



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de
la Seguridad Operacional

PRIMERA REUNIÓN DE RETROALIMENTACIÓN DE LA INDUSTRIA Y EL
PANEL DE EXPERTOS DE AERONAVEGABILIDAD

(Lima, Perú, 8 de setiembre de 2008)

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.

ÍNDICE

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
 Organización ii-1
 Lista de Participantes iii-1

Informe sobre el Asunto 1:

Aplicación del LAR 145 1-1

Informe sobre el Asunto 2:

LAR 145 Enmienda 2; Sistemas de gestión de la Seguridad Operacional..... 2-1

Informe sobre el Asunto 3:

Otros asuntos..... 3-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHA DE LA REUNIÓN

La Primera Reunión de Retroalimentación entre la Industria y el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional se realizó el día 8 de setiembre de setiembre de 2008 en la ciudad de Lima, Perú.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron diecinueve (19) miembros del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad pertenecientes a nueve (09) Estados miembros del Sistema y trece (13) representantes de líneas aéreas, organizaciones de mantenimiento y consultores de la industria aeronáutica, más la OACI. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 a iii-3.

ii-3 APERTURA

El Sr. José Miguel Ceppi Director Regional de la Oficina Sudamericana de la OACI, hizo uso de la palabra resumiendo el contenido de la agenda de la Reunión y dio la bienvenida a todos los asistentes declarando inaugurada la Reunión.

ii-4 ORGANIZACIÓN

El señor Ernesto López Mareovich, Director de Aeronáutica Civil del Perú y Presidente de la Junta General del SRVSOP fue elegido Presidente de la Reunión, el señor Oscar Quesada, Oficial Regional de Seguridad Operacional, actuó como Secretario asistido por la Experta en Aeronavegabilidad del proyecto RLA/99/901, señorita Verónica Chávez.

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Daniel Basualdo
Jefe División Normas

BOLIVIA

Carlos Jáuregui Mendoza
Jefe de Unidad de Aeronavegabilidad – DGAC

Aldo Escóbar
Inspector de Aviónica – DGAC

BRASIL

Ricardo Caldeira Cesar Brasil
Inspector de Aeronavegabilidad – ANAC

CHILE

Leonel Schüller
Encargado Oficina de Aeronavegabilidad - DGAC

Ricardo Méndez
Jefe Sub Departamento Transporte Público - DGAC

Fernando Bolton Poblete
Jefe Sección Normas - DGAC

CUBA

José López Vázquez
Inspector de Aeronavegabilidad - IACC

PARAGUAY

Julio Fretes
Dpto. de Aeronavegabilidad – DINAC

PERU

Ernesto López Mareovich
Director General de Aeronáutica Civil del Perú

PERÚ (Cont.)

Juan Flor Rojas
Director de Regulación y Promoción – DGAC

Luis Gonzáles Alva
Certificaciones – DGAC

Andrés Villaverde Villaverde
Inspector de Aeronavegabilidad - DGAC

Luis Zavala
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC

Luis Salinas Morón
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC

URUGUAY

Álvaro Colina
Jefe del Dpto. de Aeronavegabilidad

Eduardo Ledesma
Inspector de Aeronavegabilidad
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)

Zelmar Ferrés
Inspector de Aeronavegabilidad Resp. De Certificación Operadores 135
Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA)

VENEZUELA

Mario Pirela
Jefe División de Aeronavegabilidad - INAC

AEROLINAS / OMAS / CONSULTORES

Elías Gutiérrez
Gerente de Calidad Holding – LAN AIRLINES

Angela María Corrales
SubGerente Seguridad Operacional en Mantenimiento – LAN AIRLINES

