en Licencias al Personal y Centros de Instrucción – SRVSOP

## **Asunto 1. Aplicación del LAR 145**

1.1 Bajo este tema del Asunto se informó a la reunión sobre el LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas (*OMA*), **que** prescribe los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes y establece las normas generales de operación para las organizaciones de mantenimiento aeronáutico (*OMA*).

### ***LAR 145 versión 2***

1.2 El LAR 145 versión 1 fue aprobado por el Sistema regional el año 2004. Posterior a esta aprobación fue revisado en dos ocasiones por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad, con la finalidad de analizar las oportunidades de mejora detectadas durante los cursos realizados a los inspectores de aeronavegabilidad de las diferentes administraciones y los ensayos de auditoria de certificación realizados por equipos multinacionales de inspectores a organizaciones de mantenimiento. Es así que el año 2005 el Sistema Regional aprueba el LAR 145 versión 2.

1.3 Asimismo, se informó a la Reunión que el Sistema ha realizado (07) siete ensayos de Auditoria de certificación y vigilancia bajo el LAR 145. Las organizaciones de mantenimiento en donde se realizaron los ensayos de auditoria del LAR 145 versión 2 fueron Cubana de Aviación, Lloyd Aero Boliviano, LAN, VEM y SEMAN; tres de estas auditorias se concluyeron exitosamente

1.4 En cuanto al LAR 145 versión 2 se hizo notar a la Reunión que los requisitos más novedosos del mismo, comparado con la mayoría de los Reglamentos de la región son: los requisitos de Auto-evaluación; Gerente responsable; competencia de personal, Personal de certificación, responsabilidad de los puestos gerenciales en la política de calidad, política de calidad, Auditorias internas e informes de retroalimentación (revisión de la gerencia); los mismos que provienen de conceptos de Gestión.

1.5 En cuanto al requisito sobre la autoevaluación se expuso a la reunión que el LAR 145.130 sobre los requisitos para la Lista de Capacidad de la OMA establece en sus párrafos (d) y (e) que antes de incluir una estructura de aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidad, la OMA debe realizar una auto-evaluación para asegurar el cumplimiento de todos los requisitos de este reglamento. Esta auto-evaluación exige que sea validada por el Gerente Responsables antes de presentar la solicitud de aprobación para la AAC.

1.6 Luego de intercambiar puntos de vista en cuanto a la aplicación de este requisito se aclaró a la Reunión que el concepto de la autoevaluación para hacer enmiendas a la lista de capacidad, es en el sentido que la aprobación de la autoridad no necesariamente implica una presencia física del inspector. Todas estas evoluciones en la norma, se implementan bajo el principio de otorgar más libertad a las empresas siempre y cuando se evidencie una mayor madurez en sus sistemas de seguridad operacional.

1.7 Continuando con el análisis de los requisitos del LAR 145 versión 2, se expuso a la Reunión sobre el requisito de gerente responsable del LAR 145.210 párrafo (a), en donde se establece que la OMA nombrará a un Gerente responsable; el mismo que debe tener la capacidad de garantizar la aplicación del sistema de mantenimiento definido por la OMA y que existan los recursos necesarios para la ejecución del mantenimiento (materiales, herramientas, personal suficiente), de tal modo no hayan motivos (de carácter estratégico o económico) que degraden la seguridad y calidad del trabajo efectuado,

sino que se lleve a cabo un mantenimiento en cumplimiento fiel a lo establecido por las LARs. En este sentido, este Gerente también es responsable de promover la política de seguridad y calidad de la OMA y asegurar que el personal involucrado en el sistema de mantenimiento, cumpla con los requisitos del LAR 145.

1.8 Al respecto se indicó a la Reunión que el gerente responsable puede ocupar en más de una organización ese cargo siempre y cuando demuestre cumplimiento satisfactorio de sus deberes prescritos en el reglamento en cada una de las OMs a su cargo; y en el aspecto técnico, se requiere que al menos tenga conocimiento básico de la LAR 145.

1.9 En cuanto al requerimiento sobre las auditorías independientes de calidad del LAR 145.245, se informó a la Reunión que este requisito establece que la OMA debe incorporar a su sistema de calidad estas auditorías, siendo el resultado de las mismas los informes de retroalimentación que serán dirigidos hacia el personal gerencial de la OMA para tomar las medidas correctivas o preventivas adecuadas. Asimismo, se indicó a la Reunión que de acuerdo al LAR 145.245 (c) este requisito no es aplicable a organizaciones de mantenimiento que emiten certificación de conformidad de mantenimiento a aeronaves de menos de 5700 Kg. de masa máxima certificada de despegue y sus componentes.

1.10 Sobre este tema, la Industria inicio un debate sobre cuando se consideraba una OMA pequeña y una grande, en vista que se podían establecer varios parámetros para determinar el tamaño, por ejemplo, el número de personas que laboraba en la misma, la cantidad de trabajo, el tipo de componentes reparados en la medida que los mismos afectaban el nivel de seguridad operacional, etc.

1.11 En este sentido, la Reunión intercambió opiniones en cuanto al requisito de auditorías internas de calidad a OMAs pequeñas y se convino en la necesidad de revisar este requisito para analizar la pertinencia de su aplicación en organizaciones pequeñas. Asimismo, la Reunión consideró la incorporación de este tema como una tarea en el Programa de trabajo del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del SRVSOP (PEA) para su análisis.

1.12 Por otro lado, se informó a la Reunión que de las experiencias obtenidas en los ensayos de auditoría al evaluar el cumplimiento de los requisitos del LAR 145 versión 2 se pudo verificar, en general, que las organizaciones de mantenimiento cumplían con este reglamento, por lo que la aplicación del mismo no presentaría impedimentos en las organizaciones de mantenimiento del Sistema Regional.

### ***Armonización LAR 145 versión 2***

1.13 Continuando con la Reunión se indicó que conforme a la Estrategia de Adopción y armonización de las LAR desde el año 2004 al 2007 se han realizado seis (06) ensayos de certificación a organizaciones de mantenimiento pertenecientes a los Estados del Sistema Regional, de los cuales cuatro fueron concluidos de manera exitosa, dos se encuentra en los procesos finales de la Fase V de Certificación por parte de algunos Estados y dos se encuentran suspendidos debido a problemas ajenos al Sistema; además se ha realizado en el mes de mayo de 2007 el primer ensayo de seguimiento a la organización de mantenimiento de SEMAN.

1.14 Los ensayos de auditoría de certificación han sido realizados a organizaciones de mantenimiento ubicadas en los Estados miembros del SRVSOP que han manifestado su interés en participar en los mismos y consistieron en la realización de un proceso de auditoría utilizando la norma LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad desarrollado por el Comité Técnico del

SRVSOP y en la visita de un Equipo Multinacional de Auditoría, conformado por expertos de aeronavegabilidad designados por los Estados miembros del Sistema y debidamente capacitados.

1.15 Los requisitos establecidos en las normas de los Estados miembros serían cubiertos por el LAR 145 y las diferencias establecidas por los Estados a esta reglamentación. La certificación de la organización de mantenimiento es llevada a cabo por cada una de las Administraciones de la Aviación Civil (AAC) de los Estados miembros del Sistema (SRVSOP).

1.16 En cuanto a la competencia del equipo de auditoría; el Sistema Regional a través de su programa de formación de Auditores LAR asegura que los miembros del equipo multinacional de auditoría son competentes y poseen habilidades demostradas para aplicar los conocimientos y aptitudes para los cuales han sido previamente entrenados. La competencia del personal es determinada sobre la base de: educación, formación, habilidades y experiencia apropiadas. Dentro de la formación de los Auditores LAR en aeronavegabilidad se ha considerado la aprobación del Curso de Auditor Líder ISO 9001:2000 bajo registro IRCA y la Aprobación del curso sobre contenido y aplicación del LAR 145.

1.17 Las auditorías de certificación y vigilancia constan de cinco fases las cuales son la Fase I: Presolicitud; Fase II: Solicitud; Fase III: Análisis de la documentación; Fase IV: Demostración e inspección, y la Fase V: Certificación. El Equipo multinacional de auditores se encuentran a cargo de las 4 primeras fases de estas auditorías; correspondiendo la Fase V a cada una de las AAC; las cuales podrían validar el resultado del ensayo de auditoría en conjunto con el paquete de certificación que será enviado a cada Administración por el Sistema Regional. De existir algún requisito adicional en las normas de los Estados miembros que no sea cubierta por el LAR 145, estos deberán ser verificados por el equipo de auditoría para cubrir las necesidades particulares de cada Estado, lo que posibilitaría por parte de éste, la validación de los resultados de la auditoría.

1.18 En cuanto a los certificados de aprobación emitidos por los Estados del Sistema Regional, para los ensayos de auditoría de certificación que se concluyeron de manera exitosa, fueron:

- SEMAN-Perú (noviembre 2004) con nueve (9) certificados de aprobación por parte de los Estados, no pudiéndose emitir los certificados de aprobación por parte de los Estados de **Argentina** y **Panamá** por temas Administrativos. Para la auditoría de seguimiento realizada en mayo del 2007, han renovado los certificados seis (06) Estados, quedando la emisión de **Paraguay, Uruguay, Venezuela y ACSA** pendientes por temas Administrativos.
- Aeropostal de Venezuela (mayo 2005) con seis (06) certificados, en donde **Paraguay y Panamá** necesitaban que la OMA Aeropostal complete requisitos administrativos y **Argentina** se encuentra evaluando el informe de auditoría, y
- LAN Airlines de Chile (octubre de 2006) con nueve (09) certificados, en donde **Panamá, Venezuela y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos.
- VEM Brasil (julio de 2007) con seis certificados emitidos, dos certificados en proceso de concluir los trámites de emisión y **Paraguay y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos. En este caso la OMA ya contaba con varias de las certificaciones de organización de mantenimiento.

1.19 Por otro lado, continuando con las tareas de armonización y adopción del LAR 145, el SRVSOP dio inicio a los estudios para definir un mecanismo de adopción del LAR 145. Para ello se han definido los términos de “adopción” y “armonización” y se ha desarrollado el “Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves

entre las Autoridades de Aviación Civil de los estados participantes del SRVSOP, basada en el informe de auditores del equipo multinacional del SRVSOP”, el cual está en su proceso de revisión por parte de los Estados para su entrada en vigor.

1.20 Al respecto se comentó sobre la importancia de que exista una matriz de referencia cruzada entre el LAR y la norma nacional de cada Estado. Sobre el particular se informó que el acuerdo de armonización del LAR 145, que está en vías de ser suscrito por los Estados, incorpora la necesidad de desarrollar una referencia cruzada entre la norma nacional del Estado miembro del SRVSOP y el LAR 145 como uno de los pasos para lograr a armonización regional.

1.21 De todo el proceso de auditorias de certificación y vigilancia la fase que ha presentado mayor problema ha sido la Fase V de certificación entre los que se pudo detectar dificultades de orden Administrativo dentro de las AAC, tales como:

- a) Los costos excesivos para la emisión de un certificado,
- b) vacío administrativo en cuanto a la tasa de la certificación que no considere la realización de la auditoria;
- c) lentitud en la revisión así como la emisión del certificado, con demoras significativas de hasta un año;
- d) Diferentes períodos de validez de los certificado emitidos,
- e) Falta de coordinación por parte de las AAC, con la realización de auditorias paralelas o casi paralelas a las realizadas por el Sistema; con la finalidad de certificar o realizar vigilancia a pesar de indicar que había un reconocimiento del ensayo realizado;
- f) Dificultad al Emitir las Especificaciones de Operación de OMA previamente certificadas, en las cuales no se incluye los alcances de las auditorias; entre otras.

1.22 A pesar de lo anteriormente manifestado se hizo notar a la Reunión que el reconocimiento de los informes de auditorias realizados por equipos multinacionales no presentaron problemas de orden técnico para las AACs; pues tanto el reglamento como los procedimientos utilizados son compatibles con los reglamentos y procedimientos de los Estados. Es decir, que los problemas generados para el reconocimiento de estos ensayos son de orden administrativo y no técnico.

1.23 Por otro lado, se informó a la Reunión que el año 2007 se concluyó con los ensayos de auditoria de certificación y seguimiento en organizaciones de mantenimiento, por lo que las siguientes auditorias de certificación y seguimiento se realizaran bajo un esquema de recuperación de costos.

1.24 En este sentido el SRVSOP dispuso la necesidad de establecer recuperar los costos del servicio de certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento. El calculo de la tarifa para la realización de una auditoria conjunta de certificación o seguimiento de una OMA, se realizará de acuerdo a la formula  $T = [1.1 * [(N * d * DA) + CV]]$  siendo:

*DA* = Costo por día auditor = USD 54

*N* = total auditores

*d* = días programados

*CV* = Viáticos y transporte de inspectores, incluyendo la organización como ejecución de la auditoria.

