



*Organización de Aviación Civil Internacional*  
**Nonagésima Tercera Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de  
Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/93)**  
Ciudad de México, México, 9 al 10 de julio del 2008

---

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Desarrollos sobre vigilancia de la Seguridad Operacional  
4.1 Desarrollos del Sistema de la Seguridad Operacional**

**AVANCES, LOGROS Y DIFICULTADES  
EN LA IMPLEMENTACION DEL ANEXO 1 DE LA OACI**

(Nota informativa presentada por COCESNA - ACSA)

**RESUMEN**

El objetivo de la presente nota informativa es presentar en la 93a reunión de Directores Generales de Aeronáutica Civil de Centro América y Panamá, a realizarse en la Ciudad de México, del 9 al 10 de julio del 2008; los avances, logros y dificultades en las gestiones de Licencias de COCESNA en la región Centroamericana con el fin de cumplir e implementar las disposiciones relativas al licenciamiento del personal Aeronáutico contenidas en el Anexo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

**1. Objetivos**

- 1.1 Mostrar los avances que en materia de desarrollo normativo e implementación de forma conjunta, aquellos aspectos referentes a licencias según lo establecido en el Sistema RAC;
- 1.2 Dar a conocer los logros y las dificultades en la trayectoria de las gestiones en licencias, que se han tenido en aras de tener una regulación de licencias armonizada e implementada a nivel regional;
- 1.3 Presentar los proyectos que se desarrollarán a fin de mantener el cumplimiento de los requisitos establecidos a nivel internacional en materia de aviación civil.
- 1.4 Mostrar la labor realizada por los Inspectores u oficiales de Licencias en el Proceso de Capacitación de los Inspectores/oficiales de Licencias de los Estados miembros de COCESNA, cumpliendo con el objetivo estratégico de Contribuir al Desarrollo Aeronáutico de la Región.

## 2. Introducción

2.1 En cumplimiento con las disposiciones establecidas en el *Reglamento Centroamericano sobre el Sistema para el desarrollo e implementación de forma armonizada de Reglas de Aviación Civil Conjuntas (Sistema RAC)*, aprobado mediante Resolución No. 02-2006 (COMITRAN XXVI) de la vigesimosexta reunión, celebrada en la ciudad de Guatemala – Guatemala, 02 de junio del 2006, se da seguimiento a la elaboración de las normas, estableciendo en las mismas, el período de implementación que los Estados ha considerado pertinente.

2.2 Las gestiones de licencias son variadas, sin embargo, la principal labor se centra en el desarrollo normativo. Las normas que conforman la MRAC-LPTA se dividen en capítulos, los cuales incluyen secciones por separado referentes a cada licencia. Las normas que componen la MRAC LPTA son las siguientes: MRAC-LPTA 1 (Licencia para piloto- Avión), MRAC-LPTA 2 (Licencia para piloto-Helicóptero), MRAC-LPTA 3 (Disposiciones médicas), MRAC-LPTA 66 (Licencia para personal certificador de mantenimiento), MRAC-LPTA 147 (Centros de instrucción para personal certificador de mantenimiento), MRAC-LPTA TC (Licencia para tripulantes de cabina), MRAC-LPTA D (Licencia para despachador), MRAC-LPTA ATC (Licencia para controlador de tránsito aéreo), MRAC-LPTA GL (Licencia para piloto - Globo libre), MRAC-LPTA UL (Licencia para piloto- Ultraligero), MRAC-LPTA PL (Licencia para piloto- Planeador).

2.3 En la gestión de licencias se ha desarrollado un cronograma para el desarrollo de las normas así como un plan de trabajo anual a fin de cumplir con los requerimientos que los departamentos de licencias de la región necesitan para el fortalecimiento e implementación de los estándares internacionales de aviación civil y eventualmente la implementación de las MRAC-LPTA.

## 3. Antecedentes

3.1 Desde su creación, COCESNA/ACSA ha buscado la integración y armonización en la región. A partir de esta iniciativa es que se visualiza la necesidad de establecer, a nivel regional, un sistema normativo que facilite la labor de las AAC denominado sistema RAC. Dentro de este sistema, se determinó establecer una norma que regulara los temas referentes a las licencias del personal aeronáutico.

