

Organización de Aviación Civil Internacional

Esfuerzos regionales existentes y su
posible integración en la Hoja de Ruta

Taller sobre la Hoja de Ruta de Seguridad Operacional a nivel
mundial

(Bogotá, Colombia, 22 al 26 de octubre de 2007)

José Miguel Ceppi
Director Regional OACI

Parte involucrada

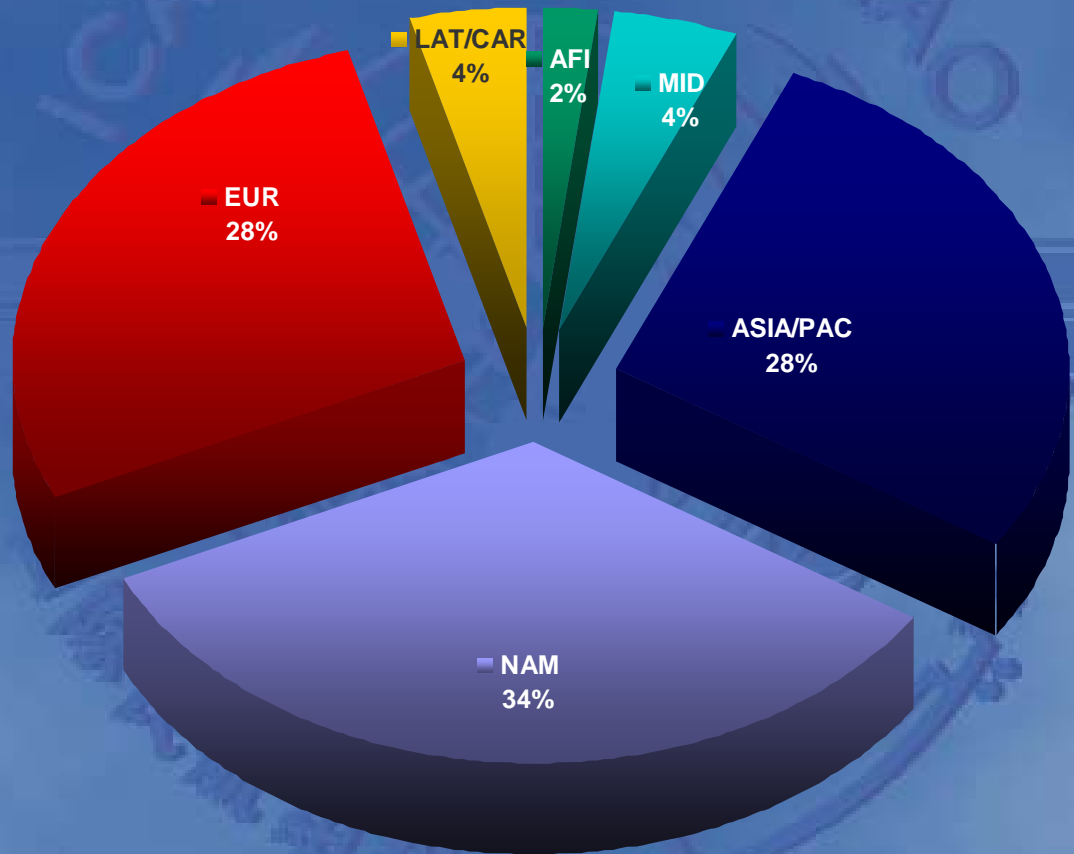
REGIONES

- **Área de focalización**
 - **Inconsistencia en la coordinación de los programas regionales**
- **Objetivo de corto plazo**
 - **5.a. Diseñar y aprovechar los mecanismos regionales existentes a fin de fomentar la uniformidad.**
 - **5b. Dar prioridad a las acciones en las regiones que lo necesitan, en base a la evaluación de riesgo.**

Temario

- Introducción
- El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional en Latinoamérica (SRVSOP)
- Situación actual
- Programas de trabajo del SRVSOP y su relación con GASR
- Beneficios de un marco reglamentario único
- Futuro del SRVSOP
- Conclusiones