1.25 En cuanto a los costos de certificación y la cantidad de inspectores para una auditoria de certificación y/o vigilancia, la Reunión tomo nota que en una de las OMA's más grandes de la Región, los equipos de inspectores de la FAA o la EASA no son mayores a dos personas. Sobre el particular se informó que en la conformación de los equipos de auditores del SRVSOP se consideran objetivos de capacitación, armonización y representatividad. Este tema será incorporado como una tarea en el programa del trabajo de los expertos de aeronavegabilidad del Sistema Regional buscando un balance entre estas posiciones. Se sugirió ver la tablas de los esquemas de certificación ISO 9000 para definir la cantidad de días auditor para un proceso de certificación.

1.26 Por otra parte se comentó sobre el requisito heredado de otros esquemas normativos, en el sentido que para iniciar una certificación de una OMA debe existir una solicitud de un operador con aeronaves registradas en el Estado certificador. Se convino en la necesidad de analizar este tipo de requerimientos que representan un obstáculo para el proceso de reconocimientos de las certificaciones multinacionales.

1.27 Asimismo, se comentó que es claro que el objetivo de todos los miembros del SRVSOP, es contar con reglamentos y procedimientos armonizados y con ello el reconocimiento mutuo de las certificaciones, logrando establecer un alto nivel de confianza entre las diferentes Administraciones, logrando finalmente la mejora de la seguridad operacional de la Región. Dentro de las ventajas identificadas para los Estados miembros se cuentan:

- La generación y actualización de normas en forma centralizada;
- Programas de Vigilancia compartidos;
- Reconocimiento de certificaciones y licencias;
- Facilita el intercambio de Inspectores;
- Disminución de costos de certificación, (OMAS, alteraciones y reparaciones mayores, etc.);
- Programas de entrenamiento común;
- Etc.

1.28 Por otro lado, los miembros del SRVSOP vislumbran obtener además de los beneficios para las propias Administraciones, anteriormente nombrados, mejorar la competitividad de su industria, en vista que se conseguiría:

- Disminución en los costos de auditorias e inspecciones;
- Reconocimientos de certificados y licencias;
- Ambiente propicio para optimizar uso de material de vuelo;
  - Intercambio de información;
  - Ambiente de seguridad operacional homogéneo;
  - Confianza mutua entre los integrantes del Sistema;
- Ampliación del mercado para asociaciones y contratación de servicios;
- Incrementos de los niveles de competitividad;
- Etc.

1.29 Asimismo, la Reunión destacó que el proceso de armonización regional le ofrece a la industria un modelo y un espacio de diálogo con las Autoridades para plantear velocidades al proceso de armonización, con este proceso la industria tendría una herramienta para plantear sus preocupaciones.

### ***Participación de la Industria***

1.30 A continuación se expuso a la Reunión la importancia de la participación de la Industria en el proceso de armonización de las regulaciones que está siendo llevada a cabo por los Estados miembros del SRVSOP.

1.31 Al respecto, la Reunión tomó nota sobre la preocupación de la Industria para garantizar la implementación del LAR 145 en los Estados y se resaltó la necesidad de una mayor difusión por parte de las Autoridades Aeronáuticas. Sobre el particular se informó que ya existe una conclusión de la Junta General para la armonización del LAR 145 en cinco años a partir del año 2005 y que oportunamente en una Reunión internacional se presentará la nota de estudio para solicitar a los Estados miembros que informen sobre el cumplimiento de sus compromisos de armonización. Con respecto a la difusión de la norma LAR se informó sobre la incorporación de las actividades de difusión en el programa de actividades del SRVSOP.

1.32 Sobre este tema, miembros del Panel de expertos de Aeronavegabilidad del (2) dos Estados miembros del Sistema, informaron sobre las actividades propias de su Administración para cumplir con el compromiso de armonización.

1.33 La industria consultó sobre el impacto económico en la industria en el proceso de implementación de la nueva normativa regional, al respecto se informó que este tipo de reuniones está orientada a evaluar este impacto, y que el LAR 145 no contiene requisitos nuevos hasta el momento y representa solamente un proceso de armonización regional por tanto su implementación disminuirá sustancialmente los costos para la industria al evitarse la duplicación de inspecciones.

1.34 La Reunión convino en la necesidad de hacer más difusión por parte de los Estados miembros sobre el proceso de armonización regional en su industria ya sea a través de sus páginas web o mediante la celebración de seminarios, lo que también reflejaría el compromiso de cada Estado con este proceso.

## Asunto 2. LAR 145 Enmienda 2; Sistemas de gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

### *LAR 145 Tercera Edición: SMS*

2.1 Bajo este asunto se presentó a la Reunión la propuesta de enmienda al LAR 145, en donde se incorpora los requisitos de SMS. Al respecto se informó que en la Enmienda 30 del Anexo 6 Parte I, se indica que los Estados deben establecer un programa de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional de las aeronaves. Para ello se solicita que los Estados reglamenten la implantación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional en los Explotadores y Organismos de Mantenimiento a partir del 1 de enero de 2009.

2.2 Un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) se concibe como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, e incluye la estructura organizacional, las responsabilidades, obligaciones de rendición de cuentas, y las políticas y procedimientos que se necesita para su implantación. A fin de preservar la seguridad operacional de todo el sistema aeronáutico, es importante asegurar **el uso uniforme** del SMS a través de todos los sectores y disciplinas de la industria aeronáutica.

2.3 En este sentido, se informó a la Reunión que considerando que varios de los requisitos requeridos por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) ya se encontraban dentro del LAR 145 versión 2 y que la implementación del SMS involucra un cambio en la cultura organizacional de la OMA, el Sistema Regional convino en que los requisitos del mismo deberían ser integrados al reglamento y dentro de la estructura del LAR 145 se incorporaría un capítulo entero dedicado al SMS. Los elementos de sistemas de gestión que están incorporados en el LAR 145 Versión 2 se encuentran orientados hacia la calidad, por lo que, para la incorporación de los requisitos del SMS en el LAR 145 se tiene como objetivos:

- 1) incorporar los elementos faltantes del sistema de gestión;
- 2) ordenar la estructura del LAR 145; y, principalmente,
- 3) orientar el sistema de gestión de la OMA a la seguridad operacional y no a la calidad.

2.4 El SMS es un sistema de gestión en el cual se involucra a toda la organización y cuya implementación se inicia desde el más alto nivel, por tanto bajo ninguna circunstancia debe ser percibido por la industria como un requisito reglamentario más o como un programa adicional. Asimismo, para cumplir con las normas internacionales la propuesta de enmienda del LAR 145, debe incorporar el “framework” de la OACI para el SMS como base para su nueva estructura, insertando los requisitos ya existentes que son partes del SMS en esa “framework” y manteniendo claramente los requisitos de los 4 fundamentos de las OMAs en cuanto a herramientas, personal, instalaciones y datos de mantenimiento.

2.5 Por este motivo los requerimientos para exigir la implementación del SMS deberán estar integradas en todos los requisitos de gestión del LAR 145; y se hace necesario plantear una estructura para el LAR 145 que permita una fácil comprensión y una adecuada implementación del SMS en una OMA

2.6 Al respecto, la industria mencionó que inevitablemente la incorporación del SMS será visto como un requisito normativo adicional. Sobre el particular se informó sobre las características del SMS y los inconvenientes de percibirlo como un requisito normativo más, destacando la necesidad del

compromiso de implementación por parte de la industria con la seguridad y la necesidad de caminar juntos en este proceso.

2.7 Ante esta inquietud se validó y fortaleció la estrategia de incorporar los requerimientos del SMS en todo el LAR 145 y no como un apéndice a la norma ya existente; y de esta forma se comprende el cambio integral que se requiere realizar en la OMA para la incorporación de este requisito..

2.8 De igual forma la Reunión confirmó la conveniencia de una implementación por fases para lograr el cambio en la cultura de seguridad del SMS.

2.9 Por otra parte se destacó la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos en los sistemas de gestión ya existentes y de tomar en cuenta el impacto que se generará en las OMA's pequeñas. Sobre el particular se destacó que el nivel de gestión de riesgos será de acuerdo con el tamaño de la organización por que no se esperaría un impacto significativo.

### ***Plan piloto de implementación del LAR 145 incorporando los conceptos de SMS***

2.10 A continuación se informó a la Reunión sobre la implementación de un ***Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMA's LAR 145***, por parte del SRVSOP, como parte de su Plan de Trabajo para el Año 2008.

2.11 En este plan piloto se considera invitar a al menos 5 OMA's grandes y a 5 OMA's pequeñas, para que voluntariamente inicien durante el 2008 la implementación del SMS en sus organizaciones y apoyen al SRVSOP en la identificación de oportunidades de mejora al LAR 145 Enmienda 2 y al material de orientación; asimismo, se provea de retroalimentación sobre las dificultades que les puedan representar la implementación del SMS. También prevé la realización de visitas de diagnóstico hacia OMA's voluntarias que deseen implementar estos requisitos, con ello se podrá evaluar la situación en la que se encuentran las mismas con relación a los requisitos del SMS.

2.12 Al respecto, se informó a la Reunión que una de las primeras autoridades que ha empezado con la implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves es Transport Canada; ellos durante el Seminario sobre Implantación del Sistema SMS, realizado del 24 al 28 de septiembre en Lima-Perú, expusieron que durante el proceso de implementación del SMS aprendieron, en cuanto a la implementación de este Sistema y la Industria, que:

- Es importante la comunicación con la industria. Desde el inicio de la discusión de los borradores de las regulaciones y estándares es necesario trabajar en conjunto con la industria;
- Hay que darle tiempo a la industria para hacer las cosas bien, y
- Es necesario trabajar conjuntamente en proyectos pilotos para la implementación del SMS, de tal forma que se pueda ajustar el programa de implementación a la realidad de la Industria.

2.13 En este sentido, la implantación del SMS en las organizaciones de mantenimiento es un gran reto que ahora enfrentan tanto la Industria como las Autoridades de la Región; para ello es necesario realizar un trabajo conjunto y coordinado pues la implementación de este requisito requiere de un cambio en la cultura de la organización tanto de la OMA como de la misma Autoridad.

2.14 De acuerdo a la propuesta de la Enmienda 2 del LAR 145; en cuanto a los requisitos del SMS; se plantea la implementación de estos requisitos en 4 fases; cada una de ellas con una duración de 1

año. La única forma de mejorar el material normativo y de orientación para la implementación del SMS es mediante un trabajo conjunto entre los reguladores y la industria, por este motivo un plan piloto de implementación se ve como una excelente oportunidad para facilitar el cumplimiento de esta obligación internacional.

2.15 En este marco, la Reunión convino en la conveniencia de una implementación del SMS por etapas para las OMAs, y las siguientes organizaciones de mantenimiento se ofrecieron a participar en el plan piloto de implementación:

- *COOPESA (Costa Rica)*
- *LAN (Chile)*
- *DIGEX (Brasil)*
- *SEMAN (Perú)*
- *ATSA (Perú)*
- *El Peregrino (Perú)*
- *AEROMAN (El Salvador)*

2.16 Asimismo, la Reunión destacó sobre la necesidad que los programas pilotos nacionales, sean adecuadamente coordinados con el las actividades del SRVSOP y las ACC miembros.

3.7 Por otra parte, la Reunión convino, en cuanto a la implementación del SMS, en no hacer divisiones en las OMAs por su tamaño sino por el impacto que pueda generar en la seguridad de las operaciones aéreas, destacándose que puede existir una OMA muy grande que solamente realice trabajos cosméticos de componentes de aeronaves i.e. tapicería y una OMA pequeña que haga mantenimiento a instrumentos críticos de un motor de aeronave.

**Asunto 3. Otros asuntos*****Asociación de OMA's Latinoamericanas***

4.1 Bajo este asunto de la agenda se presentó una nota de estudio para analizar las posibilidades para la creación de una Asociación de OMA's latinoamericanas. La industria convino en la importancia de la creación de esta asociación y se intercambiaron opiniones sobre cómo hacerlo, resaltando que debe ser una iniciativa del sector privado y que lo primero es generar espacios de intercambio como puede esta Reunión o los eventos de FIDAE.

4.2 La reunión también se mencionó que el plan piloto de implementación del SMS abrirá espacios de intercambio que pueden ser utilizados por la industria como foros para ir buscando alguna forma de asociación.



