

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

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

**SEPTIMA REUNIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA GENERAL**  
(Lima, Perú, miércoles 18 de septiembre de 2002)

(Nota informativa presentada por Brasil)

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

**Resumen**

Esta nota informativa presenta las consideraciones sobre las actividades previstas en el programa propuesto para el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional durante 2002. Asimismo, reafirma el apoyo de Brasil a las actividades del Proyecto RLA/99/901 conforme fuera solicitada por la NE/04 presentada en ocasión de la RAAC/7 e informa sobre los recursos puestos a disposición de los demás participantes para auxiliarlos a desarrollar sus funciones en las actividades que proporcionan la salvaguarda de vuelo y la seguridad de la aviación civil.

**1 Introducción**

1.1 En ocasión de esta VII Reunión de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación a para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, Brasil reafirma su convicción sobre la importancia fundamental que representa la implantación de este Sistema de Cooperación como organismo regional para la implementación y el desarrollo de los más altos patrones de seguridad para la aviación civil.

1.2 Conforme fuera solicitado en la nota de estudio 04 presentada durante la RAAC/7, realizada en Salvador-Bahía, Brasil, del 1 al 3 de julio de 2002, Brasil mantiene su disposición inicial de apoyar las actividades del Proyecto RLA/99/901 sobre la armonización de las normas aeronáuticas así como las acciones resultantes de las actividades del mismo Proyecto para el establecimiento del organismo regional de vigilancia de la seguridad operacional.

1.3 Para esta reunión, presentamos algunas reflexiones con respecto al programa propuesto para el año 2002, además de informaciones sobre los recursos disponibles en el Brasil que podrán ayudar a los países miembros; y, finalmente, consideraciones sobre el proceso de auditorias a los aeropuertos con el objetivo de garantizar la prevención contra actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.

## **2 Reglamentos latinoamericanos de aviación civil**

2.1 Una de las actividades propuestas para 2002 es la elaboración, revisión e implantación de lo que se acordó denominar LAR (Latin American Regulations) para la región tiene el apoyo de Brasil. Las ventajas para los operadores aéreos de todos los países son evidentes, y existe la convicción de que para las autoridades de aviación civil, esta armonización contribuye para la salvaguarda del vuelo.

2.2 Mientras tanto, como observador del proceso de armonización de los FAR (reglamentos norteamericanos) junto con los JAR (reglamentos europeos) siendo desarrollados por los técnicos de la FAA y de la JAA, Brasil desea llamar la atención al hecho de que ese proceso exige una participación constante, regular y bajo la dirección de un equipo dedicado. Más aún, no se puede contar con plazos exigüos, bajo pena de perjudicar todo el resultado.

2.3 Otro asunto que merece ser aclarado es el referido a la estrategia respecto a la vigencia de las LAR. ¿Se pretende que los reglamentos de los países sean sustituidos por las LAR o que sean armonizados con los LAR (tal como los FAR con los JAR)? Brasil sugiere que esta nueva reglamentación sea desarrollada y adoptada por los países que aún no poseen sus propios reglamentos. Para los países que ya han implantado una reglamentación que cumple con su finalidad, se aconseja la armonización, aceptando las diferencias, siempre y cuando no se incurra en riesgos a la seguridad del vuelo.

## **3 Reglamentos brasileiros de homologación aeronáutica**

3.1 A partir de 1986, Brasil inició la implantación de una reglamentación, tomando como base el sistema desarrollado por los Estados Unidos de América. De esa forma, los reglamentos norteamericanos concernientes a la homologación de productos fueron adoptados integralmente, y los demás adaptados a las realidades brasileñas.

3.2 Desde 1986 hasta la fecha, se efectuaron diversas adaptaciones; pero, se puede afirmar que los reglamentos brasileiros están en conformidad con los Anexos de la OACI.

3.3 El portal [www.dac.gov.br](http://www.dac.gov.br) del Departamento de Aviación Civil (DAC), órgano central de Brasil para asuntos de aviación civil, está a disposición de los países miembros de esta Junta General para consultar y extraer los reglamentos que servirían como fuente de consulta para el desarrollo de otros reglamentos.

## **4 Certificación de talleres para mantenimiento de aeronaves**

4.1 Existen dificultades para la certificación de talleres para mantenimiento de aeronaves. Algunas de las dificultades son la falta de reglamentación específica sobre el tema, ausencia de centros de formación de ingenieros aeronáuticos y de mecánicos; y, falta de un proceso formalizado que culmine en la certificación.

4.2 Brasil puede contribuir con el Sistema ya que domina todas las fases de la certificación de empresas, ya sean aéreas o de mantenimiento. Sobre este particular, se podrá alcanzar acuerdos con miras a viabilizar el apoyo para la revisión del LAR 145, con base al reglamento brasileiro congenerado, se podrá

ayudar a desarrollar los documentos guías para los técnicos, y proveer la respectiva instrucción para conducir el proceso de certificación.

