

PARTE I – INFORMACIÓN GENERAL

VOLUMEN I – CONCEPTOS GENERALES, DIRECCIÓN Y GUÍA

Capítulo 7 – Clasificación, funciones, responsabilidades y competencias de los inspectores de operaciones

Índice

	Página
Sección 1 – Antecedentes	2
1. Objetivo.....	2
2. Generalidades	2
3. Organización de operaciones de aeronaves.....	3
Sección 2 – Clasificación, requisitos, capacitación y calificación	4
1. Clasificación de los inspectores de operaciones	4
2. Requisitos de conocimientos, experiencia y competencias	6
3. Capacitación inicial.....	11
4. Cualificación	13
Sección 3 – Funciones y responsabilidades	14
1. Generalidades	14
2. Funciones	14
3. Responsabilidades	15
4. Otras responsabilidades.....	20
Sección 4 – Conducta de los inspectores	20
1. Propósito.....	20
2. Generalidades	20
3. Atributos personales de los inspectores de operaciones.....	21
4. Reglas de conducta.....	21
5. Acoso sexual y discriminación	23
6. Conducta y ética fuera del trabajo.....	23
7. Comidas, vuelos inaugurales y eventos ceremoniales	24
8. Posibilidad de otros empleos e intereses económicos	24
Sección 5 – Modelo de competencias para los OI	24
1. Generalidades	24
2. Modelo de competencias.....	25
Sección 6 – Credenciales de los inspectores de operaciones	31
1. Generalidades	31
2. Tipos de credenciales.....	31
3. Requerimientos de elegibilidad	31
4. Procedimientos de aplicación.....	31
5. Uso de credenciales	31
Sección 7 – Mantenimiento de la competencia técnica de los Inspectores de operaciones	32
1. Generalidades	32
2. Instrucción técnica periódica	32

Sección 8 - Clasificación de los inspectores de operaciones por etapas de acuerdo con su capacitación y experiencia	32
Sección 9 - Registros de instrucción	33

Sección 1 – Antecedentes

1. Objetivo

Este capítulo proporciona información sobre la clasificación de los OI, establece los requisitos de competencia (conocimientos, habilidades y actitudes) para su ingreso a la AAC, describe los requisitos de instrucción y calificación, señala sus funciones, responsabilidades y las normas de conducta que deben seguir durante el desempeño de sus tareas y finalmente determina las competencias deseables para el desempeño de sus tareas.

2. Generalidades

2.1 La capacidad de la AAC para certificar, vigilar y controlar eficazmente tanto las operaciones de transporte aéreo comercial como las operaciones de aviación general en interés del público depende en gran medida de la competencia del organismo de certificación e inspección. Para que la AAC pueda ejercer eficazmente sus responsabilidades, es preciso que el organismo de certificación e inspección u organismo equivalente esté bien organizado y cuente con suficiente personal competente y apto para efectuar la amplia gama de certificaciones, aprobaciones, aprobaciones específicas, aceptaciones e inspecciones técnicas necesarias, manteniendo en lo posible un número de inspectores capaces de cubrir la magnitud de las operaciones que demanda la industria. A fin de que este personal pueda desempeñar adecuadamente sus funciones, es menester que, tanto por su formación como por su experiencia técnica y operacional, su capacitación pueda compararse ventajosamente con la del personal del explotador de servicios aéreos que habrá de encargarse de certificar, inspeccionar y vigilar. Además, los OI deberían disfrutar también de condiciones de empleo y de remuneración que correspondan a su nivel de educación, conocimientos técnicos y experiencia y que sean comparables a las del personal del explotador de servicios aéreos cuyas actividades habrán de inspeccionar y supervisar.

2.2 Dependiendo de la capacidad económica de cada AAC, de la cantidad de explotadores de servicios aéreos y de personal aeronáutico a certificar e inspeccionar y, en los casos específicos de algunos Estados que disponen de un número reducido de explotadores de servicios aéreos, las AAC pueden decidir que no sería posible, ni tampoco rentable, formar o mantener un equipo completo de personal técnico propio para desempeñar todas las funciones de inspección. En tales casos, las AAC deberían estudiar la creación de un pequeño núcleo de inspección con la competencia técnica y experiencia apropiadas. Para completar este pequeño grupo de inspectores y permitir a la AAC el pleno ejercicio de sus responsabilidades de inspección, ésta debería prever la contratación en forma parcial de personal de la industria altamente calificado, de igual manera debería prever la participación del SRVSOP, el cual tiene la misión de proporcionar asesoría a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional, de acuerdo con las SARPS que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, procedimientos conexos y documentos correspondientes de la OACI. Otra solución, que podría también combinarse con las anteriores, consistiría en recurrir a una empresa comercial competente que proporcionaría, según fuese necesario, personal capacitado para ejercer las funciones de inspección en calidad de asesores de la AAC. La oficina regional de la OACI para Sudamérica podría ayudar a concertar los arreglos de inspección en régimen de cooperación.

2.3 El organismo de certificación, inspección y vigilancia de las operaciones debería estar constituido y funcionar como entidad independiente en el seno de la AAC. La envergadura de este organismo de certificación e inspección debería estar acorde con el volumen total de las operaciones aéreas que realicen en el Estado la aviación comercial y general.

2.4 A fin de atender los requerimientos de certificación, inspección y vigilancia de los explotadores de servicios aéreos y considerando que en el área de operaciones existen algunas especialidades técnicas que requieren conocimientos específicos, es recomendable que las AAC de los Estados del SRVSOP clasifiquen a sus inspectores de operaciones por especialidades y en función a las tareas y responsabilidades que se les han de asignar.

3. Organización de operaciones de aeronaves

3.1 La organización de operaciones de aeronave mencionada en el párrafo anterior como organismo de certificación e inspección es un componente principal de las AAC y es el elemento de inspección más común de casi todos los sistemas de aviación civil del mundo. Su tamaño y complejidad organizativa difieren de una AAC a otra, ya que están en función de la escala de las operaciones de vuelo realizadas en el Estado por la aviación comercial y general. Dependiendo del tamaño, variedad y complejidad de las operaciones de aeronaves en el Estado, es posible que la organización necesite dividirse en subsecciones dotadas de atribuciones específicas, o bien puede ser establecida como parte de una oficina única de control y supervisión de la AAC. De cualquier modo, las funciones y responsabilidades esenciales de la organización de operaciones de aeronaves siguen siendo las mismas y deben incluir, entre otras:

- a) la elaboración y revisión de reglamentos;
- b) la instrucción del personal técnico;
- c) la redacción y revisión de textos de orientación;
- d) las tareas de inspección, certificación y vigilancia de explotadores de servicios aéreos;
- e) la expedición del AOC y de las OpSpecs;
- f) el otorgamiento de exenciones;
- g) la resolución de las deficiencias y preocupaciones de seguridad operacional detectadas;
- h) vigilancia de las operaciones de vuelo de los explotadores de transporte aéreo comercial, incluidas las inspecciones en vuelo;
- i) autorización de operaciones de aviación general;
- j) el otorgamiento de autorizaciones (aprobaciones y aceptaciones) incluidas las aprobaciones específicas para operaciones EDTO, RVSM, PBN AR, operaciones en condiciones de baja visibilidad (LVO), operaciones con maletines de vuelo electrónicos (EFB), etc., en coordinación con los inspectores de aeronavegabilidad y aviónica;
- k) aprobación e inspección de organizaciones de instrucción;
- l) aprobación e inspección de los programas de instrucción de la tripulación de vuelo;
- m) aprobación de los inspectores del explotador;
- n) calificación y aprobación de simuladores de vuelo y de otros dispositivos de instrucción de vuelo;
- o) evaluación de los solicitantes de una licencia o habilitación de la tripulación de vuelo;
- p) vigilancia basada en riesgos (RBS); y
- q) Medidas jurídicas e información respecto a deficiencias.

3.2 Dentro de la estructura de la organización de operaciones de aeronaves, se debería considerar las actividades relacionadas a mercancías peligrosas, como ser:

- a) la elaboración y revisión de reglamentos;
- b) la expedición de exenciones y aprobaciones;
- c) otorgamiento de la aprobación específica, para aquellos explotadores que transportan mercancías peligrosas;
- d) revisión de los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas de todos los explotadores de servicios aéreos;
- e) revisión de los procedimientos sobre mercancías peligrosas de todos los explotadores de servicios aéreos;
- f) revisión de los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas de todas las entidades terrestres que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas, por ejemplo:
 - i) expedidores;
 - ii) operadores de aeródromo;
 - iii) operadores de terminales de carga;
 - iv) agencias de servicios de escala; y
 - v) operadores postales designados;
- g) vigilancia a todos los explotadores de servicios aéreos;
- h) vigilancia de todas las entidades terrestres que intervienen en el transporte de mercancías peligrosas;
- i) notificación de accidentes e incidentes relacionados, procedimientos para investigar y recopilar información relativos a mercancías peligrosas;
- j) la resolución de las deficiencias y preocupaciones de seguridad operacional detectadas; y
- k) autorización para el transporte de mercancías peligrosas en aviación general.

3.3 Los Estados que carezcan de recursos o competencias suficientes podrían considerar la posibilidad de delegar funciones y actividades específicas de vigilancia de la seguridad operacional en una RSOO, una organización regional de investigación de accidentes e incidentes u otro Estado. También podrían delegar actividades en otras entidades reconocidas, como asociaciones de la industria, organizaciones representantes de la industria u otros organismos que puedan recopilar y analizar datos en su nombre, proporcionar instrucción o desempeñar actividades de supervisión y observación.

Sección 2 – Clasificación, requisitos, capacitación y calificación

1. Clasificación de los inspectores de operaciones

1.1 La clasificación de los OI puede obedecer a dos aspectos principales que cada AAC ha de tener en cuenta durante la contratación y designación de su cuerpo de OI. Estos aspectos se refieren a su nombramiento o condición laboral y a la especialidad de cada uno de ellos.

1.2 De acuerdo con su nombramiento, los OI pueden clasificarse en:

- a) inspectores de la AAC del Estado o gubernamentales; y
- b) examinadores designados.

1.3 Los inspectores de la AAC del Estado son OI que pertenecen a la organización y que son de dedicación exclusiva en los organismos de certificación e inspección. En general a todo inspector del Estado o gubernamental se le otorga la denominación genérica de inspector de seguridad operacional de la aviación Civil (CASI).

1.4 Los examinadores designados en cambio son tripulantes de vuelo activos en sus respectivas empresas comerciales o empleados activos de un centro de instrucción que son seleccionados y reciben delegación de autoridad de la AAC y que son capacitados para realizar pruebas de pericia de certificación y/o habilitación de tipo de aeronave, así como las verificaciones de la competencia, en caso de que también hayan sido aprobados como inspectores del explotador (IDE). Estos examinadores no pertenecen a la AAC, pero actúan en su nombre de conformidad a las prerrogativas que le son conferidas por la AAC y limitadas a una esfera de actuación y responsabilidad establecida.

1.5 La AAC seleccionará a los candidatos a examinadores y los designará mediante una carta de autorización en la que constará los privilegios y limitaciones y la validez de la autorización. La AAC debe llevar a cabo la calificación y certificación del personal designado, cubriendo la actividad del examinador en la aeronave y en los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD), según sea necesario.

