

## **Once Estados latinoamericanos abren el camino para la armonización de las regulaciones aeronáuticas**

El pasado 7 de noviembre de 2005 en Caracas, Venezuela los Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad (El Sistema) aprobaron la Versión 2 de la LAR 145 la que previamente habían acordado armonizar con su norma nacional en un período de 5 años. Concluido el proceso de armonización, los estados entrarán en el proceso de adopción para lo cual ya se está trabajando en la elaboración de un acuerdo de adopción de esta norma.

La LAR 145 es el reglamento aeronáutico mediante el cual se rigen la certificación y operación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves (OMA). En la actualidad cualquier OMA debe obtener una certificación del Estado de matrícula de la aeronave para poder ofrecer sus servicios de mantenimiento a algún operador aéreo.

Por este motivo, muchas OMA's reciben hasta tres auditorías mensuales de distintas Autoridades de Aeronáutica Civil con el propósito de emitir o renovar el Certificado de Organización de Mantenimiento Aprobada, lo que se traduce en una duplicación de esfuerzos y altos costos para la industria.

Mediante la armonización de regulaciones aeronáuticas se logrará disminuir los costos para los operadores y Autoridades Aeronáuticas, además se logrará mayor independencia en los procesos de certificación y auditorías de vigilancia de las OMA's las cuales serían realizadas por un núcleo multinacional de inspectores debidamente capacitados, consecuentemente se mejorarán los niveles de seguridad de las operaciones de mantenimiento.

El sistema SRVSOP fue establecido en el marco de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) a través de un Memorando de entendimiento con la OACI, estableciendo su reglamentación. Para complementar los arreglos la CLAC preparó un acuerdo para la firma de todos los Estados y Organizaciones que tuvieran interés en integrar el Sistema.

La estructura del Sistema que comenzó con sus actividades en el año 2002, comprende una Junta General, un Coordinador General, un Comité Técnico y Puntos Focales en cada Estado. Su centro de operaciones se encuentra en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en Lima. Su duración será indefinida.

Actualmente hay once Estados miembros (Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Ecuador, Panamá Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), y dos fabricantes de aeronaves como observadores (AIRBUS y EMBRAER). También la Comisión

Europea ha firmado recientemente un acuerdo con la OACI para proporcionar fondos a tan importante proyecto.

La Junta General reconoce que el primer paso hacia la implementación de un ente multinacional, es contar con un grupo de regulaciones y procedimientos armonizados. En este sentido el Artículo 2 del Acuerdo de adhesión al Sistema, establece que los Estados participantes asumen el compromiso de armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos de seguridad, métodos y procedimientos.

La armonización de las regulaciones latinoamericanas se hace utilizando el principio de lenguaje claro a fin de lograr la fácil comprensión de las mismas y facilitar su cumplimiento. El principal concepto para priorizar el desarrollo de estas regulaciones fue, abarcar, en una primera instancia, solo las regulaciones necesarias para certificar Organizaciones de Mantenimiento, Operadores Aero-Comerciales, Licencias al Personal Aeronáutico y Centros de Entrenamiento. Sin embargo los acontecimientos recientes se dirigen hacia un mayor alcance.

La LAR 11 fue desarrollada para establecer las reglas de construcción de las LAR, su aprobación y procedimientos de enmienda.

Hacia marzo de 2004, las siguientes LARs habían sido desarrolladas en su Versión 1:

|         |  |
|---------|--|
| LAR 1   | Definiciones, abreviaturas y símbolos                        |
| LAR 11  | Reglas para la formulación, aprobación y enmienda de las LAR |
| LAR 145 | Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas                    |
| LAR PEL | Licencias al personal  |
| LAR OPS | Operaciones y Certificación                                  |

### **Proceso de preparación y aprobación de las Regulaciones de Aviación**

La mayoría de las regulaciones que han sido implementadas por los países de la región, son el producto de la mala traducción de regulaciones utilizadas en países que tienen una industria de aviación mucho mayor que la de toda América Latina junta. Como resultado de lo cual, las Autoridades de Aviación Civil se enfrentan a constantes dificultades de la correcta interpretación del significado de determinadas reglas y usualmente, éstas son incorrectamente aplicadas con serias consecuencias en los costos para la industria y en la efectividad de la seguridad operacional.

Un claro y efectivo proceso de preparación y aprobación, resultado de profundos estudios y discusiones, así como del uso de un lenguaje simple, adoptado a la cultura local, es esencial para garantizar la seguridad de las operaciones, aumentar el cumplimiento por parte de los operadores aéreos y evitar innecesarios costos a la industria.

La clave para el éxito de este proceso, radica en las técnicas aplicadas tanto en la preparación como en la aprobación de las regulaciones. Lamentablemente, en la Región se desconoce la fórmula correcta para cerrar este círculo.

En el actual procedimiento, el Comité técnico desarrolla el primer borrador de una LAR y lo envía a los grupos de trabajo conformados en los Estados, con el objeto de recoger sus comentarios. El documento enriquecido con los aportes recibidos, es denominado *Primera Versión* y es circulado por el Coordinador General a las Autoridades de los Estados miembros, para su revisión y comentarios. Los aportes recibidos son tomados en cuenta e incorporados al contenido del documento, el cual es nuevamente enviado a las Autoridades para sus comentarios finales. *La versión Final* resultado de esta última consulta es presentada a la Junta General para su aprobación, al cabo de lo cual el Sistema inicia el programa de entrenamiento con el dictado de un Curso de Auditor Líder ISO 9001:2000 con registro en el IRCA, que deberá ser aprobado por los inspectores LAR que luego recibirán la capacitación en la LAR específica.

A continuación se realizan los ensayos de certificación con un equipo multinacional de expertos debidamente calificados, utilizando la LAR, a fin de identificar las oportunidades de mejora en las normas de la LAR y en las guías para los inspectores relacionadas con el área de aplicación.

Con toda la información obtenida en los ensayos de certificación y con los cursos de entrenamiento, se establece un Panel de expertos para depurar la regulación que finalmente será armonizada y adoptada por los Estados miembros.

### **LAR 145 Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas**

La LAR 145 ha sido la primera LAR en completar el ciclo de aprobación. Bajo este proceso, SEMAN (Perú), Aeropostal (Venezuela), Lloyd Aéreo Boliviano (Bolivia) y Cubana de Aviación (Cuba) fueron parte de los ensayos de certificación desarrollados en el 2005. SEMAN ya ha recibido 9 de los 11 certificados como resultado del ensayo de certificación.

Del mismo modo, se llevaron a cabo dos reuniones del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad, ambas en Lima, Perú, en la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

El concepto de armonización fue entendido por la Décimo Segunda Junta General (Fortaleza, Brasil 9 de agosto 2005) como el contexto donde se produce un ambiente donde la emisión de un certificado por parte de un Estado, será reconocido por el resto, con la consecuente reducción en los costos de la industria y haciendo una mejor utilización de los recursos humanos de las Autoridades de Aviación Civil. También se tiene previsto incluir equipos multinacionales de estandarización para asegurar que cada Estado miembro está aplicando las normas de la misma manera.

Existe una gran expectativa en este prometedor proyecto, y pese a las dificultades encontradas los Estados y la industria pronto percibirá sus beneficios.

-----