César Enrico
Gerente de Aseguramiento de la Calidad – LAN PERÚ

Norberto Gorziza
Quality Assurance Manager AT - VEM BRASIL

Ladislav Julio Petric Roca
Consultor - DIGEX

Warner Calvo León
Director de Calidad y Seguridad – COOPESA Costa Rica

Armando Velarde Torres
Latin American Corporation SRL – Perú

Augusto Rosado Rolandi
Quality Manager – SEMAN PERU

Omar Martín Sánchez Guilnet León
Jefe de la Oficina de Prevención de Accidentes – SEMAN PERU

Ricardo Antonio Vera Redhead
Jefe Auditorías de Calidad – SEMAN PERU

Rafael Canevaro Chávez
Gerente Garantía de la Seguridad Operacional – Aerotransportes S.A. - ATSA

Harold Monzon Flores
Gerente – Mantenimiento y Servicios de Aviación – EL PEREGRINO

César Quevedo Silva
Control de Calidad – Mantenimiento y Servicios de Aviación – EL PEREGRINO

Raúl Oswaldo Castillo López
Control de Calidad– AVIACIÓN SOLAR

OACI

Oscar Quesada-Carboni
Oficial Regional de Seguridad Operacional

Verónica Chávez Faiad
Experta en Aeronavegabilidad SRVSOP

Ana María Díaz Trenneman
Experta en Licencias al Personal y Centros de Instrucción – SRVSOP

Asunto 1. Aplicación del LAR 145

1.1 Bajo este tema del Asunto se informó a la reunión sobre el LAR 145 – Organizaciones de mantenimiento aprobadas (*OMA*), **que** prescribe los requisitos para la emisión de aprobaciones a organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes y establece las normas generales de operación para las organizaciones de mantenimiento aeronáutico (*OMA*).

LAR 145 versión 2

1.2 El LAR 145 versión 1 fue aprobado por el Sistema regional el año 2004. Posterior a esta aprobación fue revisado en dos ocasiones por el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad, con la finalidad de analizar las oportunidades de mejora detectadas durante los cursos realizados a los inspectores de aeronavegabilidad de las diferentes administraciones y los ensayos de auditoria de certificación realizados por equipos multinacionales de inspectores a organizaciones de mantenimiento. Es así que el año 2005 el Sistema Regional aprueba el LAR 145 versión 2.

1.3 Asimismo, se informó a la Reunión que el Sistema ha realizado (07) siete ensayos de Auditoria de certificación y vigilancia bajo el LAR 145. Las organizaciones de mantenimiento en donde se realizaron los ensayos de auditoria del LAR 145 versión 2 fueron Cubana de Aviación, Lloyd Aero Boliviano, LAN, VEM y SEMAN; tres de estas auditorias se concluyeron exitosamente

1.4 En cuanto al LAR 145 versión 2 se hizo notar a la Reunión que los requisitos más novedosos del mismo, comparado con la mayoría de los Reglamentos de la región son: los requisitos de Auto-evaluación; Gerente responsable; competencia de personal, Personal de certificación, responsabilidad de los puestos gerenciales en la política de calidad, política de calidad, Auditorias internas e informes de retroalimentación (revisión de la gerencia); los mismos que provienen de conceptos de Gestión.

1.5 En cuanto al requisito sobre la autoevaluación se expuso a la reunión que el LAR 145.130 sobre los requisitos para la Lista de Capacidad de la OMA establece en sus párrafos (d) y (e) que antes de incluir una estructura de aeronave o componente de aeronave en la lista de capacidad, la OMA debe realizar una auto-evaluación para asegurar el cumplimiento de todos los requisitos de este reglamento. Esta auto-evaluación exige que sea validada por el Gerente Responsables antes de presentar la solicitud de aprobación para la AAC.

1.6 Luego de intercambiar puntos de vista en cuanto a la aplicación de este requisito se aclaró a la Reunión que el concepto de la autoevaluación para hacer enmiendas a la lista de capacidad, es en el sentido que la aprobación de la autoridad no necesariamente implica una presencia física del inspector. Todas estas evoluciones en la norma, se implementan bajo el principio de otorgar más libertad a las empresas siempre y cuando se evidencie una mayor madurez en sus sistemas de seguridad operacional.

