



1. GENERALIDADES

Bienvenido al Manual Guía del Inspector de Operaciones de la UAEAC.

Este Manual ha sido diseñado como una guía para los inspectores de operaciones, siguiendo los delineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional "OACI" y la estructura de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) de la UAEAC. Está elaborado para una fácil comprensión y desarrollo de las diferentes inspecciones que han de efectuarse. De todas maneras, existirán situaciones en las que el inspector tendrá que aplicar el mejor criterio y en caso de querer resolver cualquier inquietud, deberá consultar a la jefatura del grupo.

Se han tomado como referencia para la elaboración de esta Guía, las partes Segunda y Cuarta del RAC, el Anexo 6 y los Doc.8335 y 9376 de OACI entre otros.

1.1. REQUISITOS PARA INSPECTORES DE OPERACIONES Y RESPONSABILIDADES AL HACER UN PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACION

1.1.1. Requisitos generales para autorizaciones de inspectores.

Tomar como referencia las definiciones de la Parte Primera de los RAC.

Los Inspectores de Tripulaciones y Operaciones Aéreas, serán funcionarios al servicio de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, designados por esta para ejercer tales funciones.

1.1.2. Requisitos para la asignación. Disposiciones generales.

a) Como política general de la UAEAC para la asignación de un funcionario como inspector de operaciones, se tendrán en cuenta las disposiciones y requisitos contenidos en este capítulo y los estipulados en el Ma-

nual específico de Funciones y Competencias Laborales del Grupo de Operaciones de la UAEAC, teniendo en cuenta la experiencia, la capacitación y otros.

b) Para que el personal de inspección de la UAEAC 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 que habrá de encargarse de inspeccionar.

Para las inspecciones relacionadas con funciones de vuelo el inspector de la UAEAC debe estar capacitado en el tipo de aeronave utilizada y en la medida de lo posible, poseer experiencia en las rutas u operaciones especiales que vaya a inspeccionar.

c) La UAEAC para sus inspecciones de operaciones, deberá contar con inspectores de especialidades diferentes. Además, ejercerá vigilancia sobre la competencia de dichos inspectores, para lo cual deberá conservar al día los récords de competencia de cada uno de ellos de acuerdo a lo siguiente:

1. Certificación del curso de Inspector de Operaciones.
2. Certificación del entrenamiento en el trabajo de campo inicial (OJT), otorgado por los inspectores instructores de OJT con los cuales desarrolle dicho trabajo.
3. Certificación de un repaso cada dos (2) años de curso de tierra y simulador en los equipos en los cuales se encuentre habilitado y deba ejercer sus funciones.



1.1.3. Conocimientos.

El aspirante una vez haya ingresado a la UAEAC recibirá el curso básico de inspector de operaciones y materias complementarias desarrollado por la UAEAC, impartido por el Centro de Estudios Aeronáuticos CEA, o por un establecimiento nacional o extranjero, aceptado por dicha autoridad y cumplirá con lo establecido en el *Programa PRISSA*.

1.1.4. Experiencia.

El Inspector deberá:

- a) Ser el titular de la licencia básica correspondiente a la especialidad;
- b) Haber satisfecho los requisitos de experiencia prescritos para cada una de ellas; Además de lo anterior, el aspirante habrá completado satisfactoriamente el curso de conocimientos descritos en los diferentes módulos correspondientes al curso básico de Inspector, tal como está establecido en el programa PRISSA.
- c) Los estipulados en el Manual de Funciones y Competencias Laborales del Grupo de Operaciones de la UAEAC.

1.1.5. Entrenamiento de vuelo.

- a) El Inspector de operaciones aéreas, según sea aplicable, deberá efectuar repaso de las materias teóricas y chequeo de vuelo de acuerdo a las habilitaciones de su licencia cada veinticuatro meses (24) meses.
- b) Para el entrenamiento inicial de transición los Inspectores de Operaciones (Pilotos e Ingenieros de Vuelo), deberán efectuar un entrenamiento acorde con los requerimientos de la aeronave en cada caso en particular, y presentar chequeo final con Inspector de la UAEAC o con Examinador Designado, con el fin de obtener la habilitación requerida.

- c) El Inspector de Operaciones podrá tener dos o más habilitaciones en diferentes tipos de aeronaves.