1.6 La AAC es responsable por la supervisión de las actividades subsiguientes de los examinadores designados. Deben existir requisitos de cantidades anuales mínimas de exámenes que deben llevar a cabo los examinadores designados. También deben existir requisitos periódicos para la observación de habilitaciones y las verificaciones de competencia que lleven a cabo los examinadores designados de manera que la AAC pueda controlar el desempeño y renovar la autorización del examinador designado si fuera necesario.

1.7 De acuerdo con su especialidad, los OI pueden clasificarse en, pero no limitarse a:

- a) Inspectores de operaciones – Vuelo (OI/FLT);
- b) Inspectores de operaciones – Pilotos (OI/PLT);
- c) Inspectores de operaciones – Tripulantes de cabina (OI/CC);
- d) Inspectores de operaciones – Tierra (OI/GND);
- e) Inspectores de operaciones – Despachadores de vuelo (OI/FD);
- f) Inspectores de operaciones – Ingenieros de operaciones (OI/OE);
- g) Inspectores de operaciones – Mercancías peligrosas (OI/DG);
- h) Inspectores de operaciones – Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS); e
- i) Inspectores de operaciones – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

1.8 De igual manera, en cada área de especialidad puede existir una subdivisión de los OI, a fin de normar sus campos de especialización.

1.9 Las habilitaciones anotadas en los certificados de competencia de los OI, establecen los campos de especialización en los cuales el titular del certificado es idóneo para ejercer las funciones de OI como funcionario de la AAC del Estado o gubernamental.

1.10 Las habilitaciones de tipo, clase o categoría correspondientes al certificado de competencia del Inspector de operaciones - Piloto, pueden ser en, pero no limitarse a:

- a) tipo de aviones, para aquellos cuya masa máxima certificada de despegue es superior a 5 700 kg o con una configuración de más de 19 asientos de pasajeros;
- b) monomotores y multimotores, para aquellos aviones cuya masa máxima certificada de despegue es de 5 700 kg o menos y con una configuración de 19 asientos de pasajeros o menos (incluye ultralivianos);

- c) helicóptero;
- d) planeador; y
- e) globo libre.

1.11 Las habilitaciones correspondientes al certificado de competencia de los OI/CC y OI/FD, pueden ser por tipo, clase o categoría de aeronaves. A los OI/CC se les emitirán habilitaciones sólo en aquellos Estados del SRVSOP que tienen establecido en su reglamentación la emisión de referidas habilitaciones.

1.12 Dependiendo de las habilitaciones de cada uno de los OI es muy común agruparlos en áreas generales como inspectores de: Transporte aéreo comercial en aviones o helicópteros, o en aviación general en aviones o helicópteros.

1.13 Teniendo en cuenta que el mantenimiento de las habilitaciones de tipo, clase o categoría de los OI/FLT depende de los recursos económicos de sus respectivas AAC y considerando que en la mayoría de los Estados estos recursos no son suficientes para atender dicho requerimiento, no todos los inspectores referidos podrán mantener su competencia. En estos casos se deberá establecer las tareas específicas tanto para los OI/FLT con habilitación de tipo o clase o categoría como para aquéllos que no dispongan de la misma.

1.14 En caso de no contar con suficiente número de OI/FLT y una vez que se ha previsto la participación del SRVSOP, cada AAC tiene la atribución de designar examinadores de vuelo para reemplazar a sus OI/FLT en ciertas tareas de certificación y/o habilitación para el otorgamiento de una licencia o la emisión de una habilitación por tipo de aeronave y para asegurar que los explotadores de servicios aéreos tengan acceso a estos servicios de una manera expedita.

2. Requisitos de conocimientos, experiencia y competencias

2.1 En condiciones ideales, los OI de cada AAC deberían ser por lo menos tan competentes como el personal que deben inspeccionar, certificar y supervisar. En lo que refiere a las operaciones de vuelo, los OI/FLT de la AAC no sólo deberían estar capacitados en los tipos de aeronaves utilizadas, sino también poseer experiencia en las rutas y aeródromos en los que se han de operar. Los OI/FLT de la AAC deberían tener por lo menos experiencia en rutas y aeródromos similares y estar bien informados de antemano respecto a la ruta y aeródromos que han de ser objeto de la inspección.

2.2 Como guía general, aunque no sean listas totalmente rigurosas, los requisitos de competencia y de experiencia enumerados en los párrafos siguientes pueden servir de orientación para la contratación de OI, sean éstos: de vuelo, de cabina o despachador de vuelo.

2.2.1 Requisitos de conocimientos, experiencia y competencias para ser calificados como aspirantes a OI/FLT/PLT. –

Es responsabilidad de la AAC determinar la idoneidad técnica de los candidatos y tener en cuenta que las fortalezas en un área no siempre pueden contrarrestar las deficiencias en otra. Para eliminar los sesgos y reducir los errores en el proceso de selección, se recomienda que se desarrolle especificaciones de trabajo para identificar los requisitos de nivel de entrada (en términos de competencia y experiencia).

2.2.1.1 Conocimientos y habilidades. –

- a) título universitario, preferentemente en alguna disciplina relacionada con la aviación civil o el transporte aéreo o estudios superiores especializados en el campo técnico aeronáutico o equivalente calificación y experiencia;
- b) poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA) de conformidad a los requisitos establecidos en el Anexo 1 – *Licencias al personal*;

- c) conocimiento de las diferentes legislaciones aeronáuticas básicas de aviación civil y reglamentos de explotación específicos de la Región Sudamericana, incluyendo familiarización con los reglamentos relacionados a la operación de las aeronaves desarrolladas por la Agencia Europea de Seguridad Aérea/*European Aviation Safety Agency (EASA)* y la Agencia de Aviación Federal/*Federal Aviation Administration (FAA)* de los Estados Unidos de Norteamérica;
- d) conocimiento del Convenio de Chicago, la adopción y puesta en ejecución de las SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la documentación de la OACI relacionada con el área de operaciones de aeronaves (OPS);
- e) conocimiento y dominio de las SARPS y procedimientos sobre la gestión de la seguridad operacional relacionadas con el programa estatal de seguridad operacional (SSP) y con los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS);
- f) habilidad para escribir informes en forma clara y concisa, así como experiencia en la utilización del equipamiento de computación de oficina y los programas contemporáneos de computación en uso;
- g) iniciativa, tacto, buen juicio, precisión y la habilidad para mantener relaciones armoniosas de trabajo en un ambiente multicultural;
- h) sensibilidad hacia las diferencias culturales y habilidad para trabajar en diferentes ambientes socio-culturales; y
- i) conocimiento y utilización del idioma español en forma permanente y habilidad para poder leer la documentación técnica en inglés y trabajar eventualmente en ese idioma cuando sea necesario.

2.2.1.2 Experiencia de trabajo previa. –

El solicitante a inspector de operaciones de vuelo piloto deberá poseer o haber poseído una licencia/habilitación de piloto al menos igual a la licencia/calificación para la cual se realizará las evaluaciones y tener experiencia de al menos cinco (5) años en un explotador de servicios aéreos en operaciones en el tipo de aeronave utilizada o para un tipo de aeronave con características operativas similares y también poseer experiencia de la ruta sujetas a vigilancia. Se requiere que tenga experiencia de trabajos relacionados con el desarrollo de reglamentos y procedimientos de operaciones nacionales o regionales y en SMS, al igual que experiencia en la provisión de instrucción y verificación de vuelo.

2.2.1.3 Cualificaciones y experiencia deseables. –

Tener experiencia como instructor de vuelo o inspector del explotador y experiencia en la conducción de seminarios o talleres, preferentemente relacionados con el transporte aéreo o con la operación de las aeronaves.

2.2.1.4 Experiencia reciente. –

Haber tenido en los últimos dos años a partir de la fecha de selección, actividad registrada como piloto de línea aérea en uno o varios tipos de aeronave utilizados por las empresas aerocomerciales registradas y certificadas en la Región Sudamericana. Se dará preferencia a la experiencia de vuelo acumulada en aeronaves de última generación.

2.2.1.5 Competencias deseables de ingreso. –

Durante el proceso de selección, el solicitante a inspector FLT PLT demostrará las siguientes competencias para su ingreso, entre otras:

- a) capacidad para resolver problemas de diversos niveles de complejidad, ambigüedad y riesgo;
- b) habilidad para tomar decisiones oportunas que consideran hechos relevantes, tareas, objetivos, limitaciones, riesgos y puntos de vista en conflicto;
- c) conocimiento y habilidad para aplicar las características del trabajo en equipo, por ejemplo, juntar varias personalidades para lograr un esfuerzo común u objetivo, resolución de conflictos, etc.;

- d) interpreta correctamente y explica los artículos del Convenio de Chicago y sus Anexos relacionados correspondientes a la seguridad operacional;
- e) interpreta correctamente y explica de manera adecuada los requisitos de los reglamentos y material de orientación nacionales y regionales relacionados con las operaciones de aeronaves.
- f) conoce y explica los requisitos y procedimiento EDTO, RVSM, PBN, EFB, LVO, etc.;
- g) define con precisión las fases del proceso de certificación de un explotador de servicios aéreos (AOC) e identifica los aspectos clave de cada fase;
- h) explica correctamente los componentes y elementos del SMS de un explotador de servicios aéreos;
- i) conoce y aplica correctamente la gestión de los riesgos de seguridad operacional (identificación de peligros y sus consecuencias y evaluación y mitigación de los riesgos);
- j) habilidad para explicar la aplicación de la observación y medición del rendimiento en un explotador de servicios aéreos;
- k) aplica correctamente la gestión del cambio en un escenario relacionado con los explotadores de servicios aéreos; y
- l) conoce y aplica correctamente los conceptos de gestión de la seguridad operacional.

2.2.1.6 Requisitos de competencia y experiencia para ser calificados como aspirantes OI/CC. –

- a) El solicitante a inspector de seguridad operacional de cabina debe tener experiencia como tripulante de cabina en las operaciones de transporte aéreo comercial internacional. Es deseable que tenga experiencia en la provisión de instrucción de seguridad operacional de la tripulación de cabina y conocimiento de los sistemas de gestión de seguridad operacional relacionados con la seguridad operacional en cabina; y
- b) Poseer una licencia de tripulante de cabina o un certificado de CC de conformidad a los requisitos establecidos en la reglamentación de los Estados que emiten este tipo de certificado.

2.2.1.7 Conocimientos y habilidades. –

- a) Conocimiento y experiencia de trabajo relacionados con las diferentes legislaciones básicas de aviación civil y las reglamentaciones aeronáuticas de la Región Sudamericana, incluyendo familiarización con las reglamentaciones técnicas relacionadas a la operación de las aeronaves desarrolladas por la EASA y la FAA;
- b) conocimiento del Convenio de Chicago, la adopción y puesta en ejecución de las SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la documentación de la OACI relacionada con la supervisión de la seguridad operacional;
- c) habilidad para escribir informes en forma clara y concisa, así como experiencia en la utilización del equipamiento de computación de oficina y los programas contemporáneos de computación en uso;
- d) iniciativa, tacto, buen juicio, precisión y la habilidad para mantener relaciones armoniosas de trabajo en un ambiente multicultural;
- e) sensibilidad hacia las diferencias culturales y habilidad para trabajar en diferentes ambientes socio-culturales; y
- f) conocimiento y utilización del idioma español en forma permanente y habilidad para poder leer la documentación técnica en inglés y trabajar eventualmente en ese idioma cuando sea necesario.

