



JG/20

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

VIGÉSIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL JG/20

INFORME

(Lima, Perú, 15 y 16 de junio de 2009)

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

INDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y fecha de la Reunión	ii-1
	Participación	ii-1
	Apertura	ii-1
	Aprobación de la Agenda.....	ii-2
	Lista de Conclusiones de la Reunión JG/20.....	ii-3
iii -	Lista de Participantes	iii-1
Informe sobre el Asunto 1:		
	Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y resumen de gastos efectuados por el proyecto	1-1
Informe sobre el Asunto 2:		
	Informe del avance del cumplimiento del programa de actividades establecido por la Junta General para el año 2009.	2-1
	a) Armonización de las regulaciones	
	b) Actividades con equipos multinacionales	
	c) Actividades de capacitación y Seminarios	
	d) Asistencia a los Estados	
Informe sobre el Asunto 3:		
	Actividades inter e intra regionales del Sistema Regional.....	3-1
Informe sobre el Asunto 4:		
	Revisión de los indicadores del SRVSOP.....	4-1
Informe sobre el Asunto 5:		
	Análisis Costo/Beneficio para el SRVSOP.....	5-1
Informe sobre el Asunto 6:		
	Examen de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General	6-1
Informe sobre el Asunto 7:		
	Otros Asuntos.....	7-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Vigésima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó el día lunes 15 de junio de 2009, en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron delegados pertenecientes a siete (7) Estados y ACSA/COCESNA, la OACI como agencia de ejecución y como observadores participaron la Agencia de Seguridad Aérea Europea (EASA) y la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA). La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

ii-3 APERTURA

El señor José Miguel Ceppi, Director Regional de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI y Coordinador General del Sistema, agradeció la concurrencia de los presentes y destacó los logros y beneficios del Sistema Regional, resaltó el excelente futuro que se tiene por delante que no es obra de la casualidad sino de un gran esfuerzo realizado y la superación de muchas dificultades e instó a los Estados a continuar construyendo ese futuro de unidad regional y les deseo muchos deseos de éxito en las deliberaciones. La alocución del señor Director Regional se presenta como **Adjunto** a esta parte del Informe. A continuación el señor Ernesto López Mareovich, Director General de Aeronáutica Civil del Perú dirigió unas palabras a los participantes como Estado anfitrión de la Reunión, dando la bienvenida a todos los delegados, finalmente el señor Daniel Olmedo, Director Nacional de Aviación Civil de la DINACIA de Uruguay y actual Presidente del Junta General, dirigió un atento saludo a los asistentes.

La Reunión fue presidida por el señor Daniel Olmedo, apoyado por el Coordinador General, señor José Miguel Ceppi, y el señor Oscar Quesada-Carboni, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Sudamericana de la OACI.

ii-4

APROBACIÓN DE LA AGENDA

La Reunión aprobó la agenda para esta Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General, tal como se indica a continuación:

Asunto 1: Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y resumen de gastos efectuados por el proyecto

Asunto 2: Informe del avance del cumplimiento del programa de actividades establecido por la Junta General para el año 2009

Asunto 3: Actividades inter e intra regionales del Sistema Regional

Asunto 4: Revisión de los Indicadores del SRVSOP

Asunto 5: Análisis Costo/Beneficio para el SRVSOP

Asunto 6: Examen de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General a la fecha

Asunto 7: Otros asuntos

ii-5 **LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN JG/20**

N°	Título	Página
JG 20/01	CONTRIBUCIÓN PENDIENTE DE ECUADOR	1-2
JG 20/02	CONTRIBUCIÓN PENDIENTE DE EMBRAER	1-2
JG 20/03	APROBACIÓN DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL LAR 45 – IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES	2-1
JG 20/04	APROBACIÓN DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL LAR 21 – CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES	2-2
JG 20/05	ESTUDIO DE COSTO BENEFICIO	5-1
JG 20/06	APOYO PARA LA REUNIÓN DE PUNTOS FOCALES	5-2

Adjunto A

VIGESIMA REUNIÓN DE LA JUNTA GENERAL DEL SISTEMA REGIONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Palabras de Apertura del Coordinador General

Distinguido Sr. Ernesto López Mareovich, Director General de Aeronáutica Civil del Perú

Distinguido Brig. Gral. (Av.) Daniel Olmedo, Director Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica y Presidente de la Junta General

Es para mi un grato honor darles la más cordial bienvenida a la Vigésima Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional que se celebra en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

Quisiera en primer término, destacar el permanente apoyo que el gobierno peruano brinda a la OACI, especialmente a la Oficina Regional Sudamericana, apoyo que nos permite desarrollar nuestro programa de trabajo en excelentes condiciones.

El Sistema Regional, que naciera como concepto en la Séptima Reunión de Autoridades de Aviación Civil, celebrada en la ciudad del Cusco, hoy se encuentra bastante sólido. Desde los inicios de actividades, marzo 2002, hasta la fecha son muchas las tareas que se han completado, entre las que quisiera destacar las Regulaciones Latinoamericanas, LARs, que en esta reunión, si son aprobadas las dos últimas, habríamos finalizado el conjunto correspondiente a los Anexos, 1, Licencias al Personal Aeronáutico, 6, Operaciones de Aeronaves y 8 Aeronavegabilidad. En total son 27 Reglamentos.

Como complemento a lo anterior, hemos desarrollado las LARs 1 y 11 correspondiente a definiciones, abreviaturas y símbolos y reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR respectivamente. Asimismo, los manuales del Inspector de Aeronavegabilidad y del Inspector de Operaciones, y de Certificación de Centros de Instrucción y de Entrenamiento de Aeronáutica Civil, así como varias circulares de asesoramiento.

Estos reglamentos otorgan una plataforma básica extraordinaria para la consolidación e institucionalización del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, por lo tanto, en esta reunión deberíamos dar por finalizada una primera etapa del Sistema Regional y a partir de ahora entrar a la etapa de su consolidación.

No hay dudas que los beneficios más importantes pueden lograrse en esta etapa de consolidación, en la que los Estados miembros deberían finalizar el proceso de armonización y/o adopción de los reglamentos LAR y comenzar a disfrutar de los siguientes beneficios:

- procesos de actualización en forma centralizada, según las enmiendas que se vayan produciendo a estos tres Anexos;
- suplir déficit de Inspectores que algún Estado miembro del Sistema pudiese tener, con Inspectores de otros Estados que ostenten el reglamento LAR armonizado;
- utilizar todos los beneficios de los programas que se implementan con equipos multinacionales, tales como: auditorias de OMAs, Certificación de Reparaciones o Modificaciones Mayores en aeronaves;
- intercambio de datos de inspecciones en rampa (IDIRS);
- programas de entrenamiento establecidos por el Sistema Regional;
- asesorías específicas por parte de expertos calificados provenientes de los Estados miembros;
- reconocimientos de certificaciones, etc.

Este trabajo abre las puertas a los miembros del Sistema Regional a tener un índice óptimo y homogéneo en la seguridad de sus operaciones aéreas, ya que cualquier desviación que sea detectada en alguno de sus Estados, se podrá corregir en forma inmediata tomando las acciones pertinentes a costo del Sistema Regional. Este es el escenario buscado, el que efectivamente producirá la integración del transporte aéreo entre sus Estados miembros, incrementando enormemente el nivel de competitividad, con todos los consiguientes beneficios económicos que esto lleva implícito.

El reconocimiento internacional al Sistema Regional es un activo que coloca a nuestra región en el mapa aeronáutico internacional, que ya vislumbra las primeras iniciativas para sentarnos en la misma mesa con las organizaciones que lideran la actividad a nivel mundial, la FAA de los Estados Unidos, Transport Canada, la Agencia Europea de Seguridad Operacional (EASA), la Autoridad de Seguridad Operacional de Aviación Civil de Australia, (CASA), etc., esto a fin de dar a conocer nuestros puntos de vistas para contribuir efectivamente en el establecimiento de regulaciones y procedimientos internacionales.

La presencia de Observadores representando a la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos (FAA) y a la Agencia Europea de Seguridad Operación (EASA), esta en concordancia con lo señalado y demuestra el interés que esta despertando el trabajo que el Sistema Regional viene desarrollando. Así mismo, les puedo señalar que Transport Canada, ha demostrado un gran interés en nuestras actividades al punto de ofrecernos su vasta experiencia en algunos campos específicos del quehacer aeronáutico dentro del programa de trabajo aprobado por ustedes. Estos importantes acercamientos, nos permitirá, establecer lazos de confianza mutua que nos proporcionará la posibilidad, en un futuro no muy lejano, trabajar en forma mas estrecha para compartir experiencias, intercambiar inspectores y establecer acuerdos de reconocimiento de los trabajos que llevan a cabo nuestras diferentes organizaciones.

No quisiera dejar de mencionar, que en esta segunda etapa, el Sistema Regional ya debería incorporar otros campos que están estrechamente relacionados con la Seguridad Operacional, y que ante la propuesta de un Estado a la Sexta Reunión de puntos focales, tuvo muy buena acogida y así fue informado a la Junta General en su anterior reunión. Las áreas que podrían ser incorporadas, lo más pronto posible, son ATM y Aeropuertos. De esta forma se apoyaría a varios Estados miembros del Sistema a corregir deficiencias que en estas áreas han sido encontradas por las auditorias llevadas a cabo por el programa USOAP de la OACI.