4.3 A título ilustrativo, cabe resaltar que, recientemente, Brasil firmó con Canadá el acuerdo de reconocimiento y certificación de talleres, de tal forma que dicho país acepta que los talleres certificados por la DAC presten servicios en aeronaves de matrícula canadiense y viceversa.

## **5 Implantación de organismos para la aprobación de reparaciones y modificaciones importantes en las aeronaves**

5.1 En el Brasil, las empresas son certificadas en la capacidad para realizar y aprobar reparaciones importantes en las aeronaves, siempre y cuando no signifiquen grandes modificaciones. Éstas sólo pueden ser aprobadas por la autoridad certificadora, en el caso de brasilero, el Instituto de Coordinación y Fomento Industrial.

5.2 De esa forma, luego de las coordinaciones necesarias, la DAC podrá ofrecer, en su sede, entrenamiento para los técnicos de otros países miembros señalados por la Coordinación, conforme la necesidad del Sistema, con el fin de poder organizar dichas actividades en sus administraciones respectivas.

5.3 Cabe mencionar que el Anexo 8 de la OACI, Aeronavegabilidad, prevé que el Estado de matrícula de la aeronave debe responsabilizarse por la seguridad, y esto incluye las aprobaciones de reparaciones y modificaciones importantes.

5.4 De esa forma, si los países de la región adoptaran las prácticas recomendadas por la OACI, actualmente en vigor para estos dos asuntos, entonces, las aprobaciones para reparaciones importantes deberán ser efectuadas por empresas certificadas o acreditadas por el país, y solamente un organismo certificado oficial del Estado, aún que sea de otro país, podrán aprobar reparaciones importantes.

5.5 Como consecuencia, el recurso de emplear ingenieros aeronáuticos como personas físicas de cualquier país para realizar aprobaciones de reparaciones o modificaciones importantes en aeronaves de determinado país no tienen amparo en las normas que actualmente recomienda la OACI.

## **6 Centro de formación de inspectores de operaciones**

6.1 Brasil fue seleccionado por la OACI como punto focal para las actividades de operaciones en la región CAR/SAM, con la responsabilidad de impartir el Curso de Inspector Gubernamental de Operaciones, bajo la metodología TRAINAIR. Desde 1999, se han realizado 7 cursos donde se han formado 137 técnicos de las más diversas nacionalidades.

6.2 Sobre este particular y en caso se juzgue necesario, el Departamento de Aviación Civil de Brasil podrá estudiar solicitudes de la Coordinación del Sistema Regional, en el sentido de ofrecer un mayor número de estos cursos o aumentar el número de vacantes en sus cursos que ya han sido programados para 2003.

6.3 También se podría estudiar una forma de viabilizar, de manera especial, la realización de dicho curso, en algún país de la región, de modo de suplir una eventual necesidad más urgente.

## 7 Programa Universal de Auditorias de la Seguridad de la Aviación Civil

7.1 Además del programa de la OACI sobre auditorias para la vigilancia de la seguridad operacional, como es de conocimiento general, luego de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001 acaecidos en los Estados Unidos, la preocupación con la seguridad aeroportuaria alcanzó prácticamente todos los gobiernos del mundo. Durante el 33º Periodo de Sesiones de la Asamblea de la OACI, se promulgaron resoluciones y medidas relacionadas con el aumento del nivel de la seguridad de los aeropuertos y se emitieron recomendaciones para que se implementasen los intercambios regionales.

7.2 En este sentido, Brasil ha iniciado los preparativos para hacer frente al desafío. Ya se está desarrollando la reglamentación que cree un proceso de certificación de aeropuertos con los mismos modelos adoptados para las empresas aéreas y de mantenimiento. A este respecto, existen técnicos que se encuentran en formación y otros que mantienen contacto sobre el asunto con la comunidad internacional, con miras a formar una gama de conocimientos específicos sobre el asunto y una bibliografía que apoye toda la actividad.

7.3 De esta forma, Brasil ya reúne las condiciones para ofrecer cierta experiencia en el asunto a los países miembros, pudiendo participar en grupos de estudio para intercambiar conocimientos conforme recomienda la Conferencia Ministerial de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal, Canadá, los días 19 y 20 de febrero de 2002.

## 8 Conclusión

8.1 Al contribuir en el cumplimiento de la misión del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, establecida en el Artículo 1º de su reglamento, Brasil cree en el beneficio que resultará para los países miembros del sistema, a través de la efectiva interacción entre sus empresas aéreas, de manera que se agregue eficiencia en las actividades administrativas, promoviendo un salto cualitativo en las actividades técnico-operacionales; y, por encima de todo, en la preservación de la seguridad operacional (“*safety*”), como en la protección de la aviación (“*security*”).

8.2 Brasil reafirma su interés en ofrecer todos los medios que estén a su disposición, en el sentido de facilitar la consecución de los objetivos deseados por la Junta General del Sistema Regional.

FIN