



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Décima Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13)

(Bogotá, Colombia del 4 al 6 de diciembre de 2013)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Herramientas regionales de cooperación técnica de la OACI para la implantación de las mejoras de navegación aérea y de seguridad operacional

HERRAMIENTAS REGIONALES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

(Nota de estudio presentada por Secretaria)

Resumen

Esta nota de estudio presenta a la Décima Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) los logros alcanzados en el Proyecto RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional que se utiliza como herramienta regional de cooperación técnica para la implantación de la seguridad operacional.

Referencias:

- Documento del Proyecto Regional 95/003;
- Documento del Proyecto 99/901;
- Memorando de Entendimiento entre la CLAC y la OACI.

1. Introducción

Creación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

1.1 El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) inició sus actividades en el año 2002, remontándose sus orígenes a la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Sudamérica (Cuzco, Perú, 1996), durante la cual los participantes revisaron la posibilidad de establecer un mecanismo regional de vigilancia de la seguridad operacional, que debería operar bajo la coordinación directa de la OACI a través de la Oficina Regional Sudamericana, solicitando inicialmente que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) estudiara la factibilidad de crear un organismo multinacional de esta naturaleza.

1.2 Un grupo de expertos institucionales se reunió ese mismo año y llegó a la conclusión que un acuerdo entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC) necesitaba ser implementado y firmado por cada Director de Aeronáutica Civil. También recomendó ampliar el alcance del acuerdo a Estados no miembros de la Región Sudamericana, utilizándose el fórum de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) como depositaria de los acuerdos de adhesión de los Estados.

1.3 Hasta la fecha, el acuerdo de adhesión ha sido suscrito por doce (12) Estados: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela, actuando como depositario del mismo la CLAC, complementándose este acuerdo con el memorándum de entendimiento suscrito entre la CLAC y la OACI.

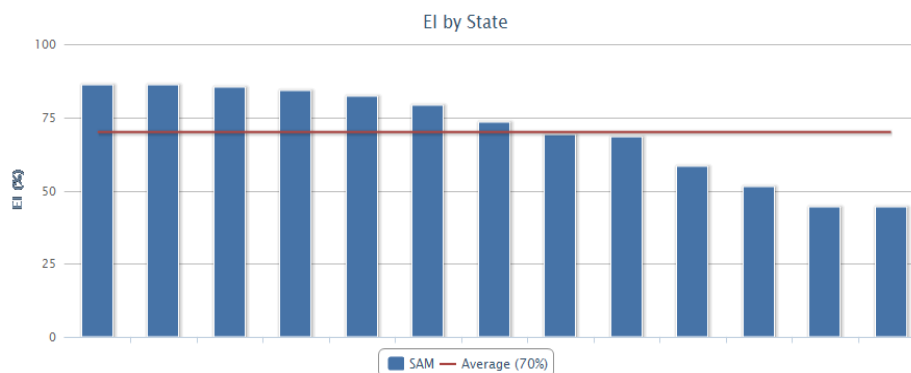
1.4 El Proyecto Regional RLA/99/901 - Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) es una Organización regional para la vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) que tiene como finalidad establecer y operar un sistema regional de seguridad operacional en Latino América con el apoyo técnico, logístico y administrativo requerido. Dentro de los objetivos de este proyecto se encuentra la promoción, de acuerdo con la OACI, de la armonización y adopción de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y sus procedimientos asociados, además proporciona asesoramiento a los Estados miembros en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de vigilancia de la seguridad operacional para incrementar los niveles de seguridad operacional en la Región con los medios a su alcance. Actualmente este proyecto ha desarrollado 30 LARs que cubren las disposiciones de los Anexos 1, 2, 6, 7, 8, 14 y 16.

2. Resultados de la vigilancia de la seguridad operacional

2.1 En el marco de la vigilancia de la seguridad operacional, la Región SAM alcanzó una aplicación eficaz (EI) promedio del 70%, una vez que los Estados de Colombia, Ecuador, Surinam, Argentina y Venezuela, recibieron una misión de validación coordinada de la OACI (ICVM) en el período 2011 a 2013.

