

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARIA  
APARTADO 27032  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/CE/72-NE/12  
25/07/07

## LXXII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 31 de julio al 2 de agosto de 2007)

### Cuestión 2 del Orden del Día:

### Informe de la Décima Novena Reunión del GEPEJTA (GEPEJTA/19) (Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

- **Análisis de la Seguridad Operacional en la Región**

(Nota de estudio presentada por Chile)

### Institucionalidad de la Seguridad Operacional en la Región

#### **Sistema Regional de Seguridad Operacional**

1. Durante el año 1995 se inició un Proyecto de Cooperación Técnica RLA/95/003 "Desarrollo del Mantenimiento de la aeronavegabilidad y la Seguridad de las Aeronaves" en América Latina" con la participación de varios Estados Latinoamericanos y Estados Unidos los países CAR/SAM en concordancia con los acuerdos del Comité Ejecutivo de la CLAC y las Reuniones de Autoridades Aeronáuticas convocadas por la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima, con el propósito de contar con un organismo multinacional que satisficiera las necesidades comunes de los Estados con respecto a la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

2. Como resultado de la Conferencia Mundial de Directores Generales de Aviación Civil, del año 1998, se recomendó a la OACI que promoviera el establecimiento de mecanismos regionales con miras a lograr el sostenimiento a largo plazo de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional a escala mundial.

3. Dentro de esta misma Conferencia, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) suscribió con la OACI el primer Memorando de Acuerdo con el objeto de promover el establecimiento del Sistema Regional para la vigilancia de la seguridad operacional.

5. En este acuerdo se definió como primer objetivo el: “Participar en las auditorías realizadas en el marco del programa universal de auditoría de la vigilancia de seguridad operacional de la OACI de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Sistema”.

6. Actualmente, el Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia a la Seguridad Operacional, se sostiene a través de un Proyecto de Cooperación (RLA/99/901) de la OACI, y es administrado por dicha organización a través de un Acuerdo de Fondos en Fidecomiso.

7. De los 22 Estados que conforman la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil participan formalmente en el Sistema Regional solo 11 Estados y otros 6 Estados como miembros de la Agencia Centroamericana de la Seguridad Aeronáutica (ACSA), considerando que hay dos Estados que no son hispano parlante hay una brecha (Colombia, México, y República Dominicana) que sería conveniente eliminar para que todos los Estados Latinoamericanos reciban los beneficios de cooperación que provee el Sistema Regional de vigilancia de la seguridad operacional.

8. Los objetivos vigentes del Sistema Regional son los siguientes:

- (1) Recomendar las medidas necesarias para que los Estados, puedan superar los problemas detectados durante las auditorías del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional y asegurar el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional como Estados contratantes.
- (2) Optimizar los niveles de seguridad operacional de la aviación civil en la Región.
- (3) Promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

9. Además se debe tener en cuenta el artículo 4 del Reglamento del SRVSOP, referente a las funciones, que en su párrafo b) señala lo siguiente: “Proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas de licencias al personal, operación de aeronaves, y aeronavegabilidad compatibles con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI pertinentes y con los procedimientos a textos de orientación conexos, tendientes a la armonización y adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes”.

10. Para alcanzar el cumplimiento de los objetivos, la Junta del Sistema definió como programa de trabajo prioritario, la armonización y actualización de los reglamentos y procedimientos de seguridad operacional. En este sentido el Sistema ha realizado un extraordinario esfuerzo y gran trabajo en la elaboración de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) y no ajeno a dificultades y errores que han provocado los propios Estados.

11. Dentro de los logros más importantes del SRVSOP se destaca el haber desarrollado una metodología para el difícil proceso de armonización de normas y procedimientos. También se debe destacar el desarrollo de la capacidad en la región para preparar y establecer normas aeronáuticas, que sean claras, cumplan con las normas de la OACI y se adapten al entorno. Contrario al modelo de los años 90 que se basó en traducir y tratar de implementar un modelo desarrollado por personas ajenas al sistema aeronáutico latinoamericano.