Señor Presidente y distinguidos miembros de esta Junta General, como ustedes pueden apreciar, tenemos un futuro excelente por delante, pero el tener un futuro prometedor no ha sido por casualidad sino que muy por el contrario es una causalidad que se ha construido con mucho trabajo, con aporte y con soluciones a los innumerables problemas que se han presentado durante esta extraordinaria experiencia de trabajo conjunto. En esta nueva etapa, se requiere redoblar los esfuerzo para seguir construyendo ese futuro de unidad regional que sin lugar a dudas facilitará a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros cumplir con las responsabilidades que sus respectivos gobiernos les han asignado.

Debemos entrar en esta segunda etapa, que liderará mi amigo Franklin Hoyer a partir del 1° de septiembre próximo, con la convicción de que la unidad permitirá fortalecer cada uno de los eslabones que son parte de este sistema de integración Latinoamericano. Les deseo mucho éxito en las deliberaciones de estos dos días de Junta General.

Muchísimas gracias.

LISTA DE PARTICIPANTES

1. Estados miembros del Sistema

ARGENTINA

Marcelo A. Ayerdi
Comandante de Regiones Aéreas - CRA

Roberto Cimbaro
Director de Habilitaciones Aeronáuticas

Claudio Marcelo Movilla
Director Nacional de Aeronavegabilidad

Javier López González
Jefe Departamento OACI

BRASIL

Franklin Hoyer
Gerente de Relaciones Internacional

Carlos Eduardo Magalhaes da Silveira Pellegrino
Superintendente de Seguridad Operacional

Sonia Cristina Lopes Machado
Gerente de Estándares y Normas Operacionales

CHILE

Lorenzo Sepulveda Biget
Director de Seguridad Operacional

CUBA

Carlos Radamés Pérez Andino
Director de Aeronavegabilidad - IACC

Joanka Acosta Ortiz
Asesora Jurídica Aeronáutica

PARAGUAY

Ceferino Farias Seruin
Presidente de la DINAC

Jesús César Ríos Rabello
Asesor Area de Seguridad Operacional – DINAC

Pablo Maldonado Guerrero
Asesor de la Presidencia – Asuntos de Seguridad Operacional - DINAC

Víctor Velazquez
Asesor Económico de la Presidencia - DINAC

PERÚ

Ernesto López Mareovich
Director General de Aeronáutica Civil del Perú

Andrés Villaverde
Encargado de Normas

URUGUAY

Daniel Olmedo
Director Nacional de Aviación Civil

Jesús Iglesias
Director General de Aviación Civil

2. Organizaciones miembros del Sistema**COCESNA/ ACSA**

Bayardo Pagoada Figueroa
Presidente

Jorge Vargas Araya
Director ACSA

3. Observadores

ESTADOS UNIDOS

Daniel Castro
Inspector de Seguridad Operacional de la Aviación - FAA

EASA

Juan de Mata Morales López
Oficial de Cooperación Internacional

4. Organismos internacionales

OACI

José Miguel Ceppi
Director Regional de la Oficina Sudamericana

Oscar Quesada-Carboni
Oficial Regional de Seguridad Operacional

Verónica Chávez Faiad
Especialista de Aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP

Asunto 1: Situación de las adhesiones de los Estados al Sistema, de las contribuciones de costos compartidos y resumen de gastos efectuados por el proyecto

1.1 Bajo este asunto la Junta General fue informada sobre la situación de las adhesiones de los Estados al Sistema y sobre su situación financiera.

1.2 De acuerdo con su reglamento, la participación en el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional está abierta a los Estados miembros de la CLAC y a otros Estados de Norteamérica, Centroamérica, Sudamérica y del Caribe que deseen adherirse, a través de sus respectivas Autoridades, así como a entidades estatales y/o privadas que, interesadas en la seguridad operacional, manifiesten su voluntad de integrarse en calidad de observadores especiales y sean aceptadas en el Sistema.

1.3 También se recordó que la última Reunión de la Junta General aprobó una enmienda al reglamento para permitir la participación como miembros y no solamente como observadores, a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional de Estados miembros de la CLAC.

1.4 A la fecha los Estados y entidades que forman parte del Sistema Regional son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú Uruguay, Venezuela, ACSA/COCESNA, DGAC de España y AIRBUS.

1.5 Con respecto a EMBRAER, esta compañía de fabricación de aeronaves informó a finales del año 2008, sobre la suspensión de su participación como observador, indicando que la participación de EMBRAER fue concebida internamente solo para los primeros cinco años, y que por cuestiones administrativas nunca se informó a la Junta General sobre la suspensión de su participación a partir del quinto año.

1.6 En el siguiente cuadro se presenta calendario de contribuciones de costos compartidos vigente de acuerdo con la última revisión de presupuesto aprobada por la Décimo Séptima Reunión de la Junta General del SRVSOP.

Cuadro # 1
Calendario de contribuciones de costos compartidos

Año	Monto (USD)	Fecha de depósito
2001-2006	258,200	-
2007	29,000	01/Oct/07
2008	29,000	01/Oct/08
2009	29,000	01/Oct/09
2010	29,000	01/Oct/10

1.7 En el **cuadro # 2** se muestra la situación de los depósitos realizados por los Estados e Instituciones participantes en el Sistema. En este cuadro se puede observar que Ecuador tiene pendiente una parte correspondiente de los años 2001-2006 y la contribución del 2007 y 2008. EMBRAER por su parte dejó pendiente sus contribuciones como observador de los años 2001-2005 un monto de USD 35,480.

1.8 Con respecto a la deuda de **Ecuador** el Coordinador General informó sobre las gestiones que se están realizando con este Estado para lograr el depósito de sus contribuciones de costos compartidos y sobre la misión que se tiene planificado realizar a Ecuador. Sobre el particular la Junta General adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/01 - CONTRIBUCIÓN PENDIENTE DE ECUADOR

Que el Coordinador General informe a **Ecuador** que el retraso en el pago de las contribuciones de costos compartidos al proyecto RLA/99/901, está causando serias dificultades al desarrollo del programa de trabajo del Sistema Regional.

1.9 En relación con la deuda de **EMBRAER** la Junta General consideró que se debería revisar los compromisos asumidos por esta empresa en su participación y si corresponde se debería continuar con los esfuerzos para recibir el depósito pendiente de la última contribución por sus cinco años de participación, y adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/02 - CONTRIBUCIÓN PENDIENTE DE EMBRAER

Que el Coordinador General analice los compromisos asumidos por EMBRAER por sus cinco años de participación e informe a esta compañía sobre los mismos y le solicite, el depósito de la contribución pendiente por su último año de participación como observador en el Sistema Regional.

1.10 Por otra parte se informó que Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, ACSA y AIRBUS ya han realizado el depósito de la cuota de costos compartidos que entró en vigencia el 1 de octubre de 2008 y que en el transcurso del mes de junio se recibirá la contribución de España.

1.11 También se informó que el proyecto ha recibido ingresos por USD 99,080 provenientes de Estados e instituciones privadas que han sido invitadas a participar en los distintos eventos de capacitación organizados por el Sistema Regional bajo un esquema de recuperación de costos. De igual forma se ha acreditado un total de USD 148,298 en intereses.

1.12 Se indicó que de acuerdo a la última información financiera recibida de la Cooperación Técnica de la OACI sobre la ejecución del proyecto durante el año 2008, y los fondos recibidos, el balance del proyecto para iniciar el año 2009 era de USD 403,075, con lo cual se cubre el programa de actividades del año que asciende a USD 322,531. Se debe tomar en cuenta que se ha recibido contribuciones en un monto de USD 109,940 que corresponden a adelanto de cuotas para el año 2010, sin embargo el monto faltante para cubrir el programa del 2009 se cubrirá cuando se reciba la cuota de España por USD 29,000.

1.13 Para poder cubrir el programa propuesto para el año 2009, se tomaron varias medidas, incluyendo la suspensión de algunas actividades de capacitación, a condición de implementarse solamente

en un esquema de recuperación de costos, por ejemplo el curso de auditor líder y el curso sobre el LAR 145. De igual forma se ha suspendido el programa de becas y el los ensayos de certificación de un operador aéreo y de un centro de instrucción se han pospuesto para ser realizados durante el año 2010.

1.14 Las contribuciones pendientes ascienden a USD 248,700, correspondiendo USD 184,220 a Ecuador, USD 35,480 a EMBRAER.

1.15 Debido al panorama financiero, se presentó a la Junta General una serie de opciones con distintos tamaños de presupuesto para ayudar a concebir el monto de la cuota que entraría en vigencia el 1 de octubre de 2009 dependiendo de la naturaleza de las actividades a realizar.

1.16 Sobre el particular se convino en que el Coordinador General circulará durante el mes de julio, entre los Estados e instituciones miembros del Sistema Regional, un marco general de actividades que deberían considerarse para ser realizadas en el 2010, incluyendo el inicio del trabajo de armonización de los conjuntos **LAR ATM** y **LAR AGA**, con sus respectivos costos, con el propósito de facilitar la preparación del programa de actividades del próximo año, definir el presupuesto y las cuotas de los Estados.

Cuadro # 2

Situación de los depósitos de costos compartidos, años 2001 a 2008 proyecto RLA/99/901 (en miles de dólares de los EE.UU.)