3.2 Para dicho establecimiento se tomó en cuenta la situación actual de los estados, encontrando que en la región cada Estado tenía su propia norma para el licenciamiento del personal aeronáutico, la cual cumple de alguna manera los estándares dictados por la OACI. A pesar de que dicha regulación no se aleja de lo establecido en el Anexo 1 de OACI, y de que cada estado le ha incluido algunas variantes o diferencias que aplican de acuerdo a la legislación y necesidad de cada uno; aún se deben desarrollar y fortalecer algunas áreas. Dichas áreas están contempladas en las nuevas propuestas.

3.3 Considerando lo anterior, COCESNA/ACSA se dio a la tarea de elaborar una MRAC LPTA que incluyera las normas para regular el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico, incluyendo las normas para la aprobación de organismos de instrucción.

3.4 Además de las actividades del desarrollo de una norma conjunta, se dirigen esfuerzos en fortalecimiento de los departamentos de licencias de la región brindando asistencia en los procesos de auditoría que realizan organismos internacionales así como, la capacitación requerida para que el personal de licencias de las AAC adquieran las competencias necesarias para el desempeño de sus funciones.

#### 4. Gestión de licencias

4.1 La gestión de licencias se ha fundamentado en cuatro proyectos a saber:

**Desarrollo normativo.** Como se mencionó anteriormente, el desarrollo normativo abarca las regulaciones que en el Convenio Internacional sobre Aviación Civil en su Anexo 1 ha establecido. Además, se incluyen las licencias no contempladas por OACI y que los Estados han determinado desarrollarlas por su importancia en la seguridad operacional tienen como por ejemplo las licencias para Tripulantes de Cabina. Para la elaboración de las normas se ha determinado un cronograma por año priorizando las normas según su impacto en la seguridad operacional. Este proyecto va enfocado hacia el reconocimiento mutuo de las actividades y productos que en materia de licencias se generan en cada Estado, de acuerdo a lo establecido en el reglamento centroamericano en su Apéndice 1. Para el desarrollo de las normas se ha contado con grupos de trabajo integrado por expertos de las AAC en el área de licencias y las distintas especialidades según se ha requerido.

**Implementación.** En esta área se han realizado varias actividades dentro de las cuales se incluyen las asistencias a los Estados en los procesos de auditorías; en dichas asistencias se ha colaborado en determinar las acciones necesarias para subsanar las deficiencias encontradas en el Estado, al que se le brindó la asistencia. Además se brinda asesoría en temas relacionados con licencias a ser implementados o que debieron ser implementados como por ejemplo: certificación de escuelas, licenciamiento del personal aeronáutico, médicos aeronáuticos, competencias lingüística, entre otros.

**Verificación.** Esta actividad se realiza a solicitud de los Estados; a fin de que se evalué el nivel de cumplimiento con los estándares internacionales, así mismo, se detecten deficiencias y corregirlas de manera que su nivel de cumplimiento mejore.

**Capacitación.** Con el propósito de que el personal de licencias adquiera las competencias requeridas para desarrollar sus actividades, este debe completar un plan de capacitación formal: Teórico y práctico. Esto se ha realizado siguiendo el Manual de Capacitación de COCESNA/ACSA y los Estados asociados al sistema RAC.

4.2 Los logros alcanzados en las gestiones de licencias se presentan de acuerdo a los proyectos antes definidos.

**Desarrollo normativo.** Las actividades en desarrollo normativo se han realizado siguiendo los lineamientos dispuestos en la RAC 11. En miras de la integración regional y el reconocimiento mutuo se ha elaborado junto con los Estados un cronograma para que las regulaciones que forman parte de la MRAC-LPTA fueran desarrolladas de manera paulatina y que no obstaculizara las actividades propias de las AAC. En la siguiente tabla se muestra el mapa regulatorio de licencias y el año en que se inicia la elaboración de cada parte que compone la misma.

<b>CRONOGRAMA DESARROLLO NORMATIVO - LICENCIAS</b>					
<b>2006</b>	<b>LPTA 1</b>	<b>LPTA 2</b>	<b>LPTA 66</b>	<b>LPTA 147</b>	
<b>2007</b>	<b>LPTA D</b>	<b>LPTA MED</b>	<b>LPTA 66 Cont.</b>	<b>LPTA 147 Cont.</b>	<b>LPTA TC</b>
<b>2008</b>	<b>LPTA D Cont.</b>	<b>LPTA MED Cont.</b>		<b>LPTA CTA</b>	<b>LPTA TC Cont.</b>
<b>2009</b>			<b>LPTA 66</b>	<b>LPTA 147</b>	<b>LPTA CTA Cont.</b>
<b>2010</b>	<b>LPTA OPEA (Operador de Estación Aeronáutica)</b>	<b>LPTA PL / GL UL</b>			
<b>2011</b>	<b>LPTA NAV</b>	<b>LPTA 4 Mecánico de Abordo</b>	<b>LPTA AIS</b>		

Durante el proceso de desarrollo de las normas, se ha contado con la participación de expertos de cada Estado quienes han emitido sus criterios para mejorar el texto borrador y dar como resultado una norma consensuada lo cual ayudará a la implementación de la misma y la armonización regional.

