

TELEFONO: (51-1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto:clacsec@lima.icao.int)

FAX: (51-1) 575-1743  
SITA: LIMCAYA



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION**

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ**

CLAC/A17-NI/03  
30/10/06

### **XVII ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Ciudad de Panamá, Panamá, 6 al 10 de noviembre de 2006)

#### **Cuestión 23 del Orden del Día:**

#### **Otros asuntos:**

- Sistema de gestión e implantación de SARP's  
*Tarea Nro. 1 del Programa de Trabajo de la CLAC*

(Nota informativa presentada por la República de Corea)

(TRADUCCIÓN NO OFICIAL REMITIDA POR LA REPÚBLICA DE COREA)

### **COMPARTIENDO EL SMIS**

#### **Una herramienta para la administración y para la puesta en práctica de conformidad a los Estándares y Prácticas Recomendadas de la OACI (SARPs)**

#### **Introducción**

1. Los Estados miembros de OACI reciben un promedio sobre 100 letras de Estado de las sedes de OACI y otras 100 letras de Estado de la oficina regional de OACI cada año. Mientras que algunas de estas letras del Estado requieren poco o ninguna acción, muchos incluyen correcciones al OACI SARPs que requiera la enmiendas a las Regulaciones de los Estados o excedente del material de guía por un período de tiempo prolongado.

2. El OACI USOAP tiene identificado el hecho que muchos Estados no han implementado con efectividad revisiones al OACI SARPs, debido al volumen de estas correcciones y a la carencia de un proceso formal para dirigir la implementación de SARPs. El expandido Sistemas Amplios de Acercamiento USOAP,

que implica más de 9.000 referencias de seguridad SARPs impone hasta mayores gravámenes en los Estados contratantes.

3. Este papel de información proporciona conocimiento sobre una herramienta de administración que ha sido desarrollada por la autoridad de la seguridad de la aviación civil (CASA) de la República de Corea (ROK) para dirigir el proceso para que las acciones sean tomadas del recibo de las letras del Estado de OACI a la implementación del nuevo SARP adoptado e introduce la oferta de la República de Corea para compartir el sistema con los Estados signatarios de OACI.

### **Base de desarrollo del Sistema**

4. Tal como parece, la República de Corea, como Estado contratante de OACI, era ser revisada bajo acercamiento de sistemas comprensivo a la OACI, sufrió una auditoria bajo el Sistema Amplio de Acercamiento para el OACI USOAP; KCASA diseño un plan maestro para prepararse para la auditoria en el 2004. Esta comenzó con el establecimiento de la Oficina Internacional de la Aviación que coordina todas las actividades de seguridad de la aviación internacional de KCASA así como la implementación del OACI SARP.

5. En vista que sean detectados diferencias entre el OACI SARP y las regulaciones nacionales primero para establecer un plan de acción remediador, varios Equipos de Fuerza de trabajo fueron organizados para revisar en general todos los anexos relativos a la seguridad y regulaciones nacionales e establecer un plan de acción remediador a las diferencias identificadas. Además, fue reconocido que no sólo el existente, pero también el nuevo SARP sea simultáneamente manejado por el hecho de que el ambiente de la aviación establece constantemente cambios y desafíos, entonces hagamos el OACI SARP para mantener al tanto con tales nuevas ediciones.

6. Fue importantemente observar que cada revisión e informe de dirección debe ser mantenido como base de datos de modo que la dirección e implementación del OACI SARP puede ser mantenida a pesar de la re-formación de la organización o cambios del equipo de dirección.

### **Desarrollo del SARP Sistema de Dirección y Implementación (SMIS)**

7. En diciembre de 2005, Sistema que sigue de ICAO SARP, ahora nombrado como **Sistema de Dirección y Implementación** - SARP, fue desarrollado para dirigir la implementación de mas de 9000 SARP dentro re regulaciones nacionales. El sistema no esta diseñado solo para identificar las diferencias y las referencias de SARP a las correspondientes regulaciones. Más que esto, es un sistema de Dirección que asigna responsabilidad dentro de la Oficina de Aviación por cada SARP y provee una dirección superior con una herramienta para monitorio y controlar el proceso entero para implementación del SARP, incluyendo procesamiento de letras de estado, desarrollo o enmienda de regulaciones nacionales, y notificación de diferencias al OACI.

