



**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 Bolivia)

**Resumen**

Esta nota tiene el propósito de recordar a los Estados de la Región SAM miembros del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional sobre los compromisos adquiridos en materia de armonización de normas aeronáuticas y motivarlos a implementar decididamente para lograr la ansiada armonización con los objetivos de fortalecer y optimizar más aún la seguridad operacional en la región para beneficio de toda la comunidad internacional

**Referencias:**

- Documento del Proyecto Regional 95/003;
- Informe de la Quinta Reunión de Autoridades Aeronáuticas;
- Documento del Proyecto 99/901;
- Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI;
- Estatutos de la CLAC;
- Resolución A-29-13 de la Asamblea de la OACI.

**1. Introducción**

***Origen del Sistema Regional***

1.1 La Quinta Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/5) convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, se llevó a cabo en la ciudad del Cusco, Perú, en junio de 1996.

1.2 La RAAC/5 examinó el estado de cumplimiento de los SARPs OACI en las actividades de seguridad aérea y los problemas que confrontaban los Estados y decidió 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, y 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.

1.3 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.

1.4 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***

1.5 Luego de analizarse la finalidad del organismo a crearse, se debatió la amplitud que debía darse al mismo en relación a si podría permitirse la participación de 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***

1.6 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.

1.7 El referido Sistema Regional se desenvuelve conforme con las disposiciones relativas a la seguridad operacional del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y sus Anexos, y resulta compatible con el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI (Artículo 1° del Memorandum de Entendimiento).

1.8 En virtud de ello, se propició la celebración de un Acuerdo entre los Estados de las regiones mencionadas para la implantación y participación en el SRVSOP (Artículo 4° del Memorandum de Entendimiento, inciso 4.1).

1.9 Asimismo, se determinó que los procedimientos para la organización y el funcionamiento del Sistema Regional se establecerían en el Reglamento anexo que sería acordado por las Partes (Artículo 1° *in fine* del Memorandum de Entendimiento).

### ***Rol de la CLAC***

1.10 El Artículo 4 de los Estatutos de la CLAC, tiene como objetivo primordial, el proveer a las autoridades de aviación civil de los Estados Miembros, de una estructura adecuada, dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil; asimismo, corresponde a la CLAC propiciar acuerdos entre los Estados de la región que contribuyan a la mejor ejecución posible de los planes regionales de la OACI y a la adopción de las especificaciones de la OACI en materia de aeronavegabilidad, operación de aeronaves y licencias al personal.

1.11 Es necesario resaltar la recomendación A14-20 de la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC sobre seguridad operacional en la región, que entre otros aspectos, exhorta a los Estados Miembros a apoyar la creación de un mecanismo multinacional, regional, que satisfaga las necesidades comunes que enfrentan los Estados en relación al cumplimiento de sus responsabilidades en la vigilancia de la seguridad operacional.

1.12 Se indica también que la CLAC mantiene estrechas relaciones con la OACI a fin de asegurar la armonización y coordinación de sus actividades con los objetivos y planes de la OACI.

### ***Compromisos asumidos por los Estados con respecto a los mecanismos regionales de vigilancia de la seguridad operacional***

1.13 En la declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Montreal, marzo 2006) <sup>1</sup> los Directores se comprometieron a 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.

1.14 Por otra parte la Resolución A 29-3 de la Asamblea General de la OACI, insta a los Estados a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales que rigen la aplicación de las normas de la OACI. La Resolución A 36-2 insta 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 operaciones, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional, o a prestarles apoyo de manera tangible.

## **2. Discusión**

2.1 Desde el año 1996 esta Reunión de Directores fue visionaria y tuvo la importante iniciativa de establecer un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional, que está perfectamente alineado con los compromisos internacionales asumidos en los foros antes mencionados.

2.2 La realidad mediterránea de Bolivia convierte al transporte aéreo en una herramienta fundamental para el desarrollo y bienestar de nuestro pueblo. La seguridad operacional y el cumplimiento de las normas internacional son elementos imprescindibles para el sector. Sin embargo el tamaño de la actividad aeronáutica nacional nos obliga a buscar una mayor integración regional para poder atender efectivamente las obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional.

---

<sup>1</sup> Ver Documento OACI 9866

2.3 Bolivia participa activamente en todas las actividades del Sistema Regional y es testigo de las ventajas y progresos que se están logrando.

