

28 de enero de 2020

DGAC-DSNA-OF-0052-2020

Señor
Alvaro Vargas Segura
Director General
Presente

Asunto: Informe final de gestión.

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo y de acuerdo a la circular DGAC-DG-CIR-0002-2018 del 26 de enero del 2018, en apego a lo dispuesto en el artículo 41 inciso 36 del Reglamento Autónomo de Servicio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Decreto Ejecutivo número 36235 de fecha 05 de julio del 2010, son obligaciones de los servidores de la Dirección General de Aviación Civil, rendir un informe de gestión a la jefatura inmediata, por lo que a continuación le presento el informe final de mi gestión al puesto de jefe del Departamento de Servicios de Navegación aérea.

LICENCIAS AL PERSONAL

El año pasado, se publicó una nueva versión del RAC LPTA, el cual trae consigo cambios en el proceso de otorgamiento de licencias para el personal del Departamento de Servicios de Navegación Aérea.

Anteriormente, el personal se sometía a un proceso de OJT en las estaciones para obtener su habilitación, y posterior a superar esa etapa se solicitaba la inclusión de la habilitación respectiva en las licencias, sin embargo, hoy en día, aparte del proceso de OJT que deben de llevar, se incluyó un examen en la unidad de licencias con el objetivo de que la DGAC pueda comprobar el conocimiento adquirido por el funcionario.

Adicional a esto, se ha venido trabajando con la unidad de licencias la corrección de las licencias del personal de los centros de control radar, tanto de Alajuela como el de Liberia, debido a que varios de estos funcionarios les falta la inclusión de la habilitación de aproximación por vigilancia y procedimientos en sus documentos, esto por cuanto este es el servicio que damos en Costa Rica, sin embargo, por un error de conceptos, históricamente hemos solicitado la inclusión de la habilitación del servicio de área.

Este tema en específico se ha habado con la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, quiénes han mostrado su anuencia a que se haga el cambio en las licencias al personal para poder cumplir con lo que establece el RAC LPTA y ajustarnos a la realidad de los servicios que damos. Como le indiqué, esta solicitud está en la unidad de licencias esperando su respectivo trámite.

PAGO DE HORAS EXTRAS

Cuando asumí la jefatura del departamento, el personal de las estaciones del estaba trabajando días extras con el fin de poder dar cumplimiento a la directriz de la Dirección General y de la Unidad de Recursos Humanos, donde se indica que no se pueden acumular período de vacaciones, por lo que se había generado un plan para otorgamiento de vacaciones que requería el pago de este rubro.

Luego de analizar este tema con los jefes de estaciones, y jefes de las unidades AIM y ATM, se empezó a trabajar en la gestión del recurso humano en cada estación, con el fin de disminuir el pago de horas extras, hasta llegar al no cobro de tiempo extraordinario en el último trimestre del 2019.

Sobre este tema se remitió el informe DGAC-DSNA-OF-0704-2019, donde se demuestra la disminución de pago de tiempo extraordinario hasta llegar a cero horas extras en todas las estaciones. Adicional, le informo que para el mes de enero 2020 solamente el radar de Liberia utilizó horas extras, y para el mes de febrero se proyecta que únicamente el radar de Liberia y la torre de control de AIJS utilicen este rubro, con el propósito de poder dar vacaciones y así disminuir el acumulado que se tiene hoy en día.

MOVIMIENTOS DE PERSONAL

En un intensivo trabajo por parte de esta jefatura, en conjunto con la Unidad de Recursos Humanos, en el paso de 9 meses logramos un total de 30 movimientos de personal que estaba realizando funciones distintas para las que estaban nombrados.

Por medio de este trabajo de gestión del recurso humano, estos funcionarios ya tienen asignada una plaza de acuerdo con sus funciones, y así hemos ido llenando un número significativo de plazas vacantes que tenía el departamento.

Hoy en día, la cantidad de plazas vacantes en distintos puestos corresponde a un total de 10 plazas vacantes, 6 pertenecientes a la Unidad AIM y 4 a la Unidad ATM, mismas que se están gestionando para que sean ocupadas por personal del departamento.

Cabe resaltar que actualmente no contamos con plazas ATM A, ni de técnico AIS/MAP A, ni de ATM A, que son las necesarias para poder realizar contrataciones con el fin de suplir las necesidades de personal del departamento.

Sobre este tema de contrataciones, le informo que el año pasado se realizaron los concursos externos CE-002-2018m para San José y el CER-001-2018 para Liberia, de los cuales se obtuvo como resultado la contratación de 7 funcionarios que están actualmente recibiendo el Curso Básico de Información de Vuelo, lo que les permitirá ingresar al FIC. Este curso finaliza el 14 de febrero.