Al presente, se ha finalizado la elaboración de la MRAC-LPTA 1, MRAC-LPTA 2 las cuales ya han sido adoptadas por la Dirección de COCESNA/ACSA y han sido enviadas como propuesta al Consejo Directivo para su correspondiente aprobación.

El caso de la MRAC-LPTA D, MRAC-LPTA CT y MRAC-LPTA MED, ya fue consensuado por los Estados la NPE y se encuentran en proceso para ser enviadas a los Estados para iniciar el período de consulta correspondiente.

La MRAC-LPTA CTA está en proceso de elaboración del borrador se estima finalizarlo el 16 de julio para luego realizar una reunión de análisis por parte del grupo de trabajo a fin de consensuar el texto y elaborar la NPE.

<b>AVANCES EN EL DESARROLLO NORMATIVO DE LICENCIAS</b>	
<b>MRAC-LPTA</b>	<b>Estado Actual</b>
<b>MRAC-LPTA 1</b>	Adoptada por la Dirección de COCESNA/ACSA
<b>MRAC-LPTA 2</b>	Adoptada por la Dirección de COCESNA/ACSA
<b>MRAC-LPTA D</b>	NPE
<b>MRAC-LPTA CT</b>	NPE
<b>MRAC-LPTA MED</b>	NPE
<b>MRAC-LPTA CTA</b>	Elaboración del borrador

La participación de los Estados en este proceso ha sido de suma importancia para el desarrollo de regulaciones armonizadas, en la siguiente tabla se evidencia el nivel de participación.

PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO NORMATIVO DE LICENCIAS										
Estado Miembro	Número de reuniones de Análisis	Reunión de Análisis							Comentarios al Borrador	Comentarios NPE (MRAC-LPTA 1 Y MRAC-LPTA 2)
		MRAC-LPTA 1	MRAC-LPTA 2	MRAC-LPTA 66	MRAC-LPTA 147	MRAC-LPTA TC	MRAC-LPTA D	MRAC-LPTA MED		
Belice	3	√	-	√	√	-	-	-	-	-
Costa Rica	7	√	√	√	√	√	√	√	3	-
El Salvador	7	√	√	√	√	√	√	√	5	-
Guatemala	6	√	-*	√	√	√	√	√	5	-
Honduras	7	√	√	√	√	√	√	√	3	-
Nicaragua	6	√	√	√	√	√**	√	√	1	-

\* En el caso de la MRAC-LPTA 2, a pesar de que el Estado de Guatemala no participó en la reunión de análisis del borrador fue parte del grupo de elaboración del borrador.

\*\* El Estado de Nicaragua se retiró de la reunión pero envió sus comentarios.

\*\*\* Las regulaciones resaltadas son en las que el Estado emitió comentarios al borrador.

**Implementación.** Dentro de los logros alcanzados en materia de implementación esta el intercambio de inspectores u oficiales en el área de licencias lo cual fortalece la integración regional y contribuye a que el personal de los Estados que ya han enfrentado auditorías similares puedan intercambiar sus experiencias y ayuden a solventar las deficiencias fundamentados en los resultados obtenidos en auditorías anteriores.

Otro logro ha sido el fortalecimiento a nivel regional de los departamentos de licencias en las gestiones que cada Estado realiza a fin de alcanzar un mejor nivel de cumplimiento con los estándares internacionales y lograr la categoría 1 correspondiente al programa de auditorías IASA de la FAA.