1.7 Continuando con el análisis de los requisitos del LAR 145 versión 2, se expuso a la Reunión sobre el requisito de gerente responsable del LAR 145.210 párrafo (a), en donde se establece que la OMA nombrará a un Gerente responsable; el mismo que debe tener la capacidad de garantizar la aplicación del sistema de mantenimiento definido por la OMA y que existan los recursos necesarios para la ejecución del mantenimiento (materiales, herramientas, personal suficiente), de tal modo no hayan motivos (de carácter estratégico o económico) que degraden la seguridad y calidad del trabajo efectuado,

sino que se lleve a cabo un mantenimiento en cumplimiento fiel a lo establecido por las LARs. En este sentido, este Gerente también es responsable de promover la política de seguridad y calidad de la OMA y asegurar que el personal involucrado en el sistema de mantenimiento, cumpla con los requisitos del LAR 145.

1.8 Al respecto se indicó a la Reunión que el gerente responsable puede ocupar en más de una organización ese cargo siempre y cuando demuestre cumplimiento satisfactorio de sus deberes prescritos en el reglamento en cada una de las OMs a su cargo; y en el aspecto técnico, se requiere que al menos tenga conocimiento básico de la LAR 145.

1.9 En cuanto al requerimiento sobre las auditorías independientes de calidad del LAR 145.245, se informó a la Reunión que este requisito establece que la OMA debe incorporar a su sistema de calidad estas auditorías, siendo el resultado de las mismas los informes de retroalimentación que serán dirigidos hacia el personal gerencial de la OMA para tomar las medidas correctivas o preventivas adecuadas. Asimismo, se indicó a la Reunión que de acuerdo al LAR 145.245 (c) este requisito no es aplicable a organizaciones de mantenimiento que emiten certificación de conformidad de mantenimiento a aeronaves de menos de 5700 Kg. de masa máxima certificada de despegue y sus componentes.

1.10 Sobre este tema, la Industria inicio un debate sobre cuando se consideraba una OMA pequeña y una grande, en vista que se podían establecer varios parámetros para determinar el tamaño, por ejemplo, el número de personas que laboraba en la misma, la cantidad de trabajo, el tipo de componentes reparados en la medida que los mismos afectaban el nivel de seguridad operacional, etc.

1.11 En este sentido, la Reunión intercambió opiniones en cuanto al requisito de auditorías internas de calidad a OMAs pequeñas y se convino en la necesidad de revisar este requisito para analizar la pertinencia de su aplicación en organizaciones pequeñas. Asimismo, la Reunión consideró la incorporación de este tema como una tarea en el Programa de trabajo del Panel de Expertos de Aeronavegabilidad del SRVSOP (PEA) para su análisis.

1.12 Por otro lado, se informó a la Reunión que de las experiencias obtenidas en los ensayos de auditoría al evaluar el cumplimiento de los requisitos del LAR 145 versión 2 se pudo verificar, en general, que las organizaciones de mantenimiento cumplían con este reglamento, por lo que la aplicación del mismo no presentaría impedimentos en las organizaciones de mantenimiento del Sistema Regional.

Armonización LAR 145 versión 2

1.13 Continuando con la Reunión se indicó que conforme a la Estrategia de Adopción y armonización de las LAR desde el año 2004 al 2007 se han realizado seis (06) ensayos de certificación a organizaciones de mantenimiento pertenecientes a los Estados del Sistema Regional, de los cuales cuatro fueron concluidos de manera exitosa, dos se encuentra en los procesos finales de la Fase V de Certificación por parte de algunos Estados y dos se encuentran suspendidos debido a problemas ajenos al Sistema; además se ha realizado en el mes de mayo de 2007 el primer ensayo de seguimiento a la organización de mantenimiento de SEMAN.