Miembro	2001-2007		2008		2009 ¹	
	Contribución	Pendiente	Contribución	Pendiente	Contribución	A partir de Octubre 2009
Argentina	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	0.0
Bolivia	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
Brasil	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	27.6
Chile	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
Cuba	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	22.0
Ecuador	287.2	155.2	29.00	29.0	29.0	29.0
Panamá	287.2	0.0	-	-	-	-
Paraguay	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
Perú	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	0.0
Uruguay	155.2	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
Venezuela	201.6	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
AIRBUS	287.2	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
EMBRAER	214.2	35.5	-	-	-	-
DGAC España	73.0	0.0	29.00	29.0	29.0	29.0
ACSA	73.0	0.0	29.00	0.0	29.0	29.0
Intereses	134.6		13.7		0.0	
Otros	69.1		30.0		0.0	
TOTAL	3,792.1	190.7	420.7	58.1	377	310.6

¹ Cuota vigente a partir del 1 de octubre de 2009

Asunto 2: Informe del avance del cumplimiento del programa de actividades establecido por la Junta General para el año 2009

2.1 Bajo este asunto de la agenda, la Reunión revisó el informe del avance del cumplimiento del programa de actividades del año 2009 presentado por el Coordinador General, que se divide en los siguientes sub-programas:

- a) Armonización de las regulaciones
- b) Actividades con equipos multinacionales
- c) Actividades de capacitación y Seminarios
- d) Asistencia a los Estados

a) *Armonización de las regulaciones*

Aeronavegabilidad

Conjunto LAR AIR

LAR 45

2.2 Respecto al desarrollo del LAR 45 sobre “Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves” se informó a la Reunión que se ha concluido con las rondas de consulta establecidas por la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, no habiéndose recibido por parte de los Estados comentarios de “no aceptación” sobre el mismo; por lo que la reunión consideró adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/03 - APROBACIÓN DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL LAR 45 – IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES

Considerando que la Primera edición del LAR 45 ha pasado por todas la etapas dispuestas en la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR y al no haberse recibido comentarios de desaprobación por parte de los Estados y organizaciones miembros del Sistema, se aprueba la Primera Edición del LAR 45 – Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves.

LAR 21

2.3 Asimismo, la Reunión tomo nota que el LAR 21 sobre “Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves” ha concluido con sus rondas de consulta establecidas por la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR; no habiéndose recibido por parte de los Estados comentarios de “no aceptación” sobre la misma. En este sentido, la Reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/04 - APROBACIÓN DE LA PRIMERA EDICIÓN DEL LAR 21 – CERTIFICACIÓN DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES

Considerando que la Primera edición del LAR 21 ha pasado por todas la etapas dispuestas en la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR y al no haberse recibido comentarios de desaprobación por parte de los Estados y organizaciones miembros del Sistema, se aprueba la Primera Edición del LAR 21 – Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves.

Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA) Revisión 2 y Parte III

2.4 La Reunión tomo conocimiento que la enmienda de este Manual para incluir los requisitos del LAR 21; los capítulos de Control y requisitos de mantenimiento de los reglamentos LAR 91, LAR 121 y LAR 135 y LAR 145 Tercera Edición se realizará durante los meses de julio y agosto del presente año.

Las Circulares de asesoramiento CA 43.001; CA 39.001; CA 145.001, CA 145.002 y MEI y MAC para los capítulos sobre Control y Requisitos de mantenimiento del reglamento LAR 91; 121 y LAR 135

2.5 Asimismo, se informó que la realización del desarrollo de estos documentos está programada para el segundo semestre del presente año.

Operaciones

Revisión del Manual del Inspector de Operaciones (MIO)

2.6 En cuanto a las actividades del área de operaciones se informó a la Reunión que los meses de febrero, mayo y junio de 2009, el especialista de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP procedió a revisar el MIO para incorporar las referencias de los Reglamentos LAR 119 y 121; por lo que el manual se finalizaría la semana del 15 de junio de 2009.

Estrategia para iniciar la armonización y/o adopción del Conjunto LAR OPS

2.7 Por otro lado, la Reunión tomo nota que se ha remitido la comunicación SA5760 de fecha 17 de diciembre de 2008, en concordancia con la conclusión JG 19/06 sobre la estrategia para iniciar la armonización y/o adopción del Conjunto LAR OPS, en donde se solicita a los Estados del SRVSOP enviar las diferencias y los cronogramas de armonización y/o adopción de sus reglamentos de operaciones según las siguientes fechas acordadas:

- ✓ LAR 119: 30-abril-2009
- ✓ LAR 121: 29-mayo-2009
- ✓ LAR 135: 30-junio-2009
- ✓ LAR 91: 31-julio-2009

2.8 A la fecha, Bolivia ha enviado el cronograma de armonización de los reglamentos del Conjunto LAR OPS y Ecuador ha indicado que remitirá el cronograma solicitado después de pasar la auditoría USOAP de la OACI.

Licencias al Personal

Manual de certificación de Centros de Instrucción y de Entrenamiento de Aeronáutica Civil

2.9 La Reunión tomo nota que el mes de abril de 2009, el especialista de Licencias del Comité Técnico efectuó la actualización del Manual de Certificación de Centros de Instrucción y Entrenamiento de Aeronáutica Civil, incorporando los requisitos y referencias del LAR 147, quedando pendiente el Capítulo correspondiente a los requisitos de SMS en el LAR 141, una vez se desarrolle y apruebe la enmienda del citada Reglamento en el segundo semestre 2009.

Manual de procedimientos de Licencias

2.10 Asimismo, el mes de abril 2009 un experto de licencias desarrolló el Proyecto de Primera Edición del Manual de Procedimientos de Licencias, con el propósito de establecer en forma armonizada el sistema para la aplicación de los requisitos de otorgamiento de licencias y habilitaciones señaladas en los LAR 61, 63 y 65 por parte de una Oficina de Licencias. El proyecto se encuentra en etapa de revisión por parte del Panel de Expertos para las oportunidades de mejora y será finalmente revisado por el Comité Técnico antes de su aprobación definitiva en setiembre 2009.

Estrategia de armonización y/o adopción del Conjunto LAR PEL

2.11 Por otro lado, se informó a la Reunión que de acuerdo a la estrategia de armonización y/o adopción de los Reglamentos que conforman el Conjunto LAR PEL, **Conclusión JG 18/02**, se han recibido las comunicaciones de los Estados de Perú, Chile y Cuba, respecto al cronograma del Plan de Trabajo para la armonización y/o adopción del LAR 61, 63, 65 y 67.

2.12 En lo que refiere a la segunda fase del Conjunto LAR PEL, fue enviada la comunicación SA5153 el 7 de abril de 2009, solicitando a los Estados miembros del Sistema realicen la notificación del cronograma de actividades para la armonización y/o adopción de la Primera Edición de los LAR 141, 142 y 147 relacionados con los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, a más tardar el 3 de agosto de 2009.

Reglamentos LAR 61, LAR 63, LAR 65, LAR 67, LAR 141, LAR 142 y LAR 147; Circulares de Asesoramiento CA (MAC y MEI) del LAR 61, LAR 63, LAR 65 y CA (MAC y MEI) LAR 141, LAR 142, LAR 147

2.13 En relación a estos documentos se informó a la Reunión que conforme al plan de trabajo del presente año las oportunidades de mejora identificadas en estos reglamentos así como la incorporación de las últimas enmiendas de los Anexos se realizarán el segundo semestre del presente año.

Actividades en apoyo a la implantación de las operaciones de la navegación basada en la performance (PBN)

2.14 Por otro lado, se informó a la Reunión sobre el apoyo prestado a la implantación de las operaciones de la navegación basada en la performance (PBN), en este sentido en la Tercera Reunión/Taller del Grupo de Implantación SAM del Proyecto Regional RLA/06/901 (SAM/IG/3) se presentaron las siguientes notas de estudio (NE) que fueron motivo de análisis y aprobación por parte de la Reunión mencionada:

✓ *NE/10 – Revisión del programa de trabajo para el desarrollo de las circulares de asesoramiento (CA) respecto a las aprobaciones operacionales PBN.* En esta NE se presentó una propuesta de revisión del programa de trabajo para el desarrollo de las CA respecto a las aprobaciones operacionales PBN.

✓ *NE/17 – Avance de los trabajos realizados en el ámbito del Proyecto RLA/99/901 en materia de la navegación basada en la performance.* A través de esta NE se presentaron las siguientes CA:

- CA 91-008 – Aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones RNP APCH;
- CA 91-009 – Aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones RNP AR APCH; y
- CA 91-010 – Aprobación de aeronaves y explotadores para operaciones APV/baro-VNAV.

✓ *NE/18 – Revisión del formulario de encuesta sobre la capacidad PBN de las aeronaves.* Mediante este NE se presentó una propuesta de revisión del formulario de encuesta sobre la capacidad PBN de las aeronaves para incorporar la especificación de navegación RNP AR APCH.

b) Avance en las actividades con equipos multinacionales

2.15 En relación a las actividades con equipos internacionales del programa de actividades del año 2008, se informó a la Reunión lo siguiente:

Auditorías de certificación OMA LAR 145

SEMAN – Perú

2.16 El primer ensayo de auditoría de certificación a la OMA SEMAN se realizó en la ciudad de Lima, Perú del 1 al 5 de noviembre de 2004 concluyendo la Fase V con nueve (09) Estados miembros. Posteriormente se realizó la auditoría de seguimiento multinacional del 2 al 4 de mayo de 2007; concluyendo satisfactoriamente la Fase V con los Estados de **Brasil, Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, y Perú**, emitiendo las renovaciones de los certificados respectivos.