Distribución del tráfico mundial por regiones de la OACI



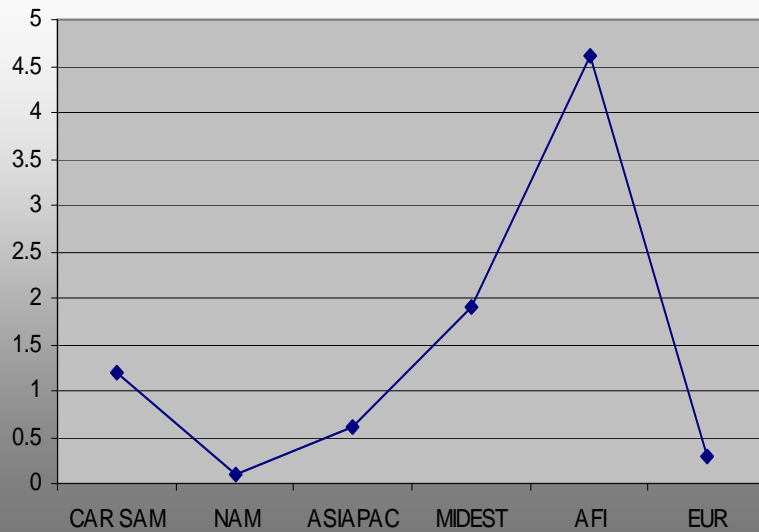
Fuente: OACI CIR 307
The World of Civil Aviation
2003-2006

Índice de Dispersión Normativa

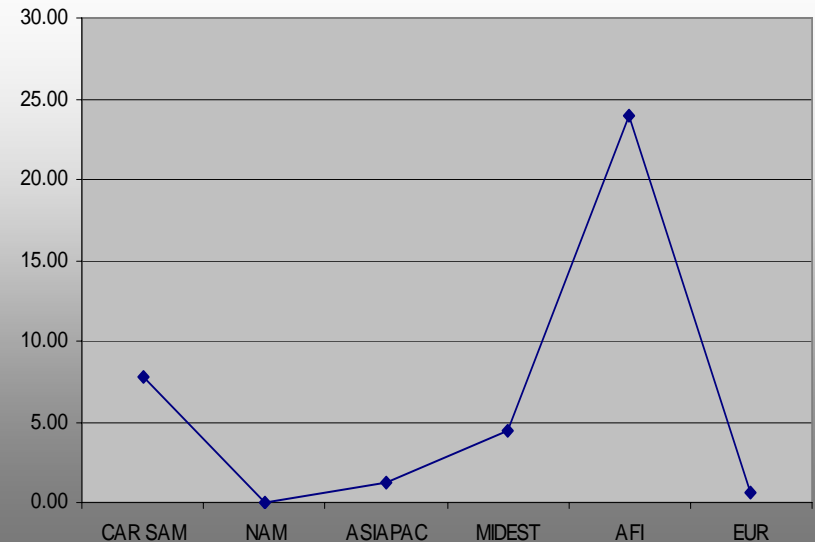
Región	Tráfico mundial %	Cantidad de cuerpos normativos	IDN= % / Qty. Reg.
CAR/SAM	4.1	32	7.8
NAM	33.8	2	0.06
ASIAPAC	28	35	1.25
MIDEST	4.3	19	4.42
AFI	2.0	48	24
EUR	27.8	17	0.61

Índices de accidentes e índice de diversidad normativa

Índice de accidentes



Índice de dispersión normativa



Resoluciones de la Asamblea de OACI

- **A 29-3** Armonización mundial de la reglamentación.
(Hace referencia al GATT)
- **A 29-13** Intensificación de la vigilancia en materia de seguridad.
- **A35-7** Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.
- **A36-2** Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional.

A 29-3 Armonización mundial de la reglamentación

- **Considera la posición de los Estados en el GATT**
 - **Requisitos de certificaciones y procedimientos no pueden constituirse en barreras para el comercio.**
 - **La armonización de las reglamentaciones nacionales es conveniente para la eficaz realización del mandato del GATT.**
 - **Los Estados interpretan y aplican las normas de la OACI de manera distinta, lo cual se traduce en operaciones desiguales que pueden ser costosas.**
 - **Algunos Estados han iniciado programas en pro de la armonización de sus reglamentaciones para corregir los costosos problemas de incompatibilidad y para facilitar una competencia más eficaz en la aviación civil.**

SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

ASPECTOS LEGALES E INSTITUCIONALES



SISTEMA REGIONAL PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

ASPECTOS LEGALES E INSTITUCIONALES

AMBITO REGIONAL



11 Estados participantes + ACSA
3 Organismos observadores
(AIRBUS, EMBRAER, DGAC España)

MARCO INSTITUCIONAL



Memorando de Entendimiento
OACI/CLAC
Acuerdo CLAC/Estados miembros
Acuerdo fondos en fideicomiso

MARCO REGULATORIO



Reglamento del Sistema
Documento de proyecto RLA 99/901

Miembros del Sistema Regional

➤ Miembros plenos:

- Argentina
- Bolivia
- Brasil
- Chile
- Cuba
- Ecuador
- Panamá
- Paraguay
- Perú
- Uruguay
- Venezuela
- ACSA

➤ Observadores:

- España
- AIRBUS
- EMBRAER

SRVSOP



ESTRUCTURA

- Junta General;
- Coordinador General;
- Comité Técnico; &
- Puntos Focales

Programas de trabajo del SRVSOP

- Armonización de regulaciones
- Actividades multinacionales
- Asistencia a los Estados
- Capacitación y Seminarios
- Actividades de difusión
- Reuniones

ARMONIZACIÓN LARs



- Los Estados han reconocido que el primer paso para establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional es tener un conjunto armonizado de normas aeronáuticas y sus procedimientos asociados.

Armonización

- Problemas identificados que aborda el programa.
 - **SARPS necesitan reglamentarse, no son de aplicación directa.**
 - **Interpretación distinta del estándar internacional.**
 - **Reglamentos mal escritos fomentan interpretaciones erróneas.**
 - **Normas nacionales actuales no garantizan el cumplimiento de SARPs**
 - **Reglamentos nacionales desactualizados**
 - **Escasa participación en proceso de enmiendas OACI.**
 - **Falta capacidad en el desarrollo de normas**
 - **Normas muy restrictivas**

Principios fundamentales en el desarrollo de las LAR

- **Garantizar el cumplimiento con las normas de la OACI;**
- **Utilización del principio de lenguaje claro;**
- **Evitar la traducción literal de modelos de otras realidades;**
- **No inventar la rueda; y**
- **Principio de equilibrio entre supervisión y libertad para los operadores**

Estado de Desarrollo LARs

LAR GEN	LAR PEL	LAR AIR	LAR OPS
LAR 1	LAR 61	LAR 21	LAR 91
LAR 11	LAR 63	LAR 23, 25, 27, 29	LAR 119
	LAR 65	LAR 31, 33, 34, 35, 36	LAR 121
	LAR 67	LAR 39	LAR 135
	LAR 141	LAR 43	
	LAR 142	LAR 45	
	LAR 147	LAR 145	

Finalizada

Primer borrador

Por desarrollar

Actividades multinacionales

- Certificación y vigilancia conjunta de OMAs
- Grupo Regional de Ingenieros aeronáuticos para aprobación de alteraciones y reparaciones mayores
- Programa de intercambio de resultados de inspecciones en rampa (IDISR)
- Registro regional de Auditor LAR
- Reconocimientos mutuo OMAs, CIACs, Licencias
- Visitas de estandarización.

Programas de trabajo del SRVSOP y su relación con GASR

- Armonización de regulaciones
 - BP 1a-2 - Los Estados toman todas las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las SARPS y las mejores prácticas de la industria.
 - BP 1a-2d - El Estado obtiene los recursos financieros, humanos y técnicos necesarios para desarrollar, actualizar e implantar reglamentos que permitan la aplicación de las SARPS y la implantación de las mejores prácticas de la industria. Los recursos son obtenidos de fuentes nacionales, regionales e internacionales, según se requiera.
 - BP 1a-3 - Los Estados utilizan la información obtenida durante la implantación de los SARPS y la experiencia operacional para recomendar mejoras a la OACI.
 - BP 2a-3 – El Estado aplica los principios de gestión de riesgo a sus actividades relacionadas con la seguridad operacional