1.14 Los ensayos de auditoría de certificación han sido realizados a organizaciones de mantenimiento ubicadas en los Estados miembros del SRVSOP que han manifestado su interés en participar en los mismos y consistieron en la realización de un proceso de auditoría utilizando la norma LAR 145 y el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad desarrollado por el Comité Técnico del

SRVSOP y en la visita de un Equipo Multinacional de Auditoría, conformado por expertos de aeronavegabilidad designados por los Estados miembros del Sistema y debidamente capacitados.

1.15 Los requisitos establecidos en las normas de los Estados miembros serían cubiertos por el LAR 145 y las diferencias establecidas por los Estados a esta reglamentación. La certificación de la organización de mantenimiento es llevada a cabo por cada una de las Administraciones de la Aviación Civil (AAC) de los Estados miembros del Sistema (SRVSOP).

1.16 En cuanto a la competencia del equipo de auditoría; el Sistema Regional a través de su programa de formación de Auditores LAR asegura que los miembros del equipo multinacional de auditoría son competentes y poseen habilidades demostradas para aplicar los conocimientos y aptitudes para los cuales han sido previamente entrenados. La competencia del personal es determinada sobre la base de: educación, formación, habilidades y experiencia apropiadas. Dentro de la formación de los Auditores LAR en aeronavegabilidad se ha considerado la aprobación del Curso de Auditor Líder ISO 9001:2000 bajo registro IRCA y la Aprobación del curso sobre contenido y aplicación del LAR 145.

1.17 Las auditorías de certificación y vigilancia constan de cinco fases las cuales son la Fase I: Presolicitud; Fase II: Solicitud; Fase III: Análisis de la documentación; Fase IV: Demostración e inspección, y la Fase V: Certificación. El Equipo multinacional de auditores se encuentran a cargo de las 4 primeras fases de estas auditorías; correspondiendo la Fase V a cada una de las AAC; las cuales podrían validar el resultado del ensayo de auditoría en conjunto con el paquete de certificación que será enviado a cada Administración por el Sistema Regional. De existir algún requisito adicional en las normas de los Estados miembros que no sea cubierta por el LAR 145, estos deberán ser verificados por el equipo de auditoría para cubrir las necesidades particulares de cada Estado, lo que posibilitaría por parte de éste, la validación de los resultados de la auditoría.

1.18 En cuanto a los certificados de aprobación emitidos por los Estados del Sistema Regional, para los ensayos de auditoría de certificación que se concluyeron de manera exitosa, fueron:

- SEMAN-Perú (noviembre 2004) con nueve (9) certificados de aprobación por parte de los Estados, no pudiéndose emitir los certificados de aprobación por parte de los Estados de **Argentina** y **Panamá** por temas Administrativos. Para la auditoría de seguimiento realizada en mayo del 2007, han renovado los certificados seis (06) Estados, quedando la emisión de **Paraguay, Uruguay, Venezuela y ACSA** pendientes por temas Administrativos.
- Aeropostal de Venezuela (mayo 2005) con seis (06) certificados, en donde **Paraguay y Panamá** necesitaban que la OMA Aeropostal complete requisitos administrativos y **Argentina** se encuentra evaluando el informe de auditoría, y
- LAN Airlines de Chile (octubre de 2006) con nueve (09) certificados, en donde **Panamá, Venezuela y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos.
- VEM Brasil (julio de 2007) con seis certificados emitidos, dos certificados en proceso de concluir los trámites de emisión y **Paraguay y ACSA** se encuentran en evaluación por temas Administrativos. En este caso la OMA ya contaba con varias de las certificaciones de organización de mantenimiento.

1.19 Por otro lado, continuando con las tareas de armonización y adopción del LAR 145, el SRVSOP dio inicio a los estudios para definir un mecanismo de adopción del LAR 145. Para ello se han definido los términos de “adopción” y “armonización” y se ha desarrollado el “Acuerdo Administrativo para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves

entre las Autoridades de Aviación Civil de los estados participantes del SRVSOP, basada en el informe de auditores del equipo multinacional del SRVSOP”, el cual está en su proceso de revisión por parte de los Estados para su entrada en vigor.