Cubana de Aviación

2.17 El cuarto ensayo de auditoría, se realizó a la organización de mantenimiento de mantenimiento de Cubana de Aviación, del 12 al 16 de diciembre de 2005. El ensayo de auditoría se encuentra en Fase IV “Inspección y demostración”, el Auditor Líder y su equipo presentaron a Cubana de Aviación las No Conformidades encontradas. Cubana de Aviación manifestó su compromiso de levantar todas las No Conformidades y ha solicitado una extensión del plazo de presentación del PAC hasta septiembre de 2007.

2.18 Sobre este particular, se informó a la Reunión que Cubana de Aviación tiene prevista la presentación del PAC para el mes de noviembre del presente año; y así poder recibir la visita del equipo Auditor para evidenciar que se mantienen las mismas condiciones de cumplimiento incluyendo la solución de las no conformidades detectadas por la auditoría multinacional.

LAN Airlines

2.19 El ensayo de auditoría de certificación a la organización de mantenimiento **LAN Airlines**, localizada en Santiago de Chile, se realizó del 16 al 20 de octubre de 2006. La Fase V correspondiente a la emisión del certificado de aprobación la concluyeron los Estados de **Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay**, quedando pendiente la validación de **Argentina, Venezuela y ACSA**.

2.20 Por otra parte, en el mes de octubre del presente año se cumplieron 2 años de la realización de la auditoría de certificación a la OMA LAN; por lo que correspondía realizar una auditoría de seguimiento para asegurar el continuo cumplimiento con el LAR 145.

2.21 En este sentido, y luego de realizar las coordinaciones necesarias la auditoría de seguimiento a la OMA LAN se realizará del 6 al 8 de julio del presente año. Cabe indicar que los costos de dicha auditoría de seguimiento deberán ser cubiertos por LAN Airlines de Chile.

VEM

2.22 El ensayo de auditoría a la organización de mantenimiento de Varig Engineering and Maintenance (**VEM**) se realizó del 8 al 20 de julio de 2007; cubriendo sus instalaciones de Porto Alegre, Sao Paulo y Río de Janeiro. La Fase IV – Inspección y demostración se ha concluido satisfactoriamente, remitiéndose el 20 de diciembre de 2007 a las AAC de los Estados miembros del SRVSOP el informe final y los documentos del proceso de auditoría con el documento SA5262.

2.23 La Fase V de Certificación correspondiente a la emisión del certificado de aprobación a ha sido concluida por **Argentina, Bolivia, Ecuador, Cuba, Chile, Brasil, Perú, Uruguay y Venezuela**. En cuanto **Argentina y Venezuela** han realizado auditorías 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.

2.24 **ACSA** se encuentran evaluando la documentación enviada para proceder a la aprobación del certificado respectivo.

2.25 Asimismo, en el mes de julio del presente año se cumplen 2 años de la realización de la auditoria de certificación a la OMA VEM; por lo que se prevé realizar la auditoria de seguimiento el último trimestre de este año. Cabe indicar que los costos de esta auditoria deberán ser cubiertos por VEM de Brasil

Auditoria DIGEX

2.26 En cuanto al ensayo de auditoría de certificación a la organización de mantenimiento DIGEX, localizada en San José Dos Campos Brasil, se informa que el mes de marzo del presente año el Auditor Líder designado realizó la visita previa a la organización de mantenimiento DIGEX, cumpliéndose con esto la Fase 2 de la auditoria de certificación. La Fase IV de Certificación se realizará del 27 al 30 de julio de 2009, por un equipo de tres auditores multinacionales y un observador de la DGAC de Bolivia.

2.27 Cabe indicar que los costos de dos de los auditores deberán ser cubiertos por DIGEX de Brasil, el costo de un auditor es cubierto por el Sistema regional en calidad de capacitación. En cuanto al inspector observador la DGAC de Bolivia cubre con todos los costos de su participación.

Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMAs LAR 145

2.28 La Reunión tomo nota que el Plan piloto de implementación del SMS en OMAs envuelve la realización de actividades de coordinación, difusión, capacitación del SMS para las OMAs y AACs, así como actividades de desarrollo y mejora de reglamentación, procedimientos y material guía; que tienen la finalidad de ayudar a los Estados del Sistema a lograr una implementación consecuente de este requisito.

2.29 En este sentido, se informó a la Reunión que se ha desarrollado la Circular de asesoramiento CA 145.002 sobre la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en una organización aprobada LAR 145 (Fase 1 y Fase 2). Asimismo, se ha desarrollado el Folleto de orientación para proyecto piloto de implementación el SMS en la OMA; con la finalidad de brindar la orientación necesaria al personal involucrado en el proyecto piloto de implementación del SMS en las Organizaciones de mantenimiento aprobadas; estableciendo los objetivos, los participantes y sus responsabilidades, la metodología y los plazos propuestos para las diferentes fases.

2.30 Por otro lado, se tiene previsto, como parte del monitoreo del avance de la implementación de la Fase 1, la realización de tres teleconferencias cuatrimestrales entre los designados de la AAC y OMAs y el Comité Técnico; la primera teleconferencia se realizará el 7 de agosto a las 15.00 horas UTM/GMT.

2.31 En cuanto a la capacitación y entrenamiento de los Inspectores de las AACs, la Reunión consideró que uno de los retos más importantes para los Estados, consiste en desarrollar las competencias necesarias en los inspectores de seguridad operacional para poder evaluar la efectividad de un SMS de una OMA.

2.32 Para asistir en este desarrollo de competencias, se informó a la Reunión que el Sistema Regional cuenta con el apoyo de Transport Canadá, el cual ha ofrecido incorporar, como observador, a un inspector de la región en cada una de seis (6) evaluaciones finales del SMS de OMAs y Operadores aéreos que serán realizadas a finales del año 2009. Los inspectores que participen en esta actividad

deberán pertenecer al registro de auditores LAR y poseer un muy buen conocimiento y uso del idioma inglés, tanto hablado como escrito.

2.33 Al respecto la Reunión intercambió opiniones en cuanto a como financiar esta actividad en vista que no estaba considerada dentro del presupuesto del año 2009, por lo que se requería decidir la utilización de recursos del proyecto para financiar las becas necesarias para cubrir los costos de este importante programa de capacitación en el trabajo. El monto estimado para cubrir este programa de becas para seis inspectores ascendía a USD 37 055.

2.34 En este sentido, la Reunión consideró que esta actividad debía ser asignada con alta prioridad por lo que se debería asegurar la participación de los Auditores LAR del Sistema en la misma. En cuanto a su financiación, se estimó conveniente que el Coordinador General realice todas las acciones necesarias para poder lograr el pago de las cuotas retrazadas al Sistema. Asimismo algunos Estados ofrecieron asumir el costo de la participación de su personal (Auditor LAR), en caso de ser seleccionado, en vista que es una actividad de capacitación. El personal que participe bajo esta modalidad debería satisfacer los requisitos establecidos por el Sistema. Finalmente y como último recurso, se podrá utilizar fondos que algunos Estados han adelantado para el presupuesto del año 2010. Al respecto, se solicitó al Coordinador General que se remita a los Estados la planificación de esta actividad para antes del 10 de julio de 2009, de manera que los Estados puedan realizar las gestiones necesarias para incluirla en sus planes de Capacitación de Personal.

2.35 En vista de lo anterior, la Reunión concordó en la siguiente prioridad para el financiamiento de esta capacitación:

- 1) Cuotas pendientes de Ecuador y Embraer;
- 2) Financiamiento por los propios Estados u organizaciones para cubrir el costo de la misión de sus expertos; y
- 3) Utilizar como último recurso, fondos del presupuesto del año 2010.

Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR)

2.36 En cuanto al Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR), se informó a la Reunión que se dio inicio a su implementación el mes de enero de 2009 (Conclusión JG 19/14). Al respecto, mediante Comunicación SA5762 de fecha 17 de diciembre de 2008, el Comité Técnico solicitó a los Estados del SRVSOP enviar sus planes de implantación del programa nombrado.

2.37 Al presente Chile, Perú, Paraguay y Uruguay han implantado sus planes remitidos y se encuentran cargando la base de datos del Sistema Regional; Bolivia, cuenta con el personal calificado y ha presentado su plan de implantación, sin embargo no ha iniciado el mismo; Argentina, Brasil, Cuba y Ecuador no han presentado sus planes de implantación; Venezuela ha presentado su plan de implantación pero no dispone de personal calificado por lo que no puede iniciar el mismo; finalmente ACSA ha informado que debido a problemas de comunicación ha habido un retraso en la respuesta a esta actividad, a la fecha se encuentra elaborando el programa implantación solicitada.

2.38 Con el propósito de calificar a los inspectores de operaciones y aeronavegabilidad de Ecuador y Bolivia en el Programa IDISR, se llevó a cabo en Quito y Guayaquil, Ecuador, el Tercer Curso

sobre el programa citado en la semana comprendida del 13 al 17 de abril de 2009. El Curso IDISR/3 comprendió una fase teórica y una práctica, en la que los inspectores tuvieron la oportunidad de realizar inspecciones reales a explotadores extranjeros y nacionales que operan en los aeropuertos Mariscal Sucre de Quito y José Joaquín de Olmedo de Guayaquil en Ecuador. Durante la instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT/IPPT), los inspectores realizaron más de 78 inspecciones reales con un promedio de 3 inspecciones por participante, además cada participante tuvo la oportunidad de practicar la utilización de la base de datos del Programa IDISR, quedando completamente calificados en su utilización.

2.39 Brasil informó sobre las gestiones que está realizando con la Oficina Regional de la OACI para Sudamérica para ver la forma de capacitar a su personal en el uso del software IDISR y en las inspecciones de rampa. De igual forma informó sobre otras gestiones que está realizando su Estado con otros Estados y regiones para el intercambio de datos de inspecciones en rampa.

