



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de auditoría – Enfoque de observación continua (CMA)

REQUISITOS DE COMPETENCIA DE LAS ENTIDADES DELEGADAS

(Nota presentada por Perú y apoyada por los siguientes Estados SAM de la OACI y Estados de la CLAC²)

RESUMEN

La presente nota presenta a la Asamblea la propuesta de estandarización de los criterios de los auditores del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de aeronavegabilidad encargados de la de revisión de la calificación y experiencia de los inspectores de aeronavegabilidad que reciben delegación en base a un Acuerdo firmado por un Estado con otros Estados de su Región.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

Procurar que los auditores USOAP mantengan criterios estandarizados y objetivos en el tratamiento de preguntas del protocolo (PQ) similares, tomando en cuenta todos los sustentos brindados por el Estado, así como el impacto que podría generar en la Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplicable.
<i>Referencias:</i>	Pregunta de protocolo del CMA 5.037 <i>Manual de aeronavegabilidad</i> (Doc 9760)

¹ La versión en español fue proporcionada por Perú.

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La industria de la aviación internacional es profundamente globalizada, por lo tanto, las organizaciones de mantenimiento han pasado a ser entidades transnacionales que, por esa condición, están sujetas a vigilancia y supervisión de organismos reglamentarios de múltiples jurisdicciones debido a las numerosas certificaciones que han recibido. Esto ha llevado a una proliferación de las actividades de supervisión, consecuentemente la auditoría es un aspecto fundamental de la vigilancia de la seguridad operacional, pero su multiplicación no se traduce necesariamente en un mayor nivel de seguridad operacional. Por lo tanto, los Estados han considerado otros medios más eficaces de ejercer la vigilancia.

1.2 Es por ello, que a través de las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) se han desarrollado mecanismos de cooperación regional a través de la firma del Acuerdo de Cooperación Técnico Multinacional de OMA LAR 145, el cual está firmado por 11 de los 12 Estados miembros del Sistema.

1.3 Asimismo, se han desarrollado documentos de soporte al Acuerdo de Cooperación Técnico Multinacional de OMA LAR 145 como el Manual para la certificación como inspector multinacional, en donde se establecen los requisitos de competencia del personal de inspectores multinacionales, los cuales deberán tener por lo menos cinco (5) años de experiencia laboral en la AAC y haber participado en inspecciones en los últimos tres (3) años.

1.4 Por otro lado, en el manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA) se establecen requisitos de experiencia que debe tener el Estado para reclutar a su personal de ingenieros y técnicos de mantenimiento.

1.5 Durante la auditoria CMA realizada en agosto de 2018, se emitió una constatación relacionada a la PQ 5.037 referente a la delegación de funciones efectuada con otros Estados de la Región a través del Acuerdo de Cooperación Técnico Multinacional de OMA LAR 145, dicho Acuerdo fue gestionado a través del SRVSOP (RSOO), aduciendo que los inspectores multinacionales de otros Estados que estaban a cargo de la vigilancia de organizaciones de mantenimiento multinacionales en base al Acuerdo no tenían la experiencia previa de haber trabajado en la industria y por ende no eran competentes para esta función de vigilancia.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados de la Región Sudamericana han desarrollado requisitos relacionados con la cualificación y experiencia del personal. Para ello, se sigue una política que garantiza que el personal cuente con licencias o diplomas de estudios aeronáuticos y que se capacite a todo el personal técnico. Esto incluye la instrucción inicial, instrucción especializada o avanzada, instrucción en el puesto de trabajo (OJT) e instrucción periódica. Asimismo, se establece la necesidad de contar con un programa de instrucción para cada puesto del personal técnico y planes de instrucción. Esto permite, asegurarse que solo el personal que haya logrado completar una adecuada instrucción pueda desempeñarse en las funciones como inspector de aeronavegabilidad.

2.2 El SRVSOP ha considerado requisitos de competencia. Para ello un inspector multinacional debe tener cinco (5) años de experiencia laboral en la AAC y haber participado en inspecciones en los últimos tres (3) años.

2.3 Tradicionalmente, los inspectores de aeronavegabilidad eran los expertos técnicos en la materia reclutados de la industria de aviación, que eventualmente supervisaban. Sin embargo, la OACI ha considerado que las Direcciones Generales de Aviación Civil deben abogar por reclutar y mantener inspectores de la AAC bien balanceados para garantizar que los niveles de seguridad operacional no se vean comprometidos.

2.4 Es importante entender, que el personal técnico que es reclutado en las AAC siempre tiene una licencia de mecánico de avión y motor. Sin embargo, los ingenieros aeronáuticos o afines al final de sus estudios reciben un título académico que los acredita como tales y no necesariamente requieren de una licencia para realizar labores en el ámbito de la aviación.

2.5 Lo antes mencionado, garantiza que cuando se reclute personal técnico de mantenimiento para trabajar en la AAC tengan experiencia previa en la industria. Sin embargo, si una AAC decide reclutar ingenieros aeronáuticos recién titulados, debe tener la responsabilidad de brindarle la instrucción y prácticas que le permitan ganar la experiencia necesaria para cumplir posteriormente labores de inspección, certificación y vigilancia.