1.20 Al respecto se comentó sobre la importancia de que exista una matriz de referencia cruzada entre el LAR y la norma nacional de cada Estado. Sobre el particular se informó que el acuerdo de armonización del LAR 145, que está en vías de ser suscrito por los Estados, incorpora la necesidad de desarrollar una referencia cruzada entre la norma nacional del Estado miembro del SRVSOP y el LAR 145 como uno de los pasos para lograr a armonización regional.

1.21 De todo el proceso de auditorias de certificación y vigilancia la fase que ha presentado mayor problema ha sido la Fase V de certificación entre los que se pudo detectar dificultades de orden Administrativo dentro de las AAC, tales como:

- a) Los costos excesivos para la emisión de un certificado,
- b) vacío administrativo en cuanto a la tasa de la certificación que no considere la realización de la auditoria;
- c) lentitud en la revisión así como la emisión del certificado, con demoras significativas de hasta un año;
- d) Diferentes períodos de validez de los certificado emitidos,
- e) Falta de coordinación por parte de las AAC, con la realización de auditorias paralelas o casi paralelas a las realizadas por el Sistema; con la finalidad de certificar o realizar vigilancia a pesar de indicar que había un reconocimiento del ensayo realizado;
- f) Dificultad al Emitir las Especificaciones de Operación de OMA previamente certificadas, en las cuales no se incluye los alcances de las auditorias; entre otras.

1.22 A pesar de lo anteriormente manifestado se hizo notar a la Reunión que el reconocimiento de los informes de auditorias realizados por equipos multinacionales no presentaron problemas de orden técnico para las AACs; pues tanto el reglamento como los procedimientos utilizados son compatibles con los reglamentos y procedimientos de los Estados. Es decir, que los problemas generados para el reconocimiento de estos ensayos son de orden administrativo y no técnico.

1.23 Por otro lado, se informó a la Reunión que el año 2007 se concluyó con los ensayos de auditoria de certificación y seguimiento en organizaciones de mantenimiento, por lo que las siguientes auditorias de certificación y seguimiento se realizaran bajo un esquema de recuperación de costos.

1.24 En este sentido el SRVSOP dispuso la necesidad de establecer recuperar los costos del servicio de certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento. El calculo de la tarifa para la realización de una auditoria conjunta de certificación o seguimiento de una OMA, se realizará de acuerdo a la formula $T = [1.1 * [(N * d * DA) + CV]]$ siendo:

DA = Costo por día auditor = USD 54

N = total auditores

d = días programados

CV = Viáticos y transporte de inspectores, incluyendo la organización como ejecución de la auditoria.

1.25 En cuanto a los costos de certificación y la cantidad de inspectores para una auditoria de certificación y/o vigilancia, la Reunión tomo nota que en una de las OMA's más grandes de la Región, los equipos de inspectores de la FAA o la EASA no son mayores a dos personas. Sobre el particular se informó que en la conformación de los equipos de auditores del SRVSOP se consideran objetivos de capacitación, armonización y representatividad. Este tema será incorporado como una tarea en el programa del trabajo de los expertos de aeronavegabilidad del Sistema Regional buscando un balance entre estas posiciones. Se sugirió ver la tablas de los esquemas de certificación ISO 9000 para definir la cantidad de días auditor para un proceso de certificación.

1.26 Por otra parte se comentó sobre el requisito heredado de otros esquemas normativos, en el sentido que para iniciar una certificación de una OMA debe existir una solicitud de un operador con aeronaves registradas en el Estado certificador. Se convino en la necesidad de analizar este tipo de requerimientos que representan un obstáculo para el proceso de reconocimientos de las certificaciones multinacionales.