12. A pesar de las dificultades propias de un proceso de integración, hoy podemos decir que en esta materia, nuestro sistema ha alcanzado una importante madurez y comienza a mostrar resultados en la armonización de la reglamentación, procedimientos y capacitación. El ejemplo más claro es el reconocimiento de las certificaciones LAR 145, por la mayoría de los Estados como consecuencia de los ensayos de certificación de Centros de Mantenimiento.

13. Por otra parte el Sistema de Seguridad Operacional actualmente cuenta con una base de datos que incluye: auditores LAR, ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores de aeronaves y Sistema de intercambio de resultados de inspección en rampa. Además ha organizado diferentes cursos de capacitación que han estado abiertos a todos los Estados Latinoamericanos y asesorías a los Estados que lo han requerido.

#### **Nueva visión de la CLAC**

14. En la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006), la CLAC, ha decidido modificar su tradicional forma de trabajar, otorgando una responsabilidad más directa a las Vice-Presidencias, designándolas como Estados Puntos Focales en diferentes áreas. Entre estas designaciones, le ha correspondido a Chile asumir los temas de Seguridad Operacional y desde esta perspectiva liderar las propuestas y acciones en esta materia.

15. En esta misma Asamblea de la CLAC se acordó un Plan Estratégico, cuyo objetivo principal apunta a la integración del transporte aéreo en América Latina y la determinación de los macro temas y asignación de éstos a los “Estados Puntos Focales”, dejando espacios libres para que el Comité Ejecutivo establezca las prioridades y el tiempo en que se desarrollarán las tareas, creando su propio cronograma. Cabe señalar además, que este Plan Estratégico ha sido elaborado, teniendo en cuenta las sugerencias recibidas de los Estados miembros y las actividades pendientes del bienio que termina.

16. En el Área de Seguridad Operacional el Plan Estratégico contempla como tarea la elaboración de una propuesta de modificación del Memorando de Entendimiento OACI-CLAC de forma tal que permita al Sistema Regional, incluir nuevamente como uno de sus objetivos, participar activamente en las auditorias de la OACI a los Estados de la Región, disminuyendo con ello los costos de operación de las mismas. Esta mayor participación de los Sistema Regionales en la USOAP, sería la posición de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, para la próxima Asamblea de la OACI.

17. Por otra parte el Plan Estratégico consideró la creación de Base de Datos de Cooperación Técnica de la Región (cooperación horizontal), para lo cual la Secretaria de la CLAC circuló entre sus Estados miembros la nota CLAC 7.4/149, donde solicitaba remitir información referente a auditores, inspectores y supervisores en materia de aeronavegabilidad, operaciones y licencias que disponen las diferentes administraciones de aviación civil. En la elaboración de esta Nota, como en su circulación a los Estados, Chile como Estado Punto Focal no tiene ninguna participación.

18. En esta situación institucional y considerando la nueva visión de la CLAC, no está claramente definidos los roles de los Estados Puntos Focales y específicamente cuál es la coordinación o como se complementa con los roles del Sistema Regional. **Como ejemplo de lo anterior está la nota SA5135 enviada con anterioridad a la señalada en el párrafo anterior por parte del SRVSOP con el mismo propósito.** Desde esta perspectiva es posible establecer que se podría presentar conflictos de intereses o una duplicidad de esfuerzos si en esta materia no se reglamenta claramente cuales serían los roles, responsabilidades y atribuciones.

**Nota de Estudio presentada por Chile en la Décima Novena Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA / 19 Río de Janeiro, 25 al 27 de abril de 2007)**

19. La nota de Estudio presentada por Chile en el GEPEJTA 19 fue aprobada por unanimidad de los expertos participantes, sin embargo desde aquel entonces se han producido algunas situaciones que se ha considerado pertinente aclarar en la presente Nota de Estudio.

20. La gran mayoría de las propuestas estaban sujetas a la clara necesidad de efectuar una reunión de coordinación entre: Presidente y Secretario de la CLAC, Presidente de la Junta de Sistema Regional de Seguridad Operacional y el Coordinador General y Estado Punto Focal de Seguridad Operacional, con el propósito de establecer claramente el ámbito de acción de ambas organizaciones e instancias de coordinación para finalmente aunar esfuerzos y evitar duplicidades.

