



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Trigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/31)
La Habana, Cuba, 21 de noviembre de 2018

Asunto 6: Otros asuntos

➤ **Revisión del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional de OMAs y requisitos de competencia y experiencia de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP**

(Nota de estudio presentada por Secretaria)

Resumen	
Esta nota de estudio presenta a consideración de la Junta General, la propuesta de mejora al Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes del SRVSOP, basada en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP y la propuesta para establecer los requisitos de competencia y experiencia de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP.	
Referencias	
- Informe de la Décimo Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/16). - Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes del SRVSOP, basada en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP. - Manual para la certificación como inspector multinacional LAR.	
Objetivos estratégicos de la OACI	Seguridad operacional

1. Antecedentes

1.1 El Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional de OMAs LAR 145 actualmente se encuentra firmado por 11 Estados del SRVSOP: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. El Acuerdo ha tenido dos enmiendas desde su firma por los Estados en el año 2011.

1.2 Durante la Décimo Sexta Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/16), realizada en Lima del 23 al 24 de agosto de 2018 se trataron diferentes tópicos del “Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de organizaciones de mantenimiento y componentes de aeronaves entre las autoridades de aviación civil de los Estados participantes del SRVSOP” entre ellos la propuesta de modificación a dicho Acuerdo a fin de actualizar las referencias de los documentos del SRVSOP que allí se mencionan y ser presentado para su aprobación por parte de los Estados en la JG/31; la propuesta de mejora del Manual para la certificación como inspector LAR y los requisitos de competencia y experiencia de los inspectores de seguridad operacional.

1.3 En cuanto a los requisitos de competencia el manual para la certificación como inspector multinacional LAR, Enmienda 3, el cual fue aprobado por la Junta General, establece como recomendable tener cinco (5) años de experiencia laboral en la AAC en su especialidad, de acuerdo con los requerimientos específicos del área, para ser certificado como inspector multinacional LAR. En el mismo no se establecen requisitos de competencia previa antes de ingresar a la AAC, considerando que los inspectores ya fueron evaluados por sus AAC de acuerdo a los requisitos de competencia que establece cada Estado.

1.4 Los Estados del SRVSOP establecen diferentes requisitos para la contratación del personal de inspectores de seguridad operacional. Por ejemplo: algunos establecen experiencia previa en la industria y otros Estados contratan personal sin experiencia o con poca experiencia en la industria. Pero, todos mantienen un programa de instrucción inicial, de especialización, formación en el puesto de trabajo (OJT) y periódica con lo cual se garantiza la estandarización de su personal. Por ello se propuso establecer requisitos de experiencia antes de pertenecer en la AAC, cuando sea aplicable y de acuerdo a las recomendaciones que establecen los documentos de la OACI.

1.5 Por lo expuesto, la RCPF/16 aprobó la Conclusión RCPF 16/07 - Aceptación de la propuesta de modificación del acuerdo multinacional de OMA LAR 145 y acciones complementarias, la misma que:

a) Acepta la presentación de la propuesta de modificación del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional OMA LAR 145, para ser presentada en la JG/31 para su aprobación.

b) Solicitar al Coordinador General elevar una nota de estudio a las oficinas correspondientes de la OACI, sobre la posición del SRVSOP en relación a la experiencia y competencia a tomar en cuenta al momento de evaluar la PQ 5.037 durante las actividades del CMA del USOAP de la OACI.

c) Encargar al Comité Técnico la revisión del manual del inspector de aeronavegabilidad y desarrollar un documento con los lineamientos establecidos en el Doc. 10070 - Manual de la competencia de los inspectores de seguridad operacional.

1.6 En ese sentido, se ha realizado las acciones correspondientes y en la presente nota además de presentar la propuesta del Acuerdo se incluye los detalles relacionados a los requisitos de competencia y experiencia de los inspectores de seguridad operacional.