Registro de auditores LAR

2.40 Sobre este punto la Reunión tomo nota que actualmente se han recibido 21 aplicaciones para el registro de Auditores LAR, de las cuales se han emitido once (15) certificaciones como Auditores Provisionales LAR y cuatro (4) certificaciones de Auditores LAR. Los siguientes Estados y Organizaciones miembros cuentan con inspectores de seguridad en el registro de auditores LAR: Argentina, Cuba, Chile, Ecuador, Perú, Uruguay.

Banco de ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores

2.41 Por otro lado, como se informara en la JG/19, se recibió la solicitud de la DGAC de Chile para la evaluación de una modificación de campos de altura en la aeronave DCH 8 en conjunto con la oficina de certificación de la DNA de Argentina. En este sentido, se realizó la primera reunión de coordinación entre dos ingenieros de la DGAC de Chile y dos Ingenieros de la DNA de Argentina del 10 al 13 de noviembre de 2008; en esta se logró acordar la metodología de trabajo entre ambas autoridades para poder evaluar y de ser satisfactoria emitir el Certificado de Tipo Suplementario a una aeronave modelo DHC-8-202 de Matrícula chilena, para permitir su operación en aeródromos de altura sobre 10000 pies de altura. A la fecha el solicitante se encuentra concluyendo el proceso previo de reconocimiento del Certificado Tipo, así poder proseguir con la evaluación de este proyecto.

Primer Ensayo de auditoria de certificación LAR 141

2.42 La Reunión tomo conocimiento que mediante comunicación SA5213 del 5 de mayo de 2009, se cursó una invitación a los Estados del Sistema para que pudieran a más tardar el día 5 de junio 2009, proporcionar el nombre de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil que deseen participar en los primeros ensayos de certificación bajo el LAR 141, 142 y 147. Asimismo, confirmar si tendrían algún inconveniente para reconocer los resultados de la auditoría multinacional de expertos y otorgar la certificación de reconocimiento respectiva, con el costo que corresponda exclusivamente a la emisión del certificado. Se informó que Argentina, Chile y Perú ya habían respondido la comunicación.

c) Actividades de capacitación y seminarios

Curso de gestión de seguridad operacional y Taller sobre implementación de un programa efectivo de vigilancia continua en los Estados y Organismos Regionales miembros del SRVSOP

2.43 En relación a las actividades de capacitación se informó a la Reunión que se tiene prevista la realización del Curso de gestión de seguridad operacional la semana del **17 al 21 de agosto** en la ciudad de Lima, Perú. Este curso sobre gestión de la seguridad operacional estará dedicado a los Directores o gerentes de seguridad operacional de los Estados del Sistema.

Sexto Curso de Formación de Auditores Líderes ISO 9001:2000

2.44 Por otra parte, se informó a la Reunión que la realización de este curso de formación de auditores líderes se encuentra sujeta a lograr el financiamiento del mismo con recursos adicionales al SRVSOP o mediante la implementación del mismo por algún Estado miembro del SRVSOP en un esquema de recuperación de costos y sin considerar el otorgamiento de becas de capacitación con recursos del proyecto RLA/99/901.

Curso sobre la LAR 145 Versión 2 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA)

2.45 Asimismo, la realización de este curso se encuentra sujeta a lograr el financiamiento del mismo mediante la implementación del mismo por algún Estado miembro del SRVSOP en un esquema de recuperación de costos y sin considerar el otorgamiento de becas de capacitación con recursos del proyecto RLA/99/901.

Curso Taller sobre el LAR 145 Tercera Edición y el Plan Piloto sobre implementación del SMS en OMA

2.46 La Reunión tomo conocimiento que se realizó en la ciudad de Lima, Perú del 18 al 22 de mayo de 2009, el Curso LAR 145 Tercera Edición. El objetivo del curso fue capacitar a los Autoridades y principalmente a las personas designadas por las AACs y OMA para la realización del Plan piloto de Implementación del SMS en OMA; respecto a los requisitos del SMS que contiene el LAR 145 Tercera Edición, así como instruirlos en cuanto al método de trabajo de este proyecto conforme al “Folleto de orientación para el proyecto piloto de implementación del SMS en la OMA”.

2.47 El curso contó con veintiocho (28) participantes pertenecientes tanto de la industria como de las AACs de los Estados de Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Perú, Uruguay, y ACSA. Asimismo se contó con el apoyo de dos participantes de Transport Canada. El desarrollo del curso estuvo a cargo de 2 expertos de aeronavegabilidad de Argentina, ACSA, y del Especialista de aeronavegabilidad del Comité Técnico. El costo del curso fue aproximadamente de **US\$ 21 334**, que incluye los costos del apoyo administrativo, traducción simultánea, coffee breaks y misiones de los expertos.

Primer Seminario sobre medicina aeronáutica

2.48 Se informó a la Reunión que del 30 de marzo al 3 de abril de 2009, se llevó a cabo en Lima, Perú el Primer Seminario sobre medicina aeronáutica, contando con la asistencia de cuarenta y tres (43) participantes provenientes de dieciocho Estados y COCESNA, en los cuales se trataron aspectos normativos en relación a estándares médicos para tripulantes de vuelo y otro temas operacionales que inciden en la aptitud psicofísica del personal aeronáutico, así como los planes de prevención de epidemias a través del estudio de casos específicos.

2.49 El staff de expositores contó con la participación del Jefe de Sección de Medicina Aeronáutica de OACI, Montreal; el Panel de Especialistas de la Autoridad Aeronáutica de Singapur, así como expositores de entidades como IATA, ACI/FRAPORT, PIVC-OCHA, UNWTO Y WHO.

2.50 El Seminario recibió excelentes comentarios en cuanto a la calidad del mismo por parte de los asistentes y marcó un importante hito en lo que a Medicina Aeronáutica se refiere. Este mismo Seminario fue el lanzamiento inicial del proyecto CAPSCA para el continente americano. Este proyecto consiste en implementar un mecanismo de evaluación de los aeropuertos para asegurar que tienen correctamente implementados sus planes de preparación ante la aparición de pandemias. El costo del seminario fue aproximadamente de **USD\$ 14 314.76**, que incluyó los costos del apoyo administrativo, traducción simultánea, coffee breaks y misiones de los expertos.

Primer curso sobre interpretación de los Reglamentos LAR 141, LAR 142 y LAR 147

2.51 Asimismo, se informó que del 25 al 29 de mayo, se realizó en la ciudad de Lima, Perú el primer curso taller de capacitación sobre los requisitos de la Primera Edición del LAR 141, LAR 142, LAR 147 y los procedimientos para las auditorías de certificación y vigilancia señalados en el Manual para la certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil (MCIE). El curso contó con la asistencia de veinte (20) participantes, pertenecientes a ocho (8) Estados miembros del Sistema, así como representantes del CIPE de Argentina, la Corporación Educativa Interamericana de Colombia y de la Universidad Tecnológica del Perú.

2.52 El desarrollo del curso estuvo a cargo de cuatro expertos de Licencias de Argentina, Bolivia, Chile y de la experta de licencias del Comité Técnico. El costo del curso fue aproximadamente de **US\$ 17 745**, que incluye los costos del apoyo administrativo, coffee breaks y misiones de los expertos.

Tercer curso sobre el programa IDISR

2.53 La Reunión tomó nota que del 13 al 17 de abril de 2009, en Quito y Guayaquil, Ecuador, se llevó a cabo el Tercer Curso sobre el Programa IDISR. Este curso contó con la asistencia de veinte y seis (26) participantes, de los cuales veinticuatro (24) pertenecieron a Ecuador y dos (2) a Bolivia. El costo del curso fue de aproximadamente **USD\$ 1 446** que incluyó el pago de la misión del instructor y un día de gastos de subsistencia en Guayaquil.

Seminario RNP

2.54 Asimismo, se informó que considerando la necesidad de desarrollar criterios para la aprobación de aeronaves y explotadores relacionados con las operaciones PBN (especificaciones de navegación RNAV y RNP), el especialista de operaciones del Comité Técnico participó en el Seminario RNP dictado por NAVERUS y LAN en Lima, Perú del 9 al 11 de febrero de 2009. Con este curso y las actividades de apoyo del Sistema Regional en la implementación del PBN, la región en este momento ha logrado generar capacidad para impartir instrucción a los Estados sobre aprobación de operaciones PBN.

2.55 El costo del seminario fue de aproximadamente **USD 2 055**, que incluyó una beca y pasajes para el miembro del Comité Técnico.

d) Reuniones***Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad***

2.56 La Reunión tomo conocimiento que la Sexta Reunión del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad (RPEA/6) se desarrolló en Lima, Perú, del 13 al 17 de abril de 2009, la cual contó con la participación de trece expertos de aeronavegabilidad pertenecientes a ocho (8) Estados del Sistema. El costo de la organización de esta Reunión para el SRVSOP fue de **USD 5 441** que incluye el apoyo del Comité Técnico y secretarías del Sistema.

Asunto 3: Actividades inter e intra regionales del Sistema Regional

3.1 Bajo este asunto de la agenda, la Junta General tomó nota que 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.

3.2 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.

Estrategia de trabajo del Sistema Regional

3.3 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.

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

3.5 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.

3.6 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.

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

- Garantizar el cumplimiento de las normas de los Anexos de la OACI
- Lenguaje claro¹
- Reglamentar de acuerdo a la realidad regional y al tamaño de la industria
- Equilibrio entre el rol fiscalizador de la autoridad y la libertad para los operadores
- Evitar copiar modelos de otras realidades sin re-inventar la rueda

Apoyo en la implementación del PBN

3.8 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.