21. Para una mejor comprensión de las propuestas presentadas en la nota de estudio al GEPEJTA, se hará una breve descripción de las mismas con la correspondiente aclaración si corresponde:

**Propuestas presentadas por Chile**

*Modificación del memorando de entendimiento OACI/CLAC*

22. Como ya se mencionó en la última Asamblea de la CLAC se aprobó el Plan Estratégico el cual considera Modificar el Memorando de Entendimiento OACI/CLAC.

23. En estricto cumplimiento a esta tarea, Chile como Estado Punto Focal y responsable de su cumplimiento, presentó una propuesta que en lo fundamental consideró la restitución del objetivo de: “Realizar las auditorías realizadas en el marco del Programa Universal de Auditorías de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI a los Estados de la Región, de conformidad a lo establecido en el Reglamento del Sistema”.

24. Además propuso que esta Modificación debería ser transitoria, estimando que la Región debiera tender en el futuro a la creación de un Organismo Multinacional Regional, para gestionar la Seguridad Operacional en forma independiente.

25. Sin embargo, en la RAAC 10 realizada en Caracas entre el 13 al 15 de junio, la Secretaria informó a las Autoridades Aeronáuticas que de acuerdo al cronograma de actividades, las auditorías pendientes a los Estados de la Región, utilizando un enfoque sistémico global se realizarán en las siguientes fechas: Bolivia y Chile en el mes de mayo de 2008; y Argentina y Uruguay en el mes de diciembre de 2008.

26. Además, se informó a la Reunión, que la OACI estaba comenzando un proceso de descentralización de auditores USOAP a las Oficinas Regionales y que este proceso se iniciaría en la Oficina Sudamericana, con lo que se mejoraría la preparación de la auditoria con la participación de los Oficiales Regionales y se disminuirían los costos de su ejecución. Esta información fue muy bien recibida por las Autoridades de Aviación Civil las que dieron su respaldo a este proceso de descentralización.

27. Esta iniciativa de la OACI, en opinión de Chile, hace necesario replantear lo acordado en la Asamblea de la CLAC en su Plan Estratégico y por ende la proposición presentada en el GEPEJTA, en el sentido que posponer una modificación del Memorando de Entendimiento OACI/CLAC, hasta que no se evalúe los resultados de esta nueva forma de ejecución de las auditorias

Creación de Base de Datos de Cooperación Técnica de la Región (Fase inicial de un futuro Sistema de Información Aeronáutica)

28. También en estricto cumplimiento a una tarea al Plan Estratégico de la CLAC, Chile presentó una propuesta que en lo fundamental establecía lo siguiente:

- Que el Sistema de Seguridad Operacional actualmente cuenta con una base de datos que incluye: auditores LAR, ingenieros aeronáuticos para la aprobación de alteraciones y reparaciones mayores de aeronaves y Sistema de intercambio de resultados de inspección en rampa.
- Que la Secretaría de la CLAC circuló entre sus Estados miembros la nota CLAC 7.4/149, en que solicitaba remitir información referente a auditores, inspectores y supervisores en materia de aeronavegabilidad, operaciones y licencias que disponen las diferentes administraciones de aviación civil.
- Que debería ampliarse la Base de Datos con otras capacidades como por ejemplo: Disponibilidades para certificación de ayudas a la navegación (Inspección en vuelo), expertos en investigación de accidentes, certificaciones de Categoría de Sistemas ILS, expertos en diferentes áreas de la seguridad operacional, Capacitación en el ámbito aeronáutico, Asesorías en áreas tecnológicas, y otros.
- Que con respecto a esta materia era necesario integrar la actual base de datos del Sistema de Cooperación a la Vigilancia Operacional y la Base de Datos que se determinó crear en la CLAC, para lo cual Chile, como Estado Punto Focal, se comprometía a coordinar con el Sistema Regional un acuerdo que permita el uso de las respectivas Bases de Datos y trabajar desde ya en su integración.