2. Análisis

2.1 Enmienda al Acuerdo

2.1.1 La propuesta de mejora al Acuerdo de certificación multinacional de OMA LAR 145 ha tenido en cuenta la actualización de los documentos que se mencionan en dicho Acuerdo. En el **Apéndice A** de esta nota de estudio, se encuentra la propuesta de mejora del Acuerdo aceptada por RCPF/16, cuyos aspectos principales son:

Anexo 1 del Acuerdo:

Parte I – Criterios técnicos

- Cambiar CA145.001 por CA-AIR-145-001 en la Sección 2.1 y 2.2

Parte III - Certificación

- Cambiar LAR 145.260 por 145.205(c)

2.2 Requisitos de competencia y experiencia de los inspectores de seguridad operacional

2.2.1 La RCPF/16 tomo nota que durante la ICVM realizada por la USOAP al Estado de Perú del 6 al 10 de agosto de 2018, fueron revisadas las preguntas relacionadas a la delegación de funciones de un Estado, específicamente a las establecidas en el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional de OMAs, y donde se mantuvo la constatación referente a la PQ 5.037, relacionada a la competencia de las entidades delegadas y los requisitos de cualificación y experiencia para los individuos que reciben la delegación; en vista que el Estado Peruano era más restrictivo en los requerimientos de ingreso a la AAC comparado con otros Estados firmantes del Acuerdo.

2.2.2 Al respecto, El manual para la certificación como inspector multinacional LAR, Enmienda 3 aprobado en marzo de 2016, establece como recomendable tener cinco (5) años de experiencia laboral en la AAC en su especialidad, de acuerdo a los requerimientos específicos del área. En este documento no se establecen requisitos de competencia previa antes de ingresar a la AAC, considerando que los inspectores ya fueron evaluados por sus AAC de acuerdo a los requisitos que establece cada Estado.

2.2.3 Durante la Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM) al Estado peruano, la PQ 5.037 fue observada por el auditor de aeronavegabilidad, quien manifestó que no se cumplía con lo establecido en los documentos OACI 9760 – Manual de aeronavegabilidad y 8335 – Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones, en donde solamente el Doc. 8335 en su Capítulo 6 – Cualificación e instrucción del inspector, Sección 6-2, hace referencia que debe tener al menos cinco años de experiencia en transporte aéreo.

2.2.4 El Acuerdo de OMAs firmado por el Director General de la DGAC y una entidad regional establece que los estados firmantes deben aceptar las disposiciones descritas en el mismo entre las cuales figura que para el caso de las OMAs aprobadas en Estados diferentes al de matrícula, la autoridad del país en el que se encuentra ubicada dicha OMA será la responsable de su vigilancia, lo que supone que para el caso de OMAs que poseen aprobación de una autoridad local en otro Estado, la vigilancia ya no será ejercida por la AAC del Estado que otorgó la certificación sino por la AAC local, también establece el reconocimiento y aceptación de las OMAs aprobadas bajo el Sistema Regional y las subsiguientes habilitaciones otorgadas por los grupos de certificación conjunta de dicha organización, sin embargo las AAC no han establecido los requisitos de competencia propios para el personal a quien se delegará dichas actividades.

2.2.5 Al analizar los protocolos de auditoría de aeronavegabilidad (AIR) del CMA del USOAP de 2014, 2016 y 2017 (actual) y la constatación relacionada con la delegación de funciones que aborda la PQ 5.037, se pudo observar que el auditor de aeronavegabilidad levantó la constatación referida en la auditoría realizada al Perú en 2015, considerando el Documento 8335, el cual no fue parte de las referencias del protocolo que se utilizó en la auditoría indicada y tampoco se lo menciona como referencia en los protocolos de 2016 y 2017 arriba indicados.

2.2.6 En la ICVM realizada al sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Perú, del 07 al 14 de agosto de 2018, el mismo auditor AIR de 2015 evaluó nuevamente la PQ 5.037 y una vez más la calificó como no satisfactoria. Entre las referencias seleccionadas, vuelve a mencionar al Doc. 8335 y añade el Doc. 9760. Según el protocolo de auditoría de 2017, el Doc. 8335 no se menciona como referencia para la evaluación de la PQ, por lo que el auditor utilizó un documento que no es parte de los protocolos utilizados en la auditoría de 2015 y en la ICVM de 2018 para la evaluación y calificación de la PQ 5.037.