Entre los Estados asociados al sistema RAC a los que se les ha brindado asistencia están: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN CENTROAMERICANA			
Estado Miembro	Año de Asistencia	Organismo Auditor	Tipo Auditoría
Belice	2003	OACI	Inicial
Costa Rica	2005	FAA	Seguimiento
	2006	OACI	Seguimiento
El Salvador	2006	OACI	Seguimiento
Guatemala	2007	FAA	Categorización
Honduras	2004	OACI	Seguimiento
	2005	FAA	Categorización
	2008 (en proceso)	OACI	Seguimiento
Nicaragua	2004	FAA	Categorización

Además de las asistencias en las auditorías, se ha brindado asesoría en varias áreas a saber: certificación, competencia lingüística e inclusión de enmiendas a normas relacionadas con licencias.

**Verificación.** En el campo de verificación, en los Estados que han solicitado esta tarea, se han logrado detectar deficiencias que eventualmente pudieron haber generado una falla mayor en el sistema como por ejemplo la inclusión de enmiendas a la regulación de licencias, inclusión de información en procedimientos, área de medicina aeronáutica, estándares para las pruebas prácticas, entre otros.

**Capacitación.** En referencia a la capacitación los logros han sido muy satisfactorios, en especial en los estados en que el personal es permanente y no está sujeto a movilidad laboral. El personal de licencias no contaba con un plan de capacitación por lo que se creó un ciclo de instrucción teórica orientado a las actividades que dicho personal realiza y los problemas más comunes a los que se enfrenta, con el fin de que adquiriera las competencias necesarias para que lleve a cabo sus funciones. A fin de completar su formación, se imparte entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT).

Este logro ha sido avalado por organismos internacionales durante los procesos de auditorías como lo son la OACI y la FAA. Además, estos cursos han sido solicitados por autoridades no asociadas al sistema RAC como por ejemplo la autoridad de República Dominicana en donde se impartió el curso básico a personal de diferentes áreas entre ellas licencias, operaciones y medicina aeronáutica.

La mayoría del personal de licencias de las AAC del sistema RAC ha completado el ciclo teórico y práctico sin embargo, aún queda personal por finalizar la instrucción teórica para luego continuar la parte práctica.

A fin de optimizar los recursos humanos y de que el personal de licencias de las autoridades pudiera ser parte del ciclo de formación, se calificaron en primera instancia a los jefes de los departamentos de licencias para que estos impartieran el OJT correspondiente. De esta manera, se terminaría con más rapidez la parte práctica y por ende se tendría al personal calificado para ejercer sus funciones.

Al momento, personal de las AAC deben finalizar el entrenamiento teórico y práctico a continuación se muestra una tabla con la información pertinente.

ENTRENAMIENTO DEL PERSONAL DE LICENCIAS										
AAC	PERSONAL DE LICENCIAS	ENTRENAMIENTO TEÓRICO						ENTRENAMIENTO PRÁCTICO		NO HA INICIADO
		Básico		Avanzado		Recurrente		Completado	Pendiente	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO			
Belice	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Costa Rica	4	4	-	-	3	-	1*	1	3	-
El Salvador	3	3	-	2	1	-	2	2	1	-
Guatemala	3	3	-	2	1	-	2	2	1	-
Honduras	4	4	-	2	2	-	2			-
Nicaragua	2	1	1	1	1	-	1	-	-	1

\*El recurrente se realiza cada 3 años y se programa de acuerdo a la fecha de finalización del curso avanzado.

Otro logro obtenido en esta área es que el curso incluye temas y actividades que independientemente de la normativa del Estado, se adecuan a las tareas que se realizan en los departamentos de licencias; así mismo, ha sido solicitado un curso para los Estados que conformaron la Unión de Estados Soviéticos en el mes de octubre de 2008.

## 5. Logros

Los logros alcanzados en las gestiones de licencias se presentan de acuerdo a los proyectos antes definidos.

**Desarrollo normativo.** Las actividades en desarrollo normativo se han realizado siguiendo los lineamientos dispuestos en el RAC 11. En miras de la integración regional y al reconocimiento mutuo se ha elaborado junto con los Estados un cronograma para que las regulaciones que forman parte de la MRAC-LPTA fueran desarrolladas de manera paulatina y que no obstaculizara las actividades propias de las AAC's.

Durante la fase de elaboración de las normas, se ha contado con la participación de expertos de cada Estado, quienes han emitido sus criterios para mejorar el texto borrador y dar como resultado una norma consensuada lo cual ayudará a la implementación de la misma y la armonización regional.

Al momento, se ha finalizado la elaboración de la MRAC-LPTA 1, MRAC-LPTA 2 las cuales ya han sido adoptadas por la Dirección de COCESNA/ACSA y han sido enviadas como propuesta al Consejo Directivo para su correspondiente aprobación.

