



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 6 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 relacionadas con la Unidad de Operaciones de COCESNA/ACSA, en la región centroamericana, para la implementación de las disposiciones relativas a la seguridad operacional contenidas en el Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. Objetivos

1.1 Mostrar el estado y avance en que se encuentran cada una de las regulaciones, que se derivan del Anexo 6, Partes I, II y III, en cumplimiento con el objetivo estratégico de Implementación de la Normativa.

1.2 Presentar el estado actual del Manual del Inspector de Operaciones, cumpliendo de ésta forma, con el objetivo estratégico de Implementación de los Procedimientos.

1.3 Recalcar la Importancia y el Trabajo realizado en el Proceso de Asistencia a los Estados, por parte de los Inspectores de Operaciones, cumpliendo con el objetivo estratégico de Proveer Servicios de Seguridad Operacional.

1.4 Resaltar los proyectos de Certificación y de Evaluación Técnica Conjunta, que están programados para el presente año, por parte de los Inspectores de los Estados miembros de COCESNA y de COCESNA/ACSA, cumpliendo así con el objetivo específico de Asistir a los Estados en Temas de Vigilancia y Certificación.

1.5 Mostrar la labor realizada por los Inspectores de Operaciones en el Proceso de Capacitación de los Inspectores de Operaciones 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 vigésima sexta reunión, celebrada en la ciudad de Guatemala – Guatemala, el 02 de junio de 2006, se da seguimiento a la elaboración de las normas estableciendo en las mismas, el período de implementación que los Estados han considerado pertinente.

2.2 Las gestiones de la unidad de operaciones son variadas, sin embargo entre sus principales actividades se encuentran:

- a) Desarrollo normativo: Las normas que conforman las MRAC OPS se dividen en capítulos, los cuales incluyen secciones por separado. Las normas que conforman las MRAC son las siguientes: MRAC OPS 1 (Transporte Aéreo Comercial- Avión), MRAC OPS 2 (Aviación General-Aviones), MRAC OPS 3 (Transporte Aéreo Comercial- Helicópteros), MRAC OPS 4 (Aviación General- Helicópteros). En la gestión de operaciones se ha desarrollado un cronograma para el desarrollo de las normas, así mismo, un plan de trabajo anual a fin de cumplir con los requerimientos que los departamentos de operaciones de las AAC's de la región necesitan para el fortalecimiento e implementación de los estándares internacionales de aviación civil y eventualmente en la implementación de las MRAC OPS.
- b) Implementación y/o Asistencia a los Estados: Se está en constante coordinación con las autoridades y se les brinda asistencia con dotación de Inspectores de Operaciones para que funjan como Inspectores Principales de Operación (POI's) de los operadores más grandes de la región, así como para la realización de Chequeos de Pro - eficiencia (PC's) a las tripulaciones de vuelo en los correspondientes simuladores de vuelo, principalmente de la familia A320, B737, ATR42, SD360 y E-190, entre otras.

3. Gestión Unidad de Operaciones

3.1 La gestión de la Unidad de Operaciones se fundamenta en cuatro procesos a saber:

Desarrollo Normativo. Como se mencionó anteriormente, el desarrollo normativo abarca las regulaciones derivadas del Convenio Internacional sobre Aviación Civil en su Anexo 6, Partes I, II y III. 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 actividades de certificación y vigilancia que en materia de operaciones se generan en cada Estado, según 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's en el área de operaciones y las distintas especialidades según se ha requerido.

Implementación. En esta área se han realizado varias actividades dentro de las cuales se incluye la asistencia 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. Adicionalmente, se brinda asesoría en temas relacionados con operaciones como la asignación de Inspectores de Operaciones en calidad de POI's a operadores principales del área y a solicitud de las Autoridades, así como en certificación de operadores aéreos, vigilancia de operadores aéreos, certificaciones especiales como RVSM, RNAV, RNP, AWO, Certificación de Simuladores de Vuelo y otros. Así mismo, se brinda asistencia en cuanto a la realización de PC's a las tripulaciones de vuelo en diferentes tipos de aeronaves como A320, B737, ATR42, SD360 y E-190 entre otros, a diferentes operadores de la región. De igual manera, se da asistencia para la aceptación de Simuladores de Vuelo para el entrenamiento de las tripulaciones de los distintos operadores de la región, lo que permite realizar maniobras de emergencia en un ambiente seguro y confiable, lo que aumenta la seguridad operacional en la región.