1.2. FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES DE UN INSPECTOR DE LA UAEAC.

- a) El personal de Inspectores de operaciones tiene como función principal determinar el nivel operacional de seguridad que el explotador puede lograr y que de hecho alcanza en la práctica. En este orden de ideas, la mayor parte del trabajo del inspector de la UAEAC consiste en inspeccionar, evaluar, reportar y formular recomendaciones. Las recomendaciones y observaciones relacionadas con las operaciones deben basarse en hechos, no en opiniones personales, y deben estar cuidadosa y enteramente documentadas. Todas las deficiencias observadas por los inspectores deben ser llevadas a la atención del personal interesado, en el menor tiempo posible. Si las acciones correctivas no pueden ser implementadas dentro de un plazo razonable (especificado por el inspector de la UAEAC), el asunto debe someterse a consideración de la Dirección de Estándares de Vuelo y de la Secretaría de Seguridad Aérea, quienes decidirán si es preciso imponer restricciones a las operaciones o tomar medidas administrativas con respecto al explotador o a su personal.
- b) Los inspectores de la UAEAC deben mantenerse en contacto frecuente con los operadores asignados, con objeto de evaluar el funcionamiento de sus organizaciones, así como el modo en que el personal desempeña las tareas relacionadas con las operaciones, el mantenimiento y el entrenamiento. En estos contactos con el personal de dirección y el personal técnico del explotador, el inspector debe destacar la importancia del cumplimiento con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y esforzarse por establecer y mantener relaciones cordiales y armoniosas.



Nunca se insistirá demasiado en la importancia de que el inspector de la UAEAC demuestre buen criterio, iniciativa, comportamiento y actitudes correctas e imparcialidad, junto con la firmeza cuando sea necesario, en su interacción con los representantes del explotador.

c) Es prácticamente imposible proporcionar todas las guías y orientaciones detalladas, que son necesarias para manejar cada situación y problema que pueda enfrentar el personal de inspección. Además, los pormenores de las funciones y responsabilidades de cada inspector de la UAEAC varían según la especialidad técnica y las tareas específicas asignadas. Sin embargo, en general, se espera que los inspectores de operaciones desempeñen, según su especialidad, todas o algunas de las tareas que se enumeran a continuación:

1. Efectuar inspecciones rutinarias tales como instalaciones, servicios, rampa, en ruta, en la base del explotador, etc. y llevar a cabo la vigilancia o verificaciones que se estimen necesarias a los intervalos prescritos;
2. Efectuar dichas inspecciones o vigilancia de acuerdo con el cronograma establecido, ajustándose a los procedimientos e instrucciones estándar correspondientes;
3. Informar al explotador, por escrito, de todos los hallazgos o reportes significativos, solicitándole las propuestas para la implementación de las acciones correctivas pertinentes;
4. Presentar informes sobre cada inspección o investigación del modo prescrito y llenar y tramitar los formularios de inspección correspondientes;
5. Dar cuenta, según sea aplicable, de las posibles infracciones a los reglamentos y normas operacionales correspondientes y si lo amerita solicitar al GISIT la apertura de la investigación correspondiente;
6. Revisar constantemente la documentación pertinente del explotador (p. ej., manuales de operaciones, de mantenimiento y de entrenamiento), su política empresarial, las instrucciones operacionales e información destinadas a su personal y el sistema de revisión de dichos documentos, para determinar su exactitud y verificar si se ponen oportunamente a disposición del personal que lo solicite;
7. Mantener debidamente informado al personal de inspección de la UAEAC que corresponda, de todos los aspectos actuales de la operación, así como de los cambios previstos en la empresa, incluso los que afecten al personal directivo, la asignación de responsabilidades o la organización administrativa en general.
8. Todo chequeo para la expedición de una licencia y habilitación será efectuado, en la medida de lo posible, por un inspector de la UAEAC o en caso de carencia comprobada de Inspectores, ya sea por disponibilidad o competencia, por un Examinador Designado, debidamente calificado y autorizado por la UAEAC. Cumplidos todos los requisitos técnicos, los Inspectores de Operaciones, podrán expedir las licencias provisionales y autorizaciones (Ver Anexo a este capítulo – Procedimiento para otorgar licencias provisionales, por parte de los Inspectores de la UAEAC) para expedir según el caso a tripulantes de acuerdo a lo especificado en este Manual (RAC 2.1.13.2.). Informar por escrito, si la licencia y habilitación corresponde a personal extranjero. Tomar como referencia el *RAC 2.1.8*.
9. Las inspecciones y evaluaciones deberán ser efectuadas bajo criterios técnicos, regulatorios y de seguridad, siguiendo estrictamente las directivas establecidas en esta guía. De ninguna



manera el Inspector considerará elementos comerciales o económicos o de cualquier otra índole, ajenos a los objetivos trazados y que eviten el cumplimiento con las actividades de seguimiento, inspección y vigilancia programadas, las cuales tienen prioridad sobre los chequeos de vuelo en avión o simulador.