29. Sin embargo, previo a cualquier actividad en la dirección antes descrita, pasa por la realización de la reunión de coordinación entre los tres estamentos relacionados con la seguridad operacional. Esta situación es tan evidente, que incluso en la RAAC 10, quedó la sensación que existiría una suerte de competencia entre el Sistema Regional y la CLAC en esta materia. Este hecho motivo a la delegación de Chile a reiterar y proponer incluir en el informe la necesidad de efectuar la reunión de coordinación antes señalada.

Definición responsabilidades y atribuciones de los Estados Punto Focales

30. Con respecto a esta materia, la propuesta de Chile dejó en evidencia que en el caso de Seguridad operacional podría existir, por una parte, una duplicidad de esfuerzos en relación a las tareas y roles asignados al Sistema Regional de Cooperación de Seguridad Operacional en relación al Estado Punto Focal y por otra, la falta de definición respecto a las responsabilidades y atribuciones de estos últimos.

31. Además propuso que la Secretaria de la CLAC elaborará una propuesta donde se establezca claramente las responsabilidades y funciones de la Estados Puntos Focales, considerando la coordinación con el Sistema Regional.

32. Esta propuesta debería ser enviada a los Estados miembros antes de la realización del próximo Comité Ejecutivo y en el caso de la Seguridad Operacional, el Estado de Chile como Punto Focal, haría llegar a la Secretaria una proposición respecto de esta materia.

33. Sin embargo, una vez más, esta tarea esta sujeta a la ejecución de la reunión de coordinación, ya mencionada con anterioridad, de tal modo de poder cumplirla con efectividad.

Estudio sobre la creación de una Agencia de Seguridad Operacional.

34. La Nota de Estudio presentada por Chile en esta materia, tenía como objetivo anticiparse al término del Proyecto RLA/99/901 que como es sabido por todos, los Proyectos OACI, tienen un principio y un fin cuando se alcanzan los objetivos por los cuales fueron creados. Sin bien es cierto, el Sistema Regional de Cooperación a la Vigilancia a la Seguridad Operacional ha sido extendido hasta el año 2011, es necesario desde ahora iniciar un debate sobre la institucionalidad que debiera tener en el futuro la Seguridad Operacional en la Región, ya sea una vez terminado el Proyecto o antes, si así lo deciden las autoridades aeronáuticas de la Región.

35. Para iniciar el debate, se propuso algunas ideas sobre las que debería abordar esta agencia, que entre otros aspectos consideró lo siguiente:

- Que la misión de esta Agencia debería ser la de apoyar a los Estados Latinoamericanos en el cumplimiento armonizado y estandarizado de las normas y métodos recomendados de la OACI y establecidos internacionalmente en materia de aviación civil.
- Que esta Agencia debería asumir los objetivos y funciones que actualmente cumple el Sistema Regional de Seguridad Operacional, considerando además las tareas que se deriven de los Anexos 11,13,14,17 y además los roles asignados al Estado Punto Focal de Seguridad Operacional de la CLAC. Su funcionamiento debería ser permanente y asumir la tarea de coordinar los aspectos de capacitación en los diferentes cursos tendientes a lograr el perfeccionamiento en las diferentes áreas de la seguridad operacional.
- Que se debería definir cuál sería su relación con la CLAC y la OACI, y el estudio de factibilidad económica de operación.

- Que además debería asumir un Sistema de Información Aeronáutica que incluya la administración de una Base de Datos que inicialmente podría incluir listado de auditores, expertos, capacidades disponibles, áreas de cooperación y luego proyectarse a aspectos tales como: Programas de vigilancia continua a operadores, licencias del personal aeronáutico, habilitaciones, registro de aeronaves, creación de una Junta de Investigadora de accidentes y otros.