8. La KCASA ha desarrollado un Estándar de Dirección la cual provee dirección al equipo sobre la acción requerida a ser tomada en reunión debido a fechas y mantenimiento de la integridad de las base de datos. Un manual del usuario ha sido desarrollado para describir la funcionalidad del sistema y de las modalidades de la operación.

9. Acerca de diez meses de operación del SMIS en la KCASA ha resultado en incrementar la eficiencia de dirección SARP y letras de Estado. Esto también ha contribuido a mejorar seguridad de la aviación al reducir el número de aspectos de no cumplimiento de más de 1000 menos de 30 por el continuo

monitorio del proceso de acciones a ser tomadas sobre un plan de acción preparado con fechas de cumplimiento.

### **Compartiendo el SMIS con los Estados contratantes de la OACI**

10. El SMIS primero fue introducido a la comunidad internacional de la aviación en la Conferencia de Directores Generales de la Aviación Civil celebrada en Montreal en marzo de 2006, el cuál observó el sistema con gran interés. En respuesta a tal interés y preguntando por el uso del sistema de los Estados miembro de OACI, La república de Corea ha hecho el SMIS mas avanzado y dirigido al cliente que el originalmente desarrollado para uso doméstico. Ahora el SMIS es listo para ser compartido con los estados que desean utilizarlo.

11. Siguiendo el Cesto Cooperativo de Desarrollo de Seguridad Operacional y el Programa continuado de Vuelos de Mentó-Asia de Norte (COSPAP-NA, la reunión del comité de Navegación celebrada en Ulan Bator, Mongolia, 29 al 31 de agosto de 2006, donde los miembros de Estados fueron invitados a utilizar el sistema firmando un Acuerdo de Entendimiento (“MOU”), El A.E. en el uso y posterior desarrollado de SMIS entre la Republica Popular de China y la República de Corea fue firmado en Beijing, China el 28 de septiembre.

12. Las discusiones técnicas están ahora en marcha con un número de estados y la evaluación en el sistema debe ser conducida en Jamaica del 30 al 31 de octubre del 2006 para el uso del SMIS por los Estados Miembros de Estados del RASOS.

13. En orden de evitar duplicar esfuerzos de los miembros de Estados del LACAC que tienen objetivos mutuos a conformarse con ICAO SARPs y para supervisar su implementación, particularmente en preparación del ICAO USOAP, la república de Corea está dispuesta a compartir el sistema a los estados que desean utilizar en ninguna carga.

### **Medidas propuestas a la Asamblea**

14. Se invita a la Asamblea a:

- a) tener en cuenta las propuestas del SMIS y la oferta por la República de Corea para compartir el sistema;
- b) considerar y llenar la planilla de solicitud adjunta para el uso del SMIS y enviar ésta a la Oficina Internacional de Aviación de KCASA a [g\\_planco@moct.go.kr](mailto:g_planco@moct.go.kr), Teléfono: 82-2-2669-6451, FAX: 82-2-6342-7219.

## PLANILLA DE SOLICITUD POR EL USO DE SMIS

Reconociendo que el uso de Sistemas de gerencia y puesta en práctica (“SMIS”) será de gran ayuda al Estado del usuario con mayor eficiencia y efectividad para conformarse con OACI (“ICAO”) Estándares y Prácticas Recomendadas (“SARP”) y de supervisar la implementación en práctica continuada, particularmente en preparación para la OACI Programa de Seguridad Universal,

Observando que hay una necesidad de un acuerdo escrito tal como Memorándum de Entendimiento (“MOU”) para la cooperación continua en este respecto entre la República de Corea y los Estados Usuarios,

Observando que el Estado del usuario debe llevar una acción apropiada el personal técnico seguro así como a la especificación operacional de la reunión (HW y SW) requerido para funcionar el sistema,

Por este medio se solicita el uso del (“SMIS”) de tener la mejor ventaja del sistema para el continuo monitorio y dirección de a conformidad con los Estándares Internacionales y las Prácticas Recomendadas.

**Para la Autoridad De La Aviación Civil De**

[ ]

---

Nombre y Título

---

Fecha