



CIAC/8-NE/07
26/08/08
Revisada
10/11/08

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

OCTAVA REUNIÓN/SEMINARIO DE DIRECTORES DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN DE AVIACIÓN CIVIL (CIAC/8)

(Lima, Perú, del 17 al 19 de Noviembre de 2008)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Actividades realizadas por los Centros de Instrucción de Aviación Civil de la Región

(Presentada por Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta los antecedentes de los Cursos para Inspectores Gubernamentales en Seguridad Operacional (IGS), su actual situación y una propuesta de estrategia regional para la implementación de los mismos, considerando el programa de armonización del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional.

La reunión proporcionará una estrategia para reforzar y coordinar los cursos ISG en la región, garantizando el uso correcto de recursos evitando la duplicidad de esfuerzos.

Referencias:

- Resolución A 36.2 de la Asamblea
- Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación – GASP GSI 2 (*en relación al GASR BP 2a-1 e*)
- Declaración de la Reunión de Directores de la Aviación Civil (2006)

Objetivo Estratégico de la OACI:

A: Seguridad – *Fortalecimiento de la Seguridad Global de la Aviación Civil*

1. Introducción

1.1 La Resolución A 36-2 de la Asamblea de la OACI *Estrategia unificada para resolver las deficiencias en material de seguridad operacional*, reconoce que el establecer un sistema de vigilancia de la seguridad operacional a nivel regional y subregional, constituye un gran potencial de asistencia para los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones bajo el Convenio de Chicago, mediante economías de escala y armonización a gran escala.

1.2 Al mismo tiempo insta a los Estados contratantes a desarrollar y fortalecer los mecanismos regionales y subregionales de cooperación, y de ser posible, generar iniciativas de asociación con otros Estados, industria, proveedores de servicios de navegación aérea, instituciones financieras y otras instancias para reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional a fin de promover un sistema de aviación civil más seguro y un mejor cumplimiento de sus responsabilidades por parte de los Estados. Adicionalmente la Resolución invita a los Estados a impulsar la creación de asociaciones regionales y subregionales que contribuyan a la obtención de soluciones a problemas comunes ampliando la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado y participando y/o proporcionando ayuda tangible en el fortalecimiento de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de la región, incluyendo organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOOS).

1.3 Del mismo modo en la Declaración de la Reunión de Directores de la Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la seguridad aeronáutica (Montreal, 20 al 22 de marzo de 2006), los Directores Generales de Aviación Civil se comprometieron, entre otras cosas, a desarrollar soluciones sustanciales de seguridad, incluyendo la formación o fortalecimiento de organizaciones e iniciativas regionales o subregionales de vigilancia de la seguridad operacional.

2. Historia de los cursos GSI

2.1 Las auditorias de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI encontraron que varios Estados estaban experimentando dificultades en la implantación de las reglamentaciones de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI. Como resultado de estos hallazgos, se identificó la necesidad de establecer programas de instrucción para inspectores gubernamentales de seguridad, a nivel mundial. Los programas de instrucción proporcionarían a los inspectores destrezas y conocimiento homogéneos de modo que pudieran desarrollar sus tareas de manera concordante con el Convenio Internacional de Aviación Civil y sus Anexos. Se identificó una amplia gama de necesidades de capacitación, señalándose las siguientes funciones, como las prioritarias:

- a) certificación;
- b) supervisión;
- c) cumplimiento; y
- d) licencias al personal

2.2 En este momento, existen algunos centros de entrenamiento de aviación civil que ofrecen este tipo de formación, pero la magnitud de la necesidad es tal que no satisfacen la demanda. Se concluyó que el modo más efectivo y mejor alternativa de cubrir las necesidades de instrucción de los inspectores gubernamentales de seguridad operacional, sería desarrollando y propagando material de los cursos preparados de acuerdo con la metodología de OACI. El desarrollo inicial de los cursos fue un esfuerzo conjunto entre la Academia de la FAA de los Estados Unidos y la OACI.

2.3 Para asegurar que estos cursos estén disponibles y accesibles en todo el mundo, la OACI estableció un sistema de acreditación para un grupo seleccionado de centros de instrucción de aviación civil alrededor del mundo. La intención es establecer la capacidad de instrucción en todas las regiones de la OACI. Hasta el momento la OACI ha acreditado a ocho centros de instrucción, basándose en procedimientos establecidos, los cuales incluyen el uso de la metodología de cursos desarrollada por la OACI. Estos centros son:

- a) Federal Aviation Administration (FAA), Estados Unidos
- b) Singapore Aviation Academy, Singapur
- c) Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), Argentina

- d) Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil, Brasil
- e) Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (IAACE), El Salvador
- f) Nederlands Luchtvaart College (NLC), Netherlands
- g) South Africa Aviation Training Academy, Sudáfrica
- h) National Aviation University (NAU), Ucrania

2.4 Los Centros de instrucción que ofrecen cursos acreditados por OACI, tienen la posibilidad de dictarlos dentro y fuera de sus locales. La opción de poder llevar un curso acreditado por OACI en otro lugar, ha beneficiado a Estados que tienen un gran número de inspectores en la región, capacitándolos a un costo menor. Esta opción también ha sido utilizada por la FAA con la creación de un “Centro Satélite” en Sal, Cabo Verde, bajo el auspicio del programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad COSCAP-BAG.

3. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS CURSOS GSI EN SUDAMERICA

3.1 Como se mencionó anteriormente, en la actualidad, existen dos centros de instrucción en Sudamérica que imparten los cursos de Seguridad Operacional para Inspectores Gubernamentales acreditados por OACI: El Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) en Argentina y la Superintendencia de Estudios, Investigación y Capacitación par la Aviación Civil (SEP) en Brasil.

3.2 A fin brindar capacitación de manera efectiva dentro de la región, se acordó que el curso de Inspector Gubernamental de Seguridad Operacional sobre Certificación de operadores aéreos fuera impartido en un centro de instrucción de la región y del Aeronavegabilidad en otro centro, basándose en los acuerdos del proyecto PNUD/OACI RLA/95/003. Como resultado, en mayo de 2001, la OACI certificó a Brasil para el dictado de cursos GSI Operaciones, y en diciembre de 2002, a Argentina para los cursos GSI Aeronavegabilidad. Desde ese momento, ambos Estados han dictado los cursos GSI en sus Centros de instrucción con el objeto de incrementar las destrezas de los inspectores de la región.

3.3 Más aún, se prevé que la capacitación para el personal gubernamental de licencias al personal pueda ser establecido en Chile, una vez que el centro de instrucción reciba la certificación de OACI y complete los requisitos del programa GSI. Se insta a Chile ha iniciar los arreglos con con OACI tan pronto como sea posible, a fin de comenzar con el proceso de certificación de un centro de instrucción de modo que el curso PEL pueda ser impartido en la región.

4. Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)

4.1 La idea de la creación del SRVSOP surgió en 1995, con un programa intensivo de instrucción bajo el Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/95/003, Desarrollo de Aeronavegabilidad Continua y Seguridad Operacional de Aeronaves en América Latina. Dicho Proyecto contribuyó con la capacitación de Inspectores de Seguridad en Operaciones, Licencias al Personal y Aeronavegabilidad teniendo a Brasil, Chile y Argentina como países focales, respectivamente.

4.2 La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil en Sudamérica, (Cuzco, Perú 1996) al analizar el progreso hecho por el proyecto RLA/95/003 en armonización de reglamentos aeronáuticos, consideró estos esfuerzos como los primeros pasos para la creación de una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional. Esta organización fue finalmente establecida en 1998 y denominada Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

4.3 El SRVSOP inició sus operaciones en el año 2002 y ha logrado importantes avances en el fomento de la capacidad de la región de desarrollar reglamentos, cursos de instrucción, actividades multinacionales, intercambio de información y asistencia a los Estados.

4.4 La estrategia del SRVSOP se basa en el desarrollo de un conjunto de reglamentos armonizados que serán adoptados y/o armonizados por los Estados. Estos reglamentos son llamados LARs (por Reglamento Aeronáutico Latinoamericanos). El proceso de desarrollo de los LARs es similar al de los SARPs de la OACI.

4.5 Los LARs están basados en cinco principios básicos:

- Cumplimiento con los SARPs de la OACI,
- lenguaje claro,
- evitar las traducciones literales de modelos de diferentes contextos,
- evitar la re-inención de la rueda y
- balance entre los requisitos del reglamento y la libertad de los explotadores.

4.6 La estructura del SRVSOP comprende una Junta General integrada por los Directores Generales de los Estados miembros del SRVSOP y el Coordinador General (el Director Regional de la OACI para Sudamérica) y el Comité Técnico, asistido por el Oficial de Seguridad Operacional.

4.7 La estrategia de armonización incluye el desarrollo de cursos de capacitación para inspectores de seguridad sobre los LARs y material guía asociado. Hasta el momento, se han desarrollado los siguientes cursos de instrucción como parte del programa anual de actividades del SRVSOP:

- Certificación de Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves y supervisión basada en el LAR 145 y Material Guía.
- Curso de capacitación LAR PEL (Reglamentos y material guía) incluye LAR 61, 63 y 65.
- Curso de capacitación LAR 67 (Reglamento de Medicina Aeronáutica y Material Guía).
- Curso Básico y Avanzado en Administración de Licencias al Personal desarrollado por la DGAC de Chile.
- Cursos sobre aprobación de las operaciones de Categoría II y III para inspectores de operaciones y aeronavegabilidad
- Curso sobre certificación de Vuelos a grandes distancias de aviones con dos grupos motores de turbina (ETOPS) para inspectores de operaciones y aeronavegabilidad.
- Cursos sobre el Programa de intercambio de datos de inspecciones de seguridad en rampa.