2.2.1.8 Experiencia de trabajo previa. –

- a) Tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia de trabajo en una administración de aviación civil de la Región Sudamericana o una empresa comercial de aviación o una escuela de aviación o un instituto de enseñanza aeronáutica, o una combinación de cualquiera de estas áreas; y
- b) como parte de la experiencia de trabajo previa, tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia como tripulante de cabina de los cuales tres (3) años deberán ser en calidad de instructor o supervisor o como inspector designado.

2.2.1.9 Cualificaciones y experiencia deseables. –

Tener experiencia en la conducción de seminarios o talleres, preferentemente relacionados con el transporte aéreo o con la operación de las aeronaves.

2.2.1.10 Experiencia reciente. –

Haber tenido en los últimos dos años a partir de la fecha de selección, actividad registrada como CC en uno o varios tipos de aeronave utilizados por las empresas aerocomerciales registradas y certificadas de la Región Sudamericana. Se dará preferencia a la experiencia de vuelo acumulada en aeronaves de última generación.

2.2.1.11 Competencias deseables de ingreso. –

Durante el proceso de selección, el solicitante a inspector OI/CC demostrará las siguientes competencias para su ingreso, entre otras:

- a) capacidad para resolver problemas de diversos niveles de complejidad, ambigüedad y riesgo, en su área de competencia;
- b) habilidad para tomar decisiones oportunas que consideran hechos relevantes, tareas, objetivos, limitaciones, riesgos y puntos de vista en conflicto;
- c) conoce el Convenio de Chicago e interpreta correctamente las normas y métodos recomendados del Anexo 6 Parte I y Parte II Sección 2 en su área de competencia;
- d) aplica correctamente los requisitos de los reglamentos y el material de orientación nacionales y regionales relacionados con el área de tripulantes de cabina;
- e) interpreta con precisión los requisitos y procedimientos para las demostraciones de evacuación de emergencia y amaraje, sean estas completas o parciales y las pruebas o vuelos de demostración;
- f) capacidad para explicar las fases del proceso de certificación desde la perspectiva de un CC;
- g) interpreta correctamente el porqué del requerimiento de tripulantes de cabina en una aeronave;
- h) habilidad para explicar el requisito y desarrollo de un programa de instrucción en el área de tripulantes de cabina;
- i) determina los requisitos de los equipos de emergencia instalados en las aeronaves;
- j) identifica y aplica correctamente los componentes y elementos del SMS de un explotador de servicios aéreos en su área de responsabilidad; y
- k) aplica correctamente los conceptos de gestión de la seguridad operacional.

2.2.2 Requisitos de competencia y experiencia para ser calificados como aspirantes a OI/FD. –

2.2.2.1 Nivel mínimo de educación. –

El solicitante a inspector de despacho de vuelo deberá poseer o haber ocupado un puesto de oficial de operaciones de vuelo/despachador de vuelo (o una cualificación equivalente) y tener experiencia relevante en el despacho de vuelos en operaciones de transporte aéreo comercial internacional. Es deseable que tenga experiencia en la provisión de instrucción y verificación del oficial de operaciones de vuelo/despachador de vuelo y conocimiento de los sistemas de gestión de seguridad operacional relacionados con la seguridad operacional.

2.2.2.2 Conocimientos y habilidades. –

- a) Poseer una licencia de despachador de vuelo, de conformidad a los requisitos establecidos en el Anexo 1 – *Licencias al personal*;
- b) conocimiento y experiencia de trabajo relacionados con las diferentes legislaciones básicas de aviación civil y las reglamentaciones aeronáuticas de la Región Sudamericana, incluyendo familiarización con las reglamentaciones técnicas relacionadas a la operación de las aeronaves desarrolladas por la EASA y la FAA;
- c) conocimiento del Convenio de Chicago, la adopción y puesta en ejecución de los SARPS contenidos en los Anexos al Convenio de Chicago y la documentación de la OACI relacionada con la supervisión de la seguridad operacional;
- d) habilidad para escribir informes en forma clara y concisa, así como experiencia en la utilización del equipamiento de computación de oficina y los programas contemporáneos de computación en uso;
- e) iniciativa, tacto, buen juicio, precisión y la habilidad para mantener relaciones armoniosas de trabajo en un ambiente multicultural;
- f) sensibilidad hacia las diferencias culturales y habilidad para trabajar en diferentes ambientes socio-culturales; y
- g) conocimiento y utilización del idioma español en forma permanente y habilidad para poder leer la documentación técnica en inglés y trabajar eventualmente en ese idioma cuando sea necesario.

Nota. – El manual sobre las competencias de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP Código M-GEN-005, contiene el marco de las competencias y el ciclo de instrucción para los CASI para despachadores de vuelo.

2.2.2.3 Experiencia de trabajo previa. –

- a) Tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia de trabajo en una administración de aviación civil de la Región Sudamericana o una empresa comercial de aviación o una escuela de aviación o un instituto de enseñanza aeronáutica, o una combinación de cualquiera de estas áreas; y
- b) como parte de la experiencia de trabajo previa, tener un mínimo de cinco (5) años de experiencia como despachador de vuelo, de los cuales tres años deberán ser en calidad de instructor o en calidad de inspector designado.

2.2.2.4 Calificaciones y experiencia deseables. –

Tener experiencia en la conducción de seminarios o talleres, preferentemente relacionados con el transporte aéreo o con la operación de las aeronaves.

2.2.2.5 Experiencia reciente. –

Haber tenido en los últimos dos años a partir de la fecha de selección, actividad registrada como FD en uno o varios tipos de aeronave utilizados por las empresas aerocomerciales registradas y certificadas de la Región Sudamericana. Se dará preferencia a la experiencia en despacho y control de las operaciones de las aeronaves de última generación.

2.2.2.6 Competencias deseables de ingreso. –

Durante el proceso de selección, el solicitante a inspector OI/FD demostrará las siguientes competencias para su ingreso, entre otras:

- a) capacidad para resolver problemas de diversos niveles de complejidad, ambigüedad y riesgo, en su área de competencia;
- b) habilidad para tomar decisiones oportunas que consideran hechos relevantes, tareas, objetivos, limitaciones, riesgos y puntos de vista en conflicto;
- c) capacidad para explicar los procedimientos de despacho para EDTO, RVSM, PBN, LVO, EFB, etc.;
- d) conoce el Convenio de Chicago e interpreta correctamente las normas y métodos recomendados del Anexo 6 Parte I y Parte II Sección 2 en su área de competencia;
- e) aplica correctamente los requisitos de los reglamentos y el material de orientación nacionales y regionales relacionados con el control operacional;
- f) capacidad para explicar como un explotador de servicios aéreos obtiene un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) en su área de responsabilidad;
- g) conocimiento y capacidad para explicar el marco y funcionamiento del SMS de un explotador de servicios aéreos en los temas relacionados con el control operacional;
- h) identifica y explica correctamente los sistemas de control operacional;
- i) conocimiento sobre los requisitos y desarrollo de un programa de instrucción en el área de despacho; y
- j) aplica los conceptos de gestión de la seguridad operacional.

3. Capacitación inicial

3.1 Tomando en cuenta que las actividades a ser desarrolladas por los OI durante los procesos de certificación, inspección y vigilancia se encuentran relacionadas entre sí, se recomienda que todos los inspectores reciban el mismo tipo de capacitación inicial. Esto ayudará ampliamente en la estandarización de los procedimientos y al conocimiento general del tema. Los cursos específicos de cada especialidad han sido señalados en los párrafos respectivos.

3.2 Programa de capacitación inicial para OI. –

- a) Curso de adoctrinamiento del OI sobre: ley de aviación civil, reglamentos y manuales del OI propios de cada Estado;
- b) curso de OI en centros de instrucción reconocidos de acuerdo con el siguiente currículo de instrucción:
 - i) Convenio de Chicago y repaso general de los Anexos;
 - ii) estructura de la OACI, CLAC y del SRVSOP;
 - iii) Anexo 1 – Licencias al personal;
 - iv) Anexo 6 – Operación de aeronaves;
 - v) Anexo 8 – Aeronavegabilidad;
 - vi) Anexo 18 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea
 - vii) Anexo 19 – Gestión de la seguridad operacional;
 - viii) estructura de los LAR, LAR 61, 63, 65 y LAR 145;
 - ix) Reglamentos del conjunto LAR OPS;

- x) estructura y contenido del MIO;
 - xi) certificación de explotadores de servicios aéreos;
 - xii) inspecciones y guías de inspección;
 - xiii) técnica de ejecución de una auditoría;
 - xiv) sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS);
 - xv) gestión de la seguridad operacional y vigilancia basada en riesgos (RBS);
 - xvi) técnicas de inspección, monitoreo de indicadores de seguridad operacional y vigilancia y utilización del MIO;
 - xvii) procedimientos de seguimiento de la mejora continua;
 - xviii) elaboración de cartas y comunicaciones a los explotadores de servicios aéreos;
 - xix) evaluación de un OM; y
 - xx) revisión y aprobación o aceptación (según corresponda) de la MMEL, MEL, CDL y los manuales de vuelo;
- c) curso de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea;
 - d) curso de factores humanos;
 - e) curso en técnicas de redacción;
 - f) capacitación en el cumplimiento de las normas y requisitos y en el reglamento de infracciones aeronáuticas de cada Estado;
 - g) capacitación inicial de tipo de aeronave siguiendo los cursos de vuelo ofrecidos por los fabricantes de aeronaves, las escuelas de pilotaje reconocidas o las empresas de transporte aéreo para los OI/FLT que pertenezcan a la AAC del Estado y que sean asignados a certificar y a examinar la competencia de los pilotos como: emisión de una licencia, habilitaciones de tipo, verificaciones de la competencia, verificaciones en línea, verificaciones de calificación en ruta, calificación de PIC, calificación para operar en asiento izquierdo o derecho, calificación de instructor de vuelo o de simulador de vuelo, calificación y aprobación de IDEs, calificación y designación de examinadores, etc. Por regla general, los OI/FLT que no sean asignados a las funciones de examinadores de la competencia de pilotos, no necesitan recibir este tipo de instrucción. Sin embargo, quedarán limitados a las tareas de inspección y supervisión en tierra;
 - h) cursos de prevención e investigación de accidentes y de seguridad de vuelo para los OI/FLT;
 - i) curso inicial de la aeronave para los OI/CC que no tengan habilitación en las aeronaves a las cuales han sido asignados;
 - j) curso inicial de la aeronave para los OI/FD que no tengan habilitación en las aeronaves a las cuales han sido asignados; e
 - k) instrucción práctica en el puesto de trabajo (OJT) en actividades de certificación, inspección, vigilancia, investigación y redacción de documentos preparados por un OI calificado y de experiencia.

4. Cualificación

4.1 La cualificación está definida como destreza, instrucción, conocimiento y experiencia, requeridos para que el personal aeronáutico se desempeñe correctamente en un determinado nivel.

