



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Undécima Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/11)

(Santiago, Chile, 6 – 8 de mayo de 2009)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Análisis del nivel en la Vigilancia de la Seguridad Operacional alcanzado en la Región

b) Evaluación del progreso alcanzado por el SRVSOP

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota tiene presenta brevemente los antecedentes de la creación del Sistema Regional y sus progresos desde el inicio de sus actividades en el año 2002.

Referencias:

- Informe de la Quinta Reunión de Autoridades Aeronáuticas;
- Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI;
- Resoluciones A 36-2 y A-29-13 de la Asamblea de la OACI;
- Declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (DGAC/06); y
- Plan Global OACI para la Seguridad operacional de la aviación (GASP).

Objetivo estratégico A: Seguridad operacional — *Mejorar la seguridad operacional de la aviación civil mundial*

5. Ayudar a los Estados a resolver las deficiencias mediante planes correctivos regionales y la creación de organizaciones de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional o subregional.
6. Alentar el intercambio de información entre los Estados para promover la confianza mutua en el nivel de seguridad operacional de la aviación entre los Estados y acelerar la mejora de la vigilancia de la seguridad operacional.
9. Ayudar a los Estados a mejorar la seguridad operacional mediante programas de cooperación técnica y señalando las necesidades críticas a la atención de donantes y organizaciones financieras.

1. Introducción

1.1 La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) (Cuzco, Junio 1996) fue visionaria con respecto a la necesidad de sumar esfuerzos en los campos de la seguridad y la eficiencia, mediante la creación de dos importantes proyectos, uno enfocado hacia la implementación de concepto CNS/ATM (RLA/98/003) y otro hacia la creación de un mecanismo multinacional regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RLA/99/901).

1.2 Después de más de 12 años desde esta Reunión, varias resoluciones de la Asamblea de la OACI, la Reunión Mundial y la declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación sobre una estrategia mundial para la seguridad operacional y el Plan Global OACI para la Seguridad Operacional de la Aviación, ofrecen un importante respaldo a las decisiones tomadas en el año 1996 por la RAAC/5.

1.3 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. A continuación se presenta los principales logros del Sistema Regional desde su creación.

2. **Discusión**

Estrategia de trabajo del Sistema Regional

2.1 Desde la RAAC/5 se concordó que la armonización de las normas y procedimientos era el primer paso para poder establecer un mecanismo multinacional de vigilancia de la seguridad operacional. Por este motivo los estatutos del Sistema Regional claramente incorpora la armonización como uno de sus objetivos principales.

2.2 Por este motivo desde 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.

2.3 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.

2.4 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.

2.5 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.

2.6 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 claro¹
- 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

¹ Ver Documento 8335 Part I párrafo 3.4.2

Programas de trabajo del Sistema Regional

2.7 Para cumplir con los objetivos que persigue el Sistema Regional se establecieron los siguientes programas de trabajo:

- a) Armonización
- b) Actividades multinacionales de certificación y vigilancia
- c) Programa de capacitación
- d) Reuniones
- e) Apoyo a los Estados

Programa de armonización

2.8 Dentro del programa de armonización se ha logrado desarrollar casi la totalidad del mapa normativo necesario para cumplir con las obligaciones internacionales que se desprenden de los Anexos 1, 2, 6 y 8 de la OACI, quedando por finalizar el LAR 21 sobre Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves. En el **Apéndice A** se presenta el mapa normativo que comprende 27 reglamentos.

2.9 Para acompañar la implementación de estos reglamentos se han desarrollado los siguientes documentos como material guías para los inspectores y para los operadores:

- a) Manual Guía del Inspector de Aeronavegabilidad
- b) Manual Guía del Inspector de Operaciones
- c) Manual de Orientación para Certificación de Centros de Instrucción
- d) Métodos Aceptables de Cumplimiento y Material Interpretativo y explicativo para el LAR 145 (CA 145.001 MAC y MEIs)
- e) Métodos Aceptables de Cumplimiento y Material Interpretativo y explicativo para el LAR 67, Certificación Médica Aeronáutica
- f) Folleto de orientación para realizar ensayos de auditoría a organizaciones de mantenimiento
- g) Manual de Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos
- h) Manual de procedimiento para la realización de las Reuniones de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSO
- i) CA: 6.425-RVSM Requisitos y procedimientos para la aprobación de operaciones en espacio aéreo designado con Separación Vertical Mínima (RVSM)

2.10 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.