2.2 De acuerdo a los resultados de la aplicación eficaz (EI) promedio por Estado, siete (7) Estados (Brasil, Panamá, Argentina, Chile, Venezuela, Colombia y Bolivia) están por encima del promedio de la Región, dos (2) Estados (Perú y Ecuador) están muy cerca de alcanzar el promedio y cuatro (4) Estados (Surinam, Paraguay, Guyana y Uruguay) están por debajo del promedio referido.

Tabla A-1 – Aplicación eficaz (EI) promedio por Estado



2.3 Como resultado de las cinco ICVMs, la aplicación eficaz (EI) promedio de la Región SAM aumentó de 66.31% a 70.68%, es decir un 4.37%, lo cual representa un promedio de mejora por Estado de aproximadamente 0.87%.

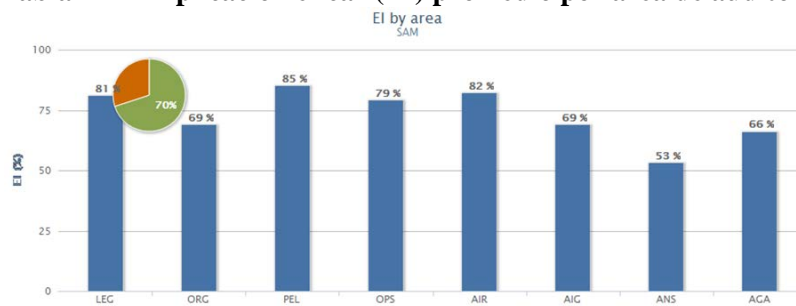
2.4 En este sentido, los Estados SAM mejoraron su EI de la siguiente manera: Argentina mejoró en un 9.1%, Colombia en un 16%, Ecuador en un 12.4%, Surinam en 9.6% y Venezuela en 10.9%.

2.5 Para mejorar el promedio de aplicación eficaz (EI) general de la Región SAM, se requiere que Perú, Ecuador, Surinam, Paraguay, Guyana y Uruguay avancen en la solución de las constataciones dejadas en las últimas actividades del enfoque de observación continua (CMA) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de la OACI o en el último ciclo de auditorías según el enfoque sistémico global (CSA).

2.6 Al analizar la aplicación eficaz (EI) promedio de Sudamérica por área de auditoría, se evidencia que las áreas de LEG, PEL, OPS y AIR están por encima del promedio de la Región, ORG y AIG están ligeramente por debajo del promedio y ANS y AGA se encuentran por debajo del promedio.

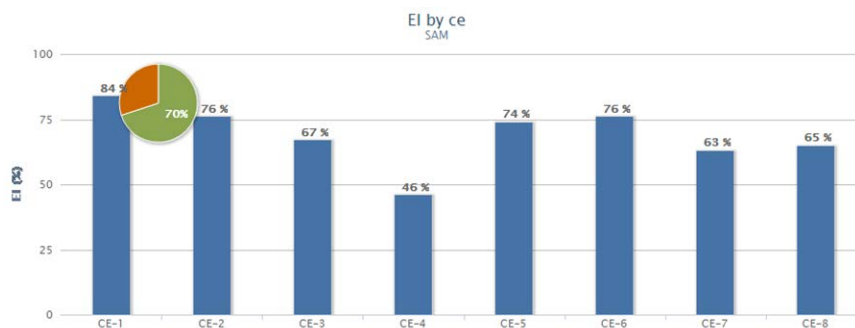
2.7 Para mejorar la aplicación eficaz de la región SAM por área de auditoría se necesita poner especial atención en las áreas **ANS (53%)**, **AGA (66%)**, **AIG (69%)** y **ORG (69%)** en la mayoría de los Estados.

Tabla A-2 – Aplicación eficaz (EI) promedio por área de auditoría



2.8 En relación a la aplicación eficaz (EI) promedio por elemento crítico (CE) se ha determinado que los CE 1, 2, 5 y 6 se encuentran por encima del promedio, mientras que los CE 3, 4, 7 y 8 están por debajo del promedio, siendo el **CE-4 - Cualificación e instrucción del personal técnico** el que debe ser mejorado en mayor grado. Este CE-4 tiene una EI de 46%.