36. A modo de ejemplo, se adjuntó un borrador elaborado en el Grupo de Tarea sobre Aspectos Institucionales del GREPECAS, de un acuerdo constitutivo de un Organismo Multinacional Regional (OMR), que debería ser implementado mediante una conferencia diplomática. Este acuerdo podría ser una de las alternativas que podrían servir de base sobre el cual trabajar para crear la Agencia de Seguridad Operacional o cualquier otra modalidad que el avance del debate aconseje.

37. Finalmente, Chile como Estado Punto Focal, se comprometió a enviar a los Estados una proposición más concreta respecto a esta iniciativa, antes del próximo Comité Ejecutivo, sin embargo requería para ello la opinión del resto de los Estados respecto a la procedencia e ideas sobre esta propuesta, situación que a la fecha no se ha concretado.

#### *Búsqueda de acuerdos de Seguridad Operacional*

38. La Nota de Estudio presentada por Chile en esta materia, tenía como objetivo buscar mecanismos para la búsqueda de acuerdos de reconocimiento en materia de seguridad operacional con otros organismos internacionales como podría ser la FAA y EASA, ya que con ello se fortalecería la participación en la Región y evitaría otro tipo de auditorías distintas a la realizadas dentro del marco de la USOAP, además, disminuiría el costo de los Estados y mejoraría la eficiencia de los operadores del transporte aéreo.

39. Estos acuerdos sólo serían factibles en la medida que la Región muestre resultados concretos en la forma de abordar los temas de seguridad operacional, los que debieran ser de carácter regional y no mediante esfuerzos individuales de los Estados.

40. En este sentido se propuso que la CLAC en conjunto con el Sistema Regional elabore un plan de trabajo, con la estrategia para iniciar las conversaciones con estos Organismos. Una vez aprobada esta estrategia debería conformarse una comisión integrada por el Presidente y Secretario de la CLAC, Presidente de la Junta de Sistema Regional de Seguridad Operacional y el Coordinador General y Estado Punto Focal de Seguridad Operacional.

41. Esta proposición en ningún caso busca lograr acuerdos políticos, sino por el contrario, anticiparse a conocer directamente de estos organismos, cuales serían las condiciones que deberían cumplirse para concretar dicho acuerdo, tanto por parte de ellos como por parte de la Región, los que obviamente deberían ser equivalentes. Esto además, permitiría efectuar correcciones en nuestra planificación en materia de seguridad operacional en el caso de existir aspectos que no cumplan las exigencias antes enunciadas, lo anterior bajo el esquema del Sistema Regional.

Promoción y difusión de las acciones de seguridad operacional de la Región.

42. La Nota de Estudio presentada por Chile en esta materia, tenía como objetivo mejorar la difusión de las acciones de seguridad operacional, y desde esta perspectiva entre otras cosas estableció lo siguiente:

- Que desde el inicio del Sistema Regional se ha realizado un esfuerzo por informar a la comunidad aeronáutica, de las acciones efectuadas en relación a la Seguridad Operacional, tal es así, que se ha logrado la incorporación de algunas empresas de la industria aeronáutica y requerimientos de información por parte de ALTA e IATA. Sin embargo, en muchos Estados no se ha ejecutado una difusión sistematizada de las actividades.
- Que sin perjuicio de lo anterior, este esfuerzo no ha logrado los resultados esperados, ya que efectivamente gran parte de la comunidad aeronáutica, no conoce el trabajo realizado y las metas por alcanzar. En sentido, los Estados Miembros del Sistema no han adoptado una posición proactiva y sistemática con la finalidad de promover, efectivamente, los objetivos establecidos en el Sistema Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)
- Que el programa de actividades del Sistema Regional para el año 2007, tiene previsto una ronda de visitas a los Estados para realizar una presentación e intercambiar puntos de vista con la industria y las Autoridades Aeronáuticas, actividad que se considera de suma importancia, sin embargo, aún pareciera insuficiente.
- Que el objetivo de una adecuada difusión debería ser lograr, entre otros aspectos, los siguientes:
  - Mayor participación de la Industria con ideas y recursos.
  - Obtener el reconocimiento de otros Estados ajenos a la Región y Organismos Internacionales, lo que facilitaría el logro de los acuerdos señalado en el punto anterior, y
  - Finalmente, un mayor compromiso de los operadores del sistema aeronáutico, tendientes a obtener un mejor resultado en la Seguridad Operacional.