2.2.7 La base de la implementación efectiva del Acuerdo es el establecimiento de un sistema de delegación, designación y vigilancia de la tarea delegada a los inspectores de seguridad operacional de los Estados del SRVSOP parte del Acuerdo, y las tareas específicas delegadas al Comité Técnico del SRVSOP establecidas en el Acuerdo y los documentos relacionados, y que estas delegaciones estén ajustadas a los criterios de las normas y métodos recomendados por la OACI.

2.2.8 La constatación de la ICVM del 2018 indica lo siguiente:

- *La constatación permanece debido a que la DGAC no ha establecido las calificaciones mínimas al personal a quien delega funciones de vigilancia y verificación de acuerdo con lo establecido en los documentos 9760 y 8335 de la OACI.*

2.2.9 En base a lo que se señala en las dos constataciones levantadas por el auditor AIR, la DGAC del Perú no ha establecido las calificaciones mínimas del personal a quien delega funciones de vigilancia y verificación de acuerdo con lo establecido en los documentos 9760 y 8335 de la OAC.

2.2.10 Tal como se indicó anteriormente, los protocolos de auditoría AIR de 2014, 2016 y 2017 no consideran al Doc. 8335 como referencia, por lo que este documento no debería haber sido tenido en cuenta en la evaluación de la PQ 5.037.

2.2.11 Siguiendo con el asunto y de conformidad con el Párrafo 4.5.3 del Doc. 9760, la experiencia del inspector de la División de inspección de aeronavegabilidad (AID) puede ser obtenida de la siguiente manera:

2.2.11.1 Poseer experiencia práctica en la ejecución de tareas de mantenimiento, reparación y modificación de aeronaves, motores y sistemas o componentes de aeronaves en uno o varios de los siguientes organismos:

- a) AMO;
- b) instalación de mantenimiento aprobada del explotador;
- c) organismo aprobado de instrucción sobre mantenimiento;
- d) instalación militar de reparación de aeronaves; u
- e) organismo gubernamental apropiado del Estado.

2.2.12 Tal como indica el Párrafo 2.2.11.1 e), la experiencia del inspector de la AID puede ser obtenida en un organismo gubernamental apropiado del Estado, por lo que la PQ 5.037 debería haber sido calificada como satisfactoria en virtud que Perú ha establecido la experiencia de personal a quien delega funciones de vigilancia y verificación en sus documentos pertinentes y dentro del Acuerdo para la certificación multinacional de una organización de mantenimiento aprobada (OMA) del SRVSOP.

2.2.13 Es importante mencionar que en lo que tiene que ver con otras regiones, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) no requiere que sus inspectores de aeronavegabilidad tengan experiencia en la industria y su experiencia se basa en los conocimientos y competencias adquiridas en las Autoridades de sus Estados y de la Agencia.

2.2.14 Por lo expuesto, se observa que el argumento del inspector de aeronavegabilidad para sustentar su evaluación y calificación de la PQ 5.037 carece de fundamento, poniendo a Perú y a los Estados de la Región Sudamericana en desventaja en relación con los Estados de otras regiones y amenazando la estabilidad y permanencia de una de las Organizaciones Regionales de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de mayor rendimiento en la última década en la Región Panamericana, tal como es el SRVSOP.

2.2.15 Considerando lo anterior, es importante acordar requisitos comunes de competencia y experiencia de los inspectores de las AAC antes de ingresar a sus AAC de acuerdo a lo que se establezca en el manual del inspector de aeronavegabilidad o en el documento que establezca cada AAC, que no necesariamente establezcan que tienen que haber laborado en la industria. Lo importante, es establecer requisitos que aseguren que los inspectores podrán realizar las labores de certificación/vigilancia, y solamente después de haber recibido la capacitación y el OJT respectivo más las autorizaciones de sus respectivas AAC podrán desempeñarse en los procesos de certificación y vigilancia en sus Estados. Para ello se procederá a:

-5-

- a) Revisar el Manual para la certificación como inspector multinacional LAR con la finalidad de tener los criterios de la Región estandarizados en cuanto a los requisitos de competencia y experiencia que son la base que soporta a los Acuerdos que pueden firmar los Estados.
- b) Elaborar el manual de competencias de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP, para brindar orientación a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) del SRVSOP y las organizaciones de capacitación de las AAC sobre el desarrollo y el mantenimiento de una fuerza laboral competente de Inspectores de Seguridad de la Aviación Civil. En este manual se incluirán materiales de orientación y herramientas para ayudar a los Estados a realizar una vigilancia efectiva basado en la competencia y experiencia de sus inspectores. El borrador de este manual será circulado a los Estados para sus comentarios y opinión.