Tabla A-3 – Aplicación eficaz (EI) promedio por elemento crítico



3. **Logros alcanzados a través del SRVSOP**

3.1 El SRVSOP a partir del año 2002 inicio sus actividades en las áreas de licencias al personal (PEL), operaciones (OPS) y aeronavegabilidad (AIR), habiéndose logrado los siguientes avances importantes en estas áreas:

a) **Licencias al personal (PEL):**

- Desarrollo y publicación de los LAR 61, 63, 65, 67, 141, 142 y 147. Al momento estos reglamentos están siendo armonizados por los Estados del SRVSOP
- Desarrollo y publicación de los manuales para la certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil y de centros médicos aeronáuticos examinadores
- Desarrollo de las circulares de asesoramiento (CA) PEL-001, PEL-002 y LAR 67 relativas a los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y material explicativo e informativo (MEI) de los LAR 61, 63, 65, 141, 142 y 147.
- Capacitación en los LAR PEL, manuales de certificación y CA para los inspectores PEL y médicos aeronáuticos de los Estados miembros del SRVSOP
- Ensayos de certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil
- Desarrollo de los Acuerdos para la aceptación de la certificación multinacional de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil y de centros médicos aeronáuticos examinadores

b) **Operaciones (OPS):**

- Desarrollo y publicación de los LAR 91, 119, 121, 129 y 135. Al momento estos reglamentos están siendo armonizados por los Estados del SRVSOP
- Desarrollo y publicación del manual del inspector de operaciones (MIO)
- Desarrollo y publicación de la CA 119-001 - Certificación de explotadores de servicios aéreos; 91-020 (CAT II y III) y de 10 CA PBN.
- Capacitación en los LAR OPS, MIO y CAs PBN para los inspectores de operaciones de los Estados miembros del SRVSOP

c) **Aeronavegabilidad (AIR):**

- Desarrollo y publicación de los LAR 21, 39, 43, 45 y 145. Al momento estos reglamentos están siendo armonizados por los Estados del SRVSOP
- Adopción de los siguientes códigos de aeronavegabilidad del Título 14 del CFR de los Estados Unidos: 23, 25, 27, 29, 31, 33, 34, 35 y 36
- Desarrollo y publicación del manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA)
- Desarrollo de las CA 39-001, 91-001, 135-001, 145.001, 145-002 y 121-001 relativas a los MAC y MEI de aeronavegabilidad de cada reglamento relacionado.
- Capacitación en los LAR AIR, MIA y CA para los inspectores AIR de los Estados miembros del SRVSOP
- Ensayos de certificación de organizaciones de mantenimiento aprobadas (OMAs)
- Certificaciones multinacionales de las OMAs LAN PERÚ y AEROLANE.

d) **Aeródromos (AGA):**

- Desarrollo y publicación de los LAR 139, 153 y 154. Al momento estos reglamentos están siendo armonizados por los Estados del SRVSOP
- Desarrollo y publicación del manual del inspector de aeródromos (MIAGA)
- Capacitación en los LAR AGA, MIAGA para los inspectores de aeródromos de los Estados miembros del SRVSOP

4. **Proyecto para la implantación de un conjunto de reglamentos ANS**

4.1 De acuerdo con la Tabla A-2, el área de auditoría con menor aplicación eficaz (EI) es el área de servicios de navegación aérea (ANS) con el 53 % de cumplimiento.

4.2 Una vez analizados los resultados de las ICVM realizadas en el período 2011-2013 en las que se evaluó el área de ANS y el último ciclo de auditorías según el enfoque sistémico global (CSA), se puede concluir que las principales constataciones de ésta área son:

- a) falta de promulgación de reglamentos relativos a los Anexos ANS;
- b) falta de personal de inspección en todas las sub-áreas ANS;
- c) No se ha establecido los requisitos mínimos de calificación y experiencia para el personal ANS;
- d) falta de un programa de instrucción para los inspectores de servicios de navegación aérea; y
- e) no se provee capacitación apropiada a los inspectores de servicios de navegación aérea.