2.4 Sin embargo, y como es de esperar, todo objetivo de integración regional tiene sus dificultades. Los avances logrados por el Sistema Regional no podrán ser sostenidos en el tiempo sin que exista la voluntad política de sus miembros para cumplir con los compromisos asumidos.

2.5 Sobre el particular, en la última Reunión de la Junta General del Sistema Regional, se presentó un índice de compromiso (Ver **Apéndice A**), elaborado por el Comité Técnico del Sistema Regional a solicitud de la Reunión de Puntos Focales.

2.6 Los Directores de nuestra región deberían realizar los esfuerzos que sean necesarios para mejorar estos índices y garantizar así el sostenimiento de los resultados logrados hasta el momento por el Sistema Regional.

2.7 Nuestra región ha empezado a hacerse notar en el contexto internacional, gracias al esfuerzo conjunto de todos los Estados del Sistema Regional. Ya realizamos certificaciones y vigilancia de forma multinacional, tenemos un programa en marcha para compartir información sobre inspecciones en rampa, se participa con los principales actores del mundo de la aviación en el diseño y elaboración de una base de datos mundial de certificados de operador aéreos y sus especificaciones de operación. Todos estos logros deben ser motivo de orgullo y satisfacción.

2.8 Para nuestro país, los beneficios del Sistema Regional son claros, sin embargo es motivo de preocupación los índices de compromiso presentados por el Comité Técnico.

### 3. Conclusiones

3.1 Es necesario consolidar el proyecto regional de cooperación técnica RLA/99/901, estableciendo y operando un sistema regional de seguridad operacional en Latinoamérica con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido más aún considerando que los Estados Miembros del SRVSOP han reconocido que el primer paso para poder establecer un sistema regional de vigilancia de la seguridad operacional, es tener un conjunto armonizado de normas aeronáuticas y sus procedimientos asociados, logrando:

- Garantizar el cumplimiento con las normas OACI,
- Utilización de lenguaje claro,
- Evitar la traducción literal de modelos de otras realidades,
- Principio de equilibrio entre supervisión y libertad para los operadores.

Y estas otras ventajas de un sistema regional:

- Ahorro de costos,
- Reglamentación armonizada,
- Recursos humanos homogéneos,
- Equipos multinacionales
- Mayor independencia del elemento auditor,
- Mayor transparencia,
- Se evita la duplicidad de funciones,
- Mayores facilidades para la industria,
- Mayores niveles de seguridad operacional

3.2 Estas ventajas solamente pueden ser obtenidas mediante el firme compromiso de los Estados para avanzar en los procesos de armonización y/o adopción de la normativa regional, por este motivo se considera conveniente la adopción de una recomendación por parte de esta Reunión que podría ser como sigue:

**Recomendación RACC/11-XX                      Compromiso con los objetivos del Sistema Regional**

Que los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana reafirmen su compromiso con las iniciativas del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional mediante:

- a) El apoyo tangible a su programa de trabajo
- b) Mejorando el índice de compromiso con el Sistema Regional que se presenta como **Apéndice A**, a esta nota de estudio.
- c) El cumplimiento de los plazos definidos por la Junta General para los procesos de armonización y/o adopción de las reglamentaciones LAR.

4. **Acción Sugerida**

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Reconocer el importante progreso alcanzado por el Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional
- b) Reafirmen el compromiso para la armonización y/o adopción de las reglamentaciones LAR, tomando las acciones que sean necesarias para mejorar el índice de compromiso con el Sistema Regional.
- c) Tomar las medidas que sean necesarias en sus propios Estados para cumplir con los programas de armonización.

Período 01/01/2008 al 15/11/08

Plan de Trabajo	Índice de Compromiso por Estado										
	Argentina	Brasil	Bolivia	Cuba	Chile	Ecuador	Paraguay	Peru	Uruguay	Venezuela	ACSA
Armonización, Equipos multinacionales y Programa de difusión.	57.69%	30.43%	56.00%	54.17%	90.00%	44.00%	26.92%	65.38%	20.83%	30.77%	20.69%
Seminarios, Cursos y Reuniones del SRVSOP	100.00%	57.14%	92.86%	85.71%	92.86%	50.00%	71.43%	100.00%	78.57%	85.71%	71.43%
Índice de Compromiso Promedio por Estado	78.85%	43.79%	74.43%	69.94%	91.43%	47.00%	49.18%	82.69%	49.70%	58.24%	46.06%

índice de Compromiso Promedio Total: **62.85%**

APÉNDICE A

RAAC/11-NE/13