El caso de la MRAC-LPTA D, MRAC-LPTA CT y MRAC-LPTA MED, ya fue consensuado por los Estados la NPE y se encuentran en proceso para ser enviadas a los Estados para iniciar el período de consulta correspondiente.

La MRAC-LPTA CTA está en proceso de elaboración del borrador se estima finalizarlo el 16 de julio para luego realizar una reunión de análisis por parte del grupo de trabajo a fin de consensuar el texto y elaborar la NPE.

AVANCES EN EL DESARROLLO NORMATIVO DE LICENCIAS	
MRAC-LPTA	Estado Actual
MRAC-LPTA 1	Adoptada por la Dirección de COCESNA/ACSA
MRAC-LPTA 2	Adoptada por la Dirección de COCESNA/ACSA
MRAC-LPTA D	NPE
MRAC-LPTA CT	NPE
MRAC-LPTA MED	NPE
MRAC-LPTA CTA	Elaboración del borrador

La participación de los Estados en este proceso ha sido de suma importancia para el desarrollo de regulaciones armonizadas, en la siguiente tabla se evidencia el nivel de participación.

PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO NORMATIVO DE LICENCIAS										
Estado Miembro	Número de reuniones de Análisis	Reunión de Análisis							Comentarios al Borrador	Comentarios NPE (MRAC-LPTA 1 Y MRAC-LPTA 2)
		MRAC-LPTA 1	MRAC-LPTA 2	MRAC-LPTA 66	MRAC-LPTA 147	MRAC-LPTA TC	MRAC-LPTA D	MRAC-LPTA MED		
Belice	3	√	-	√	√	-	-	-	-	-
Costa Rica	7	√	√	√	√	√	√	√	3	-
El Salvador	7	√	√	√	√	√	√	√	5	-
Guatemala	6	√	-*	√	√	√	√	√	5	-
Honduras	7	√	√	√	√	√	√	√	3	-
Nicaragua	6	√	√	√	√	-**	√	√	1	-

\* En el caso de la MRAC-LPTA 2, a pesar de que el Estado de Guatemala no participó en la reunión de análisis del borrador fue parte del grupo de elaboración del borrador.

\*\* El Estado de Nicaragua se retiró de la reunión pero envió sus comentarios.

\*\*\* Las regulaciones resaltadas son en las que el Estado emitió comentarios al borrador.

**Implementación.** Dentro de los logros alcanzados en materia de implementación esta el intercambio de inspectores en el área de licencias lo cual fortalece la integración regional y contribuye a que el personal de los Estados que ya han enfrentado auditorías similares puedan intercambiar sus experiencias y ayuden a solventar las deficiencias fundamentados en los resultados obtenidos en auditorías anteriores.

Otro logro ha sido el fortalecimiento a nivel regional de los departamentos de licencias en las gestiones que cada Estado realiza a fin de alcanzar un mejor nivel de cumplimiento con los estándares internacionales y lograr la categoría 1 del programa de auditorías de la IASA de la FAA.

Entre los Estados asociados al sistema RAC a los que se les ha brindado asistencia están: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN CENTROAMERICANA			
Estado Miembro	Año de Asistencia	Organismo Auditor	Tipo Auditoría
Belice	2003	OACI	Inicial
Costa Rica	2005	FAA	Seguimiento
	2006	OACI	Seguimiento
El Salvador	2006	OACI	Seguimiento
Guatemala	2007	FAA	Categorización
Honduras	2004	OACI	Seguimiento
	2005	FAA	Categorización
	2008 (en proceso)	OACI	Seguimiento
Nicaragua	2004	FAA	Categorización

Además de las asistencias en las auditorías se ha brindado asesoría en varias áreas a saber: certificación, competencia lingüística e inclusión de enmiendas a normas relacionadas con licencias.



**Verificación.** En el campo de verificación, en los Estados que han solicitado esta tarea, se han logrado detectar deficiencias que eventualmente pudieron haber generado una falla mayor en el sistema como por ejemplo la inclusión de enmiendas a la regulación de licencias, inclusión de información en procedimientos, área de medicina aeronáutica, estándares para las pruebas prácticas, entre otros.

**Capacitación.** En referencia a la capacitación los logros han sido muy satisfactorios, en especial en los estados en que el personal es permanente y no está sujeto a movilidad laboral. El personal de licencias no contaba con un plan de capacitación por lo que se creó un ciclo de instrucción teórica orientado a las actividades que dicho personal realiza y los problemas más comunes a los que se enfrenta, con el fin de que adquiriera las competencias necesarias para que lleve a cabo sus funciones. A fin de completar su formación, se imparte entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT).