2.11 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.

2.12 Durante el desarrollo de la normativa regional, los expertos toman conciencia sobre el propósito de las normas internacionales, se eliminan requisitos nacionales innecesarios y que representan altos costos a la industria de la región y problemas de interpretación que frecuentemente terminan en causas judiciales.

2.13 El proceso de armonización es un importante logro del Sistema Regional cuyos beneficios ya están siendo percibidos por los Estados que han iniciado la aplicación de las normas LAR y que generará un importante proceso de mejora continua para el fortalecimiento del transporte aéreo de la región.

Actividades multinacionales de certificación y vigilancia

Certificación multinacional de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves (OMAs)

2.14 Como se mencionó anteriormente 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)

2.15 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.

2.16 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.

2.17 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.

2.18 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. Al momento las OMAs de Semán en Perú, VEM en Brasil y LAN en Santiago, mantienen la certificación de la mayoría de los Estados miembros del Sistema con este esquema, lo que representa un importante ahorro en costos para la industria y el Estado al tiempo que se garantiza una mayor transparencia en el cumplimiento y aplicación de la norma correspondiente. En el **Apéndice B** a esta Nota de Estudio se presenta un resumen de los certificados emitidos conforme al reconocimiento del ensayo de auditoría de certificación LAR 145.

Programa piloto de implementación del SMS en OMAs

2.19 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.

2.20 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.

2.21 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 consecuyente de los sistemas SMS. RASG-PA/01 apoyó este programa mediante el cual se ha solicitado que para la Reunión RASG-PA/02 se presente el avance de los resultados.

2.22 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.

2.23 Aquí se evidencia cómo el Sistema Regional está apoyando a los Estados de la Región en la implementación oportuna de los estándares internacionales de la OACI.

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

2.24 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.

2.25 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.

2.26 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.

2.27 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”.

2.28 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.

2.29 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.

2.30 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.

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

2.31 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.

2.32 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.

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

Programa de capacitación

2.34 En el **Apéndice C** de esta nota de estudio se presenta un resumen de las actividades de capacitación realizadas por el Sistema Regional, se puede observar que se ha impartido capacitación a 701 especialistas de la región, lo que significa aproximadamente 28,040 horas de instrucción.

Asistencia a los Estados

2.35 En el **Apéndice D** se presenta un listado con las misiones de asistencia a los Estados, se puede observar que desde el inicio de las actividades del Sistema Regional se han realizado 19 misiones de apoyo en distintas aéreas.

3. Conclusiones

3.1 Como se puede observar el Sistema Regional ha realizado importantes progresos para la región latinoamericana y se presenta como un ejemplo a nivel mundial. Sin embargo todo este esfuerzo puede fácilmente perderse en el camino, sino no se logra el más alto grado de compromiso y apoyo a sus actividades.

3.2 Ningún proceso de integración es sencillo, se deben superar muchos paradigmas y obstáculos. El Sistema Regional se presenta como una importante herramienta de implementación de los objetivos Plan Global OACI para la Seguridad operacional de la aviación (GASP) y también como un mecanismo para fortalecer el transporte aéreo de la región.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota sobre la información presentada en esta nota de estudio sobre el progreso alcanzado por el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional;
- b) Comentar sobre la forma de asegurar el sostenimiento de los resultados alcanzados; y
- c) Continuar apoyando de forma tangible las actividades del Sistema Regional.