2.6 En el Doc 9760 de la OACI, Manual de aeronavegabilidad, Parte II, Capítulo 4, Sección 4.5.4, se consideran las calificaciones de los inspectores de la AID por estudio académico, en donde a la letra establece:

4.5.4 Calificaciones de los inspectores de la AID por estudio académico

4.5.4.1 En una situación ideal, el inspector de la AID debe estar tan calificado como el personal que se ha de inspeccionar o supervisar. Para lograr esto, en general se contrata inspectores que poseen experiencia previa en ingeniería o mantenimiento de aeronaves. Puede haber casos de escasez de inspectores de la AID con las calificaciones descritas en 4.5.3. Como alternativa y según el caso, es posible considerar calificados a los inspectores de la AID si aprueban un curso de estudio aeronáutico académico pertinente en un centro de instrucción o universidad aprobada y reconocida.

4.5.4.2 Para que lleven a cabo correctamente sus funciones, es importante que estos nuevos inspectores participen en un programa técnico completo de formación en el puesto de trabajo que brinde al inspector la experiencia, los conocimientos especializados y las habilidades necesarios para llevar a cabo las tareas requeridas de un inspector de la AID. Se debe asociar al nuevo inspector con un inspector de experiencia que asegure la realización y documentación de la formación en el puesto de trabajo. Solo se debe designar inspectores de la AID que tengan credenciales académicas, pero no posean experiencia previa en el mantenimiento de aeronaves, en circunstancias extraordinarias.

2.7 De lo antes señalado, se desprende que el Documento 9760 plantea dos escenarios para el caso en concreto: a) una situación ideal y b) una circunstancia extraordinaria.

2.8 En el escenario ideal se contempla la posibilidad de considerar calificados a los inspectores de la AID si aprueban cursos de estudio aeronáutico académico pertinente en un centro de instrucción o universidad aprobada y reconocida, de modo que aquellos que cumplan con lo antes mencionado serán considerados como personal calificado dentro del escenario de situación ideal. En ese sentido, el numeral 4.5.4.2 proporciona herramientas que robustecen el trabajo del personal calificado bajo el supuesto establecido en el numeral 4.5.4.1 al señalar la importancia de participar en un programa técnico completo de formación en el puesto de trabajo dado que dicha participación le brinda al inspector experiencia para llevar a cabo su trabajo.

2.9 El segundo escenario alude a una situación excepcional y extraordinaria, en el cual se habilita a aceptar como personal calificado a aquellos inspectores que solo tengan credenciales académicas y que no posean experiencia.

3. **CONSTATACIÓN DURANTE LA AUDITORÍA CMA 2018**

3.1 Durante la auditoría de enfoque de observación continua (CMA) realizada al Estado peruano en agosto de 2018, se efectuó una constatación no reconociendo la competencia de los ingenieros aeronáuticos o afines de otros Estados, quienes en base al Acuerdo multinacional de OMA LAR 145 realizan la vigilancia a las organizaciones que tienen otorgados certificados de otros Estados firmantes del Acuerdo.

3.2 En febrero de este año 2019, el Estado peruano presentó los sustentos de acuerdo a lo establecido en el *Manual sobre la observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9735), haciendo referencia a las orientaciones del Doc 9760 que permite a un Estado poder tener personal reclutado de las universidades y luego de capacitarlos a través de un programa completo de formación en el puesto de trabajo, realizar las funciones de inspección, certificación y vigilancia. Luego de la evaluación por parte de la Sección de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y la navegación aérea (OAS) de la USOAP, el reclamo lo sustentaron como infundado y mantuvieron la constatación, quedando la pregunta PQ 5.037 no-satisfactoria.

3.3 Como se puede apreciar, el Estado peruano al contar con personal reclutado de universidades, capacitados a través de un programa completo de formación en el puesto de trabajo se encuentra dentro del escenario ideal contemplado en el Doc 9760, y por ende se concluye que cuenta con personal calificado.

4. **IMPLICANCIAS DE GENERAR CONTATACIONES SIN RESPETAR LOS CRITERIOS DE AUDITORA**

4.1 Todo auditor debe mantener una objetividad y los criterios establecidos en los procesos establecidos por la USOAP, evaluando todos los sustentos que presente un Estado y entender las implicancias de generar PQs no-satisfactorias de manera errónea, que comprometerán lo que promulga la OACI en referencia a la labor que realizan las RSOO y los Acuerdos que firman los Estados de una Región.

4.2 Una PQ no satisfactoria en el sentido mencionado en el párrafo precedente afecta a los Acuerdos firmados por los Estados comprometiendo la credibilidad de las RSOO y debilitando su reconocimiento como un mecanismo eficiente que proporciona a los Estados un apoyo efectivo en la vigilancia de la seguridad operacional.

5. **CONCLUSION**

5.1 Solicitar a la Asamblea instar a los auditores USOAP mantener criterios estandarizados y objetivos en el tratamiento de PQs similares, tomando en cuenta todos los sustentos brindados por los Estados, así como el impacto que podría generar en las RSOO, mecanismo promovido por la OACI, cuyo objetivo se encuentra directamente relacionado a resolver deficiencias de seguridad operacional en los Estados miembros que lo conforman.