4.8 Dado que el SRVSOP continúa desarrollando reglamentos y procedimientos armonizados, el programa de capacitación también se amplía. Para el año 2009 se implementarán los siguientes cursos:

- Curso de Capacitación LAR OPS (Reglamentos y material guía) incluye LAR 91, LAR 119, LAR 121 y LAR 135.
- Curso de Capacitación LAR CIAC (Reglamentos y material guía) incluye LAR 141, LAR 142 y LAR 147.
- Curso de Entrenamiento LAR AIR (Reglamento y material guía) incluye LAR 145 Tercera Edición.

5. CONFERENCIA DE COORDINACIÓN GSI 2009

5.1 La Segunda Reunión de Coordinación de Centros de Instrucción GSI se desarrollará en la Sede de la OACI en Montreal, en el período marzo/abril 2009. Será una reunión de seguimiento a la Primera Reunión de Coordinación llevada a cabo en octubre de 2005, y proporcionará una oportunidad para discutir las actividades de los centros de instrucción GSI, la situación de los cursos de instrucción GSI, las funciones y responsabilidades de los centros de instrucción, el suministro de cursos GSI a los programas COSCAP, el establecimiento de Centros Satélites GSI, así como el futuro de los programas GSI.

5.2 Esta reunión es clave para el mejoramiento de la comunicación y cooperación entre los diferentes centros de instrucción y la OACI, así como para asegurar la continuidad y sostenimiento de los programas de capacitación GSI. A fin de asegurar el éxito del programa GSI en la región, la OACI anima la activa participación de los centros de instrucción de Argentina, Brasil y Chile a esta reunión.

6. ANALISIS

6.1 Es evidente que el SRVSOP necesita continuar con el programa de capacitación como parte de sus esfuerzos de armonización, y conforme los Estados miembros del SRVSOP vayan armonizando y/o adoptando los LARs, habrá más cursos de capacitación basados en los LARs para inspectores de seguridad operacional.

6.2 Los cursos GSI fueron desarrollados bajo el modelo de reglamento de aviación civil de la FAA con la idea de que con el tiempo, cada región los adoptaría o adaptaría a sus reglamentos locales.

6.3 La implementación en la región de dos programas diferentes de capacitación, uno basado en los LARs y otro en el MCAR, podría afectar la participación y éxito de ambos, por lo que es lógico llegar al consenso sobre una única estrategia de capacitación regional para inspectores de seguridad operacional para evitar la duplicidad de esfuerzos.

6.4 Con la incorporación del GSI PEL, la estrategia regional podría seguir los acuerdos tradicionales del pasado, en los cuales Argentina proporcione entrenamiento AIR, Brasil entrenamiento OPS y Chile entrenamiento PEL. En estrecha coordinación con el Coordinador General del SRVSOP los cursos GSI necesitarán ser adaptados por cada una de las instituciones al ambiente LAR.

6.5 Adicionalmente, para incrementar los beneficios del entrenamiento GSI en la región, será necesario modificar el material del curso, tomando en consideración las actividades de la región, en particular el desarrollo e implementación de las LAR. Al adaptar el material del curso al LAR, los inspectores recibirán entrenamiento en las normas que están siendo implementadas por la región, facilitando de esta forma la aplicación práctica del conocimiento y las habilidades obtenidas por los inspectores.

6.6 La Reunión CIAC/8 podría considerar la adopción de la siguiente conclusión para la estrategia regional de los cursos GSI:

Conclusión CIAC 8/X - Estrategia Regional para la implementación de los cursos GSI

A la luz de la Resolución A 36-2 de la Asamblea de la OACI - *Estrategia unificada para resolver las deficiencias en materia de seguridad operacional* y la declaración de la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil sobre una estrategia mundial para la Seguridad Aeronáutica (Montreal, 20 al 22 de marzo de 2006) y considerando los esfuerzos de armonización del Sistema Regional de Cooperación

para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la necesidad de evitar la duplicación de esfuerzos, la Reunión CIAC/8 acuerda:

- a) Respalda el siguiente acuerdo para los cursos GSI en la región sudamericana: Argentina, a cargo de GSI AIR, Brasil a cargo de GSI OPS y Chile a cargo de GSI PEL;
- b) Solicitar a los centros de instrucción de Argentina, Brasil y Chile la adaptación durante el año 2009 de los cursos GSI al ambiente LAR en estrecha coordinación con el programa de actividades del SRVSOP; y
- c) Solicitar a la Junta General del SRVSOP se incluyan los cursos de entrenamiento GSI en el programa de capacitación del SRVSOP.

3. **Acciones sugeridas**

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) respaldar la conclusión del Párrafo 6.6, que designa a Argentina, Brasil y Chile como proveedores de los cursos IGS AIR, OPS y PEL respectivamente; y
- c) solicitar al Coordinador General del SRVSOP la preparación de una nota de estudio para la próxima reunión de la Junta General del SRVSOP para consideración y/o aprobación de la implementación de los cursos de entrenamiento GSI dentro de su programa de capacitación.