

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL**

SÉPTIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL
(Lima, Perú, miércoles 18 de setiembre 2002)

Asunto 3: Revisión del avance del programa de trabajo establecido por la Junta General para el año 2002

Actividad

d) Estrategia de implementación de las LARs para los Estados participantes en el Sistema Regional

(Nota de presentada por el Coordinador General)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta la información necesaria para la aprobación de una estrategia aceptada por los Estados miembros del Sistema, destinada a la adopción por parte de los Estados, las Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas (LARs), a fin de permitir la aplicación de un marco regulador regional armonizado.

1. Antecedentes

1.1. El Convenio sobre aviación civil internacional (Convenio de Chicago), establece ciertos principios y arreglos a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de una manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico.

1.2. Los Estados contratantes de la OACI han asumido, a través del cumplimiento del artículo 37 del Convenio, el compromiso de colaborar, a fin de alcanzar el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. A tal fin, la OACI adopta y enmienda, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, que se aplican en todo el mundo, asimismo la Resolución A29-3 de la Asamblea de la OACI, insta a los Estados a tomar medidas positivas con el fin de promover la armonización mundial de las reglamentaciones nacionales, que rigen la aplicación de las normas de la OACI.

2. **Las actividades de armonización del Comité Técnico del Sistema Regional de Cooperación para la vigilancia de la Seguridad Operacional**

2.1. La Resolución A29-3 de la OACI mencionada anteriormente, insta además a los Estados para que, en la aplicación de las normas de la Organización, en la medida de lo posible, utilicen en sus propios reglamentos nacionales, el lenguaje preciso de las normas reglamentarias de la OACI y a que busquen la armonización de sus reglamentos nacionales, con los de otros Estados respecto a las normas más exigentes que ya tengan en vigor o que pretendan aplicar.

2.2. Los fabricantes de aeronaves y motores, los explotadores de aeronaves y los responsables de la reglamentación aeronáutica han manifestado una creciente preocupación por la carga económica relacionada con la validación de la certificación inicial en los casos en que ésta comprende inspecciones técnicas, evaluaciones y ensayos, que afecta también en ciertos casos a los procesos de matriculación de las aeronaves en el Estado de registro del titular de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC).

2.3. La comunidad aeronáutica internacional reconociendo la importancia del esfuerzo realizado en el establecimiento de un código común para la certificación y el diseño de aeronaves, también reclama que se consideren otras necesidades reales relacionadas a las operaciones, al mantenimiento, a ciertas actividades posteriores a la certificación de tipo y de aspectos relacionados al medio ambiente, entre otros, constituyéndose diferentes foros apropiados para debatir las ventajas de compartir códigos de aviación civil uniformes.

2.4. Con el fin de promover la vigilancia de la Seguridad Operacional en la Región, la OACI preparó la carta de acuerdo en fondos en fideicomiso y el documento de proyecto regional de cooperación técnica que amparan la operación del sistema regional (RLA/99/901), los cuales fueron aprobados y han sido suscritos por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay y Perú. Adicionalmente, se ha recibido la adhesión de Airbus Industries como observador bajo los términos acordados.

2.5. El Proyecto Regional RLA/99/901 reconoce que la clave para establecer un Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional se basa en el establecimiento, como paso inicial, de una Regulación Aeronáutica Latinoamericana, mejor identificada como LAR, la cual nace de regulaciones aeronáuticas armonizadas en la región, de forma tal que los requerimientos de certificación y de vigilancia de los operadores certificados en los distintos Estados, sean los mismos y que se garantice el cumplimiento de las normas de los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI.

2.6. Como continuación de las actividades del grupo multinacional de expertos AIR/OPS/PEL que inició la elaboración de un borrador de regulaciones aeronáuticas latinoamericanas (LARs) bajo los auspicios del Proyecto Regional RLA/95/003, se estableció el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional del Proyecto RLA/99/901, que actualmente se orienta a la formulación de un conjunto de regulaciones más amplio y estable a ser aplicado a nivel latinoamericano, que se han armonizado adoptando las políticas establecidas por las resoluciones de la Asamblea de la OACI, respondiendo al contenido de los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la vez de considerar los requisitos que aplican diversas Administraciones de Aviación Civil en distintas regiones del mundo.

