

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

**VIGÉSIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL**  
(Lima, Perú, 15 y 16 de junio de 2009)

Asunto 3: **Actividades inter e intra regionales del Sistema Regional**

(Nota presentada por el Coordinador General)

**Resumen**

En esta Nota de Estudio se presenta la forma en que el Sistema Regional ha empezado a proyectarse internacionalmente tanto en el contexto regional como extra regional.

**1. Introducción**

1.1 El Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, inició sus actividades en marzo del año 2002, en este año se empezaron a dar los primeros pasos para cumplir con los objetivos de armonización de las normas aeronáuticas y de apoyo a los Estados en temas de seguridad operacional, enfocándose en los Anexos 1, 6 y 8 del Convenio de Chicago.

1.2 Después de 6 años de operación, los primeros frutos de este gran esfuerzo regional empiezan a ser percibidos a nivel regional y por otras regiones del mundo.

**2. Discusión**

***Estrategia de trabajo del Sistema Regional***

2.1 En el año 2002 se inició el proceso de desarrollo de las normas aeronáuticas latinoamericanas conocidas como la reglamentación LAR, con una primer versión de un reglamento para certificación de grandes operadores aéreos que se denominó LAR OPS y una reglamento para certificación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves que se denominó LAR 145.

2.2 Con el tiempo y los Estados miembros del Sistema Regional fueron madurando y perfeccionando el proceso de producción de las LAR, que sigue un mecanismo similar pero simplificado al de las normas internacionales de los Anexos de la OACI.

2.3 El proceso de producción de la reglamentación LAR y su continuo perfeccionamiento es el principal logro del Sistema Regional, ya que asegura el sostenimiento de los resultados de este importante mecanismo de integración regional.

2.4 El proceso está basado en la búsqueda del consenso necesario para definir la estructura de la norma, el texto de cada requerimiento y asegurar un 100% de cumplimiento de los estándares mínimos contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago.

2.5 La reglamentación LAR debe ser desarrollada respetando los siguientes principios:

- a) Garantizar el cumplimiento de las normas de los Anexos de la OACI
- b) Lenguaje claro<sup>1</sup>
- c) Reglamentar de acuerdo a la realidad regional y al tamaño de la industria
- d) Equilibrio entre el rol fiscalizador de la autoridad y la libertad para los operadores
- e) Evitar copiar modelos de otras realidades sin re-inventar la rueda

#### ***Apoyo en la implementación del PBN***

2.6 En el año 2009, el Sistema Regional está apoyando la implementación de las distintas operaciones para el concepto de Navegación Basada en la Performance (PBN), con el desarrollo de varias circulares de asesoramiento, que a su vez han están siendo utilizadas por la sede de la OACI para el desarrollo de material guía para otras regiones del mundo.

2.7 La contribución del Sistema Regional es fundamental para lograr la implementación oportuna del PBN, que representa importantes beneficios para la eficiencia de las operaciones aéreas, el medio ambiente y para mejorar la seguridad de las operaciones aéreas.

#### ***Certificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs)***

2.8 El proceso de armonización es solo el paso inicial para conseguir el objetivo final que es la implementación de un Mecanismo Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional. Por este motivo desde el inicio de las actividades del Sistema Regional, se incorporó en su programa de trabajo la realización de actividades multinacionales de certificación y vigilancia, iniciándose con un programa de ensayos de certificación de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs)

2.9 La Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves, son certificadas por el Estado de Registro de las aeronaves o componentes de aeronaves a los cuales se les realiza mantenimiento.

2.10 Está situación se desprende de las responsabilidades del Estado de Registro del Convenio de Chicago, sin embargo el Convenio también promueve la armonización y reconocimiento mutuo de certificaciones.

---

<sup>1</sup> Ver Documento 8335 Part I párrafo 3.4.2

2.11 En una clara duplicación innecesaria de esfuerzos, en la actualidad un Organismo de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs) recibe en algunas ocasiones hasta 2 auditorías de vigilancia al mes, con el propósito de mantener la vigencia de las certificaciones que le permiten ofrecer sus servicios a distintos clientes de la región y el mundo.

2.12 El Sistema Regional inicio desde el año 2004 un exitoso programa de ensayos de certificación de OMAs. El programa consiste en la realización de un proceso de certificación de una OMA por parte de un equipo de inspectores previamente capacitados y utilizando la norma LAR 145 como el estándar a implementar. El equipo auditor prepara un informe que contiene evidencia de cumplimiento con la norma LAR 145, este informe es enviado a los Estados para que verifiquen que todos sus requerimientos nacionales están cubiertos en el informe del equipo multinacional y de ser así, proceden a emitir la certificación correspondiente.

2.13 El Grupo Regional de Seguridad Operacional Panamericano (RASG-PA), que tiene la responsabilidad de coordinar y dar seguimiento a la implementación en la región de la Hoja de Ruta Mundial de la Seguridad Operacional, ha solicitado al Sistema Regional la preparación de una nota de estudio sobre el reconocimiento mutuo de las Certificaciones de una Organización de Mantenimiento a ser presentada en la próxima Reunión de RASG-PA en noviembre de 2009 en Colombia.

2.14 El interés generado por este proceso, además de la necesidad de disminuir la duplicación de esfuerzos, también está asociado a los problemas que se vislumbran con la implementación del SMS en las OMAs, principalmente en cuanto a las métricas utilizadas por la OMA para medir la performance de su sistema de gestión de la seguridad.