10. El POI debe mantenerse alerta para descubrir o detectar cualquier procedimiento irregular, insuficiencia de las instalaciones o del equipo y el indicios de ineficacia en el control operacional por parte del operador.
11. Ejemplos de tendencias desfavorables en las empresas, entre otros:
 - Despidos o rotaciones importantes de personal
 - Problemas económicos
 - Menos exigencias en las normas de seguridad de los vuelos
 - Normas menos estrictas de entrenamiento
 - Insuficiente mantenimiento en el material de vuelo
 - Escasez de suministro y piezas de repuesto
 - Numerosos atrasos y/o cancelaciones de vuelo debido a fallas técnicas
 - Incidentes/accidentes operacionales por falla humana
12. Efectuar la certificación del operador asignado.
13. El inspector de operaciones tiene la responsabilidad de suspender cualquier operación que a su juicio ponga en peligro la seguridad aérea, amparado por los Reglamentos Aeronáuticos.
14. Cuando se encuentre en funciones de inspección, en vuelo o en tierra, el Inspector de Operaciones deberá cumplir con todas las normas de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.

NOTA: Toda acción tomada por el inspector de operaciones, no importa de que índole, deberá ser comunicada por escrito, dejando un récord de la misma. Si la acción requiere

seguimiento, él mismo deberá documentarse por escrito.

Tanto el documento 8335 como el anexo 6 de OACI, proporcionan amplia información sobre las responsabilidades del inspector de operaciones. Es absolutamente indispensable que los inspectores se familiaricen con este documento.

1.2.1. Documentación y seguimiento.

- a) El POI deberá guardar en sus archivos toda la información relacionada en el formato que se encuentra al final de este capítulo, de acuerdo con la Ley de archivo vigente y las circulares asociadas.
- b) El inspector deberá establecer un programa de seguimiento para monitorear los límites de tiempo establecidos y así poder determinar si el operador ha cumplido con ellos.
- c) Una vez cerrado el caso, toda la correspondencia generada sobre el tema, conjuntamente con los formatos utilizados, etc., deberá archivarse en la carpeta oficial de la empresa **en el orden estipulado en el formato anexo al final de este capítulo.**

1.3. PROCEDIMIENTO EN CASO DE DETECTAR QUE UNA AERONAVE NO ES AERONAVEGABLE O QUE LA TRIPULACION NO ESTA APTA PARA REALIZAR UN VUELO

- a) El inspector procederá a declarar la aeronave no aeronavegable y le informará a la tripulación, cuando se trate de fallas en la misma que no permiten realizar el vuelo. Inmediatamente debe notificar verbalmente, a la Secretaría de Seguridad Aérea sobre lo acontecido.
- b) Posteriormente, deberá hacer un reporte por escrito a la compañía afectada y a la



jefatura del Grupo de Operaciones quien se encargará de coordinar las medidas necesarias a seguir para resolver el caso. Este procedimiento deberá ser tenido en cuenta siempre que se detecte una aeronave no aeronavegable y que afecte la seguridad del vuelo.

- c) En el caso de detectarse una tripulación que no esté apta para realizar un vuelo por vencimiento del certificado médico, licencia no apropiada para el tipo de avión que va a operar u otra razón que a juicio del inspector garantice la seguridad de la operación aérea o contravenga los RAC, el inspector podrá declarar la no-operación del vuelo, notificándolo por escrito a la Secretaría de Seguridad Aérea
- d) Es importante recordar, el notificar a los servicios ATS, para informar que desde ese momento determinada aeronave queda en tierra hasta oficializar esta medida por parte de la Secretaría de Seguridad Aérea.

NOTA: A continuación el Inspector encontrará la ruta de enlace para encontrar los formatos:

1. Informacion_institucional en bog7.
2. Sistema NTC GP 1000.
3. Manual de Calidad.
4. MISIONALES.
5. GSVC.
6. GSVC-2.1
7. DOCUMENTOS DE OPERACIÓN.
8. GSVC-2.1-4 Carta de proceso.
9. Listado maestro de documentos.



PAGINA
INTENCIONALMENTE
EN BLANCO