Programas de trabajo del SRVSOP y su relación con GASR

- Actividades multinacionales
 - BP 1a-2b - Los procesos del Estado incluyen una evaluación de su propio cumplimiento de las SARPS.
 - BP 1c/2b-2 - Los programas de auditoría externa son coordinados para evitar la duplicación y desperdicio de recursos.
 - BP 2a-5 – Existen organizaciones regionales de vigilancia o los medios equivalentes para llevar a cabo aquellas funciones que no pueden ser llevadas a cabo por el Estado a nivel individual.
 - BP 1c/2b-3a - Otros Estados utilizan los resultados de las evaluaciones periódicas para fines de un reconocimiento mutuo.
 - BP 1c/2b-3b - Se comparte los resultados

Programas de trabajo del SRVSOP y su relación con GASR

☀ Asistencia a los Estados

- BP 1c/2b-4 – Las deficiencias identificadas durante las evaluaciones periódicas son abordadas en forma oportuna, utilizando el apoyo internacional coordinado, donde fuera necesario.
- BP 4a-3 – Los Estados tienen acceso a investigadores de accidentes debidamente capacitados

☀ Capacitación

- BP 2 a-1 e Elemento crítico 5 Personal técnico calificado.

BENEFICIOS

- Autoridad Aeronáutica
 - 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.

BENEFICIOS

➤ Industria

- Disminución en los costos de auditorías 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.

BENEFICIOS

➤ Usuarios

- Incremento en la eficiencia del transporte aéreo regional;
- Aumenta la confianza al incrementarse la seguridad de las operaciones aéreas;
- Mayor oferta de servicios aéreos;
- Reducción de precios;
- Etc.

BENEFICIOS EN LA SEGURIDAD OPERACIONAL

- Normas comunes escritas en lenguaje claro;
- Inspectores altamente calificados (entrenamiento normalizado);
- Mayor transparencia en la relación Regulador-Industria;
- Mayor compromiso de la industria en cumplimiento de las normas;
- Facilita la:
 - incorporación de nuevos elementos de seguridad operacional;
 - identificación de oportunidades de mejora de la norma;
 - enmienda de reglamentos;
 - coordinación efectiva entre autoridades;
- Mejora en los índices de seguridad operacional;
- Reconocimiento extra regional del nivel de seguridad operacional de la industria;
- Etc.

Visión futura del SRVSOP

- LARs es el paso inicial
- Objetivo final: establecer y operar un Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional en Latinoamérica.

Visión del SRVSOP

5 años

- Reglamentos y procedimientos actualizados
- Estructura ampliada LAR, se incorporan otros Anexos OACI.
- Al menos 50% de Estados habrán suscrito acuerdos de reconocimiento de licencias y certificaciones.
- Importante incremento de seguridad operacional, menor al doble del promedio mundial.
- Bases de datos regionales para compartir información.
- Centros de Instrucción y Organizaciones de mantenimiento vigiladas por grupos multinacionales de inspectores.
- Total capacidad regional para certificar alteraciones y reparaciones mayores.

Visión del SRVSOP

10 años

- Agencia Regional de Seguridad Operacional.
- Las AAC continuarán siendo responsables de certificación y vigilancia.
- Amplio reconocimiento de Licencias y Certificaciones.
- Acuerdos con otras regiones del mundo para evitar la duplicación de esfuerzos en actividades de vigilancia.
- La mayor parte de los inspectores tendrán registro de auditores LAR.
- Posiciones comunes sobre propuestas de enmienda a normas y métodos recomendados de la OACI.

Conclusiones

- La armonización normativa mejora la seguridad operacional;
- El SRVSOP ya tiene un mecanismo probado para armonización;
- Las regulaciones regionales fortalecen la competitividad de la industria;
- Independencia de sistemas reglamentarios de otras culturas escritas;
- Se utiliza plenamente la capacidad profesional de los Estados;
- El apoyo y participación de la industria en este proceso es esencial;
- Base para la integración del transporte aéreo;
- Organizaciones Regionales son claves para el desarrollo y seguimiento de la Hoja de Ruta

The background features a large, faded watermark of the ICAO logo. The logo consists of a globe with latitude and longitude lines, surrounded by a laurel wreath. The text 'ICAO' is written in English at the top, and 'OACI' is written in Chinese characters at the bottom. The entire watermark is rendered in a light blue color.

Muchas Gracias por su atención