4.2 Los aspirantes podrán obtener sus cualificaciones como OI en sus especialidades respectivas de acuerdo con niveles de cualificación, y una vez que hayan aprobado satisfactoriamente los segmentos de cualificación del programa de instrucción de tierra y de vuelo respectivamente y después de haber recibido el programa completo de OJT. La cualificación de los OI podrá estar dada a través de los siguientes niveles de cualificación, los mismos que se detallan con fines de orientación:

- a) Aprendiz. – En este nivel recibirán instrucción todos los candidatos a inspectores;
- b) Nivel I.- Es la primera certificación. Quien se encuentre en este nivel, deberá contar con la destreza y amplios conocimientos, necesarios para llevar a cabo evaluaciones, en concordancia con los estándares establecidos para dicho procedimiento. Desempeñará sus tareas bajo la supervisión de inspectores de Nivel III. El inspector Nivel I, será capaz de seguir los procedimientos para los cuales ha sido capacitado y recibirá la guía necesaria y/o la supervisión de los inspectores de Nivel II y Nivel III;
- c) Nivel II.- Este segundo nivel de certificación tiene las mismas condiciones que el Nivel I, en cuanto a la supervisión ejercida por el Nivel III. El inspector Nivel II, podrá establecer procedimientos de evaluación, los cuales serán aprobados por inspectores de Nivel III;
- d) Nivel III.- El inspector Nivel III contará con la destreza y conocimientos necesarios para interpretar y aplicar los estándares, seleccionando el método y técnica para una determinada inspección y para preparar y verificar la adecuación de los procedimientos. Sólo un inspector de Nivel III poseerá la autoridad para aprobar dichos procedimientos, adecuando la técnica y método para el cual ha sido certificado. Tendrá la capacidad para conducir o dirigir la instrucción y evaluación;
- e) Instructor. – Tendrá la destreza y conocimientos necesarios para planificar, organizar y presentar las clases teórico-prácticas, o los programas de instrucción, en concordancia con los perfiles establecidos de instrucción; y
- f) Auditor. – Tendrá la formación, instrucción, destreza y conocimientos para interpretar los procesos y procedimientos contemplados para la óptima aplicación de los estándares establecidos.

4.3 Una vez que se completa con éxito la instrucción inicial, los OI realizarán deberes y tareas de forma independiente o como parte de un equipo de inspección. Deben demostrar el conjunto de competencias y criterios de rendimiento que la AAC ha determinado que es el nivel mínimo aceptable. Se entiende que las competencias demostradas en la fase de reclutamiento se construirán y reforzarán durante la fase de instrucción de calificación inicial. A medida que adquieren experiencia y pasan por la instrucción continua, se espera que los OI mantengan y amplíen las competencias requeridas para su función a niveles cada vez más exigentes. En el Numeral 3.3 de la Sección 4 de este capítulo, se proporciona un ejemplo de las competencias y comportamientos observables asociados que los candidatos a CASI pueden demostrar en el nivel de entrada. El Apéndice A también contiene un ejemplo de las competencias y comportamientos observables asociados que los CASI deben demostrar al finalizar la instrucción inicial.

Sección 3 – Funciones y responsabilidades

1. Generalidades

El personal de inspección tiene como función principal determinar el nivel de seguridad operacional que el explotador de servicios aéreos puede conseguir y que en realidad logra en la práctica. A este fin, el trabajo del OI de la AAC consiste sobre todo en inspeccionar, evaluar, examinar, verificar, calificar, certificar, preparar informes y formular recomendaciones. Las recomendaciones y críticas relativas a las operaciones deben basarse en hechos y no en opiniones personales y estar cuidadosa y completamente documentadas. Todas las insuficiencias observadas por los OI de la AAC deben señalarse inmediatamente a la atención del personal interesado. Si no se toman las medidas necesarias para subsanar la situación en un plazo razonable, debe quedar por escrito, el asunto debe someterse a un nivel superior, quien decidirá si es preciso imponer restricciones a las operaciones o tomar medidas coercitivas con respecto al explotador de servicios aéreos o a su personal. El OI de la AAC debería poner siempre de relieve la necesidad de que se cumplan los reglamentos de seguridad operacional y esforzarse por establecer y mantener relaciones armoniosas. Es sumamente importante que el OI de la AAC dé muestras de buen sentido, iniciativa, comportamiento y actitudes correctas e imparcialidad, mostrándose firme al mismo tiempo en sus relaciones con los representantes del explotador de servicios aéreos.

2. Funciones

2.1 Los OI son: pilotos, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo y otros especialistas que cada AAC puede designar, quienes poseen una amplia experiencia en la industria aeronáutica, se especializan en la operación de las aeronaves y aseguran el cumplimiento de los reglamentos del Conjunto LAR OPS. Estos inspectores son responsables por los explotadores de servicios aéreos de los Estados del SRVSOP. En su trabajo diario, los OI administran pruebas escritas, verbales y prácticas para la emisión de una variedad de certificados y habilitaciones, llevan a cabo inspecciones de cabina de pilotaje en ruta, de cabina de pasajeros en ruta, de despacho de aeronaves y conducen la supervisión permanente de otros aspectos de la operación de un explotador del sistema. Entre estos otros aspectos se incluye la evaluación de las operaciones de un explotador en lo concerniente a la adecuación de las instalaciones, equipos, procedimientos y administración general. Otras funciones importantes de los OI incluyen examinar al personal aeronáutico (pilotos, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo, etc.) para la emisión de una certificación inicial y periódica y evaluar los programas de instrucción del personal aeronáutico, el equipo y las instalaciones. Cuando, en el transcurso de una inspección, los OI encuentran que una aeronave, un tripulante o un despachador de vuelo no están cumpliendo con los requisitos establecidos, ellos pueden recomendar una acción legal. Dicha acción legal puede ir desde una acción administrativa hasta una acción penal y una posible suspensión o revocación de un AOC, un certificado habilitante o una licencia.

2.2 Los OI pueden también realizar funciones adicionales, tales como, conducir seminarios sobre aspectos de aviación para pilotos, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo y personal de operaciones de una aerolínea. También los OI pueden ser llamados a testificar en un juicio con respecto a una infracción levantada.

3. Responsabilidades

3.1 A pesar de que es prácticamente imposible proporcionar una orientación detallada para enfrentarse con cada situación y problema que tenga que afrontar el personal de inspección, a continuación, se detalla las principales responsabilidades de los OI en cada área de especialidad:

3.1.1 Responsabilidades de los OI/FLT. – Los OI/FLT pilotos, son responsables del cumplimiento de las tareas descritas en las siguientes áreas: certificación y vigilancia.

Nota. – Los OI/FLT pilotos pueden asumir las verificaciones de los mecánicos de a bordo y navegantes cuando en un tipo de avión exista un puesto aparte para dicho mecánico o navegante.

3.1.2 Responsabilidades en el área de certificación. – Los deberes de certificación de los OI/FLT involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.1.2.1 Certificación del personal aeronáutico. – Los OI/FLT son responsables de:

- a) la certificación de pilotos de acuerdo con el LAR 61 y de la certificación de mecánicos de a bordo y navegantes de acuerdo con el LAR 63;
- b) la designación o renovación de un piloto o mecánico de a bordo examinador; y
- c) la evaluación de las calificaciones de los tripulantes de vuelo respecto a las aprobaciones específicas como: EDTO, RVSM, LVO, CAT II o CAT III, RNP AR APCH, etc.

3.1.2.2 Certificación de explotadores de servicios aéreos. – Los OI/FLT en la mayoría de los casos se encuentran totalmente involucrados en la certificación de los explotadores sujetos a los reglamentos del Conjunto LAR OPS. Algunos de las funciones y responsabilidades de los OI/FLT en la certificación de un explotador de servicios aéreos basándose en los requisitos de los reglamentos del Conjunto LAR OPS son:

- a) conducción de las verificaciones de pericia y habilitación para pilotos, mecánicos de a bordo y navegantes cuando en un tipo de avión exista un puesto aparte para dicho mecánico o navegante. Estas verificaciones serán realizadas únicamente por los OI/FLT que mantienen una habilitación de tipo en las aeronaves utilizadas o para un tipo de aeronave con características operativas similares objeto de las verificaciones;
- b) conducción de las demostraciones de evacuación de emergencia o de amaraje en sus áreas de responsabilidades específicas;
- c) conducción de los vuelos de demostración y validación;
- d) aprobación de los IDE para pilotos;
- e) certificación de mecánicos de a bordo y navegantes cuando en un tipo de avión exista un puesto aparte para dicho mecánico o navegante
- f) evaluación de las declaraciones de cumplimiento;
- g) evaluación de los programas de instrucción de la tripulación de vuelo;
- h) evaluación de los OM en las partes correspondientes a pilotos, mecánicos de a bordo y navegantes;
- i) evaluación de los AFM aprobados;
- j) evaluación de las listas de verificación;
- k) evaluación de la información aeronáutica de aeródromo y meteorológica;
- l) evaluación de los medios especiales de navegación;
- m) evaluación de los procedimientos de rodaje;
- n) evaluación de los sistemas de análisis de información de performance de aeródromos/pistas;

- o) evaluación de las MEL, en coordinación con los AI;
- p) evaluación de los programas de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea (cuando cuenten con las calificaciones requeridas);
- q) evaluación de los sistemas de registro de la documentación de la tripulación de vuelo;
- r) evaluación de los procedimientos de seguimiento de vuelo;
- s) evaluación de los registros de vuelo;
- t) aceptación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS)
- u) recomendar al DGAC la emisión y enmienda de las OpSpecs; y
- v) recomendar al DGAC la emisión del AOC; etc.

3.1.3 Responsabilidades en el área de vigilancia. – Las tareas de vigilancia de los OI/FLT involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.1.3.1 Vigilancia del personal aeronáutico. – Los OI/FLT son responsables por la supervisión del personal aeronáutico, quienes han sido certificados de acuerdo con los LAR 61 y 63. El siguiente personal debe ser supervisado por los OI/FLT:

- a) tripulantes de vuelo (pilotos, mecánicos de a bordo y navegantes);
- b) CC (cuando no existen OI/CC y solo por los OI/FLT);
- c) instructores de vuelo (de aeronave, dispositivos de instrucción de vuelo y simulador de vuelo);
- d) IDE para pilotos;
- e) IDE para mecánicos de a bordo;
- f) examinadores designados para pilotos; y
- g) examinadores designados para mecánicos de a bordo.

3.1.3.2 Vigilancia de los explotadores de servicios aéreos. – Las actividades de vigilancia que un OI/FLT puede desarrollar son las siguientes:

- a) El OI/FLT conducirá:
 - i) inspecciones de rampa en su área de responsabilidad;
 - ii) inspecciones de cabina de pilotaje en ruta;
 - iii) inspecciones de mercancías peligrosas; y
 - iv) observación de las operaciones de las aeronaves desde una torre de control de tránsito aéreo en coordinación con el OI/DV.
- b) El OI/FLT inspeccionará:
 - i) los registros de vuelo;
 - ii) los programas de instrucción de las tripulaciones de vuelo;
 - iii) los registros de la tripulación de vuelo;
 - iv) los procedimientos de despacho y seguimiento de vuelo;
 - v) a los IDE; y
 - vi) el desempeño del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

3.1.4 Responsabilidades de los OI/FLT que no mantienen una habilitación de tipo como pilotos con experiencia reciente de una o varias aeronaves. – Los OI/FLT que no puedan mantener una habilitación de tipo por cualquier motivo, no serán asignados a ninguna tarea de certificación, habilitación, calificación y aprobación de pilotos y mecánicos de a bordo. Considerando su experiencia como pilotos y FM de aeronaves, estos OI/FLT podrán ser asignados a los procesos de certificación, de inspección en tierra y de vuelo (únicamente inspecciones de cabina de pilotaje en ruta) y de vigilancia. Será responsabilidad de cada Estado participante del SRVSOP determinar las funciones y responsabilidades de los dos tipos de OI/FLT; aquéllos que mantienen una habilitación de tipo y aquéllos que no mantienen dicha habilitación.