2.2.16 Al finalizar este trabajo se podrá contar con un Manual de Competencias de los Inspectores de seguridad operacional del SRVSOP aprobado por el Coordinador General del SRVSOP, basado en el Doc. 10070 - Manual de las competencias de los inspectores de seguridad operacional de la OACI, que pueda ser tomado como modelo por los Estados.

2.2.17 Por otro lado, conforme a la Conclusión RCPF 16/07 ítem d); donde se solicita elevar una se propone el desarrollo de una nota de estudio a la oficina pertinente de la OACI a fin de que se consideren los sustentos del SRVSOP para la evaluación de la PQ “5.037, respecto a los requisitos de experiencia y competencia de los inspectores que realizan labores de vigilancia delegada por otros Estados, basado en la instrucción recibida en sus Administraciones y la experiencia continua adquirida en estas funciones. Al respecto se informa que la manera de elevar este tema al Bureau de Navegación Aérea de la OACI es través de un memorándum interno, en ese sentido se propone este medio para elevar este tema si se estima conveniente.

3. Acción sugerida

Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
- b) Aceptar la propuesta de enmienda al Acuerdo de cooperación multinacional de OMA LAR 145, para su aprobación en la Trigésima Primera Reunión Ordinaria de la Junta General (JG/31) a celebrarse en la Ciudad de La Habana, Cuba, el 21 de noviembre de 2018.
- c) Evaluar la propuesta para que el Coordinador General a nombre de los Estados miembros del SRVSOP eleve al Bureau de Navegación Aérea de la OACI, sobre la posición del SRVSOP acerca de la evaluación de la PQ 5.037 durante las actividades del CMA del USOAP de la OACI.
- d) Encargar al Coordinador General del SRVSOP el desarrollo de la versión final para evaluación por los Estados y posteriormente la aprobación del manual de la competencia de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP, cuando corresponda.

- FIN -

Apéndice A

ANEXO I

Al Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP, basada en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP

PARTE I CRITERIOS TÉCNICOS

Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de matrícula participantes del SRVSOP deberán emitir su certificación o renovación de una organización de mantenimiento luego de la recomendación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP, siempre que los siguientes criterios y condiciones técnicas sean cumplidos:

.....

2. *Material de orientación*

2.1. *El equipo de certificación multinacional involucrado en los procesos de certificación y renovación deberá utilizar la Circular de Asesoramiento ~~CA145-001~~ CA-AIR-145-001 “Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo del LAR 145” en su última versión, el manual del inspector de aeronavegabilidad del SRVSOP y demás circulares de asesoramiento aplicables al LAR 145.*

2.2. *La organización de mantenimiento certificada o que solicite la certificación por un Estado de matrícula del SRVSOP en base a este Acuerdo, podrá utilizar la Circular de Asesoramiento ~~CA145-001~~ CA-AIR-145-001 en su última versión y demás Circulares de Asesoramiento aplicables al LAR 145, con el objetivo de demostrar un adecuado nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentarios citados en el Párrafo 1.*

.....

PARTE III CERTIFICACIÓN

.....

7.9. *Adicionalmente a los criterios reglamentarios contenidos en la Sección LAR 145.260 145.205 (c) y en el Apéndice 1 del LAR 145, la organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula miembros del SRVSOP según este Acuerdo debe incluir la siguiente información en su manual de la organización de mantenimiento:*

.....

1.1. *Como se presenta en la propuesta de enmienda al Anexo I del Acuerdo, en primer lugar, la actualización del término utilizado para la circular de asesoramiento a fin de cambiar “CA 145.001” por “CA-AIR-145-001”. En segundo lugar, actualizar la numeración de la sección del LAR 145 referente al requisito 145.260 por el 145.205(c), el cual se desarrolló basado en la Segunda edición del Anexo 19.*