1.27 Asimismo, se comentó que es claro que el objetivo de todos los miembros del SRVSOP, es contar con reglamentos y procedimientos armonizados y con ello el reconocimiento mutuo de las certificaciones, logrando establecer un alto nivel de confianza entre las diferentes Administraciones, logrando finalmente la mejora de la seguridad operacional de la Región. Dentro de las ventajas identificadas para los Estados miembros se cuentan:

- La generación y actualización de normas en forma centralizada;
- Programas de Vigilancia compartidos;
- Reconocimiento de certificaciones y licencias;
- Facilita el intercambio de Inspectores;
- Disminución de costos de certificación, (OMAS, alteraciones y reparaciones mayores, etc.);
- Programas de entrenamiento común;
- Etc.

1.28 Por otro lado, los miembros del SRVSOP vislumbran obtener además de los beneficios para las propias Administraciones, anteriormente nombrados, mejorar la competitividad de su industria, en vista que se conseguiría:

- Disminución en los costos de auditorias e inspecciones;
- Reconocimientos de certificados y licencias;
- Ambiente propicio para optimizar uso de material de vuelo;
 - Intercambio de información;
 - Ambiente de seguridad operacional homogéneo;
 - Confianza mutua entre los integrantes del Sistema;
- Ampliación del mercado para asociaciones y contratación de servicios;
- Incrementos de los niveles de competitividad;
- Etc.

1.29 Asimismo, la Reunión destacó que el proceso de armonización regional le ofrece a la industria un modelo y un espacio de diálogo con las Autoridades para plantear velocidades al proceso de armonización, con este proceso la industria tendría una herramienta para plantear sus preocupaciones.

Participación de la Industria

1.30 A continuación se expuso a la Reunión la importancia de la participación de la Industria en el proceso de armonización de las regulaciones que está siendo llevada a cabo por los Estados miembros del SRVSOP.

1.31 Al respecto, la Reunión tomó nota sobre la preocupación de la Industria para garantizar la implementación del LAR 145 en los Estados y se resaltó la necesidad de una mayor difusión por parte de las Autoridades Aeronáuticas. Sobre el particular se informó que ya existe una conclusión de la Junta General para la armonización del LAR 145 en cinco años a partir del año 2005 y que oportunamente en una Reunión internacional se presentará la nota de estudio para solicitar a los Estados miembros que informen sobre el cumplimiento de sus compromisos de armonización. Con respecto a la difusión de la norma LAR se informó sobre la incorporación de las actividades de difusión en el programa de actividades del SRVSOP.

1.32 Sobre este tema, miembros del Panel de expertos de Aeronavegabilidad del (2) dos Estados miembros del Sistema, informaron sobre las actividades propias de su Administración para cumplir con el compromiso de armonización.

1.33 La industria consultó sobre el impacto económico en la industria en el proceso de implementación de la nueva normativa regional, al respecto se informó que este tipo de reuniones está orientada a evaluar este impacto, y que el LAR 145 no contiene requisitos nuevos hasta el momento y representa solamente un proceso de armonización regional por tanto su implementación disminuirá sustancialmente los costos para la industria al evitarse la duplicación de inspecciones.

1.34 La Reunión convino en la necesidad de hacer más difusión por parte de los Estados miembros sobre el proceso de armonización regional en su industria ya sea a través de sus páginas web o mediante la celebración de seminarios, lo que también reflejaría el compromiso de cada Estado con este proceso.

Asunto 2. LAR 145 Enmienda 2; Sistemas de gestión de la Seguridad Operacional (SMS)

LAR 145 Tercera Edición: SMS

2.1 Bajo este asunto se presentó a la Reunión la propuesta de enmienda al LAR 145, en donde se incorpora los requisitos de SMS. Al respecto se informó que en la Enmienda 30 del Anexo 6 Parte I, se indica que los Estados deben establecer un programa de seguridad operacional para lograr un nivel aceptable de seguridad operacional de las aeronaves. Para ello se solicita que los Estados reglamenten la implantación de los Sistemas de Gestión de Seguridad Operacional en los Explotadores y Organismos de Mantenimiento a partir del 1 de enero de 2009.