¹ Ver Documento 8335 Part I párrafo 3.4.2

3.9 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)

3.10 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)

3.11 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.

3.12 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.

3.13 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.

3.14 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.

3.15 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.

3.16 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 OMA

3.17 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 OMA, 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 OMA con el objetivo de poder afrontar el reto que tenían por delante con la implementación del SMS.

3.18 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.

3.19 En una Reunión de retroalimentación con la industria (Lima, abril 2008) se logró el apoyo de las principales OMA 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.

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

3.20 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.

3.21 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.

3.22 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.

3.23 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”.

3.24 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.

3.25 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.

3.26 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.

3.27 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

3.28 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.

3.29 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.

3.30 La Junta General tomó nota sobre la forma en que 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.

3.31 El eje central de todos estos resultados es sin duda el proceso de armonización de normas y procedimientos del Sistema Regional cuyo éxito depende en gran medida del compromiso de armonización de cada uno de sus miembros.

Asunto 4: Revisión de los indicadores del SRVSOP

4.1 Bajo este asunto de la agenda, la Junta General tomó nota sobre los indicadores del proyecto.

4.2 Con referencia al Indicador # 1, relacionado con las discrepancias generadas por el programa universal de auditorías de la vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, se recordó que en la Décimo Octava Reunión de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008) se solicitó que se presente la información filtrada sobre los Anexos 1, 6 y 8 para poder compararla con los datos obtenidos con las auditorías iniciales del programa USOAP. Sobre el particular, se informó que el programa USOAP culminará en el transcurso del presente año el ciclo de auditorías sistémicas por tanto los indicadores relacionados con el programa USOAP serán presentados en la próxima Reunión de la Junta General, para poder medir el progreso alcanzado por la región en los últimos años.

4.3 Por otra parte con respecto al Indicador # 2, se presentó una serie de gráficos conteniendo estadísticas con respecto a accidentes con pérdida de casco, accidentes con pérdidas de vidas humanas y accidentes totales para aeronaves de más de 5,700 kg MTOW.

4.4 Las curvas consideran los accidentes ocurridos en los territorios de los Estados miembros del SRVSOP, por Estado de matrícula. Se resaltó que lo importante en este indicador es observar la tendencia de las curvas antes que las cifras absolutas.

4.5 Las curvas se desarrollan con la información de despegues de aeronaves de más de 5,700 KG MTOW proporcionada por los Estados a solicitud del Coordinador General y con la información de la base de datos del sistema ADREP/ECCAIRS de la OACI.

4.6 De la información estadística obtenida se observó que la tendencia del índice de accidentes totales¹ se muestra constante en el periodo comprendido entre el año 2003-2009 y que la tendencia de la curva del accidentes con aeronaves destruidas y accidentes fatales muestra una tendencia creciente en los últimos cinco años.

4.7 La Junta General manifestó su gran preocupación sobre esta tendencia y convino en que la próxima Reunión de Puntos Focales debería realizar un análisis detallado sobre las causas de la señalada tendencia, para lo que el Comité Técnico proveerá información detallada de los accidentes de aviación ocurridos en los Estados miembros del SRVSOP. Como resultado de su análisis la Reunión de Puntos Focales presentará un informe a la Vigésimo Primera Reunión de la Junta General proponiendo las posibles acciones que podrían ser adoptadas para mitigar esta tendencia.

¹ Incluye accidentes fatales y accidentes sin pérdida de vidas

Asunto 5: Análisis Costo/Beneficio para el SRVSOP

5.1 Bajo este punto de la agenda, uno de los expertos que trabajaron en el desarrollo del estudio costo beneficio presentó los resultados del estudio, que muestran un beneficio de US\$ 13,717,030.00 por ahorro de costos. El **Adjunto** a esta parte del Informe presenta el detalle del estudio realizado.

5.2 Se recordó que este estudio se realizó de acuerdo con la conclusión JG 17/24 que solicitó al Coordinador General iniciar las gestiones necesarias para la creación de un equipo de trabajo conformado por expertos financieros y técnicos de los Estados miembros, para que realizaran un estudio costo/beneficio de la participación en el Sistema Regional.

5.3 Con respecto a las conclusiones del estudio, se solicitó una aclaración sobre cómo desde el punto de vista de costo beneficio se podría concluir en la necesidad de la institucionalización del Sistema Regional. Sobre el particular se aclaró que la conclusión estaba asociada a la necesidad de dar continuidad a las actividades del Sistema Regional, de igual forma se aclaró que el estudio no consideraba el apoyo que ofrece la OACI sin costos para el Sistema Regional y que en algún momento el Sistema Regional debería salir del ámbito de la OACI y ser asumido por un ente multinacional regional.

5.4 Asimismo se aclaró que las recomendaciones del estudio no involucraban una aprobación con respecto a los pasos para la estrategia de institucionalización del Sistema Regional, tarea que ha sido encomendada a la Reunión de Puntos Focales.

5.5 Por otra parte se comentó que el beneficio de las actividades de certificación y vigilancia multinacionales estaba asociado a los ahorros que se presentan a la industria más que a los Estados. Sin embargo se aclaró que en realidad se presentaba el beneficio general al sistema aeronáutico. Se convino en incluir una aclaración al respecto en el estudio.

5.6 La Reunión también convino en la necesidad de mantener activo al Grupo de expertos en costos como un grupo contribuyente a la Reunión de Puntos Focales, ya que este último tiene la tarea de proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional. La Reunión de Puntos Focales deberá definir los términos de referencia de este grupo de expertos para profundizar este estudio y concluir con la segunda parte que involucra una proyección a futuro de las actividades del Sistema Regional. A este respecto la Junta General adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/05 - ESTUDIO DE COSTO BENEFICIO

- a) Que la próxima Reunión de Puntos Focales desarrolle los términos de referencia del Grupo de Expertos en costos.
- b) Que el Grupo de Expertos en costos, presente los resultados de su trabajo a la Reunión de Puntos Focales el año 2010 y que a su vez ésta los presente a la Junta General después de haberlos revisado y concordado.

5.7 Sobre el particular se llamó la atención sobre la importancia de las tareas que se están asignando a la Reunión de Puntos Focales y sobre la necesidad que los Directores Generales apoyen a este grupo enviando a sus Puntos Focales acompañados de asesores jurídicos, institucionales o financieros que sean necesarios para apoyar en las tareas asignadas a este grupo, en vista de lo cual la Junta General adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión JG 20/06 - APOYO PARA LA REUNIÓN DE PUNTOS FOCALES

Que los Directores Generales de Aeronáutica Civil y Directores de instituciones miembros del Sistema hagan los esfuerzos que sean necesarios para:

- a) Garantizar la participación de sus respectivos Puntos Focales en la Reunión de Puntos Focales del Sistema Regional; y
- b) considerar también la participación de los asesores que estimen conveniente para abordar los asuntos jurídicos, institucionales y financieros del Sistema Regional que le han sido asignados por la Junta General a esta Reunión.

Asunto 6: Examen de la vigencia de las conclusiones adoptadas por la Junta General a la fecha

6.1 Bajo este asunto de la agenda la Junta General revisó el estado de cumplimiento de las conclusiones adoptadas por la Junta General hasta la fecha. En el **Adjunto** a esta parte del Informe se incluyen las conclusiones vigentes adoptadas por la Junta General.

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG-8/11	APOYO DE LOS ESTADOS CON RECURSOS HUMANOS	El Sistema utilizará la línea presupuestaria del proyecto RLA/99/901 destinada a misiones (BL- 16), para el financiamiento de los costos de las misiones de expertos de los Estados a la sede del Sistema Regional en la Oficina Regional de la OACI en Lima, con el propósito de agilizar el desarrollo del material guía e interpretativo formularios, guías para los usuarios, etc. que requiere desarrollar el Sistema.	JG	Vigente
JG-10/16	INSTANCIA DE APROBACIÓN DE LAS LARs	De acuerdo con el párrafo k) del Artículo 7 del Reglamento del Sistema, se dispone que será competencia de la Junta General del Sistema la aprobación de las versiones, ediciones y enmiendas de las LARs que sean desarrolladas por el Sistema.	JG	Vigente
JG 12/01	REVISIÓN Y APROBACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE CAPACITACIÓN	Se aprueba la estrategia de capacitación revisada que se incluye como Adjunto a esta parte del Informe.	COORD. GRAL.	Vigente
JG 12/02	PLAZOS PARA LA ARMONIZACIÓN DE LA LAR 145	Se insta a los Estados miembros del Sistema a hacer los esfuerzos que sean necesarios para lograr un ambiente armonizado entre sus normas nacionales y la LAR 145 versión 2 en un plazo de cinco años.	JG	(Plazo a cumplirse en Nov. 2010)