4.3 Durante la Segunda Reunión del Panel de Estructura de los LAR (Lima, Perú, 2 al 3 de marzo de 2009), la Reunión consideró muy conveniente ampliar la estructura de los LAR a otros Anexos al Convenio de Chicago y acordó incluir los siguientes conjuntos y LARs:

- a) Anexo 3: Conjunto LAR MET;
- b) Anexo 4: Conjunto LAR AIM: LAR MAP;
- c) Anexo 10: Conjunto LAR CNS: LAR COM, LAR NAV y LAR SUR;
- d) Anexo 11: Conjunto LAR ATS: LAR ATS;
- e) Anexo 12: Conjunto LAR SAR: LAR SAR;
- f) Anexo 13: Conjunto LAR AIG: LAR AIG;
- g) Anexo 14: Conjunto LAR AGA: LAR AGA;
- h) Anexo 15: Conjunto LAR AIM: LAR AIS; y
- i) Anexo 18: Conjunto LAR DG: LAR DG.

4.4 En la Undécima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/11) del SRVSOP (Lima, Perú, 23 al 25 de octubre de 2013), se presentó el proyecto para la implantación de un conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LARs) para los servicios de navegación aérea (ANS). Al respecto la Reunión reiteró la necesidad que el SRVSOP vaya ampliando su alcance hacia las áreas en las cuales las auditorías USOAP ha detectado un bajo nivel de cumplimiento, como es el caso de ANS y que se busque financiamiento adicional al presupuesto anual del SRVSOP. Sobre el particular, varios Estados ofrecieron su apoyo para financiar el proyecto de desarrollo de las actividades ANS que permitirá a los Estados y a la Región SAM mejorar la falta de aplicación eficaz (LEI) en el área de ANS.

4.5 En este sentido la Reunión convino en adoptar la **Conclusión RCPF 11/09 – Implantación del proyecto LAR ANS**, mediante la cual se solicitó al Coordinador General realizar una consulta entre los Estados miembros y otras organizaciones sobre su interés de participar en el proyecto LAR ANS a través del SRVSOP y con qué presupuesto podrían aportar al mismo. Asimismo la Reunión solicitó que los resultados de la consulta sean presentados para su aprobación en la JG/26, junto con un plan de trabajo para la implementación del proyecto LAR ANS para el año 2014.

4.6 El proyecto para la implantación de un conjunto de Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LARs) para los servicios de navegación aérea (ANS) contempla el desarrollo de un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea, con manuales guías para los inspectores de seguridad operacional, protocolos de inspección, programa de capacitación y un conjunto de inspectores en los Estados miembros del SRVSOP que podrían conformar los equipos multinacionales a cargo de realizar la vigilancia continua de los proveedores de servicios de navegación aérea.

4.7 De acuerdo con el proyecto, el LAR ANS incluirá los siguientes conjuntos: LAR MET (Anexo 3); LAR MAP (Anexo 4); LAR CNS (Anexo 10); LAR ATS (Anexo 11, PANS/ATM Doc 4444); LAR SAR (Anexo 12) y LAR AIS (Anexo 15).

4.8 En el desarrollo del LAR ANS se ha considerado los siguientes puntos:

- a) Proyecto para la implantación de un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea en la Región Latinoamericana donde se establecen las actividades por año (4 años) y el costo estimado del mismo (719,000 dólares americanos);
- b) Programa tentativo para el proyecto LAR ANS; y
- c) Presupuesto tentativo del proyecto en dólares americanos

4.9 El costo anual del mantenimiento del LAR ANS, que asumiría el SRVSOP, se estima que ascendería a USD 120,000.00 al año; esto incluye la asignación de un especialista ANS para el Comité Técnico del SRVSOP.

5. Conclusiones

5.1 Por lo expuesto en el Párrafo 3, el SRVSOP constituye una herramienta regional de cooperación técnica que contribuye en la mejora de la aplicación eficaz de los Estados y de la Región.

5.2 En la medida en que los Estados armonicen sus reglamentos y se integren en todas las actividades del SRVSOP, se logrará una mayor aplicación eficaz y la reducción de los accidentes e incidentes serios de aviación.

6. Acción sugerida

6.1 Se invita a la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) a tomar conocimiento y comentar sobre la información presentada en esta nota de estudio.