RCPF/6

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

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

**SEXTA REUNIÓN DE COORDINACIÓN CON LOS PUNTOS FOCALES  
DEL SRVSOP  
RCPF/6**

**INFORME**

**(Lima, Perú 20 al 22 de octubre de 2008)**

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

## ÍNDICE

i -	Índice .....	i-1
ii -	Reseña de la reunión .....	ii-1
	Lugar y fecha de la reunión .....	ii-1
	Participación .....	ii-1
	Apertura .....	ii-1
	Organización .....	ii-1
	Aprobación de la agenda.....	ii-1
	Listas de Decisiones y Conclusiones de la reunión RCPF/6 .....	ii-3
iii -	Lista de participantes .....	iii-1
<b>Informe sobre el Asunto 1:</b>		
	Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18 .....	1-1
<b>Informe sobre el Asunto 2:</b>		
	Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF .....	2-1
<b>Informe sobre el Asunto 3:</b>		
	Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional .....	3-1
<b>Informe sobre el Asunto 4:</b>		
	Propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General.....	4-1
<b>Informe sobre el Asunto 5:</b>		
	Propuesta de programa de trabajo 2009 para su presentación a la Junta General.....	5-1
<b>Informe sobre el Asunto 6:</b>		
	Otros asuntos.....	6-1

## **RESEÑA DE LA REUNIÓN**

### **ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN**

La Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó del 20 al 22 de octubre de 2008 en la ciudad de Lima, Perú.

### **ii-2 PARTICIPACIÓN**

En la reunión participaron diez (10) delegados pertenecientes a ocho (8) Estados/Organizaciones miembros del Sistema. Miembros del Comité Técnico también participaron de la Reunión. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-2.

### **ii-3 APERTURA**

El señor José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, dio inicio a la Reunión, destacando los importantes avances del Sistema hasta el momento, y agradeció la presencia de los participantes. Dando a los delegados la bienvenida y deseándoles éxito en sus deliberaciones, inauguró la Reunión.

### **ii-4 ORGANIZACIÓN**

El señor Lorenzo Sepúlveda, de delegación de Chile, fue elegido como Presidente de la Reunión. El señor Oscar Quesada Oficial Regional de Seguridad Operacional de la OACI, actuó como Secretario.

### **ii-5 APROBACIÓN DE LA AGENDA**

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

- Asunto 1.** Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18
- Asunto 2.** Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF
- Asunto 3.** Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional
- Asunto 4.** Propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General
- Asunto 5.** Propuesta de programa de trabajo 2009 para su presentación a la Junta General
- Asunto 6.** Otros asuntos

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

<b>Nº</b>	<b>Título</b>	<b>Página</b>
RCPF 6/01	DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A36-2 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL	2-1
RCPF 6/02	COMENTARIOS DE LOS PUNTOS FOCALES SOBRE LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL.	3-3
RCPF 6/03	ESTÁNDARES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS LAR EN LOS ESTADOS E INSTITUCIONES MIEMBROS DEL SRVSOP	5-8

**LISTA DE PARTICIPANTES****ARGENTINA**

Javier López González  
Jefe Departamento OACI - CRA

Roberto Cimbaro  
Director Habilitaciones Aeronáuticas - CRA

**BOLIVIA**

Jorge Pardo Bejar  
Director de Seguridad Operacional – DGAC

**BRASIL**

Ricardo Caldeira Cesar Brasil  
Asesor de Seguridad Operacional - ANAC

**CHILE**

Lorenzo Sepúlveda Biget  
Director de Seguridad Operacional - DGAC

Fernando Bolton Poblete  
Jefe Sección Normas DSO - DGAC

**PERU**

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

**URUGUAY**

Jorge Álvarez  
Director de Seguridad Operacional - Dinacia

**VENEZUELA**

David Romero  
Gerente de Certificaciones Operacionales – INAC

**ACSA**

Mario Chacón  
Subdirector de la Agencia - COCESNA

**OACI**

Oscar Quesada-Carboni  
Oficial Regional de Seguridad Operacional

**COMITÉ TÉCNICO**

Verónica Chávez Faiad  
Experta en Aeronavegabilidad

**Asunto 1. Revisión de los resultados de la JG/17 y JG/18**

1.1. Bajo este asunto de la agenda, se presentó un resumen de los resultados de las reuniones JG/17 y JG/18.

***Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (Lima, Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007) JG/17***

1.2. Sobre la JG/17, la Reunión tomó nota del Informe del cumplimiento de las actividades del año 2007 en sus programas de armonización, actividades multinacionales, capacitación y seminarios y el programa de reuniones.

1.3. En referencia al programa de asesoramiento a los Estados, se tomó nota de los cursos sobre aprobación de operaciones CAT II/III impartidos por el SRVSOP en Bolivia y Perú y la visita de asesoramiento a Bolivia para la preparación de la auditoría USOAP.

1.4. También se tomó nota acerca el nombramiento del Perú como Presidente de la Junta General para el periodo 2007-2008 y el requerimiento para la implementación de cursos y talleres de capacitación para la gestión de la vigilancia de la seguridad operacional, dirigida a directores o gerentes de seguridad operacional de los Estados del Sistema. Asimismo se informó sobre la incorporación del programa de difusión del SRVSOP.

***Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008)***

1.5. Con respecto a la JG/18 se señalaron los resultados de esta reunión que incluyeron un informe sobre los resultados del programa de trabajo del año 2008 hasta la fecha, así como las actividades de asistencia a los Estados que incluyeron capacitación de dos inspectores en operaciones especiales RNAV/RNP en la Oficina de Miami de la FAA, a solicitud de la Autoridad de Aeronáutica del Perú (24 al 26 de marzo de 2008).

1.6. De igual forma se tomó conocimiento de la ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, orientada a otorgar mayor responsabilidad al foro, principalmente en la propuesta del programa de trabajo del Sistema Regional y la institucionalización del Sistema.

1.7. Sobre la Revisión de los indicadores del SRVSOP, se comentó que el promedio de falta de cumplimiento de los Estados miembros del Sistema está en 8.62% y en el ámbito global de cumplimiento efectivo se encuentra en un 41.71%, solicitándose presentar la información filtrada sobre los Anexos 1, 6 y 8 para poder compararla con los datos obtenidos con las auditorías USOAP.

1.8. La Reunión también tomó nota sobre las conversaciones iniciales con Transport Canada para apoyar el programa piloto de implementación de SMS en OMA LAR 145. Sobre el particular uno de los miembros del SRVSOP consultó acerca de la posibilidad de expandir este apoyo al programa de seguridad del Estado. Luego de un intercambio de opiniones se aclaró que la asistencia ofrecida por Transport Canada está dirigida a un objetivo específico y que las Oficinas Regionales de la OACI estarán apoyando a los Estados en la implementación del programa de seguridad del Estado.

## **Asunto 2. Revisión del cumplimiento de las conclusiones del RCPF**

5.1 Para este asunto de la Agenda, se informó a la Reunión sobre las conclusiones adoptadas por las Reuniones de Puntos Focales realizadas anteriormente que se encuentran vigentes y aquellas que ya han sido cumplidas. En el **Apéndice A** a esta parte del Informe se presenta el listado de conclusiones vigente.

5.2 Con respecto a la conclusión **RCPF 4/01**, en atención a que la resolución A 35-7 fue sustituida por la A 36-2, se convino en renovar la conclusión con la siguiente.

Conclusión RCPF 06/01 - **DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A36-2 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL**

Que los Puntos Focales del SRVSOP, difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, los considerandos y aspectos dispositivos de la Resolución A36-2 **Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional y la Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación**, para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.

5.3 Ambos documentos se incluyen como **Apéndices B y C** de esta parte del Informe de la Reunión.

5.4 De igual forma con respecto a la conclusión RCPF5/03 se consideró conveniente recordar que el sentido de esta conclusión es desarrollar un modelo de vigilancia común para los Estados miembros del SRVSOP con indicadores de performance.

5.5 Adicionalmente la Reunión comentó extensamente sobre la problemática de las tasas administrativas que cobran los Estados miembros por emitir una certificación de una Organización de Mantenimiento de Aeronaves, recordando que algunos Estados tienen montos muy por encima del promedio de la región y la necesidad que la Junta General revise constantemente la evolución de esta situación. Al respecto se le encomendó al Comité Técnico que prepare, para antes del **14 de noviembre de 2008**, un borrador de nota de estudio para revisión y comentarios de los Puntos Focales y para ser presentada en la próxima Junta General con la información actualizada de las tasas que cobran los Estados e Instituciones miembros del SRVSOP y buscando el objetivo de mantener los costos en lo mínimo necesario y con un solo monto para el operador. Esta nota de estudio deberá ser presentada en la última reunión del año de la Junta General para que se tomen las medidas pertinentes.

5.6 También se tomó nota que toda la problemática sobre las tasas administrativas debería ser superada una vez entre en vigor el Acuerdo sobre reconocimiento de OMA LAR 145 y todos los futuros acuerdos de reconocimiento que se establezcan para las otras materias contenidas en la reglamentación armonizada.

5.7 Por otra parte, se consultó a ACSA acerca del reconocimiento por parte de los Estados centroamericanos de los resultados de las actividades de certificación multinacional de las OMA. Sobre el particular ACSA informó que efectivamente había una demora en el reconocimiento de estas certificaciones y que se esperaba que esta situación se resolviera a finales del año 2008, una vez los Estados centroamericanos pasaran las auditorías de la OACI. También se informó que una vez aprobada la norma regional centroamericana el reconocimiento mutuo como objetivo final sería automático dentro de los Estados miembros de COCESNA y que al momento ACSA estaba desarrollando una referencia cruzada entre su norma 145 con el LAR 145 y no esperaban ningún inconveniente para el reconocimiento de la norma LAR 145 en el futuro.

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		Título	Texto	Responsable	Observaciones
RCPF 4/01		<b>DIFUSIÓN DE LA RESOLUCIÓN A35-7 DE LA ASAMBLEA DE LA OACI Y LA DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA DE DIRECTORES GENERALES DE AVIACIÓN CIVIL</b>	Que los Puntos Focales del SRVSOP, difundan en el interior de sus Administraciones de Aviación Civil, los considerandos y aspectos dispositivos de la Resolución A35-7, <i>Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional (Apéndice A) y la Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (Apéndice B)</i> , para fomentar el establecimiento de asociaciones regionales y subregionales para la mejora sostenida de la seguridad operacional de la región.	Puntos Focales	Reemplazada por RCPF 6/01 para referirse a la resolución A 36-2 que sustituye a la A 35-7
RCPF 5/01	Aprobada JG17/16	<b>FIJACIÓN DE TASAS ADMINISTRATIVAS LO MÁS BAJAS POSIBLES PARA LA EMISIÓN Y/O CONVALIDACIÓN DE CERTIFICADOS DE OMAs EN EL ÁMBITO DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL</b>	<del>Se solicita al Comité Técnico a preparar una Nota de Estudio para la próxima Junta General, con los antecedentes de la problemática de la estandarización de tasas administrativas para la emisión y/o convalidación de certificados de OMAs en el ámbito de los Estados miembros del SRVSOP y solicitando a la Junta General la adopción de una conclusión que inste a los Estados a tomar medidas concretas para disminuir las tasas en un tiempo determinado.</del>	Comité Técnico	Cumplida

Resumen de las conclusiones vigentes de las Reuniones de Puntos Focales					
Conclusión		Título	Texto	Responsable	Observaciones
<b>RCPF 5/02</b>		<b>INCORPORACIÓN EN LA AGENDA DE TRABAJO DEL SRVSOP, ESTUDIOS PARA LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA</b>	<p>Que el Coordinador General considere dentro de la agenda de trabajo del SRVSOP y de las Reuniones de la Junta General, una actividad para definir la institucionalización del Sistema Regional.</p> <p><i>Nota: Por el término "institucionalización" se entiende como la creación de la organización multinacional regional que se define como: Una organización internacional de alcance regional/sub-regional creada por un acuerdo entre los Estados interesados en explotar una instalación/servicio multinacional, con personería jurídica, autonomía de gestión y financiera, apropiada para contratar, adquirir, litigar y disponer de los bienes y servicios de la Organización.</i></p>	<b>Coordinador General</b>	<b>Cumplida</b>
<b>RCPF 5/03</b>	<b>Aprobada JG17/23</b>	<b>CAPACITACIÓN DE VIGILANCIA CONTINUA A LOS ESTADOS DEL SRVSOP</b>	Que la Junta General considere dentro del programa de actividades para el año 2008, un seminario sobre vigilancia continua, con la participación directa de los Estados del Sistema, en el que se utilice los procedimientos desarrollados en el Manual del inspector de operaciones (MIO) y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA) del SRVSOP.	<b>Junta General</b>	<b>Incorporada en el programa de trabajo del SRVSOP</b>

## Adjunto B

### **A36-2: Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional**

*Considerando* que uno de los objetivos principales de la Organización sigue siendo el de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo;

*Considerando* que incumbe también a los Estados contratantes, **tanto en forma colectiva** como individual, la responsabilidad de garantizar la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Considerando* que, de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de **lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones**, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aeropuertos, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

*Considerando* que para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional en todo el mundo se requiere la colaboración activa de todas las partes interesadas;

*Considerando* que el Convenio y sus Anexos proporcionan el marco jurídico y operacional para que los Estados contratantes elaboren un sistema de seguridad operacional de la aviación civil **basado en la confianza y el reconocimiento mutuos**, para lo cual se requiere que todos los Estados contratantes apliquen los SARPS en la mayor medida posible y ejerzan adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