APÉNDICE A**MAPA NORMATIVO LAR**

Conjunto LAR GEN	
Reglamentos	
LAR 1	Definiciones, abreviaturas y símbolos
LAR 11	Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR
Conjunto LAR PEL	
Reglamentos	
LAR 61	Licencias para pilotos y sus habilitaciones
LAR 63	Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos
LAR 65	Licencias del personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo
LAR 67	Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico
LAR 141	Centros de instrucción de aeronáutica civil
LAR 142	Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil
LAR 147	Centros de instrucción de aeronáutica civil
Conjunto LAR OPS	
Reglamentos	
LAR 91	Reglas de vuelo y de operación general
LAR 119	Certificación de explotadores de servicios aéreos
LAR 121	Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales, regulares y no regulares

LAR 135	Requisitos de operación: Operaciones domesticas e internacionales, regulares y no regulares
Conjunto LAR AIR	
Reglamentos	
LAR 21	Procedimientos de Certificación de Aeronaves y componentes de aeronaves
LAR 23	Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter
LAR 25	Estándares de aeronavegabilidad para aeronaves de categoría transporte
LAR 27	Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría normal
LAR 29	Estándares de aeronavegabilidad para giroaviones de categoría transporte
LAR 31	Estándares de aeronavegabilidad para globo libre tripulado
LAR 33	Estándares de aeronavegabilidad para motores de aeronaves
LAR 34	Estándares de aeronavegabilidad para el drenaje de combustible y emisiones de gases de escape de aviones con motores a turbina
LAR 35	Estándares de aeronavegabilidad de hélices
LAR 36	Estándares de ruido.
LAR 39	Directivas de aeronavegabilidad
LAR 43	Mantenimiento
LAR 45	Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves
LAR 145	Organizaciones de mantenimiento aprobadas

APÉNDICE B

Emisión de Certificados conforme al reconocimiento del ensayo de auditoria de certificación LAR 145

Item	Pais	SEMAN	AEROPOSTAL	LAN	VEM
1	Argentina	-	-	-	(***)
2	Bolivia	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
3	Brasil	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
4	Chile	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
5	Cuba	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
6	Ecuador	Emitido	-	Emitido	Emitido
7	Panamá	-	-	No Aplica	No Aplica
8	Paraguay	Emitido	(**)	Emitido	(**)
9	Peru	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
10	Uruguay	Emitido	Emitido	Emitido	Emitido
11	Venezuela	Emitido	Emitido	-	(***)
12	ACSA	-	-	-	-

(**) Falto completar por parte de la OMA requisitos administrativos de las respectivas AAC.

(***) Han realizado auditorias de renovación de certificado previa a la emisión del respectivo certificado de aprobación, asimismo las especificaciones de operación aprobadas no reflejan la lista de capacidad evaluada por el equipo multinacional de inspectores

APÉNDICE C

RESUMEN DE LAS ACTIVIDADES DE CAPACITACIÓN REALIZADAS POR EL SISTEMA REGIONAL AL 2008

Año	Nombre del Curso	Lugar	Fecha	Total asistentes	Becas otorgadas	Total de horas
2004	Curso Auditor Líder ISO 9001:2000	Lima	24 - 28 may	20	20	40
	Curso ETOPS	Montevideo	16 - 20 ago	23	0	40
	Seminario RVSM	Lima	18 - 22 oct	63	19	40
	Curso sobre el contenido y aplicación de la LAR 145	Lima	15 - 29 oct	22	16	40
2005	Curso Auditor Líder ISO 9001:2000	Lima	23 - 27 may	28	25	40
	Curso Rep. y Alt. Mayores - Módulo 1 Supplemental Type Certification	Lima	13 - 22 junio	24	12	80
	Curso Rep.y Alt.Mayores - Módulo 2 Delegation Mayor alterations, and field approvals training	Lima	01 - 5 ago	12	8	40
	Curso Reparac. y Alterac. Mayores - Módulo 3 FAA DERs and other Designees	Lima	29ago - 2set	13	8	40
	Curso ETOPS	Lima	8 - 11 nov	15	0	32
2006	Curso ETOPS	Caracas	27 al 31 mar	28	0	40
	Curso sobre el contenido y aplicación de la LAR 145	Lima	24 al 28 abril	19	14	40
	Curso Auditor Líder ISO 9001:2000	Lima	15 - 19 mayo	29	25	40
	Curso Reparac. y Alterac. Mayores - Módulo Electrical/Avionics Systems (Avionics 2)	Panamá	21 - 30 ago	22	0	64
	Curso Reparac. y Alterac. Mayores - Electrical/Mechanical Systems Case Study (Avionics 3)	Panamá	12 - 14 set	15	0	24
	Curso sobre el contenido y aplicación de la LAR 145	Buenos Aires	25 - 29 set	14	0	40
	Primer Curso de Capacitación sobre la LAR CIAC y la LAR PEL	Lima	27nov - 2dic	27	18	40
2007	Curso Reparac. y Alterac. Mayores - Cabin Safety (Structures 4) (DGAC Peru)	Lima	19 - 23 mar	26	1	40
	Curso sobre aprobación de operaciones de Categoría II y III (CAT II y III)	Montevideo	19 - 23 mar	16	0	40
	Curso Reparac. y Alterac. Mayores - Flight Test (General 3)	Lima	26 - 30 mar	27	0	40
	Curso Auditor Líder ISO 9001:2000	Lima	14 - 18 may	25	21	40
	Curso sobre aprobación de operaciones de Categoría II y III (CAT II y III)	Santa Cruz	13 - 17 ago	35	0	40
	Curso sobre aprobación de operaciones de Categoría II y III (CAT II y III)	Lima	5 - 9 oct	34	0	40
	Curso Programa IDISR	Lima	12 - 15 nov	21	11	32
Seminario sobre Implantación del Sistema SMS (OMA's)	Lima	24 - 28 set	42	11	40	