3.2 Responsabilidades de los OI/CC. Los OI/CCs en el ejercicio de sus funciones cumplirán las siguientes responsabilidades en las áreas de certificación y vigilancia:

3.2.1 Responsabilidades en el área de certificación. – Los deberes de certificación de los CCs involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.2.1.1 Certificación del personal aeronáutico. – Los OI/CCs son responsables por:

- a) la certificación de CCs en aquellos Estados donde se emiten licencias y/o certificados y habilitaciones; y
- b) la designación o renovación de un CCs examinador en los Estados donde se emitan certificados (licencias) y habilitaciones.

3.2.1.2 Certificación de explotadores de servicios aéreos. – Algunas de las funciones y responsabilidades de los OI/CCs en la certificación de un explotador de servicios aéreos según los requisitos de los reglamentos del Conjunto LAR OPS son:

- a) conducción de las verificaciones de competencia y calificación para CCs. Estas verificaciones serán realizadas únicamente por los OI/CC que mantienen una habilitación de tipo en las aeronaves utilizadas o para un tipo de aeronave con características operativas similares objeto de las verificaciones;
- b) conducción de las demostraciones de evacuación de emergencia y/o de amaraje forzoso bajo la dirección y responsabilidad del JEC/POI y en sus áreas de responsabilidad específicas;
- c) conducción de los vuelos de demostración y validación en el área de CC;
- d) evaluación de los inspectores del explotador para CC;
- e) evaluación de las declaraciones de cumplimiento en las subpartes correspondientes a CC;
- f) evaluación de los programas de instrucción de CC;
- g) evaluación del OM en las partes correspondientes a-CC;
- h) evaluación de las MEL en las partes correspondientes a CC;
- i) evaluación de las tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros;
- j) evaluación de los sistemas de registros de la documentación de CC;
- k) aprobación de los programas de asignación de asientos en salidas de emergencia;
- l) aprobación de los programas de transporte de equipaje de mano;
- m) aceptación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); y
- n) evaluación de los programas de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea (cuando cuenten con la calificación requerida);

3.2.2 Responsabilidades en el área de vigilancia. – Las tareas de vigilancia de los OI/CC involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.2.2.1 Vigilancia del personal aeronáutico. – Los OI/CC son responsables por la supervisión del siguiente personal aeronáutico:

- a) CC;
- b) instructores de CC;
- c) IDE para CC (si una AAC decide disponer de este personal); y
- d) examinadores designados para CC donde la AAC emiten certificados (licencias) y habilitaciones.

3.2.2.2 Vigilancia de los explotadores de servicios aéreos. – Las actividades de vigilancia que los OI/CC pueden desarrollar son las siguientes:

- a) El OI/CC conducirá:
 - i) inspecciones de rampa en el área de su especialidad;
 - ii) inspecciones de cabina de pasajeros en ruta;
 - iii) inspecciones de mercancías peligrosas, (cuando cuente con la calificación requerida); y
 - iv) verificaciones de la competencia de los CC. Estas verificaciones serán conducidas únicamente por quienes mantengan habilitaciones de tipo en las aeronaves objeto de las verificaciones.
- b) el OI/CC inspeccionará:
 - i) los registros de actividad de vuelo de los CC;
 - ii) los programas de instrucción de CC;
 - iii) los registros de instrucción de los CC; y
 - iv) los IDE de CC (si un Estado decide disponer de este personal).

3.3 Responsabilidades de OI/FD. – Los OI/FD en el ejercicio de sus funciones cumplirán las siguientes responsabilidades en las áreas de certificación y vigilancia:

3.3.1 Responsabilidades en el área de certificación. – Los deberes de certificación de los OI/FD involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.3.1.1 Certificación del personal aeronáutico. – Los OI/FD son responsables por:

- a) la certificación de los despachadores de vuelo de acuerdo con el LAR PEL 65;
- b) la designación o renovación de un despachador de vuelo; y
- c) la evaluación de las calificaciones de los despachadores de vuelo respecto al despacho de aeronaves con capacidad de: EDTO, RVSM, LVO, CAT II o CAT III, PBN, etc.

3.3.1.2 Certificación de explotadores de servicios aéreos. – Algunas de las funciones y responsabilidades de los OI/FD en la certificación de un explotador de servicios aéreos según los requisitos de los reglamentos del Conjunto LAR OPS son:

- a) conducción de las verificaciones de competencia y calificación de los EO/FD. Estas verificaciones serán realizadas únicamente por los OI/FD que mantienen una habilitación de tipo en las aeronaves utilizadas o para un tipo de aeronave con características operativas similares objeto de las verificaciones;
- b) apoyarán en la conducción de las demostraciones de evacuación de emergencia o de amaraje;
- c) conducción de los vuelos de demostración y validación en su área específica de responsabilidad;

- d) evaluación de las declaraciones de cumplimiento en las subpartes correspondientes a FD como son: limitaciones en la performance – aviones, masa y centrado, procedimientos de operación, etc.;
- e) evaluación de los programas de instrucción para los FD;
- f) evaluación del OM, en las partes correspondientes a FD;
- g) evaluación de la información aeronáutica de aeródromos y de meteorología en coordinación con los OI/FLT;
- h) evaluación de los sistemas de análisis de información de performance de aeródromos/pistas en caso de que no exista un inspector ingeniero de operaciones o un inspector piloto calificado;
- i) evaluación de la MEL, en coordinación con los OI/FLT e OI/CC;
- j) evaluación de los programas de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea (cuando cuente con la calificación requerida);
- k) evaluación de los sistemas de registros de la documentación de los FD;
- l) evaluación de los procedimientos de seguimiento de vuelo;
- m) evaluación de los registros de vuelo. Esta responsabilidad puede ser compartida con los OI/FLT; y
- n) aceptación del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

3.3.2 Responsabilidades en el área de vigilancia. – Las tareas de vigilancia de los OI/FD involucran al personal aeronáutico y a los explotadores de servicios aéreos.

3.3.2.1 Vigilancia del personal aeronáutico. – Los OI/FD son responsables por la supervisión del personal aeronáutico, quienes han sido certificados de acuerdo con el LAR 65. El siguiente personal debe ser supervisado por los OI/FD:

- a) los despachadores de vuelo;
- b) los instructores de despachadores de vuelo; y
- c) inspectores del explotador para despachadores de vuelo.

3.3.2.2 Vigilancia de los explotadores de servicios aéreos. – Las actividades de vigilancia que un OI/FD puede desarrollar son las siguientes:

- a) inspecciones de rampa;
- b) inspecciones a manuales y documentos;
- c) Inspecciones de mercancías peligrosas (cuando cuente con la calificación requerida);
- d) verificaciones de la competencia de los FD. Estas verificaciones serán conducidas únicamente por OI/FD que mantengan habilitaciones de clase en las aeronaves objeto de las verificaciones;
- e) observación de las operaciones de las aeronaves desde una torre de control de tránsito aéreo en coordinación con el OI/FLT; y
- f) desempeño del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

3.3.2.3 El OI/FD inspeccionará:

- a) los registros de vuelo;
- b) los registros de los despachadores de vuelo;
- c) los programas de instrucción de los despachadores de vuelo;
- d) los procedimientos de despacho y seguimiento de vuelo;

- e) las bases del explotador de servicios aéreos;
- f) las operaciones de deshielo y antihielo de aeronaves en tierra;
- g) el control de las operaciones; y
- h) las instalaciones de las estaciones.

3.4 Además de las funciones y responsabilidades enunciadas, los OI deberán conducir toda inspección de acuerdo con un programa de trabajo establecido y ajustándose a los procedimientos de este manual, deberán también presentar informes sobre cada inspección o investigación de acuerdo con lo prescrito y llenar y tramitar los formularios de inspección pertinentes. En las comunicaciones con el explotador de servicios aéreos, informarán por escrito, de toda insuficiencia importante, requiriéndole que proponga los plazos y las medidas de solución.

3.5 Infracciones a la legislación aeronáutica básica. – Los OI en general tienen la obligación de investigar, analizar y reportar las infracciones a la legislación aeronáutica básica o a los reglamentos y requisitos de seguridad operacional correspondientes. En situaciones donde existen infracciones a los LAR, los OI deben hacer recomendaciones con respecto a la acción legal a seguir.

4. Otras responsabilidades

4.1 Además de las responsabilidades enunciadas anteriormente, los OI pueden proveer asistencia técnica, participar en prevención de accidentes y en el procesamiento de una devolución voluntaria de un AOC.

4.2 Cuando corresponda por funciones relacionadas a las actividades de vuelo, el OI debe mantener vigente la licencia de vuelo acompañada por la habilitación psico-fisiológica correspondiente.

4.3 Con relación a las actividades de RBS, la AAC deberá monitorear permanentemente el rendimiento de seguridad operacional de cada explotador de servicios aéreos, los resultados de las actividades de la RBS, las tendencias no deseadas y otras fuentes de información, a fin de determinar si es necesario realizar actividades de vigilancia adicionales a las inspecciones programadas en el plan de vigilancia.

Sección 4 – Conducta de los inspectores

1. Propósito

Esta sección tiene como propósito fundamental establecer las normas de ética y conducta que los OI deben observar durante el cumplimiento de sus funciones y tareas encomendadas por sus Estados.

2. Generalidades

2.1 A pesar de que en esta sección se describen los lineamientos principales de ética y conducta, todas las circunstancias que un OI pueda encontrar posiblemente no sean cubiertas en este manual. Debido a que un OI se encuentra ante la mirada del público, se requiere que siempre trate de ejercer buen juicio, tacto y conducta profesional, aun cuando no esté realizando funciones de trabajo.

2.2 La conducta de un OI tiene una incidencia directa en el cumplimiento efectivo y apropiado de las funciones y responsabilidades asignadas por su organización. Se requiere que los OI cumplan sus obligaciones de una manera profesional y mantengan esa actitud en todas sus actividades. De manera profesional significa demostrar un buen conocimiento del tema a tratar, aspecto importante que se logra a través de una buena preparación antes de cualquier inspección, investigación o auditoría a realizar.

2.3 A través de su conducta, los OI que trabajan en contacto directo con los explotadores de servicios aéreos y con el público relacionado con actividades de aviación, tienen una gran responsabilidad en la formación de un buen concepto del público sobre la AAC.

2.4 Los OI deben estar dispuestos a no permitir que emociones personales o conflictos con personas de la industria influyan en su comportamiento, por el contrario, deben ser capaces de demostrar tacto, imparcialidad y justicia en todas sus acciones.

