



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Primera Reunión de los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR (NAM/CAR/CIAC/1)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, 27 al 30 de agosto de 2013

NAM/CAR/CIAC/1 — NE/06

18/07/13

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Red de Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) de las Regiones NAM/CAR

2.1 Establecimiento de la Red de Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR

LA IMPORTANCIA DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN COMO APOYOS A LOS SISTEMAS DE INSTRUCCIÓN, CERTIFICACIÓN Y RECERTIFICACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO AEROPORTUARIO Y DEDICADO A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE LOS ESTADOS DE LA REGIÓN NAM/CAR

(Presentada por el Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares [CIASA], México)

RESUMEN

Esta nota describe los aspectos en que los CIAC pueden apoyar a los Estados de la Región NAM/CAR y a sus sistemas de instrucción, certificación y recertificación del personal técnico aeroportuario y al personal dedicado a la seguridad de la aviación civil.

Referencias:

- Requisitos para el reconocimiento de los Centros ASTC por la OACI
- Política de instrucción en aviación civil de la OACI. EB 2010/40 y EB 2010/4

Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos: B. Seguridad de la aviación</i>
-------------------------------	--

1. Introducción

1.1 Debido a razones varias que no se discutirán en esta nota de estudio, los Estados de la Región enfrentar el reto de implementar, operar y mantener sistemas eficaces y eficientes de Instrucción, Certificación, Recertificación y Vigilancia de la Calidad de la seguridad operacional y de seguridad de la aviación civil.

1.2 Estos sistemas, destinados a preparar y comprobar las competencias (conocimientos, habilidades y actitudes) del personal técnico de aviación civil y del personal dedicado a la seguridad de la aviación civil que opera en sus respectivos territorios, así como a la supervisión de su desempeño operacional de ese recurso humano son imprescindibles al desarrollo ordenado de la aviación civil en un ambiente seguro y protegido.

1.3 Aceptando como principio que los Estados tienen la buena voluntad de implementar, operar y mantener los sistemas, estos se ven en ocasiones impedidos o coartados para lograr originarlos, o tener un control eficaz y eficiente de tales sistemas.

1.4 Los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las regiones NAM/CAR podrían apoyar las necesidades básicas de los Estados y de la aviación civil que opera en ellos, para lograr que esos sistemas alcancen sus objetivos, preparando al personal de forma normalizada, apoyando a las administraciones nacionales con instrucción y orientación para instalarlos, y para lograr el nivel de comprobación necesario de tales competencias (conocimientos, habilidades y actitudes), tanto a niveles pedagógicos, administrativos y hasta operativos si es necesario.

2. Antecedentes

2.1 No existen mayores antecedentes que el propósito de dar a conocer y/o recordar que el CIASA ha sido reconocido por la OACI para apoyar a los Estados y a la Industria Aeronáutica.

3. Discusión

3.1 No se prevé discusión alguna para esta Nota de estudio. Se incluyen a continuación ideas y sugerencias a considerar al informar, estas a ser consideradas en los asuntos de las notas de estudio de la agenda de la reunión y posterior a ella.

3.2 Se debería establecer por la OACI, las políticas generales al respecto como guías de relación entre Centros y Estados, y límites de compromiso, así como el rol de la Organización para la supervisión de los apoyos por la Oficina Regional.

3.3 Asimismo, es necesario establecer las vías de comunicación, coordinación y cooperación entre los Estados, la OACI, y los CIAC's (se sugiere que se utilicen herramientas como los MOC's o MOU's).

3.4 En el mismo contexto se deberían establecer entre Estados y CIAC's los detalles de los apoyos como anexos a las herramientas MOC's o MOU's, de tal manera que se especifiquen las metodologías y alcances de los apoyos.

3.5 En correspondencia y como necesidad para el apoyo ordenado se debería otorgar en los memorandos respectivos, la personalidad y el reconocimiento del Estado al o los CIAC's que lo apoyen, así como a las actividades que lleven a cabo dentro de su territorio con relación a los apoyos comprometidos.

3.6 Se debería establecer como objetivo general de tales compromisos el cumplimiento de las normas y métodos recomendados de los convenios internacionales sobre aviación civil como límite menor, y los nacionales como intermedios o superiores según corresponda.

3.7 Es necesario además que se continúe explorando la relación OACI – Estados miembros – CIAC's en rubros como: Investigación de mejores prácticas; de avances tecnológicos; de asesoría para la administración de la aviación civil; como vías de intercambio de información y apoyos para la instrucción.

3.8 El CIIASA con sus dos reconocimientos: TRAINAIR *Plus* y ASTC, está en la capacidad de apoyar por ejemplo al Estado Mexicano, y está actualmente terminando su relación de reconocimiento y apoyos mutuos con la Secretaría de Educación Pública, la Procuraduría General de la República, con la Dirección de Aeronáutica Naval de la Secretaría de Marina, y ha procurado su enlace y apoyo a la Dirección General de Aeronáutica Civil, esperando que en un futuro inmediato, tales relaciones y apoyos mutuos consoliden la base para esos sistemas de instrucción, certificación y recertificación del personal de la aviación civil.

4. Acción sugerida

4.1 Los CIAC's debieran actuar no solo como símbolos estáticos del conocimiento técnico de aviación, sino como parte activa multidisciplinaria hacia los Estados y en apoyo a estos, de tal conocimiento técnico; y recibir de ellos información, mejores prácticas y reconocimiento, para poder servir como catalizadores, herramientas para la estandarización y enlace entre ellos.