

Diciembre, 15 del 2020

Ing Luis Diego Garcia

Departamento de Seguridad Operacional

Asunto: Informe de Fin de Gestión

Estimado señor

De conformidad con los lineamientos establecidos por la Contraloría General de la República y el artículo 12 de la Ley General Control Interno N°8292 inciso e), sobre las directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el informe, le expongo la gestión como Jefe de la Unidad de Aeronavegabilidad.

Cabe indicar que el informe abarca el quinquenio 2015 al 2020, dado que desde el año 2000 fui apartado del puesto por **influencia política** del entonces Director General, Miguel Ramos y reasumí la jefatura en el último bimestre del 2014.

Durante los años de labor en la institución serví en varios puestos: inspector de aeronavegabilidad, investigador de accidentes, inspector de aeródromos, coordinador internacional en los proyectos de cooperación técnica con OACI y jefe de aeronavegabilidad.

A continuación, le detallo los resultados de la gestión realizada.

1. Referencia de la labor sustantiva de la Unidad

La misión de aeronavegabilidad es garantizar la seguridad operacional del pasajero y/o de la tripulación mediante aeronaves seguras para la navegación aérea. Esto se realiza a través de un staff de inspectores/auditores de seguridad operacional competente. Para lograr dicho propósito la Unidad debe: a) establecer los estándares y fiscalizar las áreas de formación básica del personal de mantenimiento, así como el entrenamiento especializado y de tipo de aeronave; b) establecer los criterios de aeronavegabilidad continuada para la aprobación y supervisión de los programas de mantenimiento de las aeronaves comerciales y privadas, verificar que las reparaciones y las modificaciones mayores (STC) sean realizadas con data aprobada, supervisar que se incorporen los ADs en las aeronaves y controlar el cumplimiento de los tiempos operativos de aeronave, motor y componentes; c) certificar mediante los procedimientos de inspección de conformidad, la emisión del certificado de aeronavegabilidad de toda aeronave para la cual se solicita matrícula TI o siendo matrícula extranjera se solicita incluirla a la flota del solicitante o titular de un COA o un CO y d) establecer los estándares, certificar y fiscalizar los organismos de mantenimiento (OMAs).

Para comprender el rol de aeronavegabilidad se debe tener presente que las funciones de la unidad, las tareas y el perfil del inspector, así como la organización interna de la Unidad, no son establecidas por el encargado de la unidad, ni Recursos Humanos u otra unidad, están establecidas en el Manual 9760, son parte de las responsabilidades del Estado, como signatario del Convenio de Chicago de 1944, y además son objeto de auditorías internacionales por parte de OACI o FAA.

2. Cambios habidos en el entorno durante el periodo de gestión

Precisamente a finales del 2014 la OACI modificó el Manual 9760 e introdujo cambios importantes en materia de organización, entre otras: en las funciones y responsabilidades del inspector y del ingeniero, en las calificaciones y experiencia del inspector y en la instrucción. Lo cual debe ser atendido por la Unidad de Aeronavegabilidad, para la buena gestión con la industria, como también porque serán áreas auditadas en el 2021. Tales cambios fueron incluidos mediante enmienda realizada por el servidor al Manual de Puestos de la DGAC, el cual en la fecha de jubilación estaba proceso de aprobación por el Servicio Civil.

Uno de los cambios negativos que afectaron el control interno o desde nuestro enfoque, control de la gestión de la seguridad operacional de la Unidad, fue la eliminación de la plaza de sub-jefe de la Unidad, lo cual fue realizado por Recursos Humanos, sin consulta o estudio previo, obedeciendo las directrices del Servicio Civil. Esta resolución afecta la seguridad operacional, pues a la jefatura por su posición, le corresponde fijar políticas, regular, organizar y gestionar los requerimientos de la de la industria en materia de aeronavegabilidad y es materialmente imposible que la misma persona pueda encargarse del control de calidad de todas y cada una de las auditorias e inspecciones que generan los inspectores. No obstante, a nivel de Servicio Civil existen los encargados de proceso, y en el área administrativa de la DGAC los utilizan plenamente. La Unidad de Aeronavegabilidad tiene cuatro procesos (Regulación, Certificación, Vigilancia e Ingeniería) y no ha logrado el nombramiento de los encargados de dichos procesos. Se requiere disponer de esa organización, acorde al Manual 9760 de la OACI, para que sus encargados realicen el control de calidad y la coordinación interna. Los resultados por la carencia de esos encargados fueron evidenciada en las observaciones de las auditorias de FAA y a saber la OACI del 2021 será más puntual en estos temas.