Este ingreso de personal nuevo nos permite, aproximadamente para el segundo trimestre del año, poder enviar 10 funcionarios a recibir el curso básico de aeródromo, para que luego inicien labores en la torre de control del AITBP, y así mover personal a la torre de control del AIJS y al centro de control radar.

Es importante recalcar que, a pesar de los grande esfuerzos que se han hecho para suplir de personal al departamento, y de los movimientos internos, los Servicios de Navegación Aérea continúan requiriendo de más plazas para contratación de personal, ya que actualmente, y de acuerdo a la tabla de cálculo de personal de la OACI, estamos por debajo del mínimo en un total de 40 funcionarios, y sumado a esto, se debe de tomar en cuenta la intención del gobierno de poner a funcionar el aeropuerto de Liberia 24 horas.

MEJORA DEL DESEMPEÑO Y CALIDAD

En esta área, el Departamento de Servicios de Navegación Aérea ha logrado grandes avances.

Actualmente, el Manual de Mejora del Desempeño y Calidad del departamento está en la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, para su revisión y aprobación.

Este Manual es totalmente nuevo, basado en documentos OACI y manuales aprobados y vigentes de otros estados que tienen programas en esta área, desarrollados e implementados con muy buenos resultados para el proveedor de servicios de navegación aérea.

Hicimos y mantenemos contacto con la industria aeronáutica, con organizaciones como IATA, quienes nos han guiado para la aplicación de encuestas a operadores nacionales e internacionales, con el objetivo de conocer la percepción de ellos respecto a los servicios de navegación aérea, y de esta manera saber las áreas que se deben reforzar para mantener un servicio de alta calidad.

PROCEDIMIENTOS DE VUELO

En esta área, le informo que se han estado revisando todos los procedimientos publicados en la AIP de Costa Rica, con el fin de validarlos o hacer las correcciones necesarias.

En esta misma línea, se modificó el procedimiento de aproximación ILS Z RWY07, ya que los nombres de los puntos de recorrido de esta aproximación eran diferentes a la aproximación VOR DME RWY07, lo que generaba confusión entre las tripulaciones y los controladores aéreos. Hoy en día, los nombres de los puntos de recorrido coinciden.

También se creó la carta de Mínimas de Sector para el aeropuerto Daniel Oduber Quirós, misma que nunca se había hecho, lo que permite que los controladores den vectores a los vuelos con niveles de seguridad más altos que los que se tenía anteriormente.

Hemos tenido reuniones presenciales y por teleconferencia con diferentes operadores con el fin de escuchar de ellos los requerimientos para poder realizar operaciones más seguras y eficientes en nuestro espacio aéreo. Se ha tomado en cuenta esta información con la finalidad de implementarla en la modificación del espacio aéreo que se desea realizar en un mediano plazo. Este tema es uno de los grandes retos que tendrá que desarrollar la próxima jefatura.

A este respecto, le informo que se ha estado trabajando en esta modificación de espacio aéreo, la cual es necesaria, dado el rápido crecimiento de operaciones en nuestro medio. Para esto, se creó un grupo de trabajo conformado por personal de diferentes áreas del departamento, así como de personal de la industria, con el fin de integrar la mayor cantidad de datos posible para dar forma a este proyecto.

Se abrió un canal de comunicación con operadores internacionales quienes ofrecieron el apoyo logístico en el uso de sus simuladores para hacer pruebas con los procedimientos nuevos que generemos para validar los mismos.

Es importante indicar que, en el año 2019, en el área de procedimientos de vuelo, recibimos una auditoría por parte de la Unidad de Supervisión de Navegación Aérea, y en uno de los hallazgos, mencionan que actualmente, los programas de diseño que se están utilizando, no cuentan con las licencias respectivas, lo cual pone en riesgo la seguridad operacional al ser que los datos que se generen puedan contener errores.

Ante esta situación, se enviaron oficios y correos a la Unidad de Tecnologías Informáticas, solicitando la adquisición de varias licencias de diferentes programas necesarios para generar el producto final que nos corresponde. Sin embargo, hoy en día

no hemos obtenido estas licencias, lo que nos ha obligado a detener varios trabajos que son urgentes, como por ejemplo actualización de cartas de navegación, actualización de planos de aeródromos de la AIP, modificación de la variación magnética, entre otros.

CAPACITACIÓN

En temas de capacitación, le informo que se dio cumplimiento en un 100% al plan de capacitación del año 2019.

Para el año 2020, se presentaron las necesidades de capacitación al proceso de capacitación institucional para su respectiva revisión y aprobación.

Dentro de lo requerido para este año, y como mayor reto en esta área, está el tema de las recurrencias del personal radar.