43. Sin embargo, para concretar esta tarea resulta fundamental, una vez más, realizar la reunión de coordinación propuesta con la asistencia de la Junta del Sistema, la CLAC y el Estado Punto Focal.

**Otras Reflexiones**

**Institucionalidad compleja**

44. Como ya se mencionó existe en la Región una compleja institucionalidad, la cual se manifiesta por lo siguiente:

Para la creación del Sistema Regional se utilizó como herramienta un Memorando de Entendimiento OACI/CLAC, sin embargo no todos los Estados de la CLAC lo integran. Por otra parte, si bien es cierto no es mandatario que un sistema de esta naturaleza tenga



una subordinación con la CLAC, al menos debería existir un ningún vínculo formal entre ambas organizaciones, de modo que no se presente una manifiesta falta de coordinación como la que actualmente estamos observando. En consecuencia la Junta del Sistema es autónoma en sus decisiones con respecto a la CLAC.

45. Por otra parte, con la nueva visión de la CLAC, creó una instancia formal y paralela que aborda los temas de Seguridad Operacional, y además aprueba un Plan Estratégico con tareas que apuntan a objetivos distintos a los aprobados por la Junta del Sistema. Esta situación resulta más incomprensible si se considera que los Estados que integran el Sistema Regional representan un porcentaje importante de los Estados de la CLAC.

46. La responsabilidad última y final de lo que la Región quiere en el futuro, recae única y exclusivamente en las Autoridades Aeronáuticas de los Estados y en definitiva todo indica que se requiere un análisis más profundo de las decisiones que se han adoptado.

47. Como una forma de enfrentar este desafío, al menos se deberían contestar concreta y definitivamente algunas interrogantes que subyacen, cuyas respuestas permitirían una definición más clara del camino que se debe adoptar. Entre estas interrogantes al menos se establecen las siguientes:

- ¿Los objetivos establecidos y aprobados por la Junta del Sistema Regional, representan efectivamente los intereses de los Estados o se requiere una nueva definición?
- Si bien cierto, esta respuesta debería obtenerse en el seno de la Junta del Sistema Regional y que los objetivos apuntan mejorar la seguridad operacional, dada la compleja institucional y considerando que con distintas modalidades sólo tres Estados de la CLAC, no son miembros del Sistema, hace necesario su análisis integral en la Región
- ¿El Plan Estratégico de la CLAC es efectivamente congruente con la Estrategia del Sistema o se habrá creado una institucionalidad diferente y paralela para satisfacer las necesidades de los Estados que no lo integran?
- ¿Pueden convivir ambas instancias sin crear interferencias y duplicidad de esfuerzos? Y de ser así, ¿Cuáles son las instancias de coordinación necesarias crear para avanzar eficientemente?
- ¿Efectivamente ambas instancias se complementan y se fortalecen como fue la iniciativa original o definitivamente se interfieren?
- ¿La CLAC debería abordar sólo temas que no estén siendo abordados por el Sistema y que no interfieran con sus objetivos?, o ¿La CLAC debería tener un rol consultivo o ejecutivo o una combinación de ambos?

### **Posición de Chile, abierta al debate**

48. Los Estados que integran el Sistema Regional, han hecho un importante esfuerzo económico y de trabajo para cumplir con los objetivos definidos por el Sistema, por lo que resulta fundamental persistir en el objetivo para no derrochar los recursos invertidos.

49. Si bien es cierto, los resultados han sido más lento de lo esperado, fundamentalmente por la complejidad diseñar una metodología y por la lentitud demostrada por los Estados en la aprobación del trabajo hecho, ya que sistemáticamente se han ido introduciendo nuevos procedimientos lo que ha dilatado las aprobaciones. Si embargo, también es necesario mencionar que en los últimos años el avance ha sido significativo.