3. Acciones emprendidas para establecer, mantener, perfeccionar y evaluar el control interno de la Unidad

Cabe anotar que el control interno en el área de aeronavegabilidad, esta fundamentado en el cumplimiento por parte del inspector/auditor de los procedimientos establecidos en el manual del inspector de aeronavegabilidad-MIA, para la emisión de certificados o autorizaciones hacia la industria, de igual forma en verificar la implementación de las nomas de los RACs, 02, 21, 39, 43, 45, 145 y RAC OPS 1, en el cumplimiento de lo dispuesto por el Estado de Diseño de las aeronaves registradas en Costa Rica como Estado de Matrícula y

Bajo este enfoque se anotan algunas de las acciones que se tomaron:

- a) Se emitieron nuevos protocolos para la autorización de OMAs en el extranjero bajo la figura de "validación" según lo dispuesto en el MRAC 145 y el Manual 9760;
- b) Se modificaron y crearon guías, así como listas de verificación del MIA OPS del MIA GEN atendiendo los hallazgos de las auditorias;
- c) Se atendieron los hallazgos de las auditorias de la FAA, se modificaron los RACs 21 y RAC OPS 1;
- d) Se preparó un procedimiento para ordenar las autorizaciones de operadores extranjeros, mediante especificaciones de operación;
- e) Se ajustaron las tareas y el perfil del inspector a lo requerido en el Manual 9760 y se incluyeron en el Manual de Puestos,

- f) Se objetó el nombramiento de un inspector de aeronavegabilidad, que fue nombrado políticamente por el anterior Director General, por no tener experiencia en el mantenimiento de aeronaves.
- g) Se inició la reorganización de la Unidad equilibrando los puestos de ingeniero e inspectores, pues a pesar de no ser Costa Rica un Estado de Diseño, se requiere de criterio de ingeniería en temas de mantenimiento. Además de que según el Manual 9760, las normas de aeronavegabilidad las deben de desarrollar ingenieros.

4. Estado de proyectos relevantes a nivel de la Unidad y de la Institución

Propiamente, los proyectos que están en fase de gestación y que requieren de atención son los siguientes:

- a) Concluir la aprobación del RAC 21, el cual trae provisiones para el establecimiento de fábricas y plantas armadoras de aeronaves, motores y accesorios. Por tanto, esta regulación introduce un nuevo capítulo con estándares sobre PRODUCCIÓN DE AERONAVES, con el objetivo de regular y fomentar la industria de fabricación en Costa Rica.
Además, en acatamiento a las normas internacionales, esta modificación RAC 21 establece nuevos requerimientos sobre las responsabilidades del operador aéreo y del propietario de una aeronave privada en el mantenimiento de la vigencia del Certificado de Aeronavegabilidad;
- b) Aprobar las nuevas regulaciones RAC 66 y RAC 147 que fortalecerán la formación de personal de mantenimiento y la emisión de licencias en especialidades y en nuevas categorías de aeronaves;
- c) Concluir con la organización interna de la Unidad mediante la asignación de encargados de procesos, pues a pesar de que para atender las auditorias de FAA se han creado procesos de coordinación general, como por ejemplo, el de regulaciones, sigue siendo el personal de la Unidad quien ejerce el desarrollo de los reglamentos y no hay un encargado de proceso que le lleve dicha tarea no solo atiende los reglamentos, sino a todo el material regulatorio: manual del inspector, RACs, circulares para la industria , emisión de ADs, entre otros.
- d) Concluir el Manual de Ingeniería de la Unidad

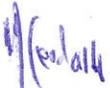
5. Sugerencias para la buena marcha de la Unidad

- a) La Unidad está cargada de auditorias internas (SAGEC, SEVRI, Auditoría Interna, etc) cuya intención es medir la gestión del titular subordinado, mientras que las auditorias de OACI y FAA miden la competencia del Estado en materia de seguridad operacional y sus hallazgos son asumidos. La recomendación es que las entidades de auditoría interna le den seguimiento a las debilidades encontradas por las auditorias internacionales, pues el titular subordinado no tiene las facultades o alcances para promover los cambios y el ajuste a los compromisos del Estado como signatario del Convenio.
- b) No dejar ventanas en los procedimientos de contratación de personal que permitan el acceso a la influencia política, en particular cuando se vea afectada la seguridad operacional.

- c) Seguir los procedimientos de contratación de personal, específicamente con la participación del jefe de la Unidad en la selección de inspectores e ingenieros. Pues se da con alguna frecuencia el "by pass" a la jefatura atendiendo intereses políticos.
- d) Organizar la Unidad conforme a los requisitos de OACI establecidos en el Manual 9760.

Agradezco la oportunidad que me brindó esta honorable institución, rectora de una actividad tan apasionante, para mi desarrollo personal, profesional y de mi familia.

Atentamente



Miguel Cerdas Hidalgo

3-0206-0458

Cc Unidad de Gestión Institucional de Recursos Humanos

Auditoria Interna