Verificación. Esta actividad se realiza a solicitud de los Estados, a fin de que se evalúe el nivel de cumplimiento con respecto a los ocho elementos críticos de la OACI, establecidos en el Doc. 9734, Parte A, de OACI, en la cual se detectan deficiencias y se propone corregirlas, de manera que su nivel de cumplimiento con respecto a OACI mejore.

Capacitación. Con el propósito de que el personal de operaciones adquiriera 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.

5. Logros y proyectos

5.1 Entre los logros alcanzados en la gestión de la unidad de operaciones de COCESNA/ACSA, se presentan de acuerdo a los proyectos antes definidos.

Desarrollo Normativo.

Las actividades en el desarrollo normativo se han realizado siguiendo el procedimiento y lineamientos dispuestos en la 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 OPS fueran desarrolladas de manera paulatina y que no obstaculizaran las actividades propias de las AAC's. A continuación se muestra un resumen de las regulaciones que se encuentran adoptadas, otras que todavía están en proceso de elaboración, algunas que están siendo revisadas y otras que se encuentran como proyecto para el 2009.

MRAC OPS 1: Transporte Aéreo Comercial - Aviones

Se encuentra adoptada y en gestión de aprobación en su enmienda 1, que cumple con el Anexo 6, Parte I, octava edición, enmienda 29; la misma está en proceso revisión con la elaboración de la NPE 3 a la MRAC OPS 1 que va a incorporar las enmiendas 30 y 31 del mencionado Anexo 6 de OACI.

MRAC OPS 2: Aviación General - Aviones

Se encuentra adoptada en su edición inicial, que cumple con el Anexo 6, Parte II, sexta edición, enmienda 24. Como proyecto para el año entrante se programó el inicio de una nueva NPE correspondiente a la MRAC OPS 2 para que la misma esté en cumplimiento con la enmienda 26 de dicho Anexo.

MRAC OPS 3: Transporte Aéreo Comercial - Helicópteros

COCESNA/ACSA ha adoptado la MRAC OPS 3 en su edición inicial, que cumple con el Anexo 6, Parte III, quinta edición, enmienda 10. Como proyecto para el 2009 se tiene el inicio de una nueva NPE de la MRAC OPS 3 que incorpore las enmiendas 11 y 12.

MRAC OPS 4: Aviación General - Helicópteros.

Se encuentra en elaboración de conformidad con el proceso desarrollo normativo, la MRAC OPS 4 cumple con la quinta edición del Anexo 6, Parte III, Sección III; sin embargo una vez se adopte y apruebe la misma, ya está programado como proyecto para el 2009, el inicio de una nueva NPE a la MRAC OPS 4, para que sean incorporadas las enmiendas 11 y 12.

Implementación.

Inicialmente COCESNA/ACSA adoptó el Manual del Inspector de Operaciones conocido como MIO 84 derivado de la FAA, sin embargo al derivar nuestras regulaciones maestras de los JAR's y no de los FAR's, se detectaron ciertas incongruencias, que nos llevaron a elaborar nuestro propio Manual del Inspector de Operaciones.

El MIO adoptado se encuentra en la edición 1, revisión A, dicho manual cumple la función de implementar los requerimientos contenidos en las regulaciones que norman el transporte aéreo comercial de aviones y helicópteros así como, la aviación general.

Actualmente se encuentra en revisión para que el mismo esté en cumplimiento con la nueva enmienda que se está realizando a la MRAC OPS 1, con la inclusión de las enmiendas 30 y 31 del Anexo 6, Parte I de OACI.

Uno de los objetivos estratégicos de COCESNA/ACSA, es contribuir al desarrollo aeronáutico de la región y el fortalecimiento de la seguridad operacional, derivado de estos, se ha brindado asistencia a los Estados en las auditorías del Programa IASA de la FAA, y se ha contribuido con el logro de la Categoría I, primero al Estado de El Salvador en el año 2002 y luego al Estado de Guatemala en el 2007. También se ha asistido a los Estados en las auditorías de seguimiento realizadas por la FAA.

Así mismo, se ha brindado asistencia con motivo de las auditorías USOAP de la OACI bajo el nuevo enfoque sistémico global, a los Estados de Centro América y actualmente se le está brindando dicha asistencia al Estado de Honduras, con motivo de la auditoría que tiene programada para el mes de septiembre próximo.

Como parte del proceso de implementación, se le brinda asistencia a los Estados miembros de COCESNA en temas de vigilancia y certificación en general de sus operadores aéreos.

Es importante resaltar dentro de los procesos de certificación conjuntos, que para éste año está programada la Certificación Conjunta de un Simulador de Vuelo para la aeronave A320.