2.7. La conveniencia que representa la posibilidad de contar con un marco regulatorio regional puede sintetizarse en una serie de condiciones que se enumeran a continuación:

Ventajas

- ✓ Establecimiento de un mecanismo de cooperación a nivel latinoamericano para permitir el desarrollo de la aviación civil de una manera segura y ordenada,
- ✓ disponer en la Región de una base uniforme para la certificación de operadores de servicios aéreos y de organizaciones de mantenimiento de aeronaves,
- ✓ facilitar el reconocimiento recíproco entre varios Estados de certificados y licencias otorgados bajo las mismas exigencias de idoneidad y pericia,
- ✓ simplificar los trámites de registro de las aeronaves que deben cumplir los operadores cuando operan aeronaves matriculadas en otros Estados,
- ✓ compartir los servicios de ingeniería aeronáutica necesarios para la aprobación de reparaciones mayores y modificaciones de aeronaves y para la certificación de talleres de mantenimiento de aeronaves, beneficiando a los Estados que no disponen de tal capacidad,
- ✓ mantener un conjunto regulatorio regional actualizado que responda oportunamente a las enmiendas introducidas a los Anexos al Convenio sobre aviación civil internacional,
- ✓ obtener el reconocimiento institucional del Sistema por otras organizaciones de aviación civil establecidas en diferentes regiones de la OACI.

2.8. La adopción de un conjunto de regulaciones de características regionales supone considerar una serie de condiciones desfavorable que dificultarían su puesta en práctica y que podrían enumerarse como:

Desventajas

- ✓ Diferentes procesos de adopción del marco regulatorio de la aviación civil en los Estados,
- ✓ falta de experiencia del personal de inspectores en la aplicación de requisitos regionales,
- ✓ apartamiento en la aplicación de requisitos de características típicamente nacionales,
- ✓ presencia de barreras culturales para la eficaz integración de equipos multinacionales,
- ✓ permitir el libre intercambio del personal tripulante, con licencia habilitante de otros Estados, sin tener en cuenta la incidencia de las diferencias culturales considerados por los factores humanos en la aviación.

3. **Estrategia para la adopción de las LARs**

3.1. La introducción del conjunto de Regulaciones Aeronáuticas Latinoamericanas elaboradas, requiere del cumplimiento de una serie de pasos que pueden enumerarse de la siguiente forma:

Primera etapa

Que incluye un conjunto de actividades para el desarrollo de las LARs partiendo de:

- a) Una ronda inicial de consultas a establecer entre los miembros del Comité Técnico del Sistema (CTS) y los Grupos de Trabajo del Sistema (GTS), durante la fase inicial de formulación y desarrollo de las LAR, con el objeto de obtener una opinión anticipada sobre la validez del contenido de las regulaciones LAR en las áreas de operaciones, aeronavegabilidad y licencias al personal; y
- b) el proceso de difusión convocando anualmente a una reunión de los miembros del CTS y del GTS, tal lo indicado en el párrafo 4.6, numeral 6) de la Nota de estudio JG/7-NE/04, con lo cual se facilitaría el contacto directo entre los involucrados y el intercambio de experiencias recogidas por cada Estado participante, para así lograr una base común de comprensión y de implementación de las LAR a nivel regional.

Segunda etapa

Esta etapa estará dedicada al inicio del proceso de implementación de las Regulaciones, con el desarrollo de una serie de actividades que incluirán:

- a) La capacitación de personal certificador,
- b) realización de ensayos de certificación de operadores de servicios aéreos con iguales exigencias,
- c) desarrollar en diferentes Estados, ensayos para la aprobación de organizaciones de mantenimiento de aeronaves aplicando requisitos y procedimientos comunes; y
- d) la identificación de nuevos requisitos para el Sistema como consecuencia del desarrollo de las actividades señaladas en el literal anterior, con lo que otras LAR podrían ser propuestas hasta lograr establecer un código regulatorio regional, amplio y sólido, que debería ser adoptado fácilmente por parte de los Estados participantes.