*Considerando* que los resultados del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) indican que diversos Estados contratantes todavía no han logrado establecer un sistema nacional de vigilancia de la seguridad operacional satisfactorio;

*Considerando* que en la Conferencia DGCA/06 se formularon recomendaciones para permitir que el público tenga acceso a información apropiada sobre las auditorías de la seguridad operacional y para que se desarrolle un mecanismo adicional que permita resolver rápidamente problemas importantes de seguridad operacional identificados mediante el USOAP;

*Considerando* que la OACI puede coordinar y facilitar la obtención de asistencia para los Estados que la necesiten para rectificar las deficiencias detectadas mediante el USOAP de la OACI;

*Considerando* que el Ente de financiación internacional para la seguridad operacional de la aviación (IFFAS) se ha establecido para ayudar a los Estados contratantes a financiar los proyectos relacionados con la seguridad operacional destinados a corregir las deficiencias detectadas principalmente mediante el USOAP y para los cuales dichos Estados no pueden proporcionar u obtener de otro modo los recursos financieros necesarios;

*Reconociendo* que no todos los Estados contratantes cuentan con los recursos humanos, técnicos y financieros necesarios para ejercer adecuadamente la vigilancia de la seguridad operacional;

**Reconociendo** que el establecimiento de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, comprendidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, tiene un gran potencial para asistir a los Estados en el cumplimiento de sus

**obligaciones en virtud del Convenio de Chicago mediante las economías de escala y la armonización a más amplia escala;**

*Reconociendo* que la asistencia con la que cuentan los Estados contratantes que tienen dificultades para corregir las deficiencias detectadas mediante las auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional aumentaría en gran medida mediante la aplicación de una estrategia unificada en la que participaran todos los Estados contratantes, la OACI y otras partes interesadas en las operaciones de aviación civil;

*Reconociendo* las contribuciones de intensificación de la seguridad operacional como resultado de las auditorías llevadas a cabo por organizaciones internacionales y regionales, incluyendo las organizaciones que tienen acuerdos con la OACI, tales como la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL);

***Reconociendo que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro; y***

*Reconociendo* que el conocimiento anticipado de la identidad del Estado de matrícula y del Estado del explotador de las aeronaves extranjeras que realizan operaciones en un Estado proporciona información vital para la vigilancia de dichas operaciones;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional que pueda tener repercusiones en la seguridad operacional de la navegación aérea internacional y a facilitar el acceso a toda información pertinente relativa a la seguridad operacional;
2. *Alienta* a los Estados contratantes a utilizar plenamente toda la información disponible sobre seguridad operacional en el desempeño de sus funciones de vigilancia de la seguridad operacional, incluso durante las inspecciones, tal como se prevé en el Artículo 16 del Convenio;
3. *Recuerda* a los Estados contratantes la necesidad de que vigilen todas las operaciones de aeronaves, incluidas las extranjeras dentro de su territorio, y de que adopten las medidas que resulten necesarias para proteger la seguridad operacional;
4. *Recuerda* a los Estados contratantes que compartan con la OACI la información pertinente sobre las matrículas de aeronaves, en virtud del Artículo 21 del Convenio de Chicago y de conformidad con el reglamento que establezca el Consejo para regir este sistema de intercambio de la información;
5. *Pide* al Secretario General que siga fomentando la coordinación y cooperación entre el USOAP y los programas de auditorías de otras organizaciones relativos a la seguridad operacional de la aviación;
6. *Encarga* al Consejo que aplique y examine, en la medida necesaria, los procedimientos para informar a los Estados contratantes, como se establece en el Artículo 54 j) del Convenio de Chicago, en el caso de Estados que tienen deficiencias considerables respecto de los SARPS de la OACI relacionados con la seguridad operacional, a fin de que otros Estados contratantes tomen medidas en forma conveniente y oportuna;

**7. Encarga al Consejo que promueva el concepto de sistemas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional;**

**8. Insta a los Estados contratantes a desarrollar y seguir reforzando la cooperación a escala regional y subregional y, cuando sea factible, establecer iniciativas de asociación con otros Estados, con empresas del sector aeronáutico, proveedores de servicios de navegación aérea, entidades financieras y otras partes interesadas con miras a reforzar su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional para fomentar un sistema más seguro de aviación civil internacional y mejorar el cumplimiento de las responsabilidades estatales;**

**9. Alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales o subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer las capacidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional, y a participar en el fortalecimiento y fomento de los sistemas regionales de vigilancia de la seguridad operacional, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible;**

10. *Alienta* a los Estados contratantes a promover la seguridad operacional de la aviación como componente fundamental de las prioridades nacionales, sociales y económicas, así como del proceso de planificación y de las operaciones;

11. *Invita* a los Estados contratantes a utilizar los servicios de la OACI para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional;

12. *Invita* a los Estados contratantes que experimenten dificultades a la hora de financiar las medidas necesarias para corregir las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional a aprovechar la oportunidad de financiación que brindan las instituciones financieras, comprendidos los bancos de fomento y otros donantes;

13. *Pide* al Consejo que, junto con los bancos de fomento y otros donantes, prepare un informe anual sobre las deficiencias a escala mundial tanto en la infraestructura de la aviación como en los mecanismos de vigilancia y, en particular, que especifique las deficiencias que necesitan tratarse con carácter prioritario, a fin de ayudar a los donantes a encontrar oportunidades de mejoramiento y asignar el apoyo de los Estados contratantes;

14. *Pide* al Secretario General que siga investigando los medios con que puede emprenderse la identificación de medidas, a escala nacional y regional, para apoyar el desarrollo de capacidades y procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional en la ATM;

15. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que establezca una tarea para preparar directrices sobre los niveles óptimos de dotación de personal que requiere una autoridad de aviación civil para las funciones relacionadas con la seguridad operacional;

16. *Encarga* al Consejo que refuerce el Programa de apoyo a la implantación y desarrollo (ISD) para asegurar su ininterrumpida eficacia; y

17. *Declara* que esta resolución sustituye a la Resolución A35-7.

## Apéndice C

### DECLARACIÓN

*Considerando* que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus Anexos proporcionan el marco esencial requerido para satisfacer las necesidades de seguridad operacional del sistema de aviación mundial;

*Considerando* que los Directores Generales de Aviación Civil tienen la responsabilidad colectiva de velar por la seguridad operacional de la aviación civil internacional;

*Reconociendo* que el marco para la seguridad operacional debe ser utilizado plenamente por todas las partes interesadas y debe evolucionar en forma continua para garantizar su eficacia y eficiencia sostenidas en el cambiante entorno normativo, económico y tecnológico que caracteriza al siglo XXI;

*Recordando* que la transparencia y el intercambio de información sobre seguridad operacional constituyen principios fundamentales de un sistema de transporte aéreo seguro;

*Recordando* que el reconocimiento como válidos de certificados y licencias de otros Estados se rige por lo dispuesto en el Artículo 33 del Convenio y las normas pertinentes;

*Recordando* la función de la OACI en la solución de controversias;

*Reconociendo* que la confianza mutua entre los Estados así como la confianza del público en la seguridad operacional del transporte aéreo dependen del acceso a información adecuada sobre seguridad operacional;

*Reconociendo* que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida y que los avances en el campo de la seguridad operacional mundial son posibles sólo mediante el liderazgo de la OACI y un esfuerzo basado en la cooperación, colaboración y coordinación de todas las partes interesadas; y

*Reconociendo* que para mejorar aún más la seguridad operacional de la aviación, dentro de los Estados y entre éstos, es necesario adoptar un enfoque de cooperación y proactivo para la identificación y gestión de los riesgos de seguridad operacional;

*Los Directores Generales de Aviación Civil:*

1. *Se comprometen* a reforzar el marco de seguridad operacional de la aviación mundial mediante:
  - a) El intercambio, tan pronto como sea posible, de información apropiada relacionada con la seguridad operacional entre los Estados, todas las demás partes interesadas de la aviación y el público, comprendida la divulgación de información sobre los resultados de sus auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional, a la mayor brevedad posible y, en todo caso, el 23 de marzo de 2008 a más tardar;
  - b) el ejercicio de la vigilancia de la seguridad operacional de sus explotadores, en pleno cumplimiento de los SARPS pertinentes, asegurándose de que los explotadores extranjeros que efectúen vuelos en sus territorios, sean objeto de una vigilancia adecuada por parte de

sus propios Estados y la adopción de medidas apropiadas, cuando sea necesario, para preservar la seguridad operacional; la rápida implantación de los sistemas de gestión de la seguridad operacional en todo el sector;

- c) aeronáutico a fin de complementar el marco normativo existente;
- d) **la elaboración de soluciones sostenibles en materia de seguridad operacional, incluida la formación o el fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional; y**
- e) el fomento de una cultura de equidad;

*La conferencia:*

2. ***Exhorta a los Estados a reconocer como válidos los certificados y licencias de otros Estados basándose exclusivamente en consideraciones de seguridad operacional y no en la intención de conseguir ventajas económicas;***

3. *Exhorta a los Estados, a la OACI, al sector aeronáutico y a las organizaciones donantes a reorientar sus recursos hacia el establecimiento de soluciones sostenibles en materia de vigilancia de la seguridad operacional;*

4. *Exhorta a la OACI y al sector aeronáutico a apoyar la implantación coordinada de sistemas de gestión de la seguridad operacional;*

5. *Exhorta a la OACI a:*

- a) crear y apoyar activamente mecanismos de intercambio de información que permitan la circulación sin restricciones de información sobre seguridad operacional entre todos los interesados de la comunidad aeronáutica;
- b) crear, para el mes de junio de 2006, una estrategia para comunicar al público, de modo eficaz, la información sobre seguridad operacional;
- c) crear un mecanismo, en virtud del Artículo 21 del Convenio, para suministrar información relativa a las matrículas de aeronaves y los explotadores;
- d) elaborar directrices y procedimientos para verificar las condiciones para reconocer como válidos los certificados y licencias, de conformidad con el Artículo 33 del Convenio; y
- e) estudiar la posibilidad de elaborar un nuevo Anexo relativo a la vigilancia, la evaluación y la gestión de la seguridad operacional;

6. *Exhorta a los Estados a demostrar su voluntad política de resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional de la aviación, lo cual incluye el establecimiento, cuando sea necesario, de una administración de aviación civil autónoma que esté autorizada y debidamente financiada para proporcionar una vigilancia eficaz de la seguridad operacional; y*

7. *Exhorta* a los Estados y al sector aeronáutico a coordinar estrechamente con la OACI sus iniciativas de seguridad operacional a fin de garantizar beneficios óptimos para la seguridad operacional de la aviación mundial y reducir la duplicación de esfuerzos.

### **Asunto 3: Estrategia de Institucionalización del Sistema Regional**

#### ***Origen del Sistema Regional***

3.1 Bajo este asunto de la agenda la Reunión analizó una nota de estudio preparada por la Secretaría que contenía información sobre la historia de la creación del Sistema Regional.

3.2 Sobre el particular se tomó nota que la Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) (Cuzco, junio de 1996) examinó el estado de cumplimiento de los SARP's OACI en las actividades de seguridad aérea y los problemas que confrontaban los Estados, decidiendo adoptar medidas concretas para superar esta problemática y sobre la posibilidad de establecer un organismo multinacional o regional de vigilancia de la seguridad operacional, considerando las actividades del proyecto RLA/95/003 como un paso inicial y que este organismo debería 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, así como funcionar bajo la coordinación directa de la OACI a través de su Oficina Regional. Se indicó que un organismo formado con ese 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 para su aplicación.

3.3 Finalmente la RAAC/5 solicitó a la OACI que estudiara la factibilidad de crear un organismo multinacional para satisfacer las necesidades comunes que confronten los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en materia de vigilancia de la seguridad operacional y, en caso positivo, adopte las acciones pertinentes para establecerlo.

3.4 En respuesta a esta conclusión de la RAAC/5 en agosto del mismo año se realizó una primera Reunión del Grupo de Estudio sobre Aspectos Institucionales relacionados con el establecimiento de un organismo multinacional para la vigilancia de la seguridad operacional, donde se destacó la necesidad de encontrar una solución a nivel regional a través de un mecanismo ágil y sencillo que sea aceptado por los Estados de la Región, y se consideró necesario establecer un acuerdo de cooperación convenido entre las autoridades aeronáuticas nacionales, enmarcado dentro de las atribuciones otorgadas a cada una de ellas por sus propias legislaciones, tratando de evitar las demoras que son comunes cuando participan en el proceso organismos ministeriales o parlamentarios de los Estados.