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG 12/06	PARTICIPACIÓN DE LOS EXPERTOS EN LAS REUNIONES DE PANELES	<p>Se insta a los Estados miembros del SRVSOP a realizar los esfuerzos que sean necesarios para garantizar la participación de sus expertos en las Reuniones de los Paneles de Expertos del Sistema.</p> <p>El Coordinador General podrá como último recurso, utilizar el proyecto RLA/99/901 para cubrir los costos que genere la participación de algún experto del Panel.</p>	JG COORD. GRAL.	Vigente
JG 12/08	MECANISMO DE CONSULTA RAPIDA PARA MISIONES DE ASISTENCIA OFRECIDAS POR ESTADOS NO MIEMBROS DEL SRVSOP	<p>a) Antes de proceder con una misión de asistencia ofrecida por algún Estado no miembro del SRVSOP, el Coordinador General consultará con los Estados miembros del SRVSOP si existe alguna objeción para proceder.</p> <p>b) Los Estados miembros del SRVSOP deberán informar sobre su posición en no más de 2 días hábiles contándose a partir del día siguiente de la fecha de envío de la comunicación respectiva.</p> <p>c) En caso de no recibirse respuesta de algún Estado se asumirá que no existe objeción para la misión propuesta.</p>	JG COORD. GRAL.	Vigente
JG 13/02	BASE DE DATOS REGIONAL DE NUMEROS DE RASTREO DE LOS FORMULARIOS LAR 001 EMITIDOS POR LAS OMAs LAR 145	<p>Que el Coordinador General considere en las actividades futuras del SRVSOP, la creación de una base de datos regional para el rastreo de los formularios LAR001 emitidos por las OMAs LAR 145, como una forma de apoyar a la industria aeronáutica latinoamericana para evitar el uso de partes no aprobadas.</p>	COORD. GRAL	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG15/10	DEFINICIÓN DEL ALCANCE DE LOS TÉRMINOS DE “ARMONIZACIÓN” Y “ADOPCIÓN”	<p>Para los efectos de todos los trabajos que desarrolle en SRVSOP en el marco de “armonización” y “adopción” de las LAR la Junta General concuerda en que estos términos tendrán los siguientes alcances:</p> <p>a) <i>Armonización</i>: Se entiende por armonización al conjunto de reformas que deberán efectuar los Estados miembros del Sistema Regional en sus reglamentos y procedimientos nacionales con base en las LAR y documentos asociados, para lograr en un plazo informado por cada Estado a la Junta General, un ambiente en el cual todos los Estados tienen requisitos y condiciones similares para emitir una certificación o licencia aeronáutica y que por tanto, una sola certificación realizada por cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado miembro del SRVSOP, podría ser aceptable para el resto de los Estados miembros. Se podrán mantener requisitos adicionales siempre y cuando sean informados a los otros Estados mediante la incorporación de un Apéndice a la LAR, para su verificación por cualquier Autoridad Aeronáutica de los Estados miembros del SRVSOP al momento de emitir una certificación en este ambiente armonizado.</p> <p>b) <i>Adopción</i>: Se entiende por adopción al conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.</p>	Junta General	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG16/01	ENMIENDA AL REGLAMENTO DEL SISTEMA Y AL ACUERDO DE ADHESIÓN	<p>Se aprueba el texto de la enmienda contenido en los Apéndices A y B de esta parte del Informe para permitir la incorporación de ACSA como miembro pleno del Sistema Regional asumiendo todos sus derechos y obligaciones como tal.</p> <p>Se solicita al Coordinador General del Sistema someter a aprobación del Comité Ejecutivo de la CLAC las propuestas de enmiendas de estos documentos para su entrada en vigor.</p>	COORD. GRAL.	Vigente
JG16/02	APROBACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE LOS LAR	Se aprueba la Revisión # 1 de fecha diciembre de 2006 del Proyecto de Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas “Estructura de las LAR”.	JUNTA GRAL.	Vigente
JG16/03	ACCESO AL BANCO DE INGENIEROS AERONÁUTICOS	Que el Coordinador General disponga que el Comité Técnico prepare un procedimiento que permita a los Estados a acceder al Banco de Ingenieros, para consultas y servicios a través de la Web del Sistema.	COMITÉ TÉCNICO	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG16/05	ACCIONES PARA LA SUSCRIPCIÓN DEL ACUERDO DE RECONOCIMIENTO DE LAS OMAs	<p>a) Se solicita al Coordinador General que circule a los Estados y organismos regionales miembros del SRVSOP la propuesta de acuerdo que se adjunta como Apéndice C a esta parte del Informe, para su consideración y comentarios;</p> <p>b) se solicita al Coordinador General presentar para la aprobación de la próxima Junta General la versión final del acuerdo; y</p> <p>c) se insta a los Estados a tomar las medidas administrativas que sean necesarias para formar parte del acuerdo.</p>	COORD. GRAL.	Vigente
JG16/06	APROBACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO, ARMONIZACIÓN Y ADOPCIÓN DE LAS LAR	<p>a) Se aprueba la estrategia para la adopción de las LARs en su versión de fecha agosto de 2007.</p> <p>b) Esta estrategia deberá ser revisada periódicamente de acuerdo con el progreso del programa de trabajo establecido por la Junta General.</p>	COORD. GRAL.	Vigente
JG17/16	ESTABLECIMIENTO DE TASAS ADMINISTRATIVAS PARA LA EMISIÓN Y/O CONVALIDACIÓN DE CERTIFICADOS DE OMAs EN EL ÁMBITO DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL	<p>Se insta a los Estados miembros a tomar medidas concretas para disminuir las tasas administrativas para la emisión del certificado de aprobación de organizaciones de mantenimiento.</p> <p>Se solicita al Comité Técnico a informar en las Reuniones de la Junta General sobre los avances realizados por los Estados miembros del Sistema para disminuir las tasas administrativas y requisitos administrativos para la convalidación y/o emisión de certificados de aprobación de las OMAs pertenecientes a los Estados miembros.</p>	Miembros del SRVSOP	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG17/17	ESTABLECIMIENTO DE LA TARIFA A SER COBRADA POR EL SRVSOP PARA LA REALIZACIÓN DE UNA AUDITORIA CONJUNTA DE CERTIFICACIÓN O SEGUIMIENTO DE UNA OMA_s EN EL ÁMBITO DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL	<p>Se aprueba que la tarifa para la realización de una auditoria conjunta de certificación o seguimiento de una OMA, de acuerdo a la formula $T = [1.1 * [(N * d * DA) + CV]]$ siendo:</p> <p><i>DA = Costo por día auditor = USD 54</i> <i>N = total auditores</i> <i>d = días programados</i> <i>CV = Viáticos y transporte de inspectores, incluyendo la organización como ejecución de la auditoria.</i></p>	CG	Vigente
JG17/18	POLÍTICA DE NO PROLIFERACIÓN DE LICENCIAS AERONÁUTICAS	<p>Considerando que la competencia del personal es el resultado de la instrucción, experiencia y habilidades de una persona y no por la posesión de una licencia y tomando en cuenta las dificultades administrativas y los costos asociados a la industria que representa la creación de licencias aeronáuticas, la Junta General insta a los Estados y Organismos miembros del Sistema Regional a adoptar una política de no proliferación de licencias y solicita al Comité Técnico del Sistema Regional a mantener en el conjunto.</p>	JG	Vigente
JG17/19	IDIOMA DE LOS DOCUMENTOS LAR	<p>A efectos de facilitar el proceso de desarrollo, armonización y adopción de las LAR, las ediciones aprobadas por la Junta General de la reglamentación LAR y sus procedimientos asociados, serán producidos en los idiomas español y portugués.</p>	CG	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG17/20	REALIZACIÓN DE REUNIONES DE PANELES DE EXPERTOS EN ESTADOS QUE CONFORMAN EL SRVSOP	Autorizar que las reuniones del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica puedan efectuarse en los Estados que conforman el SRVSOP, siempre que un Estado miembro se ofrezca como anfitrión del evento y los costos no superen el presupuesto previsto para su realización en la Oficina Regional de la OACI.	JG	Vigente
JG17/22	DESIGNACIÓN DEL CIPE COMO CENTRO DE CAPACITACIÓN DEL SISTEMA REGIONAL	Se designa al CIPE como centro de capacitación del Sistema Regional para impartir cursos regulares de la normativa LAR, programados oficialmente por el Sistema Regional y utilizando instructores provenientes de las distintas Administraciones miembros del SRVSOP.	JG	Vigente
JG17/24	ESTUDIO COSTO/BENEFICIO EN LA PARTICIPACIÓN EN EL SISTEMA REGIONAL	Que el Coordinador General inicie las gestiones necesarias para la creación de un equipo de trabajo conformado por expertos financieros y técnicos de los Estados miembros que realicen un estudio de costo/beneficio de la participación en el Sistema Regional para ser presentado durante Décimo novena Junta General.	CG	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
JG 18/02	ESTRATEGIA PARA EL INICIO DE ARMONIZACIÓN Y ADOPCIÓN DEL CONJUNTO LAR PEL	Se aprueba la estrategia para la armonización y adopción de los reglamentos que conforman el Conjunto LAR PEL, desarrollada por la Tercera Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (RPEL/3) y que está contenida en los cuadros 1 y 2 que se muestran a continuación.	CG	Vigente
JG 18/03	CERTIFICACIÓN DE CMAEs Y CURSO DE AUDITOR LIDER PARA PERSONAL PEL/MED	<p>a) Que el Comité Técnico incluya dentro de la nueva estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, la certificación de los Centros Médicos Aeronáuticos (CEMAE) de los Estados del SRVSOP.</p> <p>b) Que el Coordinador General del SRVSOP incluya dentro de la propuesta de trabajo para el año 2009 la formación del personal PEL/MED en el curso de auditor líder que anualmente organiza el SRVSOP.</p>	CT CG	Vigente
JG 18/04	CURSO/TALLER PARA FORMACIÓN DE PERSONAL GERENCIAL DE UN DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL	Que el Coordinador incluya dentro del programa de actividades del SRVSOP la preparación y realización de un curso/taller para la formación de personal gerencial de un departamento de seguridad operacional, incluyendo un módulo relacionado sobre la organización e implementación de un programa de vigilancia de un Estado	CG	Vigente
JG 18/05	AMPLIACIÓN DE LOS TÉRMINOS DE REFERENCIA DE LA REUNIÓN DE PUNTOS FOCALES	Se aprueba la enmienda de los términos de referencia de la Reunión de Puntos Focales que se presenta como Apéndice A a esta parte del Informe para incorporar las siguientes responsabilidades:	CG	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
		<p>a) Preparar para la consideración de la Junta General, la propuesta del programa de trabajo del siguiente año.</p> <p>b) Proponer a la Junta General la estrategia de institucionalización del Sistema Regional y dar seguimiento a su implementación.</p> <p>Preparar una propuesta de evaluación anual de la marcha del Sistema para la consideración de la Junta General.</p>		
JG 19/01	APROBACIÓN DE LA TERCERA EDICIÓN DEL LAR 145 – ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO APROBADAS (OMAs)	Considerando que la Tercera edición del LAR 145 ha pasado por todas las etapas dispuestas en la estrategia de desarrollo, armonización y adopción de los LAR y al no haberse recibido comentarios de desaprobación por parte de los Estados y organizaciones miembros del Sistema, se aprueba la Tercera Edición del LAR 145 – Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas como un reglamento modelo para la implementación del SMS en OMAs 145 y para ser utilizada en el Plan piloto de implementación del SMS en OMAs.	JG	Vigente
JG 19/06	APROBACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE ARMONIZACIÓN Y/O ADOPCIÓN DE LOS LAR 91, 119, 121 Y 135	Considerando que las Primeras ediciones de los LAR 91, 119, 121 y 135 han sido aprobadas, solicitar al Coordinador General iniciar la armonización y/o adopción de los LAR mencionados de acuerdo a la estrategia señalada en el Adjunto A a esta parte del Informe.	CG	Vigente
JG 19/13	ACTIVIDADES DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE LAS OMAs QUE FORMAN PARTE DEL PROGRA-	Los Estados miembros del Sistema Regional coordinarán sus actividades de vigilancia para asegurar que las OMAs que son parte del programa de certificación y vigilancia multinacional solamente son objeto de auditorías por parte de la Autoridad Aeronáutica donde está ubicada la OMA y de los equipos multinacionales del Sistema Regional.	Estados miembros del SRVSOP	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
	MA MULTINACIONAL DE CERTIFICACIÓN Y VIGILANCIA DE LAS OMA_s LAR 145	Las Autoridades Aeronáuticas informarán al Coordinador General sobre la detección de cualquier riesgo a la seguridad operacional que amerite la programación de una actividad de vigilancia adicional.		
JG 19/14	IMPLANTACIÓN DEL PROGRAMA IDISR EN LOS ESTADOS DEL SRVSOP	Considerando que el Sistema Regional dispone al momento de un manual que recoge los procedimientos recomendados por OACI, de una base de datos implementada y de inspectores de operaciones y aeronavegabilidad calificados en el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa (IDISR), se aprueba la implantación de dicho programa en los Estados del SRVSOP a partir del mes de enero de 2009, en tal sentido se encarga al Coordinador General del Sistema iniciar las actividades de implantación del programa citado.	CG	Vigente
JG 19/15	DATOS DE RESULTADOS DE INSPECCIÓN EN RAMPA PARA EL PROGRAMA IDISR	<p>Que los miembros del Sistema Regional se aseguren que los inspectores de seguridad que estén autorizados a incluir datos sobre resultados de inspecciones en rampa, cumplan con las metas mínimas establecidas por el Comité Técnico sobre la cantidad de inspecciones a ser incorporadas dentro de la base de datos de programa IDISR durante el año 2009.</p> <p>Que los Estados que todavía no tengan inspectores debidamente capacitados por el programa IDISR tomen las acciones correspondientes para cumplir con los requisitos de competencia establecidos por el programa IDISR.</p>	Estados miembros del SRVSOP	Vigente
JG 19/16	NUEVOS LOGOTIPO Y ACRÓNIMO DEL	En vista que se ha concluido satisfactoriamente el concurso del logotipo, conforme a las bases del mismo, se determina que el logotipo ganador pertenece al Sr. Marco Castrillo y el mismo se encuentra en el Adjunto B a esta parte del Informe.	CG	Vigente Pendiente de fondos para la contratación de un diseñador