Este logro ha sido avalado por organismos internacionales durante los procesos de auditorías como lo son la OACI y la FAA. Además, estos cursos han sido solicitados por autoridades no asociadas al sistema RAC como por ejemplo la autoridad de República Dominicana en donde se impartió el curso básico a personal de diferentes áreas entre ellas licencias, operaciones y medicina aeronáutica.

La mayoría del personal de licencias de las AAC del sistema RAC ha completado el ciclo teórico y práctico sin embargo, aún queda personal por finalizar la instrucción teórica para luego continuar la parte práctica.

A fin de optimizar los recursos humanos y de que el personal de licencias de las autoridades pudiera ser parte del ciclo de formación, se calificaron en primera instancia a los jefes de los departamentos de licencias para que estos impartieran el OJT correspondiente. De esta manera, se terminaría con más rapidez la parte práctica y por ende se tendría al personal calificado para ejercer sus funciones.

Al momento, personal de las AAC deben finalizar el entrenamiento teórico y práctico a continuación se muestra una tabla con la información pertinente.

ENTRENAMIENTO DEL PERSONAL DE LICENCIAS										
AAC	PERSONAL DE LICENCIAS	ENTRENAMIENTO TEÓRICO						ENTRENAMIENTO PRÁCTICO		NO HA INICIADO
		Básico		Avanzado		Recurrente		Completado	Pendiente	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO			
Belice	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-
Costa Rica	4	4	-	-	3	-	1*	1	3	-
El Salvador	3	3	-	2	1	-	2	2	1	-
Guatemala	3	3	-	2	1	-	2	2	1	-
Honduras	4	4	-	2	2	-	2			-
Nicaragua	2	1	1	1	1	-	1	-	-	1

\*El recurrente se realiza cada 3 años y se programa de acuerdo a la fecha de finalización del curso avanzado.

Otro logro obtenido en esta área es que el curso incluye temas y actividades que independientemente de la normativa del Estado, se adecuan a las tareas que se realizan en los departamentos de licencias; adicionalmente, ha sido solicitado a COCESNA/ACSA, un curso de Licencias para los Estados que conformaron la Unión Soviética, planificado para el mes de octubre de 2008.

## **6. Dificultades**

En lo que respecta a las dificultades que se han presentado en la gestión de licencias, se pueden mencionar las siguientes:

### **Desarrollo normativo.**

La dificultad más significativa ha sido el no consenso en la aprobación de la estructura de la regulación por parte de los Estados lo cual ha provocado que el cumplimiento al mapa regulatorio correspondiente a licencias se retrase significativamente; específicamente en las normas del área de licencias para el personal certificador de mantenimiento de aeronaves como lo son las MRAC-LPTA 66 y MRAC-LPTA 147. Teniendo en consideración que en la reunión inicial fue aprobada por la mayoría de los Estados que asistieron y que se realizó una segunda reunión para afinar detalles resultando en una propuesta que distaba de la original, se cita a una sesión de grupo de trabajo incluyendo al Estado que no estaba de acuerdo para definir la estructura y presentarla en reunión de análisis. Se presentó la nueva versión, sin embargo, esta no fue aceptada por el Estado que no estaba de acuerdo desde un inicio, generando de esta manera el no consenso por parte de los Estados.

Al momento, y siguiendo lo establecido en el RAC 11, el caso fue enviado al Comité Estándares de vuelo para que la estructura sea considerada e iniciar el desarrollo de la norma según sea determinado por dicho Comité.

Este hecho ha provocado un retraso en la elaboración de la MRAC-LPTA de aproximadamente un año.

Otra dificultad que se ha encontrado en el desarrollo de las reuniones de análisis de la regulación, ha sido que no siempre asiste el mismo personal, así mismo, se presentan a las reuniones con carencia de la necesaria investidura de la autoridad para la correspondiente toma de decisiones, lo cual dificulta el seguimiento a los temas que el grupo de licencias ha estado analizando.

A pesar de que las NPE enviadas a período de consulta fueron consensuadas, la remisión de comentarios por parte de los Estados y la industria, después de dicho período de consulta, no ha sido fructífera debido a que no se recibió comentario alguno, dando por entendido que la norma ha sido aceptada tal cual. La dificultad radica en la implementación a futuro de las normas ya que la industria y los mismos Estados podrían tener objeciones sobre la norma y su implementación.