#### ***Programa piloto de implementación del SMS en OMAs***

2.15 Desde el año 2005 en que tomó conocimiento de una propuesta de enmienda para el Anexo 6 de la OACI en la cual se requeriría a partir del 1 de enero de 2009, la implementación del SMS en las OMAs, el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del Sistema Regional, le solicitó a la Junta General considerar la realización de un Seminario sobre la implementación del SMS en las OMAs con el objetivo de poder afrontar el reto que tenían por delante con la implementación del SMS.

2.16 En Septiembre de 2007 , se realizó este Seminario con la presencia de Transport Canada, un operador de aeronaves Canadiense que ya tenía implementado el SMS, la Agencia de Energía Nuclear de Brasil, los miembros de todo el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad y de varios Estados no miembros del Sistema. Una de las principales enseñanzas de la experiencia canadiense fue la recomendación de iniciar la implementación con planes piloto, en un esfuerzo conjunto con la industria y los reguladores.

2.17 En una Reunión de retroalimentación con la industria (Lima, Abril 2008) se logró el apoyo de las principales OMAs de Latinoamérica para este plan piloto. Este plan piloto fue presentado en la Reunión de Grupo Regional de Seguridad Operacional Panamericano (RASG-PA/01), en el marco del GSI 7 sobre implementación consecuente de los sistemas SMS. RASG-PA apoyó este programa y se ha solicitado que para la Reunión RASG-PA/02 se presente el avance de los resultados.

2.18 Cabe destacar que tanto la norma LAR 145 como las normas LAR 121 y LAR 135, ya incorporan el marco normativo del SMS, que está siendo incorporado en el Anexo 6 en una enmienda recientemente aprobada por el Consejo de la OACI.

***Programa de Intercambio de Datos de Inspección de Seguridad en Rampa (IDISR)***

2.19 La Resolución A35-7 “Estrategia unificada para resolver las deficiencias relacionadas con la seguridad operacional” 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 lo prevé el Artículo 16 del Convenio y 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.

2.20 Adicionalmente la Resolución reconoce que, el establecimiento de organizaciones regionales y sub-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 el fomento de la uniformidad a la más amplia escala; y que la transparencia y el intercambio de información relativa a la seguridad operacional constituyen uno de los principios fundamentales de un sistema de transporte seguro. De esta forma insta a todos los Estados contratantes a intercambiar con los demás Estados contratantes información crítica relativa a la seguridad operacional.

2.21 Mediante la conclusión JG 12/09 de la Décima segunda Reunión de la Junta General del SRVSOP (Agosto de 2005) “Propuesta para la implantación de un programa de intercambio de datos de inspección de seguridad en rampa”, Los Estados miembros del Sistema cumplen plenamente con el compromiso de la resolución A 35-7 ahora A 36-2.

2.22 La base de ese Programa, son las inspecciones de seguridad en rampa a las aeronaves, y el marco jurídico para estas es el Artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional “Inspección de aeronaves” el que establece: “las Autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio”.

2.23 Para el desarrollo de este programa se realizó un concurso con proveedores de software y se adquirieron dos servidores para el Sistema Regional que fueron instalados en la Oficina Regional de la OACI en Lima.

2.24 El software permite mediante una aplicación basada en Internet, cargar los resultados de una inspección en rampa realizada por un inspector debidamente calificado, en una base de datos. Los resultados de estas inspecciones serán analizados para detectar tendencias e identificar peligros para las operaciones aéreas, de forma que se puedan tomar las acciones de mitigación que sean necesarias.

2.25 Este programa, se alinea a la perfección con los objetivos que persigue el Plan Global OACI para la Seguridad operacional de la aviación (GASP) y la Hoja de Ruta. Otras regiones del mundo están muy interesadas en su aplicación y en un intercambio de datos a más amplia escala.

2.26 El Comité Ejecutivo de RASG-PA adoptó una conclusión donde se insta a los Estados de la Región Panamericana a compartir datos de resultados de inspección en rampa mediante el programa IDISR del Sistema Regional.

***Participación del Sistema Regional en la creación del Registro Mundial de Certificados de Operadores Aéreos Comerciales (AOC) y sus Especificaciones de Operación***

2.27 Mediante la enmienda 32 del Anexo 6 de la OACI, se simplifica el formato de las especificaciones de operación con el objetivo de crear una base de datos mundial de AOCs y sus especificaciones de operación.

2.28 El Sistema Regional, mediante el Panel de Expertos de Operaciones de Aeronaves participa en conjunto con Australia, Canadá, China, EASA, Estados Unidos, IATA y la OACI en la implementación de esta base de datos mundial. En el año 2008 se desarrollo el plan de trabajo y las especificaciones para la creación de esta base de datos.

2.29 Esta participación muestra claramente el reconocimiento internacional del progreso del Sistema Regional.

**3. Conclusiones**

3.1 Como se puede observar el Sistema Regional ha empezado a lograr una importante proyección intra e inter regional y se presenta como un ejemplo a nivel mundial de un mecanismo regional efectivo de vigilancia de la seguridad operacional.

3.2 El eje central de todos estos resultados es sin duda el proceso de armonización de normas y procedimientos del Sistema Regional, sin embargo todo este esfuerzo puede fácilmente perderse en el camino, sino no se logra el más alto grado de compromiso por parte de los Estados miembros.

**4. Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota sobre la información presentada en esta nota de estudio sobre las actividades inter e intra regionales del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional; y
- b) comentar sobre la forma de asegurar el sostenimiento de los resultados alcanzados.