2.2 Un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) se concibe como un enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, e incluye la estructura organizacional, las responsabilidades, obligaciones de rendición de cuentas, y las políticas y procedimientos que se necesita para su implantación. A fin de preservar la seguridad operacional de todo el sistema aeronáutico, es importante asegurar **el uso uniforme** del SMS a través de todos los sectores y disciplinas de la industria aeronáutica.

2.3 En este sentido, se informó a la Reunión que considerando que varios de los requisitos requeridos por el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) ya se encontraban dentro del LAR 145 versión 2 y que la implementación del SMS involucra un cambio en la cultura organizacional de la OMA, el Sistema Regional convino en que los requisitos del mismo deberían ser integrados al reglamento y dentro de la estructura del LAR 145 se incorporaría un capítulo entero dedicado al SMS. Los elementos de sistemas de gestión que están incorporados en el LAR 145 Versión 2 se encuentran orientados hacia la calidad, por lo que, para la incorporación de los requisitos del SMS en el LAR 145 se tiene como objetivos:

- 1) incorporar los elementos faltantes del sistema de gestión;
- 2) ordenar la estructura del LAR 145; y, principalmente,
- 3) orientar el sistema de gestión de la OMA a la seguridad operacional y no a la calidad.

2.4 El SMS es un sistema de gestión en el cual se involucra a toda la organización y cuya implementación se inicia desde el más alto nivel, por tanto bajo ninguna circunstancia debe ser percibido por la industria como un requisito reglamentario más o como un programa adicional. Asimismo, para cumplir con las normas internacionales la propuesta de enmienda del LAR 145, debe incorporar el “framework” de la OACI para el SMS como base para su nueva estructura, insertando los requisitos ya existentes que son partes del SMS en esa “framework” y manteniendo claramente los requisitos de los 4 fundamentos de las OMAs en cuanto a herramientas, personal, instalaciones y datos de mantenimiento.

2.5 Por este motivo los requerimientos para exigir la implementación del SMS deberán estar integradas en todos los requisitos de gestión del LAR 145; y se hace necesario plantear una estructura para el LAR 145 que permita una fácil comprensión y una adecuada implementación del SMS en una OMA

2.6 Al respecto, la industria mencionó que inevitablemente la incorporación del SMS será visto como un requisito normativo adicional. Sobre el particular se informó sobre las características del SMS y los inconvenientes de percibirlo como un requisito normativo más, destacando la necesidad del

compromiso de implementación por parte de la industria con la seguridad y la necesidad de caminar juntos en este proceso.

2.7 Ante esta inquietud se validó y fortaleció la estrategia de incorporar los requerimientos del SMS en todo el LAR 145 y no como un apéndice a la norma ya existente; y de esta forma se comprende el cambio integral que se requiere realizar en la OMA para la incorporación de este requisito..

2.8 De igual forma la Reunión confirmó la conveniencia de una implementación por fases para lograr el cambio en la cultura de seguridad del SMS.

2.9 Por otra parte se destacó la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos en los sistemas de gestión ya existentes y de tomar en cuenta el impacto que se generará en las OMA's pequeñas. Sobre el particular se destacó que el nivel de gestión de riesgos será de acuerdo con el tamaño de la organización por que no se esperaría un impacto significativo.

Plan piloto de implementación del LAR 145 incorporando los conceptos de SMS

2.10 A continuación se informó a la Reunión sobre la implementación de un ***Plan Piloto para la Implementación del SMS en OMA's LAR 145***, por parte del SRVSOP, como parte de su Plan de Trabajo para el Año 2008.