Sobre este tema, se remitió el oficio DGAC-DSNA-OF-0004-2020, donde se presenta un informe de las intenciones del departamento de poder realizar estos cursos en un centro de entrenamiento distinto al ICCAE, escuela a la que hemos asistido en los últimos 10 años.

En este informe se expone la visita realizada a tres centros de entrenamientos distintos durante el 2019, a saber, la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, en la República Dominicana; NAVCANADA, en Cornwell, Canadá; y el centro de entrenamiento de la FAA, Mike Monroney, en Oklahoma, Estados Unidos.

Sobre los primeros dos, se adjuntó información relacionada a los costos de los entrenamientos, mismo que, de aprobarse alguno de ellos, podrían ser sujetos a una negociación al existir la posibilidad de la firma de un acuerdo de cooperación entre la DGAC y el centro de entrenamiento.

La opción de la FAA no tiene aún los costos definidos, ya que está pendiente poder hablar con el delegado de ellos en Panamá para analizar si existe alguna opción de asistencia para los estados del área Centroamericana, con el fin de disminuir los posibles costos en los que se incurriría para poder participar de estos cursos con ellos. Esta conversación estaba inicialmente planeada para finales del mes de enero.

En el mes de noviembre del año pasado se inició con el curso básico FIC para persona de nuevo ingreso, y estará terminando el 14 de febrero. Este curso es dado con instructores del departamento y es avalado por el ICCAE.

FACTORES HUMANOS

En este campo, se han realizado evaluaciones 360, dirigidas por la psicóloga del departamento, con el fin de hacer un análisis de nuestros funcionarios y su relación con sus compañeros.

Los resultados obtenidos han ayudado en la búsqueda de técnicas de habilidades blandas con la finalidad de mejorar las relaciones interpersonales, lo que lleva a una mejora en las coordinaciones entre estaciones de control.

Adicional a esto, le gestoría de factores humanos ha dado atención a funcionarios del departamento que así lo han solicitado, contribuyendo esto a la salud mental de nuestros funcionarios, lo que beneficia a un desarrollo de sus funciones en condiciones óptimas.

También se está trabajando en el desarrollo de herramientas para tratar el tema de la fatiga en nuestros funcionarios. Este proyecto está en etapas iniciales.

SEGURIDAD OPERACIONAL

En este tema, los avances han sido varios. Podemos mencionar algunos como la actualización del Plan de Implementación en un trabajo conjunto con la oficina regional NACC de la OACI.

Adicional a esto, se conformó el Equipo de Implementación del SMS del departamento con el objetivo de que desarrollen e implementen dicho documento. Actualmente se está cerca de solicitar la auditoría para la aprobación de la fase 1 de dicho plan.

En reunión regional en esta misma oficina, se desarrolló el tema de los avances de los estados respecto a sus planes de implementación, y el departamento aprovechó la oportunidad para presentar las herramientas que se están utilizando para gestionar reportes SMS, seguimiento de estadísticas y encuestas internas de seguridad operacional. Estas herramientas recibieron tal aceptación que estados como México, El Salvador y Honduras solicitaron se les facilitaran con el fin de utilizarlas en sus SMS, y además generó un reconocimiento por parte de la oficina NACC de OACI al trabajo realizado por el departamento en esta área.

Se recibió por parte de Cocesna el cuarto de reproducción para incidentes ATS, los cuales ahora pueden ser analizados y extraídos en un ambiente de total confidencialidad y rapidez, lo que es importante a la hora del análisis de estas situaciones. Este cuarto se ubica en la segunda planta del edificio radar.

Se establecieron canales de comunicación con varios operadores con el fin de realizar análisis de incidentes de manera más integral, y de igual manera se comparten datos

entre operadores y el equipo de SMS del departamento con el propósito de ser predictivos y proactivos en temas de seguridad operacional.

PLANIFICACIÓN

En la gestión de la planificación del departamento, se ha avanzado en lo que es el integrar el Plan Nacional de Navegación Aérea al Plan Regional y Mundial de Navegación Aérea establecido por OACI.

Adicionalmente, se han establecido y dado seguimiento a la formulación de objetivos rutinarios y estratégicos de cada área de gestión del departamento, y estos se han presentado en tiempo y forma a la Unidad de Planificación Institucional para su validación y aprobación.

Lo que respecta al Sistema Específico de Valoración de Riesgo Institucional (SEVRI), el departamento ha cumplido con lo solicitado por la Unidad de Planificación y se ha completado el formulario de todas las áreas que nos corresponde, no solo como jefatura del departamento, sino también de las Unidades AIM y ATM.