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
	SRVSOP	<p>En vista que se ha concluido satisfactoriamente el concurso del acrónimo, conforme a las bases del mismo, se determina que el acrónimo ganador pertenece al Departamento de Seguridad Operacional de la Sección Normas de la DGAC de Chile, y este es VISOR. #Vigilancia de la Seguridad Operacional Regional”.</p> <p>Ambos, acrónimo y logotipo, serán utilizados de aquí en adelante para identificar al Sistema en todas las actividades que este organice hasta que la Junta General decida que sea tiempo de cambiarlo.</p>		gráfico
JG 19/17	APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE ACTIVIDADES PARA EL AÑO 2009	Se aprueba el programa de actividades para el año 2009 que se presenta como Adjunto B a esta parte del Informe.	CG	Vigente
JG 19/18	POLÍTICA PARA CONTRIBUCIONES DE COSTOS COMPARTIDOS PARA LOS NUEVOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL	A los nuevos miembros que se adhieran al Sistema Regional solamente les corresponderá el pago de las contribuciones de costos compartidos a partir de la fecha de adhesión.	JG	Vigente
JG 19/19	FECHAS DE VIGENCIA DE LOS CERTIFICADOS EMITIDOS EN LAS ACTIVIDADES MULTINACIONALES DE CERTIFICACIÓN Y	Que los Estados miembros del SRVSOP hagan los esfuerzos que sean necesarios para disminuir y armonizar sus requisitos y costos administrativos para la validación de los ensayos de auditorías de certificación de OMA.	Estados miembros del SRVSOP	Vigente

Resumen de las conclusiones vigentes de la Junta General				
Conclusión	Título	Texto	Responsable	Observaciones
	VIGILANCIA DE LAS OMA			

Asunto 7: Otros Asuntos**Propuesta de Cooperación Técnica de la EASA y el SRVSOP**

7.1 Bajo este asunto de la agenda la Junta General la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) realizó una presentación sobre su organización, destacando que es una agencia de la Unión Europea creada con la misión de promover los más altos niveles comunes de seguridad y de protección del medio ambiente de la aviación civil, a la que se le han asignado tareas reguladoras y ejecutivas específicas en ese campo.

7.2 Además la Agencia trata de promover los más altos niveles de seguridad para los ciudadanos de la Unión Europea que viajan a lo largo y ancho de todo el mundo, en ese sentido y en coincidencia con la OACI la Unión Europea prioriza el enfoque regional.

7.3 De acuerdo con los lineamientos de la Comisión Europea, la EASA tratará en el futuro de llevar a la práctica un programa de cooperación técnica en el ámbito de su competencia tratando de promover un nivel aceptable de seguridad operacional de la aviación civil en todo el mundo

7.4 La EASA ha desarrollado una importante experiencia de trabajo en la implantación en el ámbito europeo de la normativa de seguridad operacional desde los cimientos marcados por las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA). La necesidad de combinar las tareas de las Autoridades Nacionales con las de una entidad regional es un trabajo que ha permitido a la EASA adquirir un conocimiento que puede ser compartido por otras iniciativas regionales.

7.5 Con respecto al Sistema Regional la EASA propuso a la Junta General explorar las posibilidades de trabajar de manera conjunta en:

- Programa de inspecciones en rampa
- La función de “Estandarización”
- El desarrollo de la Parte 145

7.6 Considerando que el SRVSOP ya ha implantado el sistema IDISR para compartir los resultados de inspecciones en rampa, se convino en aceptar el ofrecimiento de EASA para apoyar en el programa de formación del inspectores para la realización de inspecciones en rampa del SRVSOP en la parte práctica y en especial proporcionando los conocimientos desarrollados en la explotación posterior de la información obtenida en las inspecciones.

7.7 La EASA manifestó el deseo de apoyar el SRVSOP como una iniciativa de cooperación regional en línea con sus principios de apoyo en especial a las organizaciones regionales. En ese sentido la puesta en práctica de diferentes iniciativas de colaboración entre la EASA y el SRVSOP será un instrumento de mutuo enriquecimiento y permitirá la mejora del nivel de seguridad operacional en nuestras regiones de acuerdo con las directrices de la OACI.

7.8 De igual forma se convino en la importancia de permitir la participación de inspectores de seguridad operacional del Sistema en las actividades de vigilancia realizadas por EASA a las OMA de la región y posteriormente permitir la participación de inspectores de la región como observadores en actividades de vigilancia de la EASA en Europa.

7.9 Para este propósito la participación de la EASA en las reuniones de la Junta General del SRVSOP como observador será el instrumento de enlace y comunicación que permita poner en práctica este trabajo conjunto.

7.10 La Reunión recibió con beneplácito y agradeció la presentación y ofrecimiento de EASA, manifestando su interés de que el Sistema Regional pueda tener un acercamiento con esta importante organización europea.

7.11 Por otra parte el Presidente de COCESNA saludó a la Reunión y explicó brevemente la estructura organizativa de su institución, destacando el proceso de armonización regional que están promoviendo en Centroamérica, el apoyo y respaldo a los esfuerzos del Sistema Regional y el deseo de compartir las experiencias adquiridas con sus Estados miembros en este importante foro regional.