Además, actualmente se está haciendo una evaluación técnica conjunta para la incorporación de una nueva aeronave en la región como lo es el Embraer 190, a la flota de varios operadores de la región.

Verificación.

En dicho proceso, en los Estados que han solicitado dicha tarea, se han logrado detectar deficiencias que eventualmente pudieron haber generado una falla mayor en el sistema como por ejemplo la inclusión de enmiendas del Anexo 6, Parte I de la OACI, en la MRAC OPS 1 que regula el Transporte Aéreo Comercial - Aviones; inclusión de información en procedimientos y 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 operaciones no contaba con un Manual de Capacitación ni con un Plan Anual, 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, en cada uno de sus estados inspectores calificados les imparte entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT), o si lo solicitan inspectores de COCESNA/ACSA pueden impartírselo como ha sucedido.

Entre los cursos impartidos se encuentran el de Inspector de Operaciones, Curso de Operaciones RVSM, Curso de Operaciones Especiales All Weather Operation (AWO), Curso del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, Curso de Administración de Recursos de la Tripulación (CRM) y otros;

Este logro ha sido avalado por organismos internacionales durante los procesos de auditorías como lo son la OACI y 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 de Operaciones.

6. Dificultades

6.1 En relación con las dificultades de operaciones, que se han presentado en la gestión, cabe mencionar lo siguiente:

La fuga masiva de personal técnico aeronáutico, especialmente de pilotos, ha afectado tanto a los operadores como a las autoridades de aviación; estos han migrado a otros Estados como Qatar y la India principalmente, debido a que en dichos países encuentran mejores condiciones laborales y salariales. Lo anterior ha puesto en detrimento la seguridad operacional, ya que la rotación de los pilotos al mando no tiene precedentes, y actualmente los operadores cuentan en su mayoría con tripulaciones nuevas con poca experiencia. Por otra parte, las autoridades no han estado exentas de la rotación de personal, por las mismas razones que los operadores, por lo que en algunos casos no se cuenta con Inspectores con experiencia y con la competencia adecuada para el desarrollo de sus funciones.

7. Conclusiones

- a) Con la normativa derivada del Anexo 6 Partes I, II y III, los Estados miembros del Sistema RAC, van a contar con regulaciones armonizadas, modernas, eficientes y que están en cumplimiento, con las últimas enmiendas de los Anexos de OACI antes mencionados, como lo es en el caso de los MRAC OPS 1, MRAC OPS 2, MRAC OPS 3 y MRAC OPS 4.
- b) Con el Manual del Inspector de Operaciones, tanto los Estados como COCESNA/ACSA, contarán con procedimientos armonizados para la certificación y vigilancia de los operadores de los Estados miembros del Sistema RAC.
- c) En relación con asistencias brindadas a los Estados miembros de COCESNA/ACSA, para vigilar y certificar a los operadores de la región, se ha contribuido enormemente al desarrollo aeronáutico de la misma, y principalmente, a elevar el nivel de la seguridad operacional, además hay que resaltar que con las certificaciones y evaluaciones conjuntas se está logrando contar con una legislación y procedimientos estandarizados para ser aplicados también de forma homogénea por los inspectores de los diferentes Estados.
- d) Actualmente se le está brindando asistencia al Estado de Honduras con motivo de la próxima auditoría USOAP de la OACI que tiene programada para el mes de septiembre próximo; y en el pasado se ha brindado asistencia a los demás Estados de la región. Además, el Estado de Belice tiene programada dicha auditoría para el mes de diciembre del 2009, por lo que se le brindará asistencia si así lo solicita.
- e) Así mismo, se le ha brindado asistencia a los Estados con motivo del programa de auditorías IASA de la FAA y en auditorías de seguimiento, dónde se ha contribuido a alcanzar la Categoría I al Estado de El Salvador en el 2002 y Guatemala en el 2007.
- f) En cuanto a la capacitación se refiere, se planifican e imparten diversos cursos, los cuales han contribuido a elevar el nivel técnico de los Inspectores de los diferentes Estados, así como les ha ayudado a mantenerse competentes para el desarrollo de sus funciones; a su vez los Inspectores de COCESNA/ACSA han recibido el entrenamiento adecuado para desempeñarse como instructores, brindar asistencias que necesitan los Estados y mantenerse competentes.
- g) Finalmente, se ha participado en el Sistema Regional para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), en la regional OACI en Sur América, dónde se ha contribuido en la definición de la estructura de las LAR 121 y 91, así como en el desarrollo de su contenido y también se han recibido los cursos en las mismas; lo cual ha contribuido a proyectar a COCESNA/ACSA y a la región en general, en el ámbito internacional.