**Implementación.** En este tema las dificultades más relevantes han sido las siguientes:

1. La rotación de personal en algunas AAC ha afectado el proceso de asistencia para las auditorías debido a que en los años previos a la misma no se le ha dado el seguimiento requerido a los hallazgos detectados por los organismos internacionales y por COCESNA/ACSA.
2. En algunos casos, se encontró un sistema con un nivel de cumplimiento más bajo que el que se tenía en años anteriores por lo que aumentaron las tareas a ser desarrolladas. Esta situación restó tiempo y recurso humano en la ejecución de otras tareas durante la asistencia. A pesar de esto, se logró un nivel de cumplimiento aceptable para los auditores.

3. El sistema legislativo en algunos Estados, ha dificultado la incorporación de enmiendas a la regulación nacional y que corresponden a las enmiendas del Anexo 1, lo cual se ve reflejado en los informes de los organismos internacionales. Lo anterior impide tener una norma actualizada he implementada según los estándares internacionales.

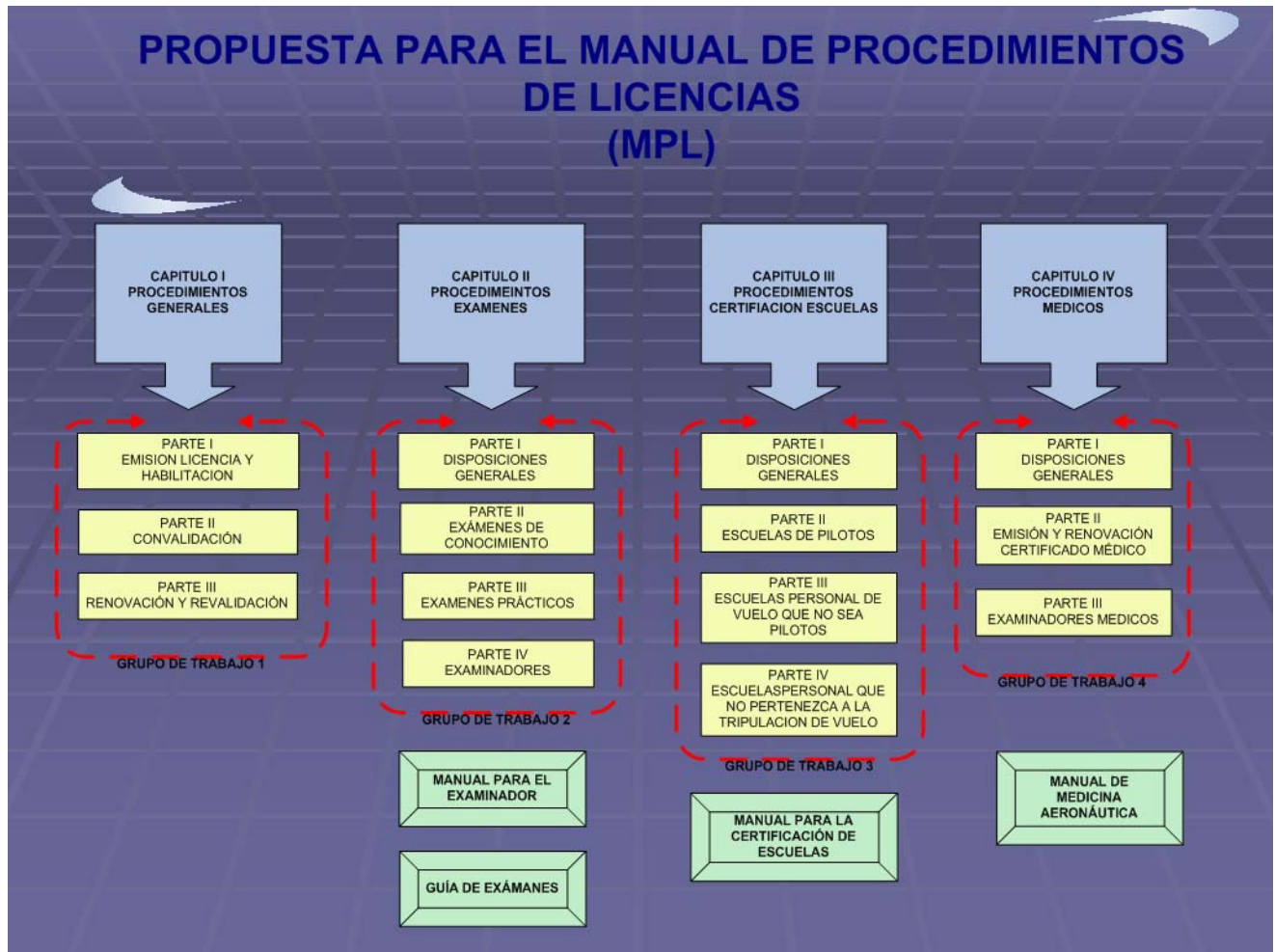
**Verificación.** La principal dificultad se ha visto en la planificación debido a que la verificación se realiza a solicitud de los Estados y no se pueden programar anualmente. Por otro lado, por ser una actividad que merece igualdad de atención, por lo general, la programación de las actividades en la planificación anual de las gestiones de licencias se ven afectadas.