2.11 En este plan piloto se considera invitar a al menos 5 OMA's grandes y a 5 OMA's pequeñas, para que voluntariamente inicien durante el 2008 la implementación del SMS en sus organizaciones y apoyen al SRVSOP en la identificación de oportunidades de mejora al LAR 145 Enmienda 2 y al material de orientación; asimismo, se provea de retroalimentación sobre las dificultades que les puedan representar la implementación del SMS. También prevé la realización de visitas de diagnóstico hacia OMA's voluntarias que deseen implementar estos requisitos, con ello se podrá evaluar la situación en la que se encuentran las mismas con relación a los requisitos del SMS.

2.12 Al respecto, se informó a la Reunión que una de las primeras autoridades que ha empezado con la implementación del SMS en Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves es Transport Canada; ellos durante el Seminario sobre Implantación del Sistema SMS, realizado del 24 al 28 de septiembre en Lima-Perú, expusieron que durante el proceso de implementación del SMS aprendieron, en cuanto a la implementación de este Sistema y la Industria, que:

- Es importante la comunicación con la industria. Desde el inicio de la discusión de los borradores de las regulaciones y estándares es necesario trabajar en conjunto con la industria;
- Hay que darle tiempo a la industria para hacer las cosas bien, y
- Es necesario trabajar conjuntamente en proyectos pilotos para la implementación del SMS, de tal forma que se pueda ajustar el programa de implementación a la realidad de la Industria.

2.13 En este sentido, la implantación del SMS en las organizaciones de mantenimiento es un gran reto que ahora enfrentan tanto la Industria como las Autoridades de la Región; para ello es necesario realizar un trabajo conjunto y coordinado pues la implementación de este requisito requiere de un cambio en la cultura de la organización tanto de la OMA como de la misma Autoridad.

2.14 De acuerdo a la propuesta de la Enmienda 2 del LAR 145; en cuanto a los requisitos del SMS; se plantea la implementación de estos requisitos en 4 fases; cada una de ellas con una duración de 1

año. La única forma de mejorar el material normativo y de orientación para la implementación del SMS es mediante un trabajo conjunto entre los reguladores y la industria, por este motivo un plan piloto de implementación se ve como una excelente oportunidad para facilitar el cumplimiento de esta obligación internacional.

2.15 En este marco, la Reunión convino en la conveniencia de una implementación del SMS por etapas para las OMA, y las siguientes organizaciones de mantenimiento se ofrecieron a participar en el plan piloto de implementación:

- *COOPESA (Costa Rica)*
- *LAN (Chile)*
- *DIGEX (Brasil)*
- *SEMAN (Perú)*
- *ATSA (Perú)*
- *El Peregrino (Perú)*
- *AEROMAN (El Salvador)*

2.16 Asimismo, la Reunión destacó sobre la necesidad que los programas pilotos nacionales, sean adecuadamente coordinados con el las actividades del SRVSOP y las ACC miembros.

3.7 Por otra parte, la Reunión convino, en cuanto a la implementación del SMS, en no hacer divisiones en las OMA por su tamaño sino por el impacto que pueda generar en la seguridad de las operaciones aéreas, destacándose que puede existir una OMA muy grande que solamente realice trabajos cosméticos de componentes de aeronaves i.e. tapicería y una OMA pequeña que haga mantenimiento a instrumentos críticos de un motor de aeronave.

Asunto 3. Otros asuntos***Asociación de OMA's Latinoamericanas***

4.1 Bajo este asunto de la agenda se presentó una nota de estudio para analizar las posibilidades para la creación de una Asociación de OMA's latinoamericanas. La industria convino en la importancia de la creación de esta asociación y se intercambiaron opiniones sobre cómo hacerlo, resaltando que debe ser una iniciativa del sector privado y que lo primero es generar espacios de intercambio como puede esta Reunión o los eventos de FIDAE.

4.2 La reunión también se mencionó que el plan piloto de implementación del SMS abrirá espacios de intercambio que pueden ser utilizados por la industria como foros para ir buscando alguna forma de asociación.