50. Al momento el Sistema ha desarrollado los siguientes LAR y documentos anexos: LAR 1 sobre Definiciones, abreviaturas y símbolos, LAR 11 sobre Reglas para la formulación, emisión y enmienda de los LAR, LAR 145 Versión 2 sobre Organizaciones de mantenimiento aprobadas, LAR 61 Versión 2 sobre Licencias para pilotos y sus habilitaciones, LAR 63 Segunda edición 2 sobre Licencias para miembros de la tripulación excepto pilotos, LAR 65 Segunda Edición, sobre Licencias del personal aeronáutico excepto miembros de la tripulación de vuelo, LAR 67 Segunda Edición, sobre Normas para el otorgamiento del certificado médico aeronáutico, LAR 141 sobre Centros de instrucción de aeronáutica civil para formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo, LAR 147 sobre Centros de instrucción de aeronáutica civil para formación de técnicos de mantenimiento de aeronaves, LAR 119 sobre Certificación de explotadores de servicios aéreos, Manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA) Revisión 01, Manual del inspector de operaciones (MIO), CA 6.425 sobre Requisitos para la aprobación RVSM y la CA 145.001 sobre Métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y Material explicativo e informativo (MEI) de la LAR 145.

51. El mecanismo de creación de normas regionales ofrece la oportunidad a todos los Estados de poder analizar con profundidad el significado de cada requisito y por tanto eleva el nivel de conocimiento de los inspectores sobre la norma mejorando al mismo tiempo su implementación. De igual forma se produce un enriquecedor intercambio de ideas que produce el mecanismo más conveniente de armonización de normas.

52. Es importante mencionar que algunos de los problemas de vigilancia de la seguridad operacional de la región se pueden asociar al hecho de haber adoptado requisitos normativos los cuales han sido traducidos literalmente de modelos de Estados con industrias aeronáuticas de un tamaño muy superior y posteriormente implementados en los esquemas normativos nacionales.

53. Desde esta perspectiva Chile ha sostenido sistemáticamente su compromiso de hacer cualquier esfuerzo en adoptar las LAR, reconociendo que la realidad Regional es diferente y que para algunos Estados, al menos por el momento, se le presentan serias dificultades para hacerlo. Sin embargo, nuestra percepción es que lograr una homologación pareciera ser una meta más alcanzable en el mediano plazo. Lograr este objetivo es muy importante, por el gran beneficio que traerían no sólo a las autoridades aeronáuticas sino que también a sus operadores. Sin embargo, también esta conciente que probablemente deberán pasar algunos años para que efectivamente este objetivo se alcance generalizadamente.

54. Por otra parte, también estamos concientes que el esfuerzo económico lo están haciendo un grupo reducido de Estados y que otros Estados ajenos al Sistema podrían perfectamente adoptar en el futuro estas normas, sin haber contribuido económicamente al Sistema, situación que desde nuestra perspectiva no es motivo de preocupación en pos de un beneficio superior, cual es, la seguridad operacional integral de la Región.

55. Consecuente con lo anterior, las prioridades a nuestro entender deberían ser las siguientes:

- Potenciar el Sistema Regional con el propósito que se cumplan los objetivos definidos, de terminar la elaboración de las regulaciones latinoamericanas y la capacitación correspondiente para su implementación. Esto debería constituir el objetivo prioritario y único, donde se invierta la totalidad de los esfuerzos del Sistema.
- Definir que Institucionalidad (la CLAC o el Sistema) debería asumir, integrado o paralelo el resto de los desafíos en materia de seguridad operacional, incluyendo la cooperación a la vigilancia continua que es uno de los ocho los Elementos Críticos a la Seguridad Operacional con más alto índice de incumplimiento en la Región (27% Info. RAAC 10). En este aspecto el Sistema Regional, aún no ha podido abordarlo en forma prioritaria dado los objetivos definidos por la Junta.

#### **Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

56. Se invita al Comité Ejecutivo a:

- a) tomar nota de la información presentada en la presente nota de estudio;
- b) comentar las interrogantes planteadas en los puntos 44 al 47 de la presente Nota de Estudio; y,
- c) debatir las propuestas desarrolladas.