3. Atributos personales de los inspectores de operaciones

Es necesario que los OI sean de mente amplia y posean buen juicio, habilidades analíticas y puedan arribar a conclusiones rápidas y objetivas, además deben tener la habilidad de percibir situaciones de una manera objetiva, comprender operaciones complejas desde una perspectiva amplia y comprender sus responsabilidades individuales dentro de una organización globalizada. Especial importancia constituye, el alto nivel de conducta e integridad personal que necesita poseer un OI, lo cual imposibilite actos de soborno o gratificaciones indebidas por parte de alguna persona u organización.

4. Reglas de conducta

4.1 Todos los OI deben observar las siguientes reglas de conducta:

- a) presentarse en el lugar de trabajo a tiempo y en una condición que permita la ejecución eficiente de las tareas asignadas;
- b) ejecutar su trabajo cabalmente en los plazos y en los términos establecidos;
- c) mantener buena apariencia personal y profesional durante las horas de trabajo y fuera de ellas;
- d) mantener el nivel de su cargo en lo referente a alojamiento y alimentación durante el cumplimiento de sus misiones;
- e) cumplir rápidamente las instrucciones emitidas por el jefe inmediato superior. Durante viajes en misiones de trabajo, comunicarse con su jefe inmediato superior a fin de proporcionar los números telefónicos del lugar de trabajo y hotel, donde es posible localizarlo;
- f) ser diplomáticos, corteses y ejercer tacto en el trato con inspectores colegas, jefes, directores y con el público en general;
- g) es necesario que los OI obtengan la aprobación de sus solicitudes de permisos para ausentarse del trabajo (incluyendo permisos sin remuneración);
- h) conservar y proteger los fondos públicos, propiedades, equipo y materiales de la AAC (los OI no deben usar, o permitir a otros que usen equipo, propiedades o personal de la AAC para beneficios personales u otros aspectos de carácter oficial);
- i) cuando existan obligaciones que impliquen gastos de los fondos de la AAC, es necesario que los OI tengan conocimiento y observen todos los requerimientos y restricciones legales. Además, se requiere que los empleados sean prudentes y ejerzan un juicio reflexivo en el gasto de dichos fondos;
- j) proteger información confidencial y aquella que no tenga este carácter; que no deba ser entregada para circulación general. Es esencial que los OI no revelen o difundan ningún tipo de información confidencial, o información que sea sólo para uso oficial a menos que esté específicamente autorizado para realizar esta acción, excepto cuando existe una necesidad específica que requiera proporcionar tal información. La información confidencial no debe ser revelada a nadie que no tenga la autorización apropiada. En consecuencia, es necesario que los OI cumplan los siguientes aspectos:

- i) no divulgar ninguna información oficial obtenida a través de su empleo a cualquier persona no autorizada;
 - ii) no hacer pública cualquier información oficial antes de la fecha prescrita para su publicación autorizada;
 - iii) usar o permitir a otras personas utilizar cualquier información oficial para propósitos privados o personales que no esté disponible al público en general;
 - iv) examinar documentos oficiales o registros de los archivos por razones personales. las falsificaciones intencionadas e ilegales, ocultación, disminución o la eliminación no autorizada de documentos o registros oficiales están prohibidas por ley de cualquier Estado; y
 - v) cumplir con las disposiciones estatales sobre la protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas;
- k) cumplir las leyes, reglas, reglamentos y otras instrucciones superiores. Esto incluye a todas las normas establecidas, señales e instrucciones relacionadas con la seguridad en el trabajo (aspectos relacionados con seguridad industrial en aviación civil). Además, para evitar accidentes, es necesario que los OI informen sobre fuentes potenciales de accidentes y de peligro de incendios a sus superiores y cooperen totalmente con los encargados de seguridad para evitar que las personas o propiedades corran riesgos. El no cumplir en forma intencionada las precauciones de seguridad, como los actos que se describen a continuación, constituyen una base para acciones disciplinarias:
- i) no reportar una situación de la que se tiene conocimiento y que pueda terminar en accidente, la cual involucre lesiones a personas o daño a la propiedad o equipo;
 - ii) no usar vestimenta o equipo de seguridad (por ejemplo, no usar dispositivos de seguridad cuando estos han sido suministrados); y
 - iii) poner en riesgo la seguridad o causar lesiones al personal o daños a la propiedad o equipos por negligencia;
- l) defender con integridad la confianza pública depositada en la posición a la cual ha sido asignado por la AAC;
- m) reportar violaciones confirmadas o sospechadas de la ley, reglamentos o políticas a través de los canales apropiados;
- n) no dedicarse a actividades privadas por lucro personal, o cualquier otro propósito no autorizado, con propiedades de la AAC;
- o) prestar toda la ayuda y testimonio a cualquier supervisor u oficial que lleve a cabo una investigación oficial o consulta acerca de los asuntos en investigación que pudiesen surgir de acuerdo con la ley, reglas y reglamentos fiscalizados por la AAC;
- p) la AAC no autoriza el uso de drogas ilícitas, abuso del alcohol u otras sustancias, de forma tal que pueda afectar su rendimiento en el trabajo. Esta determinación de la AAC está fundamentada en la responsabilidad que tiene de mantener la seguridad operacional en todas las esferas de la aviación civil, así como también en consideración que tal decisión personal puede afectar el nivel de seguridad de los pasajeros;
- q) a cualquier OI que incurra en ese grave error, no se le permitirá realizar sus obligaciones relacionadas con la seguridad en las operaciones de las aeronaves. Toda medida disciplinaria que adopte la AAC es para asegurarse de que dicha persona no constituya un riesgo para la seguridad pública;

- r) cuando existe una evidencia objetiva de que algún OI está involucrado en el cultivo, procesado, fabricación, venta, disposición, transporte, exportación o importación de narcóticos, marihuana, drogas o sustancias depresivas o estimulantes, se le suspenderá inmediatamente de sus actividades en la AAC. Los OI que usen, tengan en posesión, compren o estén bajo la influencia de drogas u otras sustancias o abusen del alcohol en el desempeño de sus funciones y responsabilidades serán separados de sus puestos de trabajo inmediatamente;
- s) realizar declaraciones irresponsables, falsas o difamatorias, sin fundamento; y
- t) las grabaciones y fotos sin el conocimiento y autorización de la AAC están prohibidas.

5. Acoso sexual y discriminación

5.1 Todos los OI tienen el derecho de trabajar en un medio donde sean tratados con dignidad y respeto. Los actos de acoso sexual y discriminación (racial, de género, étnica, por discapacidad, etc.) serán tratados como faltas de mala conducta en violación de la política de la AAC contra estas acciones.

5.2 Todos los OI tienen la responsabilidad de comportarse de manera apropiada y tomar las acciones apropiadas para eliminar el acoso sexual y discriminación de toda índole en el lugar de trabajo. Las acciones que están en violación con la política de la AAC incluyen, pero no están limitadas, a lo siguiente:

- a) burlas, bromas, comentarios o preguntas inoportunas de carácter sexual o racial;
- b) miradas sexuales impertinentes o gestos;
- c) cartas inoportunas, llamadas telefónicas o materiales de naturaleza sexual o de discriminación racial;
- d) contacto físico o toques inoportunos de naturaleza sexual; y
- e) promesas o beneficios a cambio de favores sexuales.

5.3 Es necesario que los OI que experimenten acoso sexual o discriminación por parte de otros, lo informen inmediatamente a su jefe inmediato superior o a un nivel más alto si la acusación involucra al jefe inmediato superior. Cuando existe evidencia objetiva que un incidente de esta naturaleza ha ocurrido, se tomará una acción disciplinaria, según corresponda.

6. Conducta y ética fuera del trabajo

6.1 Es preocupación constante de la AAC que la conducta de los OI fuera del trabajo sea la adecuada, de modo que no se refleje adversamente en la capacidad de la AAC para cumplir su misión.

6.2 Es necesario que los OI cuando estén fuera del trabajo se comporten de manera tal, que no provoquen un cuestionamiento por parte del público acerca de la fiabilidad y confianza en el cumplimiento de sus obligaciones como empleados de la AAC.

6.3 Los OI en el ejercicio de sus funciones y mientras sean miembros de un AAC deberán cumplir las siguientes reglas:

- a) no participar en actividad política; y
- b) no pertenecer a ningún grupo subversivo.

7. Comidas, vuelos inaugurales y eventos ceremoniales

7.1 La política interna de la AAC prohíbe al OI aceptar regalos, favores, gratificaciones o cualquier otro objeto de valor monetario, incluyendo transporte gratis proveniente de una persona o compañía que está sujeta al cumplimiento de las reglamentaciones, la cual tiene o está buscando tener relaciones contractuales con la AAC o que tiene intereses que podrían estar afectados por el desempeño o no desempeño de las obligaciones de ciertos empleados en particular.

7.2 Teniendo en cuenta las relaciones de trabajo que mantienen los OI de la AAC con los explotadores de servicios aéreos, se hace muy difícil rechazar ciertas invitaciones a almuerzos o cenas, o pequeños regalos de recuerdo; por tanto, juega un papel importante el juicio del OI en la aceptación de tales invitaciones y regalos. Como norma general no se deberá aceptar regalos con un valor monetario significativo y en casos de almuerzos o cenas se aceptarán por una sola vez.

7.3 El hecho de aceptar invitaciones de aerolíneas, fabricantes de aeronaves o de otros negocios relacionados con la aviación, para vuelos inaugurales o para transporte gratuito en conexión con inauguraciones y eventos ceremoniales similares, está prohibido sin la previa autorización del jefe inmediato superior. Invitaciones de esta naturaleza pueden ser aceptadas, si el OI es asignado por la AAC para llevar a cabo funciones oficiales que estén relacionadas con dicho evento.

8. Posibilidad de otros empleos e intereses económicos

8.1 La información sobre la posibilidad de otros empleos deberá estar descrita en el contrato que el OI firma al entrar a trabajar en la AAC.

8.2 Cada OI es responsable de leer los reglamentos apropiados y de conducirse de una manera consistente con los mismos. Es necesario que cada OI revise sus actividades financieras y laborales fuera de la AAC para asegurarse que éstas no tengan incidencia directa o indirecta, la cual influya o motive conflictos de intereses con sus obligaciones y responsabilidades como OI de la AAC.

8.3 De acuerdo con la política interna de cada AAC, los OI pueden obtener un empleo fuera de la AAC que sea compatible con sus actividades públicas y que no disminuyan su capacidad mental o física de poder realizar dichas actividades. Los OI pueden enseñar o escribir, siempre y cuando ellos no utilicen información “interna” (p. ej. información que no ha sido todavía puesta a disposición del público). Los OI pueden solicitar al jefe de área el uso de cierta información antes de utilizarla o hacerla pública.

8.4 Trabajo a medio tiempo. - Cualquier actividad de negocio relacionada con la aviación que pueda estar sujeta a inspección, obtención de licencias, certificación u otro contacto oficial con la AAC, pone fuera de límites la posibilidad de trabajo a medio tiempo del OI.

8.5 La política interna de la AAC prohíbe al OI tener cualquier interés financiero que demuestre un conflicto de intereses, o “parezca” ser un conflicto, con sus obligaciones o responsabilidades oficiales. Para entender mejor el concepto de “parezca”, a los OI de la AAC le están prohibidos tener posesiones u otros intereses en aerolíneas o compañías fabricantes de aeronaves. La política de la AAC exonera de esta prohibición a cualquier poseedor de acciones de empresas o de compañías de seguros que no se especializan en industrias de aerolíneas.