Tercera etapa

La tercera etapa correspondería a la adopción de las LARs por parte de los Estados participantes para lo cual se debería adoptar una de las formas que se proponen en el párrafo 3.2 siguiente.

Cuarta etapa

Como culminación del proceso de adopción de las LARs, a partir de la experiencias recogidas durante las actividades de ensayos de certificación realizados, se llevaría a cabo la implementación final de las Regulaciones, con el desarrollo de un ciclo recurrente de actividades de actualización de la capacitación inicial impartida y de la ejecución de procesos de certificación de operadores y de organizaciones de mantenimiento de aeronaves, basados en requisitos y procedimientos regionales comunes, para permitir el reconocimiento recíproco de los certificados y de las licencias otorgadas por los Estados participantes del Sistema Regional de Cooperación para la Seguridad Operacional.

3.2. La etapa correspondiente a la adopción de las LARs por los Estados participantes del Sistema, podría concretarse a alguna de las siguientes formas:

- a) un acuerdo administrativo, situado en un nivel más bajo respecto a formalidades y procedimientos de un tratado internacional formal, y que puede ser firmado por un ministro o director de aviación civil u otra persona autorizada y que podría en último término, concluirse mediante intercambio de cartas o de notas; o por
- b) el procedimiento incluido dentro de la LAR 11 - Desarrollo, emisión y enmienda de las LAR, , Sección 11.190 (a) y (b), a través del cual una vez concluido el proceso de formulación de una LAR, ésta es remitida a las autoridades aeronáuticas respectivas para que se inicien los trámites correspondientes de adopción por parte de cada Estado participante, la cual no debería exceder de un año desde la fecha de su publicación por el Sistema.

3.3. En el caso de exigirlo las circunstancias, la propuesta indicada en el literal b) del párrafo 3.2, podría realizarse a través de un acuerdo que abarque, en términos generales, el compromiso de participar, adoptar e implementar la reglamentación en cuestión, por parte de los Estados participantes.

4. **Conclusiones**

4.1. Primera Conclusión.- Del análisis de los aspectos identificados como ventajas y desventajas para definir la estrategia que se presenta a consideración de la Junta General, puede concluirse que no solamente el aspecto cuantitativo prevalece en beneficio de las ventajas, sino que además cualitativamente los beneficios expuesto atienden, entre otros, a asuntos considerados en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estados, a políticas adoptadas por los Estados contratantes durante el desarrollo de las sesiones de la Asamblea de la OACI y a cuestiones adoptadas por organismo conjuntos de autoridades de aviación civil establecidos en otras regiones; mientras que las desventajas se presentan como obstáculos coyunturales cuya solución requiere de un compromiso común de las autoridades aeronáuticas para superarlos.

4.2. Segunda Conclusión.- Los graves problemas que afectan a los operadores aerocomerciales de la región han ocasionado que la industria aeronáutica requiera una respuesta de los Estados para conseguir un mejor nivel de competitividad en el contexto globalizado en que se desenvuelve el mercado aerocomercial y un esfuerzo cooperativo de las autoridades aeronáuticas puede contribuir a conseguirlo.

4.3. Tercera Conclusión.- Una de las formas más aptas para disponer de regulaciones regionales armonizadas, es a través del acuerdo de adopción de las mismas por parte de los Estados en forma solidaria.

5. **Acción sugerida**

5.1. Se invita a la reunión a tomar nota de la información proporcionada en esta Nota de Estudio, con la finalidad de:

- a) aprobar la estrategia delineada en el párrafo 3.1; y
- b) adoptar una de las formas de acuerdo para la implantación de las LARs, presentadas en el párrafo 3.2 de esta Nota de Estudio.

FIN