#### ***Participación de la CLAC en el Sistema Regional***

3.5 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a sí podrían participar Estados que no pertenecen al área de responsabilidad de la Oficina Regional SAM, coincidiéndose en otorgar la posibilidad de adhesión a otros Estados y que habría que aprovechar todos los vehículos disponibles en la Región, citándose como ejemplo a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), que al ser un organismo regional más amplio, podría ofrecer esa posibilidad de participación a sus Estados miembros.

### ***Creación del Sistema Regional***

3.6 De esta forma en octubre de 1998, entre la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) se suscribió un Memorando de Entendimiento para promover el establecimiento de un Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), en los Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe.

### ***Inicio de actividades del Sistema Regional***

3.7 Si bien se estableció que el Acuerdo entraría en vigor con la participación de seis Estados miembros (Artículo 7° del Acuerdo para la implantación del SRVSOP), el Sistema Regional inició sus actividades en marzo de 2002, al haberse completado la cantidad de diez participantes para alcanzando el mínimo requerido para hacer efectivo el inicio de las operaciones del SRVSOP.

3.8 Entre las responsabilidades de la OACI, se encuentra la de “promover un acuerdo multinacional de cooperación técnica bajo la modalidad de un fondo de fideicomiso financiado por los Estados participantes” (Artículo 3° del Memorandum de Entendimiento, inciso 3.1 y artículo 5° del Acuerdo), cuyo cumplimiento ha permitido iniciar y desarrollar la operación del SRVSOP. Esta responsabilidad se cumplió con el desarrollo e implementación de un proyecto de cooperación técnica cuyo código es RLA/99/901.

3.9 De tal modo, el SRVSOP es administrado por la OACI utilizando el mecanismo del Proyecto de Cooperación Técnica RLA/99/901 y a la vez le proporciona el respaldo técnico y logístico al Sistema Regional (*Ref.* Artículo 14, incisos a) y b), del Reglamento del SRVSOP).

### ***Institucionalización del Sistema Regional***

3.10 La Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/17) del SRVSOP (Lima - Perú, 29 y 30 de noviembre de 2007), convino en iniciar desde el año 2008 el debate sobre la institucionalización del Sistema Regional.

3.11 En la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/18) del SRVSOP (Bogotá - Colombia, 16 y 17 de junio de 2008), se adoptó la Conclusión JG 18/05 – “Ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales”, mediante la cual se aprobó la enmienda de los términos de referencia (TORs PPF) de la Reunión de Puntos Focales para incorporar varias responsabilidades.

3.12 Una de dichas nuevas responsabilidades consiste en “Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación”.

3.13 La Reunión tomó nota que el SRVSOP debería en el futuro cumplir su misión bajo un esquema autónomo de la OACI, una vez se alcance la madurez necesaria para dar este importante paso.

3.14 Para implementar este esquema autónomo la Reunión tomó nota de varias opciones distintas de institucionalización y realizó un amplio debate sobre el tema.

3.15 La Reunión reconoció que en el futuro se podría requerir de la orientación de especialistas jurídicos en temas internacionales para poder definir más claramente los pasos a seguir en el avance hacia la institucionalización del Sistema.

3.16 La Reunión convino en que todos los Estados tenían clara la necesidad de caminar a la institucionalización del Sistema como una forma de consolidar los avances logrados hasta el momento, garantizar el sostenimiento de los mismos y otorgarle una mayor estabilidad, destacando que uno de los problemas actuales del Sistema es la inconsecuencia de los Estados para perseguir sus objetivos.

3.17 También se consideró que la mejor opción aunque la más lenta para la institucionalización del Sistema, sería mediante la aprobación o adopción y firma de un acuerdo multilateral en el marco de una conferencia diplomática para establecer un Organismo Multinacional Regional (OMR) que cumpla inicialmente con las funciones que actualmente realiza el SRVSOP y las que sus miembros deseen otorgarle.

3.18 Por otra parte también se concordó en que la ampliación del alcance de las actividades del Sistema a otros Anexos de la OACI era un paso importante de la estrategia de institucionalización del Sistema.

3.19 Debido a la complejidad de la tarea asignada a la Reunión de Puntos Focales se convino en presentar a la próxima Junta General una estrategia global con una nota de estudio, que desarrollaría y presentaría el Presidente de la RCPF con los comentarios que sean transmitidos por cada una de las Administraciones para antes del **15 de noviembre de 2008** y adoptó la siguiente conclusión:

**Conclusión RCPF 6/02 - COMENTARIOS DE LOS PUNTOS FOCALES SOBRE LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL**

El Presidente de la Sexta Reunión de Puntos Focales desarrollará y presentará en la próxima Reunión de la Junta General una nota de estudio con una propuesta de estrategia global de institucionalización.

Esta estrategia considerará los resultados de la RCPF/6 y los comentarios que sean enviados por los miembros del SRVSOP a través de sus Puntos Focales a la brevedad posible y en todo caso para antes del **15 de noviembre de 2008**.

Los comentarios deberán ser enviados al correo electrónico [fbolton@dgac.cl](mailto:fbolton@dgac.cl) con el título "Estrategia de institucionalización".

#### **Asunto 4. Propuesta de evaluación de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General**

4.1 Bajo este punto de la agenda, se informó que la Décimo Octava Reunión de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008) al analizar la desvinculación de Panamá, los asistentes expresaron su apoyo al mecanismo de integración y fortalecimiento regional que representa el Sistema, resaltando que sus logros dependen mucho del compromiso de cada uno de sus miembros.

4.2 Adicionalmente la Junta General convino en la necesidad de llevar a cabo un análisis profundo sobre lo expresado por Panamá y encargó a la Reunión de Puntos Focales para que en base al estudio costo/beneficio que deberá desarrollar el SRVSOP, se analice el rumbo del Sistema Regional y se considere la necesidad de efectuar cambios, recalcando lo importante que representa el hecho que los Estados envíen a esa Reunión a expertos con el nivel necesario para realizar un buen análisis de la situación.

4.3 Sobre el particular, la Reunión tomó nota sobre las antecedentes de esta tarea y que el grupo regional conformado para realizar el estudio costo/beneficio está en las fases iniciales del estudio por tanto no estará disponible como base de este estudio.

4.4 A efectos de realizar la evaluación se revisó el Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI, el texto del acuerdo que firman los miembros del SRVSOP al momento de su adhesión, y el reglamento del Sistema. En estos documentos figuran los objetivos del Sistema Regional y las responsabilidades de cada una de sus partes.

4.5 Para desarrollar la evaluación solicitada por la Junta General se utilizó el formulario de monitoreo de proyectos de cooperación que utiliza el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con las adaptaciones que se consideraron pertinentes para los objetivos de la evaluación. El resultado de la evaluación se presenta como **Apéndice A** de esta parte del Informe para la consideración de la próxima Junta General. Este informe es complementario al estudio costo/beneficio que se encuentra en proceso de desarrollo y representa el consenso de la Reunión de Puntos Focales del SRVSOP.

4.6 En referencia a lo expresado por Panamá, la Reunión concluyó que sus aspiraciones, a pesar de ser requerimientos propios de un Estado, estas no estaban consideradas en los programas de trabajo definidos para el Sistema Regional. Sin embargo, es importante señalar que en el caso de Panamá el SRVSOP le proporcionó asistencia oportuna cada vez que fue requerido para que pudiera solucionar de forma inmediata sus necesidades de vigilancia presentadas. Por otra parte, también llama la atención que no se hubiese presentado oficialmente una solicitud para incluir dentro del programa de trabajo del SRVSOP necesidades específicas y/o generales que pudiese tener este Estado u otros miembros en materia de vigilancia continua. Sobre el particular la RCPF/6 concluyó que la posición de Panamá no constituye ninguna deficiencia atribuible al Sistema.

4.7 Asimismo la Reunión lamentó la decisión de Panamá y expresó su interés que, en caso que decida cambiar su decisión de desvincularse del SRVSOP, la Reunión de Puntos Focales está abierta a recibir cualquier propuesta que pueda satisfacer sus requerimientos para incluirla en los programas anuales de trabajo del Sistema a ser presentados a la Junta General.

## APENDICE A

### Resultado de la Evaluación del Sistema Regional realizado por la Sexta Reunión de Puntos Focales

#### INTRODUCCIÓN

Este informe contiene los resultados de la evaluación realizada por la Sexta Reunión de Puntos Focales del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional RCPF/6 SRVSOP (Lima, Perú 20 al 22 de octubre de 2008).

La responsabilidad de evaluar anualmente al Sistema Regional ha sido asignada a los Puntos Focales del SRVSOP por la Junta General mediante la conclusión **JG 18/05 “Ampliación de los Términos de Referencia de la Reunión de Puntos Focales”**

La evaluación sobre la marcha del Sistema Regional fue solicitada por la Junta General, ante una serie de comentarios realizados por Panamá al momento de solicitar su desvinculación del Sistema Regional.

Para realizar la evaluación se utilizó el formulario de monitoreo y evaluación de proyectos de cooperación técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, al cual se le realizaron las adaptaciones necesarias. El formulario original contiene como parte I una calificación numérica que fue adaptada a una calificación conceptual, basada en los criterios expresados por cada punto focal a cada pregunta del cuestionario.

Es un formulario de uso anual, que es usado por primera vez por el SRVSOP, por tanto se le sacará mayor provecho al cabo de un año, cuando se vuelva a evaluar el Sistema y se comparen las actividades programadas con las realizadas.

Se podría resumir que la evaluación del SRVSOP se sitúa entre satisfactoria y sumamente satisfactoria y adicionalmente la evaluación conceptual identifica oportunidades de mejora entre la que se destacan las siguientes:

- Ampliar el alcance del SRVSOP al desarrollo de reglamentos relacionados con otros Anexos de la OACI.
- Necesidad de resaltar las capacidades del sistema en el interior de los Estados miembros y en otros Estados, dado que la falta de conocimiento de ellas se ha traducido en que los Estados no lo han utilizado cabalmente, recurriendo en algunos casos a otros organismos.
- Más apoyo a los Estados en material de vigilancia continua, debiendo considerar más actividades en su programa anual que contribuya a lograr este propósito.
- Creación de un mecanismo de gestión propio, evaluando sus resultados periódicamente. (Institucionalización)
- Los Estados deben dar continuidad de los expertos que participan en los Paneles del SRVSOP y que estos tengan la experiencia y competencia suficiente para formar parte del Panel.

- 
- Los Estados deben agilizar la información que se les solicita para el desarrollo de algunas actividades, ya que en muchas ocasiones las respuestas demoran más allá de un tiempo prudente.
  - La necesidad de desarrollar una metodología para medir el compromiso de los Estados con el SRVSOP e informar los resultados a la Junta General.
  - Incrementar el apoyo a los Estados miembros y otros Estados en lo relacionado a la capacitación inicial y recurrente de los Inspectores de Aeronavegabilidad y Operaciones, de manera de estandarizar sus conocimientos y también incrementar la realización de cursos de Operaciones especiales, como: RNP, RNAV, ETOPS, etc).

**Resumen del Proyecto RLA/99/901**

<b>Número y título del proyecto:</b>	RLA/99/990 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica
<b>Institución designada:</b>	OACI
<b>Fecha de comienzo del proyecto:</b>	
Originariamente prevista	Enero de 2000
Efectiva	Marzo de 2002
<b>Fecha de terminación del proyecto:</b>	
Originariamente prevista:	Diciembre de 2007
Efectiva:	N/A Prorrogable cada cinco años.
<b>Presupuesto total (dólares):</b>	
Monto inicial:	2,250,000.00
Última revisión aprobada	4,943,398.00
<b>Periodo que abarca el informe:</b>	2007-2008

## **PARTE I: CALIFICACION CONCEPTUAL**

### *Metodología.*

*La reunión de Puntos Focales, calificó por acuerdo la pertinencia y desempeño del proyecto, en base a la siguiente escala conceptual:*

1. *Sumamente satisfactorio*
2. *Satisfactorio*
3. *Insatisfactorio, con algunos elementos positivos*
4. *Insatisfactorio*
5. *No se aplica*

### **A. ASPECTOS GENERALES**

#### **1. ¿Cómo califica el nivel de pertinencia del proyecto en relación con las Prioridades de desarrollo de la región?**

Se determinó que el nivel de pertinencia del proyecto en relación a las prioridades de desarrollo de la región es entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, identificándose como oportunidades de mejora que era necesario incorporar los reglamentos relacionados con otros anexos, en el concepto global de la seguridad operacional.

#### **2. Dados los objetivos del proyecto, ¿se presta ayuda a las Administraciones?**

Se determinó que efectivamente le presta ayuda a las Administraciones, siendo evaluado entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, destacándose especialmente la entrega del producto LAR como un marco normativo armonizado, claro y realista con las capacidades de la Región.

Otro aspecto relevante es la capacitación de inspectores de la región y asesorías en temas específicos solicitados por los Estados, los cuales han sido resueltos con oportunidad y eficiencia.