Sección 5 – Modelo de competencias para los OI

1. Generalidades

Para las tareas de inspección, certificación y RBS de los explotadores de servicios aéreos, será necesario que los organismos a cargo de la reglamentación definan las competencias para los inspectores de seguridad operacional, lo que garantizará que los inspectores tengan los conocimiento, habilidades y actitudes necesarias para realizar sus funciones y responsabilidades.

2. Modelo de competencias

2.1 En el manual sobre las competencias de los inspectores de seguridad operacional del SRVSOP, Código M-GEN-005, se formulan ejemplos para el desarrollo de competencias de los inspectores de seguridad operacional a nivel de ingreso (una vez que hayan ingresado) y cuando hayan finalizado exitosamente la instrucción inicial.

Nota. - Este manual está disponible en el siguiente sitio web: https://www.srvsop.aero/site/wp-content/uploads/2021/02/Manual-competencias-inspectores-SRVSOP_19Feb2021.pdf

2.2 Dado que la aceptación y vigilancia de los SMS es una función clave de las AAC en la implementación del SSP, es necesario que los organismos a cargo de la reglamentación definan las competencias SMS para sus inspectores de seguridad operacional. Una vez que los inspectores adquieran estas competencias, podrán llevar a cabo sus funciones y responsabilidades de una manera armonizada y con un alto grado de conocimiento, habilidades y actitudes que son necesarias para apoyar la correcta implementación del SMS por parte de los explotadores de servicios aéreos. A continuación, se presenta una lista de competencias básicas que los inspectores deberían completar satisfactoriamente para la aceptación y vigilancia del SMS.

Competencias básicas para los inspectores de operaciones respecto a los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)

Descripción	Comprensión práctica de los sistemas de gestión de la seguridad operacional para poder evaluar cómo una organización garantiza el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de forma continua
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Comprende el rol del gerente responsable del SMS. • Comprensión de los componentes y elementos básicos de un sistema de gestión de la seguridad operacional. • Comprende la necesidad de que los componentes y elementos del sistema de gestión de la seguridad operacional se integren y operen como un solo sistema. • Reconoce si los sistemas de gestión de la seguridad operacional son apropiados para el tipo, tamaño y entorno operativo de la organización. • Comprensión de los principios de gestión del cambio. • Comprensión de las mejores prácticas para la mejora continua.

Descripción	Comprende el marco reglamentario y su intención de garantizar que una organización cumpla con los requisitos de sus certificados
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Comprende la legislación y reglamentos (nacional e internacional). • Comprende los antecedentes y la intención de la legislación y reglamentos. • Comprende el material de orientación y los medios aceptables de cumplimiento. • Comprende las políticas estatales, tales como las políticas de cumplimiento. • Habilidad para evaluar la aceptabilidad de la implementación de una organización con respecto a la legislación y los reglamentos. • Capacidad para ayudar a una organización en la interpretación de los requisitos reglamentarios aplicables.

Descripción	Comprende las técnicas de vigilancia del SMS
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Formación y experiencia demostrada en actividades de vigilancia reglamentaria. • Habilidad para planificar, realizar e informar sobre inspecciones y auditorías basadas en el cumplimiento. • Capacidad para identificar deficiencias significativas de seguridad operacional en un sistema de gestión de la seguridad operacional. • Capacidad para incluir elementos basados en el rendimiento en las actividades de vigilancia de rutina. • Comprende la diferencia entre la vigilancia basada en cumplimiento y la vigilancia basada en rendimiento (RBS).

Descripción	Comprende cómo se desarrollan y utilizan el marco de trabajo y los indicadores de rendimiento de la organización en un sistema de gestión de la seguridad operacional
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Entiende los diferentes tipos de indicadores, su uso y necesidades. • Diferencia entre indicadores efectivos e inefectivos. Los indicadores efectivos son aquellos que están directamente relacionados con las metas de rendimiento, mientras que los ineficaces no le dicen mucho al inspector sobre el rendimiento. • Comprende cómo se recopilan y analizan los datos de seguridad operacional en la organización • Capacidad para evaluar la efectividad de los indicadores y de revisarlos según sea necesario. • Conocimiento sobre el establecimiento de objetivos y sus limitaciones. • Conocimiento de las mejores prácticas relacionadas con la medición del rendimiento en el mismo sector de la aviación. • Conciencia de las principales áreas de riesgo, preocupaciones a nivel nacional, regional y cómo la organización puede contribuir a ellas. • Habilidad para traducir la información obtenida del rendimiento de la seguridad operacional en mensajes que sean adecuados para diversas audiencias (p. ej., ejecutivo responsable, equipos nacionales de seguridad operacional, personal de la autoridad e industria). • Familiarización con los indicadores de rendimiento de seguridad operacional del Estado y las expectativas de cómo se espera que las organizaciones los consideren.

Descripción	Comprensión de los diferentes tipos de culturas que se encuentran en una organización y cómo pueden afectar el rendimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Reconoce diferentes tipos de culturas nacionales, étnicas y profesionales y cómo pueden afectar la cultura de seguridad operacional de una organización. • Reconoce los diferentes tipos de cultura organizacional y su impacto en el personal en los distintos niveles de la organización. • Capacidad para evaluar si, y en qué medida, existe una cultura justa dentro de una organización. • Capacidad para evaluar si, y en qué medida, existe una cultura de seguridad operacional en una organización.

Descripción	Comprensión de la sensibilidad de las cuestiones confidenciales para evitar la divulgación inadvertida de datos de seguridad operacional por parte de la autoridad
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Comprende la legislación y los reglamentos en materia de divulgación y protección de datos. • Reconoce la importancia de un entorno de información abierto y su impacto en la eficacia de un sistema de gestión. • Comprende las limitaciones en la utilización de la información de seguridad operacional y el impacto potencial de la divulgación de datos o el uso inapropiado, incluida la divulgación inadvertida. • Entiende la sensibilidad de tratar con el sistema de informes confidenciales, cultura justa de una organización y el daño que una autoridad de reglamentación podría hacer en ese sistema y cultura.

Descripción	Habilidades de comunicación necesarias para interactuar de manera efectiva entre la industria y las partes interesadas internas
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Habilidades de comunicación escrita altamente desarrolladas, incluida la capacidad de redactar informes técnicos detallados. • Experiencia y capacidad para comunicarse de manera efectiva en un entorno técnico complejo. • Demuestra un alto nivel de habilidades de comunicación interpersonal, oral y escrita, incluida la capacidad de vincularse de manera efectiva a un nivel superior e influir en los resultados tanto internamente como con organizaciones externas. • Demostrar habilidades sólidas para entrevistas, como ser un oyente activo, hablar con claridad y ser capaz de articular pensamientos y formular preguntas de manera adecuada. • Habilidad para manejar adecuadamente los conflictos y confrontaciones en un ambiente de trabajo.

Descripción	Pensamiento sistémico: la capacidad de reconocer los componentes de un sistema y cómo interactúan y se interrelacionan
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Habilidad para identificar indicadores relacionados con una falla sistémica además de indicaciones de una falla en un solo punto. • Experiencia y capacidad para comprender un entorno operativo técnico complejo. • Demostrar una clara comprensión y aplicación de los modelos de causalidad de accidentes. • Comprensión del impacto potencial de las interacciones (tanto positivas como negativas) entre los sistemas y en las interfaces dentro de un sistema (p. ej., sistemas de gestión de calidad (QMS), sistemas de control de mantenimiento, sistemas de gestión de errores, sistemas de control de tránsito aéreo (ATC)).

Descripción	Habilidades analíticas acordes con los roles y responsabilidades para evaluar el rendimiento de seguridad operacional de la organización
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Habilidad para verificar que los procesos de recopilación de datos de la organización capturen la información adecuada. • Habilidad para verificar la eficacia del proceso de análisis de riesgos. • Habilidad para utilizar métodos de análisis causal. • Habilidad para evaluar tendencias en temas de seguridad operacional y cumplimiento. • Habilidad para evaluar los logros de seguridad operacional del explotador de servicios aéreos en comparación con sus objetivos de rendimiento de seguridad operacional. • Habilidad para comprender las limitaciones de los datos y cómo se pueden utilizar para analizar el rendimiento de la seguridad operacional.

Descripción	Habilidades de toma de decisiones necesarias para ejercer juicio basado en toda la información disponible
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad para analizar de forma crítica y precisa tendencias, situaciones problemáticas y problemas. • Habilidad para utilizar la lógica y el análisis para llegar a conclusiones apropiadas a partir de información y suposiciones relevantes. • Capacidad para inferir, categorizar, organizar y conectar conceptos relacionados. • Capacidad para ejercer juicio, inteligencia y discreción en la toma de decisiones. • Habilidades que pueden ayudar a identificar alternativas de decisión. • Capacidad de prever posibles consecuencias futuras de soluciones alternativas. • Habilidad para colaborar, comunicarse, cooperar, aprender, negociar y escuchar para asegurar una toma de decisiones grupal efectiva. • Habilidad en el manejo de emociones y problemas de percepción para garantizar la objetividad en situaciones de decisión estresantes. • Capacidad para discernir qué factores contribuyen a una situación que permite centrarse en la solución adecuada

Descripción	Apertura mental: ser capaz de aceptar nuevas ideas o diferentes puntos de vista, incluida la capacidad de reconocer que un sistema de gestión de la seguridad operacional es proporcional al tamaño y la complejidad de la organización
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad para evaluar si un sistema de gestión de la seguridad operacional es apropiado para las operaciones de la organización. • Comprensión de los criterios para diferenciar el tamaño y complejidad de cada organización, teniendo en cuenta su(s) tipo(s) de certificado(s). • Habilidad para reconocer que diferentes procesos y procedimientos pueden conducir al mismo resultado. • Capacidad de escuchar y comprender lo que la organización realiza para lograr un sistema de gestión eficaz

Descripción	Asertividad: La cualidad de ser capaz de afirmar y defender con confianza y vigor la propia opinión
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Rigurosidad y tenacidad en la búsqueda de pruebas o pruebas objetivas. • Capacidad para expresar opiniones con firmeza sin amenazar agresivamente ni aceptar sumisamente las opiniones de los demás.

Descripción	Trabajo en equipo: la evaluación de SMS a menudo se lleva a cabo como parte de un equipo, por lo que es necesario poder trabajar en un entorno multidisciplinario de manera cooperativa
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad de colaborar y cooperar para lograr un objetivo común. • Habilidad para emplear un comportamiento cooperativo para resolver problemas interpersonales y optimizar la interacción de los miembros. • Capacidad para generar confianza y respeto entre los miembros del equipo. • Habilidad para recibir y ofrecer retroalimentación constructiva a otros miembros del equipo. • Capacidad para trabajar con especialistas de otras disciplinas técnicas.

Descripción	Apreciación de la subjetividad de los sistemas de gestión de la seguridad operacional y la necesidad de establecer pruebas objetivas cuando sea posible
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad para reconocer y mitigar los prejuicios personales y la implicación emocional al realizar las inspecciones. • Habilidad para justificar y documentar decisiones importantes basadas en señales observables. • Capacidad para aplicar juicios subjetivos cuando sea necesario y para establecer pruebas objetivas cuando sea posible.