**Capacitación.** En capacitación se enlistan las siguientes dificultades:

- La rotación del personal imposibilita el cierre del ciclo de entrenamiento formal provocando que se extienda el proceso correspondiente.
- Este hecho dificulta la continuidad que las AAC le dan a sus propias gestiones en licencias.

## **7. Proyectos futuros**

- **Procedimientos Conjuntos:** Para que las normas puedan ser implementadas en cada Estado, es necesario el desarrollo de los procedimientos que facilitarán las gestiones en los departamentos de licencias. Este proyecto se realizará en conjunto con los Estados para lo cual se formaron grupos de trabajo para que desarrollarán una sección específica teniendo en cuenta las regulaciones que forman parte de las MRAC-LPTA. La estructura del manual ya fue presentada y aceptada por los expertos de licencias; adicionalmente, se formaron los grupos de trabajo a fin de iniciar en el 2009 con la elaboración del primer borrador.



- **Base de Preguntas Conjuntas:**

La realización de este proyecto se fundamenta en que los Estados de la región centroamericana cuentan con el sistema SIAR para la elaboración de exámenes de conocimiento y de alguna manera todos cuentan con una base de preguntas que se asemejan entre sí, no obstante, la cantidad de preguntas no son lo suficientemente amplias y la capacidad de las AAC para revisar las bases de preguntas se ha visto dificultada por diversas razones. Lo anterior aunado a que para la implementación de la MRAC-LPTA se debe ajustar los perfiles de los exámenes. Por tanto, es de suma importancia conformar un grupo interdisciplinario a fin de que se desarrolle una base de preguntas común que abarque las áreas de conocimiento requeridas para cada tipo de licencia que incluya las preguntas referentes a la normativa según el país donde se solicita la licencia.

- **Desarrollo Normativo – Licencia para tripulación múltiple:**

Este proyecto se desarrollará como un plan piloto a fin de implementar las nuevas disposiciones incluidas en el Anexo 1 de OACI referente a la licencia para piloto de tripulación múltiple. Esto implicará la escogencia de una escuela de formación en la región que desee someterse a este plan y que cuente con las instalaciones y equipamiento adecuado para desarrollarlo. Dicho plan incluye la aprobación del centro de formación y los equipos requeridos por parte de la AAC del país en donde esté ubicado, el desarrollo de los contenidos del curso y su aprobación por parte de la AAC, las prácticas de vuelo correspondientes, la capacitación y aprobación de los instructores teórico – práctico, la designación de examinadores calificados, el asesoramiento de otros organismos que ya hayan implementado este tipo de licencia y toda la logística necesaria para llevar a cabo este proyecto.

## **8. Conclusiones**

1. Como resultado de la implementación del Anexo 1 de OACI, se derivan proyectos que a futuro fomentarán la integración y la armonización regional;
2. Contribuye al desarrollo e implementación de forma armonizada de Reglas de Aviación Civil Conjuntas (Sistema RAC), el cual constituye un ejemplo a nivel mundial;
3. Los logros y dificultades presentados se podrán utilizar como ejemplo para futuros proyectos a fin de tomar las consideraciones necesarias para no incurrir en las mismas faltas y mejorar la región en materia de seguridad operacional y en el desarrollo normativo;
4. Además, se evidencian los esfuerzos que a nivel regional se realizan para lograr el fortalecimiento de la región en las gestiones de licencias a la luz de un reconocimiento mutuo.

**- FIN -**