Como oportunidad de mejora en este aspecto, es necesario resaltar las capacidades del sistema, dado que la falta de conocimiento de ellas se ha traducido en que los Estados no lo han utilizado cabalmente, recurriendo en algunos casos a otros organismos.

### **B. RENDIMIENTO**

1. Utilizando algunos indicadores, se calificó la contribución de los productos del Sistema al logro de los objetivos inmediatos.

**Indicador N° 1** *Reducción de la cantidad de discrepancias emitidas por el programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI.*

En este aspecto, se determinó que el sistema ha contribuido a reducir las discrepancias observadas por el programa universal de auditoria de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, siendo evaluado entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio.

Se determinó como una oportunidad de mejora, que el Sistema podría apoyar más a los Estados en la vigilancia continua, debiendo considerar más actividades en su programa anual que contribuya a lograr este propósito.

También es necesario poder evaluar este indicador en forma más objetiva, en base a un análisis comparado de los resultados del primer programa de auditorías con el que actualmente se encuentra en desarrollo, tomando en consideración sólo los aspectos de los anexos 1,6 y 8 y realizarlo una vez que al menos dos tercios de la región pasen este proceso.

**Indicador N°2 Reducción de la cantidad de accidentes en aeronaves de más de 5,700 kg de masa máxima certificada de despegue en los países participantes.**

Al respecto la reunión concordó, que si bien es cierto, la reducción de los accidentes es un aspecto de trascendental importancia, no es posible determinar objetivamente cual ha sido la real contribución del sistema para lograr este propósito.

Sin embargo, es posible afirmar que los índices de accidentes en la región han mejorado y estos se encuentran en el límite de cumplimiento con respecto a los objetivos establecidos en el Programa Global de Seguridad Operacional de la OACI (GASP), definido para las diferentes regiones del mundo.

## 2. **Calificación de la calidad de los productos del SRVSOP.**

La reunión calificó que la calidad de los productos entregados por el Sistema es entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, no identificándose nuevas oportunidades de mejora, con la aplicación de la nueva estrategia para su elaboración.

## 3. **¿Son adecuados los mecanismos de gestión del proyecto?**

La reunión evaluó como Satisfactoria los mecanismos de gestión del sistema. Determinándose como oportunidad de mejora, que debería crear su propio mecanismo de gestión, evaluando sus resultados periódicamente.

## 4. **¿Son suficientes los recursos (financieros, físicos y humanos) del proyecto?**

En lo que respecta a la **cantidad**, se estima que son Satisfactorios para cumplir con la actual planificación y prioridades determinadas por los Estados, sin embargo, si se considera el gran aporte de la oficina regional, situación que no podrá ser permanente, se identificó como oportunidad de mejora que el sistema debería tender a la autosuficiencia del SRVSOP.

Con relación a la **calidad** se evaluó como Sumamente Satisfactorio, considerando tanto los integrantes de los paneles técnicos, participantes en paneles de expertos y el personal de OACI que contribuye con el sistema, destacándose la calidad y compromiso en su trabajo.

Se identificó como oportunidad de mejora en que los Estados deberían dar continuidad de los expertos que participan en los Paneles del SRVSOP y que estos tengan la experiencia y competencia suficiente para formar parte del Panel.

**5. ¿Se están utilizando eficientemente los recursos del proyecto para producir los resultados previstos?**

La reunión estimó que el sistema está utilizando los recursos entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, para producir los resultados previstos.

Sin embargo, es necesario esperar los resultados de la evaluación objetiva de costo beneficio que se encuentra en ejecución.

**6. ¿Es el proyecto eficaz en función de los costos, en comparación con programas o proyectos similares?**

Al igual que la pregunta anterior, la reunión estimó que el sistema está utilizando los recursos entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio.

Sin embargo, es necesario esperar los resultados de la evaluación objetiva de costo beneficio que se encuentra en ejecución y al mismo tiempo tener información real de los costos de otros programas o proyectos similares para poder hacer efectivamente una comparación.

**7. Sobre la base de su plan de trabajo, ¿Cómo calificaría el grado de oportunidad del SRVSOP en lo que respecta a la obtención de productos y resultados iniciales y entrega de insumos.**

La Reunión determinó que la oportunidad en la obtención de los productos y los resultados iniciales como la entrega de insumos ha sido entre Satisfactorio y Sumamente Satisfactorio, especialmente en lo referente a la oportunidad para solucionar requerimientos de los Estados.

Como oportunidad de mejora, se determinó la necesidad que los Estados agilicen la información que se les solicita para el desarrollo de algunas actividades, ya que en muchas ocasiones las respuestas demoran más allá de un tiempo prudente.

**EN CONCLUSIÓN LA CALIFICACIÓN GLOBAL DEL PROYECTO, ES ENTRE SATISFACTORIO Y SUMAMENTE SATISFACTORIO.**

## **PARTE II: EVALUACIÓN DESCRIPTIVA**

**1. ¿Cuáles son los principales logros del proyecto en relación con los resultados esperados, durante el año que abarca el examen? En la medida de lo posible, incluya una evaluación de los posibles efectos, el sostenimiento de los resultados y la contribución al desarrollo de la capacidad.**

Se logró el desarrollo del mapa normativo LAR en cumplimiento con los SARPS. Se desarrollaron 25 de 27 LAR que corresponden a los Anexos 1, 6 y 8 La normativa es considerada de una alta calidad y adaptada a la realidad de la región. La nueva estrategia de desarrollo de las LAR arrojó los resultados esperados con mayor eficiencia y eficacia al proceso. También este mecanismo garantiza la el sostenimiento y mantenimiento de la normativa para garantizar en el tiempo el cumplimiento con los estándares internacionales de la OACI, de igual forma la Región logró generar capacidad en la elaboración de sus propias normas y competencia en los profesionales de la región y sus propios programas de capacitación.

El SRVSOP demostró capacidad de reaccionar y proveer una respuesta oportuna ante las distintas solicitudes de asistencia para solucionar problemas de seguridad operacional.

**2. ¿Cuáles son las cuestiones y problemas principales que influyen en el logro de los resultados del proyecto?**

a. Uno de los principales problemas es el compromiso de los Estados para cumplir con sus obligaciones al participar en el SRVSOP.

b. La resistencia natural al cambio de los profesionales en las Administraciones.

c. Los problemas administrativos de los Estados no permiten en algunas ocasiones una amplia participación.

d. En algunos casos se ha percibido falta de experiencia del personal que los Estados o Instituciones envían a participar en los Paneles de Expertos y/o falta de continuidad de los mismos en la participación en las Reuniones.

e. Existe poca difusión de las actividades del SRVSOP al interior de cada Administración.

**3. ¿Cómo deberían resolverse esas cuestiones o problemas? Sírvase explicar detalladamente la acción o las acciones recomendadas. Especifique quién debería ser el encargado de esas acciones. Indique también un calendario provisional y los recursos necesarios.**

*a. Uno de los principales problemas es el compromiso de los Estados para cumplir con sus obligaciones al participar en el SRVSOP.*

Que el Comité Técnico desarrolle una metodología para medir el grado de compromiso de los miembros en la participación de las actividades y sus obligaciones con el SRVSOP considerando: Participación en Reuniones, Cursos, Respuesta a oficios del SRVSOP y grado de armonización y/o adopción de las LAR y documentos conexos y se informe en la Reunión de fin de año de la JG.

*b. La resistencia natural al cambio de los profesionales en las Administraciones.*

Las Administraciones deben tomar acciones concretas para sensibilizar y concienciar a sus profesionales sobre la necesidad de adaptarse a este cambio. Incorporar este tema dentro del Seminario para DSOs del año 2009. Utilizar mecanismos disponibles de gestión de recursos humanos para abordar la resistencia al cambio.

*c. Los problemas administrativos de los Estados no permiten en algunas ocasiones una amplia participación.*

El SRVSOP debería fijar con la debida anticipación las fechas de los eventos a realizarse para facilitar los arreglos administrativos, de igual forma las cartas de convocatoria a los eventos del SRVSOP deberían ser emitidas con al menos 3 meses de anticipación.

*d. En algunos casos se ha percibido falta de experiencia del personal que los Estados o Instituciones envían a participar en los Paneles de Expertos y/o falta de continuidad de los mismos en la participación en las Reuniones.*

Los Estados deberían garantizar la competencia del personal asignado a los Paneles de Expertos así como la continuidad (en la medida de lo posible) de los mismos en la participación.

*e. Existe poca difusión de las actividades del SRVSOP al interior de cada Administración.*

Las Administraciones deberían incorporar dentro de sus programas de formación la difusión de las actividades del SRVSOP, los miembros del SRVSOP deberían buscar también mecanismos de difusión adicionales.

**4. ¿Qué nuevos acontecimientos (de ocurrir) han de afectar probablemente el logro de los resultados del proyecto? ¿Qué recomienda usted para responder a esos acontecimientos?**

El nombramiento del nuevo Director de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI que actúa como Coordinador General del SRVSOP.

Los Estados miembros del SRVSOP deberían utilizar sus mecanismos de representación en la OACI para solicitar el nombramiento del nuevo Director a la brevedad posible.

Hay dos miembros del SRVSOP (Ecuador y EMBRAER) que tienen obligaciones de depósitos de costos compartidos pendientes de depositar.

**5. Hasta la fecha, ¿qué enseñanzas (positivas y negativas) se pueden extraer de la experiencia del proyecto?**

Ver anteriores

**6. ¿Propone usted alguna revisión sustantiva en el documento de apoyo al documento de proyecto? En caso afirmativo, ¿cuáles son esas revisiones? Indique la justificación.**

No se considera necesario revisar el documento de proyecto

**7. Proporcione cualquier otra información que pueda apoyar o aclarar más su evaluación del proyecto. Puede incluir los anexos que considere necesarios.**

-----

**PARTE III: Cuadro sinóptico del programa o proyecto**

Título y número del programa o proyecto:	RLA/99/901 Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional	Disposiciones de gestión:	
Institución designada:	OACI	Período que abarca:	2007-2008
<b>RESUMEN FINANCIERO</b>			
Fuente de fondos (miles de dólares)	Presupuesto Total año 2008 (miles de dólares)	Gasto total 2008 (miles de dólares)	Tasa de ejecución %
Participación en la financiación de los gastos:			
Argentina	301,422		
Bolivia	287,125		
Brasil	317,570		
Chile	316,150		
Cuba	323,112		
Ecuador	131,930		
Panamá	287,150		
Paraguay	287,150		
Perú	283,786		
Uruguay	155,450		
Venezuela	201,590		
ACSA	72,955		
Intereses	134,586		
España	73,001		
AIRBUS	287,150		
EMBRAER	178,670		
Otros ingresos	69,080		
	511,170	TBD	

<b>RESUMEN DE LOS RESULTADOS</b>		
<b>Objetivos Inmediatos</b>	<b>INDICADORES</b>	<b>LOGROS</b>
<p><b>Objetivo Inmediato # 1</b></p> <p>Establecimiento y puesta en marcha del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere, conforme a su reglamento</p>	N/A	El Sistema Regional entró en operación en marzo de 2002. Objetivo cumplido.
<p><b>Objetivo Inmediato # 2</b></p> <p>Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes, optimizando los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región</p>	<p>Indicador 1: Nivel de cumplimiento de los Elementos Críticos en los Estados del SRVSOP.</p> <p>Indicador:2 Tendencia de los índices de accidentes</p>	No es posible comparar objetivamente los resultados de las ultima auditorias de la OACI con la nuevas del enfoque sistémico. Se debe filtrar también los resultados para poder comparar el resultado de los Anexos 1, 6, y 8.
<p><b>Objetivo Inmediato N# 3</b></p> <p>Establecer un programa permanente para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional</p>	<b>Por definir.</b>	Este objetivo fue incorporado por el Sistema en sus orígenes. En el futuro y dentro del marco del proceso de armonización normativa se requerirá realizar visitas de estandarización a los miembros del SRVSOP. Por tanto será abordado en una futura etapa del Sistema.
<p><b>Objetivo Inmediato N° 4</b></p> <p>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.</p>	Disminución en la cantidad de diferencias anuales en las normas de los Estados con las LARs.	Se han desarrollado 25 de las 27 LARs consideradas en el mapa normativo aprobado por la primera Reunión del Panel de Estructura de las LARs RPEE/1. Algunos Estados ya han iniciado sus procesos de armonización y/o adopción de las LARs.

<b>OBJETIVO 1</b>		
Establecimiento y puesta en marcha del Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en el continente americano, con el soporte técnico, logístico y administrativo que requiere, conforme a su reglamento		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
Ampliación de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, con el propósito de otorgar mayor responsabilidad al foro, principalmente en la propuesta del programa de trabajo del Sistema Regional y la institucionalización del Sistema.	Aprobada por la conclusión JG18/05 - <b>AMPLIACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LA REUNIÓN DE PUNTOS FOCALES.</b>	Cumplido
Estudios de Institucionalización del Sistema Regional.	Se iniciaron los estudios en la RCPF/6	-Definir la estrategia de Institucionalización del SRVSOP. - Iniciar la implementación de la estrategia.