Descripción	Comprensión del desempeño humano y sus limitaciones y comprensión de los factores organizacionales que pueden influir en éstos
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Comprensión de los factores humanos y las limitaciones del desempeño humano para poder reconocer mitigaciones de riesgo débiles, procesos y procedimientos que están abiertos a errores humanos. • Capacidad para analizar incidentes y eventos, utilizando modelos de factores humanos (p. ej., SHELL). • Habilidad para identificar y articular los efectos de la cultura organizacional en la seguridad operacional. • Capacidad para identificar los riesgos relacionados con el factor humano dentro del SMS de una organización.

Descripción	Comprende el riesgo para evaluar problemas o cambios propuestos y el impacto en la organización y el sistema de aviación; y evalúa la necesidad de controles de riesgos de seguridad
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Comprensión de las relaciones entre los peligros y sus consecuencias y cómo contribuyen a los accidentes e incidentes. • Capacidad para identificar los precursores de los problemas de seguridad operacional. • Capacidad para evaluar los factores que contribuyen al riesgo y evaluar la eficacia de las estrategias de mitigación implementadas. • Habilidad para compartir datos y trabajar cooperativamente para determinar riesgos. • Capacidad para reconocer problemas técnicos que pueden tener implicaciones críticas para la seguridad operacional.

Descripción	Demuestra un enfoque efectivo de la gestión del riesgo respecto a la vigilancia de un proveedor de servicio considerando su modelo de negocio, perfil de riesgo y su disponibilidad de recursos.
Conductas observables	<ul style="list-style-type: none"> • Realiza evaluaciones exhaustivas de riesgos de los proveedores de servicios utilizando metodologías apropiadas. • Toma decisiones estratégicas basadas en evaluación de riesgos, principios, valores y casos de negocios. • Determina de manera oportuna tendencias, áreas problemáticas o riesgos que pueden tener un impacto negativo en la seguridad operacional. • Reconoce prácticas comerciales o culturas organizacionales que son indicadores potenciales de mayores niveles de riesgo. • Aplica los requisitos de certificación apropiados y las técnicas de vigilancia de acuerdo con los niveles cambiantes de riesgo. • Evalúa la idoneidad de los casos de seguridad operacional presentados por los proveedores de servicios. • Evalúa la idoneidad de las evaluaciones de riesgos realizadas por los proveedores de servicios y las medidas adoptadas para gestionar los peligros a un nivel aceptable. • Identifica si se requieren medidas correctivas o coercitivas para abordar un problema en su causa raíz. • Asegura que los proveedores de servicios implementen medidas de correctivas.

Sección 6 – Credenciales de los inspectores de operaciones

1. Generalidades

Esta sección contiene información sobre los tipos de credenciales para OI, los requerimientos de elegibilidad y los procedimientos de aplicación para su obtención. También contiene información sobre el uso de estas credenciales cuando los OI realizan sus funciones.

2. Tipos de credenciales

2.1 Existen dos tipos de credenciales que un OI debe utilizar, la primera autoriza al OI el acceso libre e ininterrumpido a la cabina de pilotaje de las aeronaves registradas en sus Estados. La segunda credencial permite el acceso libre e ininterrumpido del OI dentro de las áreas de operación de un aeródromo (áreas restringidas). La credencial de acceso a la cabina de pilotaje de una aeronave será emitida por cada Estado miembro del SRVSOP, mientras que la credencial para acceso a las áreas restringidas de un aeródromo será emitida por cada una de las autoridades administrativas de los aeródromos respectivos de cada Estado.

2.2 Las credenciales de los inspectores deben incluir una fotografía actualizada de la persona y una referencia a aquellos artículos de la legislación nacional que estipulan su autoridad para realizar inspecciones. Así mismo, la AAC debe establecer un método para determinar la vigencia de cada credencial.

3. Requerimientos de elegibilidad

3.1 Para que un candidato sea elegible a la credencial de CASI debe haber finalizado su instrucción y encontrarse totalmente calificado para ejercer los privilegios de OI. La credencial para acceso a las áreas de operación de un aeródromo deberá ser solicitada una vez que los OI hayan obtenido la credencial de CASI.

4. Procedimientos de aplicación

4.1 Los candidatos a OI podrán solicitar un certificado de CASI mediante una carta dirigida a la AAC de cada Estado, quien una vez que ha revisado el cumplimiento de los requisitos de instrucción y calificación emitirá el certificado correspondiente. A través de una carta dirigida al responsable de seguridad de los aeródromos, los OI harán su respectiva solicitud para obtener la credencial de acceso a las áreas de operación de un determinado aeródromo.

5. Uso de credenciales

5.1 A pesar de que las credenciales contienen autorizaciones generales para que los OI puedan realizar sus funciones, los trabajos específicos pueden ser únicamente realizados después de que el OI ha sido autorizado por el supervisor apropiado y una vez que ha cumplido con los requerimientos de instrucción y calificación establecidos en este manual.

5.1.1 Barreras físicas. – No obstante que la credencial de acceso a un aeródromo representa una autorización para que los OI ingresen en áreas de seguridad, para el caso de barreras físicas tales como puertas aseguradas y mallas, los OI deben buscar asistencia para poder ingresar. Los OI deberán preguntar al momento de ingresar a un área de seguridad si el explotador de servicios aéreos dispone de prácticas y procedimientos de seguridad que deben ser seguidos.

5.1.2 Protección física. – Los OI deben disponer y hacer uso correcto de todos los elementos de protección personal, acorde al área en donde desempeñe sus funciones, así como los elementos de identificación, como los chalecos refractivos y credencial visible en todo momento.

5.1.3 Puntos de inspección de pasajeros. – Los OI no están autorizados a evitar los puntos de inspección de pasajeros. En caso de urgencia el OI debe obtener autorización del personal del aeródromo para poder ingresar a las áreas de seguridad por otros puntos de ingreso.

5.1.4 Credenciales perdidas o robadas. – Si una o las dos credenciales han sido perdidas, robadas o dañadas, los OI deben reportar inmediatamente a sus superiores inmediatos, a fin de seguir los procedimientos de cada reglamentación interna de los Estados respecto a la anulación y al reemplazo de estas.

Sección 7 – Mantenimiento de la competencia técnica de los inspectores de operaciones

1. Generalidades

Los OI representan a la AAC de cada Estado, en tal virtud es deber de ellos y de las AAC mantener los conocimientos y la capacitación que requieren sus responsabilidades. Esto debería lograrse mediante instrucción periódica en tierra y de vuelo, que incluya cursos de investigación de accidentes, redacción de informes técnicos y repaso de las materias dictadas en el curso inicial para OI.

2. Instrucción técnica periódica

2.1 Para cerciorarse de que el personal de inspección de cada AAC mantiene la competencia y los conocimientos actualizados sobre aeronaves, equipos, técnicas, procedimientos y los últimos avances en sus especialidades, es esencial que cada Estado provea entrenamiento técnico periódico por lo menos cada dos años al personal de OI. Esta capacitación puede darse en un instituto de enseñanza aeronáutica propio de cada AAC. Sin embargo, para aquellos Estados que todavía no estén en capacidad de dictar cursos, puede ser necesario que sus OI asistan a cursos ofrecidos por otros Estados, fabricantes e institutos de enseñanza privados que tengan esta capacidad.

2.2 En lo correspondiente al mantenimiento de la competencia, un OI/FLT debería recibir instrucción de vuelo periódica por lo menos cada dos años en simulador de vuelo. La instrucción de vuelo periódica bianual de los OI/FLT debería contar por lo menos de dos sesiones de simulador. Cuando un explotador utiliza varios tipos de aeronaves, a la AAC de un Estado le resulta sumamente difícil y costoso mantener la competencia de sus OI/FTL, en tal razón ha resultado eficaz que la AAC apruebe la designación de pilotos inspectores del explotador que estén capacitados y autorizados para llevar a cabo verificaciones de la competencia o de vuelo en ruta de pilotos y mecánicos de a bordo de línea en nombre de la AAC. De igual manera como se ha manifestado anteriormente es conveniente que las AAC designen examinadores de vuelo a fin de reemplazar a sus inspectores en tareas de certificación del personal aeronáutico.

2.3 Sólo mediante instrucción periódica práctica y teórica especializada, tanto de orden técnico como de supervisión, puede utilizarse eficazmente al personal de inspección de la AAC y de esta manera hacer que mantenga un elevado nivel de conocimientos y pericia. Del resultado de esta instrucción, se logra un mejor desempeño de las tareas y un mayor respeto de parte del explotador.

Sección 8 - Clasificación de los inspectores de operaciones por etapas de acuerdo con su capacitación y experiencia

8.1 A fin de orientar a los Estados sobre las etapas que van alcanzando los OI durante su desempeño y experiencia en el campo, a continuación, como una guía se definen y se detallan las etapas señaladas:

8.2 Definiciones y alcances de cada etapa. –

a) OI Etapa I.- Es aquel inspector que ha realizado los cursos de adoctrinamiento de OI. Trabaja bajo supervisión;

- b) OI Etapa II.- Es aquel OI Etapa I, que luego de recibir OJT en un tiempo no menor a seis meses ni mayor a un año y previo el análisis de su desempeño, es propuesto para esta Etapa; y
- c) OI Etapa III.- A esta etapa pertenecen todos los OI Etapa II que han finalizado satisfactoriamente los cursos de especialización propios de sus áreas, quienes se hayan desempeñado apropiadamente como auxiliares docentes o ayudantes y que hayan cumplido tareas propias en sus áreas.

8.3 Funciones y responsabilidades que han de ser cumplidas por los OI en cada etapa. –

- a) OI Etapa I.- Intervienen en inspecciones de certificación y vigilancia como auxiliares de inspectores Etapa II, bajo la supervisión de un inspector Etapa III. Puede proponer informes de discrepancias encontradas bajo la supervisión de un inspector Etapa III;
- b) OI Etapa II.- Estudia, analiza y propone tareas específicas asignadas. Interviene en inspecciones de certificación y vigilancia como auxiliar de inspectores Etapa III. Elabora informes finales de inspección. Puede elaborar informes de discrepancias encontradas; e
- c) OI Etapa III.- Estudia, analiza y avala tareas específicas u otras que surgen de su experiencia. Dirige, interviene y supervisa inspecciones de certificación y vigilancia. Supervisa inspectores Etapas I y II.

Sección 9 - Registros de instrucción

9.1 Cada AAC deberá mantener los registros certificados del personal de OI mientras sus certificaciones se encuentren en vigencia.

9.2 El registro incluirá al menos lo siguiente:

- a) historia profesional;
- b) licencias, habilitaciones y certificados;
- c) capacitación inicial;
- d) OJT;
- e) capacitación periódica;
- f) capacitación especializada;
- g) registros de la actividad de vuelo a fin de mantener la competencia, tales como: instrucción en aeronave o simulador, calificaciones de zona, ruta y aeródromo, verificaciones de competencia, habilitaciones en los equipos, habilitación en asiento izquierdo y derecho, experiencia reciente, etc.; y
- h) cualquier otro certificado inherente a la actividad del inspector.

PÁGINA DEJADA INTENCIONALMENTE EN BLANCO