Año	Nombre del Curso	Lugar	Fecha	Total asistentes	Becas otorgadas	Total de horas
	Curso sobre el contenido y aplicación de la LAR 145	Lima	10 - 14 dic	16	13	40
2008	Curso Auditor Líder ISO 9001:2000	Lima	26 - 30 may	18	17	40
	Curso LAR 67	Lima	18 - 22 ago	15	10	40
	Curso LAR PEL	Lima	25 - 29 ago	22	16	40
	Curso Básico y Avanzado de licencias aeronáuticas	Montevideo	6 -17 oct	13	0	80
	Curso IDISR	Lima	27 - 31 oct	17	8	40
TOTALES				701	273	1272
TOTAL INSTRUCCIÓN HORAS/HOMBRE				891,672		

APÉNDICE D

Fecha	Misiones de asistencia del Sistema Regional a los Estados	Estado/Institución
Ene-03	Asesorar a la AAC sobre el cumplimiento de las recomendaciones del USOAP	PANAMA
Nov-03	Asesorar a la DINAC en materia de seguridad operacional de acuerdo con el USOAP	PARAGUAY
Dic-03	Asesorar a la DGAC sobre los avances logrados en el cumplimiento del plan de medidas correctivas sobre seguridad operacional	ECUADOR
Mar-04	Asesorar al INAC en cumplimiento del plan medidas correctivas aprobado por SOA + visita a operador aéreo	VENEZUELA
May-04	Asesorar a DGAC en cumplimiento plan de medidas correctivas aprobado por SOA + visita a operador aéreo	PERU
Ago-04	Curso ETOPS a personal de la DINACIA	URUGUAY
Set-04	Asesorar a la DGAC en la toma de decisión con respecto a su nuevo marco normativo	CHILE
Dic-04	Asesorar a la DINACIA en materia de seguridad operacional en concordancia con el USOAP	URUGUAY
Jun-05	Asesorar a la DGAC en su cumplimiento del plan de medidas correctivas aprobado por SOA + visita a operador aéreo	PERU
Set-05	Verificación de las condiciones de cumplimiento de los estándares internacionales de aviación civil por parte de la DGAC + Visita operador TANS	PERU
Nov-05	Curso ETOPS a personal de la DGAC y operadores nacionales	PERU
Mar-06	Curso ETOPS a personal de la DGAC y operadores nacionales	VENEZUELA
Set-06	Curso LAR 145 a personal del CRA	ARGENTINA
Nov-06	Asistencia para habilitación de pilotos E190	PANAMA
Mar-07	Curso CAT II / CAT III	URUGUAY
Jul-07	Asesoría a la DGAC en preparación a auditoría USOAP	BOLIVIA
Ago-07	Curso CAT II / CAT III	BOLIVIA
Nov-07	Curso CAT II / CAT III	PERU
Mar-08	Capacitación en Operaciones Especiales RNAV/RNP	PERU