<b>OBJETIVO 2</b>		
Recomendar las medidas necesarias para que los Estados puedan superar los problemas detectados durante las auditorías y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes, optimizando los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la región		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
<p>a. Programa de asistencia a los Estados: se incluyó en el presupuesto del año 2008 y en el programa de trabajo, la realización de al menos tres (3) visitas de asesoramiento a los Estados que lo requieran.</p> <p>b. Programa de capacitación y seminarios: se incluyó en el presupuesto del 2008 y en el programa de trabajo, la realización de 7 cursos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auditoria de diagnóstico en el área de operación de aeronaves de la Autoridad de Bolivia.</li> <li>- OJT para inspectores AIR y OPS de la DGAC de Perú sobre aprobación de operaciones RNP en MIA IFO.</li> <li>- Curso básico y avanzado sobre licencias al personal para la DINACIA de Uruguay.</li> <li>- Curso de CAT II/III en Perú y Bolivia.</li> </ul> <p><i>Se impartieron 5 cursos entre ellos:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Curso LAR 67</i></li> <li>- <i>Curso LAR PEL</i></li> <li>- <i>Curso Auditor Líder ISO 9001-2000</i></li> <li>- <i>Curso IDISR</i></li> <li>- <i>Participación Hoja de Ruta.</i></li> <li>- <i>Curso RNP; en este curso participó un miembro del C.T., con la finalidad de capacitación para el desarrollo de las C.A. respectivas</i></li> </ul> <p><i>Nota: no se impartieron los cursos sobre Gestión de seguridad operacional, Curso LAR 145 y Curso LAR 141 y 142.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuar el programa de asistencia a los Estados.</li> <li>- Preparar y realizar un curso/taller para la formación de personal gerencial de un departamento de seguridad operacional</li> <li>- Desarrollar el Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMAs LAR 145</li> <li>- Solicitar a la OACI que presente la información filtrada sobre los resultados del programa USOAP de los Anexos 1, 6 y 8 para comparar con los datos obtenidos en las auditorías iniciales.</li> <li>- Ver programa del 2009.</li> </ul>

<b>OBJETIVO 3</b>		
Establecer un programa permanente para la vigilancia de la seguridad operacional en los Estados participantes, con el propósito de verificar el cumplimiento de sus obligaciones en materia de seguridad operacional.		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
<b>Programa de asistencia a los Estados</b>	Auditoria a Bolivia en preparación de la auditoria del programa USOAP	- Mantener la asistencia técnica que pudiera requerir algún Estado miembro.

<b>OBJETIVO 4</b>		
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.		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
Desarrollar las normas LAR en la áreas de PEL – OPS – AIR (Anexos 1-6- 8)	La JG aprobó 19 LARs (PEL – AIR).	<p>Completar la aprobación de las LARs (CIAC – OPS) pendientes por parte de la JG y la aprobación de las LARs 21 y 45.</p> <p>Comprometer a las Autoridades de los Estados miembros a participar de manera proactiva en el desarrollo de las LARs en los paneles de expertos para facilitar la gestión posterior de armonización en cada Estado, disminuyendo de esta manera el rechazo al cambio.</p>

<b>OBJETIVO 4</b>		
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.		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
Comenzar el proceso de armonización y/o adopción por parte de los Estados de las LARs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Versión 2 de la LAR 145 se encuentra en proceso de armonización con fecha de termino Nov 2010.</li> <li>• La LAR 21 esta en desarrollo y se espera finalice en Mar 2009.</li> <li>• La LAR 45, prevista para este 2008, tiene un primer borrador a nivel del Comité Técnico, no distribuida aun a los Estados.</li> <li>• Las LARS 91 – 121 y 135 no han sido completada en su totalidad, por lo tanto su armonización no puede ser iniciada aun.</li> <li>• La LAR 119 esta en proceso de armonización y ya fue distribuida a los Estados.</li> <li>• Las LARs PEL (61- 63 – 65 y 67) han sido remitidas a los Estados para su armonización.</li> <li>• Las LARs CIAC (141- 142 y 147) fueron terminados sus desarrollos y distribuidas a los Estados para sus revisión y comentarios, por lo tanto el proceso de armonización no se ha iniciado.</li> </ul>	<p>Completar de acuerdo a la complejidad de cada aérea especifica (una vez que las LARs hayan pasado su proceso de aprobación por la Junta General) la armonización por parte de los Estados de acuerdo a los tiempos propuestos por los paneles de expertos y presentar un informe en cada reunión a la Junta General.</p> <p>Reforzar la necesidad de seguimiento por parte del SRVSOP del grado de armonización alcanzada en cada LAR por parte de cada uno de los Estados miembros y presentar estos resultados en cada reunión de la Junta General.</p> <p>Desarrollar todas las circulares de asesoramiento técnico que faciliten la implementación de las LARs.</p>

<b>OBJETIVO 4</b>		
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.		
<b>Metas anuales de productos</b>	<b>Logro de productos</b>	<b>Metas propuestas de productos para el año siguiente</b>
Realizar una revisión continua de las normativas LAR actualizándolas de acuerdo a las Enmiendas vigentes de la normativa OACI.	Durante 2008 las LARs de PEL-AIR y OPS se han mantenido actualizadas de acuerdo las enmiendas vigentes de la normativa OACI	Continuar desarrollando en forma permanente la actualización de las LARs en concordancia con la normativa OACI.
Revisar la estructura de las LAR, para ampliar las actividades de armonización a otros Anexos de la OACI.	La Junta General consideró que ya existía la madurez necesaria para ampliar el alcance de las actividades del Sistema Regional a otros Anexos.	Iniciar estudios para la ampliar el ámbito del SRVSOP para los demás Anexos del Convenio de Chicago.

## **Asunto 5. Propuesta de programa de trabajo para el año 2009 para su presentación a la Junta General**

5.1. Bajo este asunto de la agenda se informó que de conformidad con el Artículo 7 del Reglamento del Sistema Regional, corresponde a la Junta General aprobar el programa anual de actividades, así como examinar y aprobar el presupuesto anual y el régimen financiero y que la Décimo Octava Reunión de la Junta General del SRVSOP (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008) amplió los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales, e incorporó lo siguiente dentro de sus responsabilidades:

- a) Preparar para la consideración de la Junta General, la propuesta del programa de trabajo del siguiente año.
- b) Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación.
- c) Preparar una propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General.

5.2. De esta forma la Reunión analizó la propuesta del Comité Técnico del SRVSOP sobre las actividades que se consideran deberían ser incorporadas en el año 2009, en seguimiento a los programas de armonización, instrucción, asistencia a los Estados, reuniones y el programa de difusión.

5.3. Se asignaron niveles de prioridad a cada actividad para facilitar a la secretaría la elaboración de la propuesta del programa con el presupuesto disponible y tomando nota que algunos miembros tenían pendientes cuotas de costos compartidos que podrían afectar la implementación del programa.

### **Programa de actividades para el año 2009**

#### 5.4. *Introducción*

5.5. El desarrollo del programa de actividades del año 2009 continúa con actividades para la consolidación de los avances logrados en el proceso de armonización de las reglamentaciones y procedimientos de acuerdo con la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de las LAR, para lo que se propone continuar con las actividades propias de armonización y los trabajos con equipos multinacionales y continuar con el programa de instrucción. El programa de apoyo a los Estados también se propone que forme parte del programa de trabajo para el año 2009. Adicionalmente se propone la incorporación de un programa de difusión de las actividades del SRVSOP.

5.6. La propuesta del programa para el año 2009 que se presenta a continuación, ha sido dividida en las siguientes áreas:

- a) Armonización de las reglamentaciones;
- b) Actividades con equipos multinacionales;
- c) Actividades de capacitación y seminarios;
- d) Visitas de asesoramiento a los Estados;
- e) Reuniones; y
- f) Actividades de difusión.

5.7. **Programa de armonización de las reglamentaciones (PRIORIDAD 1)**

**Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/2)**

5.8. Considerando que han surgido aspectos de redacción que necesitan ser armonizados entre los diferentes Paneles de Expertos del SRVSOP, así como para revisar el mapa reglamentario de las LAR, incorporando reglamentos adicionales a los conjuntos ya establecidos e incluir nuevos reglamentos inherentes a otras áreas y considerando en principio lo correspondiente a los Anexos 11, 13, 14 y 18, se ha previsto la realización de la Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR para el Primer semestre del año 2009.

***Aeronavegabilidad (LAR 21, LAR 45, Circular de asesoramiento para los reglamentos LAR 21; LAR 43; LAR 39; LAR 145, los capítulos de control y requisitos de mantenimiento del LAR 91; LAR 121 y LAR 135 y MIA)***

5.9. De acuerdo a la Estructura del LAR aprobada por la Junta General en su **Conclusión JG 16/02**, se ha previsto en el área de aeronavegabilidad el desarrollo del conjunto de reglamentaciones LAR AIR; de estos reglamentos faltarían las fases finales de revisión del reglamento LAR 21 sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves y LAR 45 sobre Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves. En cuanto al reglamento LAR 145 Tercera Edición es necesaria la revisión de la CA 145.001, en vista del cambio de estructura y las nuevas modificaciones incorporadas al reglamento. Asimismo, es necesario modificar el MIA para incluir los requisitos de los reglamentos LAR 21, LAR 39, LAR 43, LAR 121, LAR 135, LAR 91 y LAR 145, así como el desarrollo del material de orientación respectivo de estos reglamentos. Además es necesario continuar con el programa de consolidación de la LAR 145, previendo que su período de armonización es de cinco años definido en la **Conclusión JG 12/04**.

5.10. Dentro de este marco será necesario desarrollar las siguientes actividades:

- a) Evaluación del texto del LAR 21 relativo a la certificación de aeronaves y componentes de aeronaves. Este primer borrador será evaluado y analizado por la Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6) produciendo el borrador de la Primera Edición del LAR 21; posteriormente se enviará este borrador a los Estados para recibir los comentarios, introducir los cambios y modificaciones propuestas, y finalmente se enviará a la Junta General la propuesta definitiva de esta Primera Edición para su aprobación.
- b) Evaluación del texto del LAR 45 relativo a la identificación de aeronaves y componentes de aeronaves. Este primer borrador será evaluado y analizado por la Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6) produciendo el borrador de la Primera Edición del LAR 45; posteriormente se enviará este borrador a los Estados para recibir los

- comentarios, introducir los cambios y modificaciones propuestas, y finalmente se enviará a la Junta General la propuesta definitiva de esta Primera Edición para su aprobación.
- c) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 21, sobre certificación de aeronaves y componentes de aeronaves, basada en la aprobación de los requisitos del reglamento.
  - d) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 43, sobre mantenimiento, basada en la aprobación de los requisitos del reglamento.
  - e) Desarrollo de la circular de asesoramiento del LAR 39, sobre directrices de aeronavegabilidad, basada en la aprobación de los requisitos del LAR 21.
  - f) Revisión de la CA. 145.001 del LAR 145, en donde se incluya la nueva estructura del reglamento, basado en el LAR 145 Tercera Edición.
  - g) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 91.
  - h) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 121.
  - i) Desarrollo del MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 135.
  - j) Revisión a la Circular de asesoramiento sobre SMS en OMA's LAR 145 referente a las oportunidades de mejora encontradas en los documentos de ayuda desarrollados para la implementación de los sistemas de gestión de seguridad en las organizaciones de mantenimiento LAR 145.
  - k) Revisión del MIA, considerando la aprobación del LAR 21; los capítulos de Control y requisitos de mantenimiento de los reglamentos 91, 121 y 135, y la incorporación de los requisitos sobre SMS del LAR 145 Tercera Edición.

#### ***Revisión de los Reglamentos LAR 43, Capítulos AIR de los LAR 91, 121 y 135 y del MIA***

5.11. Una vez concluidos los ensayos de auditoría de certificación de explotadores de servicios aéreos propuestos para el año 2009 y la implementación del plan piloto sobre SMS, se ha previsto la revisión de los contenidos del LAR 43; los capítulos sobre control y requisitos de mantenimiento de los Reglamentos LAR 91, 121 y 135, así como del contenido del MIA, a fin de incluir dichas oportunidades de mejora detectadas durante el desarrollo del material de orientación; los curso de formación y los ensayos mencionados.

#### ***Operación de aeronaves (Revisión del MIO para incluir referencias de los LAR 119, 121 y 135)***

5.12. En el área de operación de aeronaves será necesario revisar el Manual del Inspector de Operaciones (MIO) para incluir las referencias de los LAR 119, 121 y 135.