De igual manera, la gerencia de planificación ha trabajado de la mano con la parte de ejecución presupuestaria para poder dar cumplimiento con lo solicitado por parte de la administración, sobre la formulación y ejecución del presupuesto anual del departamento, el cual va de la mano con la planificación anual que se establece para todas las áreas de gestión.

ATFM

En este campo, se estableció la oficina de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo desde hace varios años ya, sin embargo, durante el año pasado, se impulsó la implementación de la misma, incluyéndola en el plan de trabajo regional de Cocesna y CANSO, conocido como Red de Intercambio de datos CANSO ATFM para las Américas CADENA, la cual es una iniciativa para promover y facilitar el movimiento seguro y eficiente del tráfico aéreo en la región de América Latina y el Caribe, mediante la implementación efectiva de la gestión del flujo de tráfico aéreo (ATFM) y la toma de decisiones en colaboración (MDL). Estos procesos y procedimientos facilitan el intercambio de datos y promueven una conciencia situacional común que es vital para el flujo seguro, eficiente y armonizado del tráfico aéreo.

Esta oficina hoy en día es unipersonal, y en el nuevo Manual de Puestos se solicitó formalmente la creación de la plaza del gestor ATFM, para poder tener al responsable de la misma a tiempo completo ejerciendo estas funciones que han sido de gran ayuda

para el departamento, así como para unidades como operaciones aeronáuticas y supervisión de navegación aérea entre otros.

De igual manera, los datos generados por la oficina ATFM son tomados en cuenta a la hora de coordinar con Cocesna los vuelos de comprobación y verificación de las radioayudas, y el mantenimiento preventivo a estos equipos, esto con la intención de que el impacto en las operaciones diarias sea el menor posible. De ahí la importancia de mantener esta oficina operando y dotarla de las herramientas necesarias para su buen funcionamiento.

BUSQUEDA Y SALVAMENTO

En el tema de Búsqueda y Salvamento, se han atendido los incidentes como lo establecen los protocolos establecidos.

Adicional a esto, se firmo una carta de acuerdo operativa con el Servicio de Vigilancia Aérea y los Servicios de Navegación Aérea, con el fin de dar prioridad a las operaciones policiales y/o ayuda humanitaria.

Se ha participado activamente de las reuniones de trabajo convocadas por la Comisión Nacional de Emergencia en la revisión del borrador de la nueva versión del CATEA, trabajo que ha ido avanzando de la mano de todas las organizaciones involucradas en este tema.

Se estableció el Plan de Contingencias ATS, documento elaborado en conjunto con los países del área centroamericana, Cocesna y OACI en taller llevado a cabo en Honduras, con participación de la IATA y FAA como observadores del proceso.

Este documento fue oficializado en esta reunión de trabajo y está publicado en la página web de la OACI para conocimiento de los operadores, proveedores de servicios de navegación aérea, autoridades de aviación civil y público en general.

GRUPO DE TRABAJO DE IMPLEMENTACIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA

Este grupo se creó con el fin de mejorar la eficiencia y efectividad en el mecanismo de grupos de trabajo sub regionales existentes, el Grupo de Trabajo de Implementación de Navegación Aérea NAM/CAR (ANI/WG).

En la última reunión, efectuada en la sede regional de OACI en México, se actualizaron los puntos de contacto para las diferentes fuerzas de tarea de dicho grupo, a saber: Vigilancia, AIDC, AIM, SAR, ATFM, PBN y ASBU; dando como resultado que los encargados de estas áreas dentro del departamento iniciaran un proceso de trabajos,

conferencias y reuniones con los encargados de cada uno de estos grupos y así aumentar la calidad del servicio que se brinda a los operadores.

El objetivo del ANI/WG, es el de consolidar los grupos de trabajo sub regionales existentes, evitar duplicación, agilizar el avance del trabajo y mejorar la armonización regional enfocada a las áreas de navegación aérea ATM, CNS y AIM.

Adicional a los anterior, le informo que, luego de varias reuniones y conversaciones, el departamento logró que, por medio de la membresía que paga Cocesna a CANSO anualmente, podamos tener acceso a capacitaciones, reuniones y herramientas que CANSO tiene a disposición de sus miembros. Esto representa una opción más de capacitación, donde en caso de que un curso tenga un costo específico, por medio de la membresía que paga Cocesna, no se incurriría en el pago de esta, por lo que la institución únicamente tendría que hacer el pago correspondiente a viáticos y solicitud de boleto aéreo si la capacitación es en el exterior.

Con este informe doy por finalizada mi gestión como jefe del Departamento de Servicios de Navegación Aérea que desempeñe durante nueve meses, agradeciendo la confianza depositada en mi para desempeñar tan importante puesto dentro de la institución.

ATM. Marco Antonio López Zeledón