***Revisión de la Primera edición de los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135 y del MIO***

5.13. Una vez concluidos los ensayos de auditoría de certificación de explotadores de servicios aéreos propuestos para el año 2009, será necesario revisar los contenidos de las primeras ediciones de los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135, así como del contenido del MIO, a fin de incluir las oportunidades de mejora detectadas durante los cursos de formación y los ensayos mencionados.

***Licencias al personal***

5.14. Dentro de esta área se propone para el 2009 continuar con la consolidación del Conjunto LAR PEL, que comprende los reglamentos de licencias y centros de instrucción y entrenamiento, a través del desarrollo de las siguientes actividades:

- a) Incorporar las oportunidades de mejora a los reglamentos de licencias (LAR 61, 63, 65 y 67, Segunda Edición, Enmienda 2), como resultado de los cursos de capacitación desarrollados en agosto 2008, así como del análisis de las notificaciones del cronograma de armonización y/o adopción de los citados Reglamentos por parte de los Estados, que se espera concluir en Diciembre de 2008.
- b) Adicionalmente en lo que concierne al LAR 67, incorporar los requisitos de SMS y los nuevos conceptos para abordar las cuestiones relativas a los riesgos aeromédicos actuales a los que está expuesta la seguridad operacional, contenidos en la enmienda 169 del Anexo 1, así como incorporar los requisitos para la certificación de centros médicos aeronáuticos.
- c) Incorporar las oportunidades de mejora a los reglamentos de centros de instrucción y de entrenamiento (LAR 141, LAR 142 y LAR 147), como producto de un curso de capacitación propuesto a ser desarrollado en el año 2009, así como el análisis de las notificaciones de armonización y/o adopción que se realicen, conforme a la segunda fase de la estrategia aprobada por la Junta General respecto al Conjunto LAR PEL.
- d) Revisar el Manual de Certificación de Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil, para incluir la evaluación de los requisitos de SMS y las referencias al LAR 147.
- e) Actualizar la Circular de Asesoramiento del LAR 67, que incluye los Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Informativo (MEI), que permita armonizar las metodologías científicas y los protocolos de medicina aeronáutica en la Región.
- f) Desarrollar el Manual de Procedimientos de Licencias, que permita establecer en forma armonizada el sistema para la aplicación de los requisitos de otorgamiento de licencias y habilitaciones señaladas en los LAR 61, 63 y 65 por parte de una Oficina de Licencias, considerando el cumplimiento de los 8 elementos críticos de la Seguridad Operacional.

- g) Desarrollar las Circulares de Asesoramiento que incluya los MAC y MEI para los Reglamentos LAR 61, LAR 63 y LAR 65.
- h) Desarrollar las Circulares de Asesoramiento que incluya los MAC y MEI para los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147.

### **Actividades con equipos multinacionales (PRIORIDAD 1)**

5.15. Con el propósito de fomentar el intercambio de conocimientos, proveer entrenamiento en el trabajo, identificar las potencialidades de los recursos humanos de la Región y con el objetivo final de conformar un núcleo regional de inspectores de seguridad operacional debidamente calificados y registrados, se propone la realización de las siguientes actividades:

#### ***Auditorías a las organizaciones de mantenimiento***

5.16. Para el año 2009 se continúa con la realización de las Auditorías de certificación y vigilancia a las organizaciones de mantenimiento que han manifestado su interés en participar en esta actividad, utilizando el reglamento LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA). En este sentido se prevé realizar las siguientes actividades:

- a) Seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de SEMAN Perú, Cubana de Aviación de Cuba, LAN Airlines de Chile y VEM de Brasil.
- b) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de LAN Airlines de Chile. Se propone realizar esta auditoría de seguimiento con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicho taller continúa cumpliendo los requisitos por los cuales se le otorgó el certificado de aprobación.
- c) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de VEM de Brasil. Se propone realizar esta auditoría con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicho taller continúa cumpliendo los requisitos por los cuales se le otorgó el certificado de aprobación.
- d) Auditoría de seguimiento a las organizaciones de mantenimiento de SEMAN de Perú. Se propone realizar esta auditoría con un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicha organización de mantenimiento cumple con el LAR 145 versión 2.
- e) Visita del equipo de auditoría a la organización de mantenimiento Cubana de Aviación de Cuba para la verificación del levantamiento del PAC.
- f) Auditoría de certificación a DIGEX de Brasil. Esta auditoría de certificación se propone que sea realizada por un equipo de auditoría multinacional para verificar si dicha organización cumple con los requisitos del LAR 145 versión 2.
- g) También se prevé recibir solicitudes de al menos dos Organización de Mantenimiento interesadas en recibir una certificación multinacional con la norma LAR 145.

***Ensayos de auditorías a explotadores de servicios aéreos***

5.17. Para el año 2009 se propone llevar a cabo dos (02) ensayos de auditoría de certificación a los explotadores de servicios aéreos que manifiesten su interés en participar en estas actividades. Los dos primeros ensayos de auditoría se realizarán utilizando los LAR 119, 121 y 135, así como el MIO del Sistema.

***Ensayos de auditoría a centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil***

5.18. Para el año 2009 se propone llevar a cabo dos (2) ensayos de auditoría de certificación a centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, entre quienes manifiesten su interés en participar en estas actividades, de acuerdo a la convocatoria que realice el SRVSOP, utilizando para ello los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147, así como el Manual de Certificación de Centros de instrucción y entrenamiento (MCIE).

***Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMA's LAR 145***

5.19. Durante la Primera Reunión de retroalimentación de la industria y el panel de expertos de aeronavegabilidad (RRIPEA) se invitó a la industria a participar en el Plan piloto para la implementación de la Tercera Edición del LAR 145, el cual incluye los requisitos de SMS. En este sentido, 6 organizaciones de mantenimiento manifestaron su interés en participar en el Plan piloto, ellas son: LAN (Chile), SEMAN (Perú), COPESA (Costa Rica), DIGEX (Brasil), ATSA (Perú) y El Peregrino (Perú).

5.20. Para la implementación de este plan piloto, la Oficina Regional de la OACI ha realizado una aproximación con Transport Canada, quienes manifestaron un gran interés en apoyar a la región en este programa, que incluiría el apoyo en el diseño del plan piloto, acompañamiento del mismo, OJT para inspectores de seguridad operacional en Canadá, y la participación de inspectores de Canadá en las actividades de evaluación del SMS de las OMA's de la región con el propósito de identificar oportunidades de mejora.

5.21. La RPEA/05 aprobó la implementación faseada del SMS en las OMA's LAR 145. Esta implementación se divide en 4 fases, cada una de las cuales deben ser completadas en el lapso de un año. El Plan piloto para la implementación del SMS en OMA's LAR 145 sigue esta estructura de implementación; considerando las siguientes actividades:

- Desarrollo de un Folleto de orientación para las OMA's sobre el Plan Piloto de Implementación del SMS
- Curso Taller sobre el LAR 145 Tercera Edición, este curso servirá para la instrucción de los Auditores de las AAC y personal de las OMA's involucradas en la implementación del SMS a través del Plan Piloto.
- Finalizada la Fase 1 se realizará un Seminario de retroalimentación entre la Industria y el PEA para evaluar las oportunidades de mejora detectadas durante la implementación de la Fase 1.

***Programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa (IDISR)***

5.22. En el primer trimestre del año 2009 se implantará el programa IDISR y en el segundo trimestre se realizará la segunda revisión del Manual del programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR) para incorporar las lecciones aprendidas y las oportunidades de mejora identificadas. También se propone realizar un tercer curso para los inspectores de seguridad operacional. El primer informe con los resultados de las inspecciones del año 2009 será presentado en la Vigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/21) del SRVSOP a celebrarse a finales del año 2009.

***Registro de auditores LAR***

5.23. Continuando con las actividades de evaluación de los solicitantes al Registro de Auditores LAR, el cual fuera aprobado por la Décimo Sexta Reunión Ordinaria Junta General, se tiene prevista la evaluación de solicitudes y producción de los carnés de acreditación para los auditores que cumplan con todos los requisitos para formar parte de este registro. Como mínimo se espera lograr el registro de cuatro inspectores por cada Autoridad Aeronáutica u Organismo Regional miembro del SRVSOP.

***Banco de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores***

5.24. De conformidad con la implementación del Banco de Ingenieros Aeronáuticos se atenderá un proyecto de aprobación de la modificación mayor de una aeronave Dash-8 para operación en campos de aterrizaje de altura. Para la realización de esta aprobación se conformará un equipo multinacional de ingenieros pertenecientes al Banco e Ingenieros del Sistema con la asesoría de la Dirección de Certificación Aeronáutica de la DNA de Argentina.

**5.25.       **Actividades de capacitación y seminarios****

- a) Curso de gestión de seguridad operacional y Taller sobre implementación de un programa efectivo de vigilancia continua en los Estados y Organismos Regionales miembros del SRVSOP (PRIORIDAD 1)
- b) Sexto Curso de Formación de Auditores Líderes ISO 9001:2000 (PRIORIDAD 1) Se impartirá sin becas.
- c) Curso sobre la LAR 145 Versión 2 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA). PRIORIDAD 1. Considerando solamente una beca por miembro del SRVSOP a realizar en el CIPE en Argentina.
- d) Curso Taller sobre el LAR 145 Tercera Edición y el Plan Piloto sobre implementación del SMS en OMAs (PRIORIDAD 1)
- e) Seminario de retroalimentación entre la Industria y el PEA para evaluar las oportunidades de mejora detectadas durante la implementación de la Fase 1. (PRIORIDAD 2), Debería realizarse a inicios del año 2010 una vez superado el primer año del programa piloto.

- f) Curso sobre la implantación del Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) en explotadores de servicios aéreos (PRIORIDAD 3)
- g) Primer curso sobre los Reglamentos LAR 119, 121 y 135 y el Manual del inspector de operaciones (PRIORIDAD 1)
- h) Primer curso sobre el Reglamento LAR 91 (PRIORIDAD 1)
- i) Primer Seminario sobre medicina aeronáutica (PRIORIDAD 1)
- j) Primer curso sobre interpretación de los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147 (PRIORIDAD 1)
- k) Tercer curso del Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)(PRIORIDAD 2)

5.26. Por otra parte, la Reunión convino en la necesidad de definir una modalidad diferente de capacitación que permita a cada Administración impartir sus propios cursos basados en la normativa LAR y que sea aceptable al SRVSOP, para lo cual se requerirá desarrollar un mecanismo que garantice que la instrucción sea impartida en cada Estado de una forma homogénea y adoptó la siguiente conclusión:

**Conclusión RCPF 6/03 - ESTÁNDARES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS LAR EN LOS ESTADOS E INSTITUCIONES MIEMBROS DEL SRVSOP**

Que el Comité Técnico dentro del programa de actividades del año 2009, desarrolle los procedimientos para que los Estados e instituciones miembros puedan impartir instrucción sobre los LAR aceptable para el ingreso al registro de auditores LAR del SRVSOP.

**5.27. Reuniones del Sistema Regional (PRIORIDAD 1)**

5.28. Como parte del programa de actividades para el año 2009, se convino en proponer a la Junta General realizar las siguientes reuniones del Sistema Regional:

- a) Segunda Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/2)
- b) Vigésima Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/20)
- c) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/5)
- d) Séptima Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6)
- e) Quinta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/5)
- f) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/6)
- g) Quinta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/5)
- h) Sexta Reunión del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica (RPEL/6)

- i) Séptima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/7)
- j) Vigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/21).

### **Programa de asesoría a los Estados (PRIORIDAD 1)**

5.29. Al respecto, los Estados miembros del Sistema tienen la posibilidad de recibir asistencia técnica de expertos del Sistema Regional para atender distintas necesidades. En este sentido se convino en proponer a la Junta General incluir en el presupuesto del año 2009 y en el programa de trabajo, atender por lo menos tres (3) solicitudes de asistencia a los Estados que lo requieran. De ser requeridas más misiones de asistencia técnica por parte de los Estados, el Coordinador General hará los esfuerzos para implementar estas misiones de asistencia con recursos disponibles aprobados en el presupuesto anual

5.30. Dentro de estas visitas de asistencia, está considerado el Curso de RNAV/RNP que se realizará en Lima Perú, a solicitud de la Autoridad Aeronáutica de Perú, en el primer semestre del año 2009.

### **5.31. Programa de difusión del SRVSOP (PRIORIDAD 2)**

#### ***Ronda de conferencias a la industria en los Estados***

5.32. Este programa tiene como propósito dar a conocer a la comunidad aeronáutica mundial y Latinoamericana sobre los avances logrados por el SRVSOP, sus actividades y objetivos. Dentro de este programa se propone la realización de una ronda de conferencias de alto nivel, que pueden ser realizadas como desayunos con la industria. En esta conferencia se propone realizar dos presentaciones, una del Director General de la AAC del Estado y otra del Coordinador General, distribuir un folleto informativo sobre el SRVSOP y dar la oportunidad para recibir preguntas de la industria.

**Asunto 6.      Otros asuntos**

6.1            Nil.