

## RESUMEN EJECUTIVO

### EL SALVADOR

1. La nueva Ley núm. 5150, *Ley Orgánica de Aviación Civil* (la “Ley”) de El Salvador, promulgada y vigente desde el 27 de octubre de 2001, cambió el nombre de la antigua “Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA)” por el de “Autoridad de Aviación Civil (AAC)” y su organización. La Ley establece la AAC como entidad autónoma encargada de la vigilancia de las actividades de aviación civil. La Ley permite a la AAC tener independencia presupuestaria y contar con sus propios recursos financieros; además, le otorga las facultades y atribuciones necesarias para emitir, modificar y derogar normas y reglamentos de aviación. Asimismo, la Ley establece los requisitos para la certificación de los explotadores de servicios aéreos y la emisión del AOC y otorga a su Director Ejecutivo las facultades necesarias para la vigilancia de la seguridad operacional de los explotadores de servicios aéreos. Esta nueva Ley también establece mecanismos para la adopción e implantación de normas y procedimientos basados en los Anexos de la OACI y sus enmiendas. Confiere a la AAC y a sus inspectores las facultades de acceso, vigilancia, inspección e investigación así como los poderes para suspender las operaciones a cualquier titular de un certificado y para imponer amonestaciones y sanciones. La AAC ha progresado notablemente en la aplicación de todas las recomendaciones en el área de legislación desde la auditoría realizada en junio y julio de 2000, que incluyen la promulgación de la Ley y las Regulaciones de Aviación Civil (RAC) y todos los documentos complementarios, como manuales y guías de todo tipo, tanto para los inspectores como para los usuarios.

2. La nueva estructura orgánica de la AAC es adecuada. El presupuesto anual es suficiente para la compra y el mantenimiento de material de oficina, así como para contratar y retener personal calificado. Sin embargo, la AAC no ha establecido todavía un procedimiento formal para la contratación de personal. Se está equipando una biblioteca técnica con material de referencia actualizado. La AAC ha desarrollado, con el apoyo de la Agencia Centroamericana de Seguridad Aérea (ACSA), programas de instrucción que incluyen la mayoría de los temas necesarios para el entrenamiento de su personal técnico. Sin embargo, la AAC no ha establecido una política ni un programa formal de instrucción inicial, especializada y periódica para cada tipo de personal de la AAC.

3. La AAC ha progresado enormemente en la reglamentación y organización del área de licencias al personal desde la auditoría. La DGTA promulgó, el 26 de marzo de 2001, las RAC 01-LPTA que incluyen todas las disposiciones del Anexo 1 de la OACI y ha desarrollado manuales y guías para los inspectores y los usuarios. La AAC ha contratado nuevo personal técnico calificado que satisface la necesidad de inspectores. Se cuenta ahora con mecanismos que permiten la delegación de funciones en personal ajeno a la AAC, a través de los cuales la AAC ha delegado en dos pilotos pertenecientes a la Fuerza Aérea y la Policía las funciones de examinadores técnicos designados (ETD). La AAC cuenta con un examinador médico aeronáutico a tiempo completo y ha delegado oficialmente las funciones de examinadores médicos designados a un número suficiente de médicos en varias especialidades. Sin embargo, este personal no ha recibido aún cursos de adoctrinamiento y de medicina aeronáutica y no cuenta con experiencia práctica en las funciones del personal al cual evalúan. La AAC no ha desarrollado tampoco un programa de supervisión y vigilancia de este personal. En lo referente a la certificación de los centros de instrucción, la AAC cuenta con reglamentos y guías; sin embargo, no se ha iniciado aún ningún proceso para la certificación de escuelas ni se han aprobado los cursos que se están impartiendo. Si bien la AAC cuenta con un plan de supervisión de la instrucción para el año 2002, todavía no ha desarrollado un programa de supervisión.

4. La AAC ha cumplido casi todas las recomendaciones relacionadas con la certificación y supervisión de las operaciones de aeronaves planteadas durante la auditoría. La AAC cuenta con reglamentos adecuados que incluyen casi todos los SARPS del Anexo 6, Partes I, II y III. Se han contratado inspectores capacitados y se asiste con inspectores calificados proporcionados por ACSA a través de un convenio con esta agencia y convenios con otros Estados centroamericanos. La AAC ha desarrollado procedimientos para la certificación, supervisión y vigilancia de sus explotadores y los inspectores cuentan con manuales y textos de orientación. La AAC, sin embargo, debería completar aquellos procesos de certificación o recertificación de los explotadores que aún no cuentan con un AOC emitido por El Salvador pero que ya están prestando servicios de transporte aéreo y aprobar sus manuales de operaciones, de mantenimiento y la lista de equipo mínimo (MEL), entre otros. La AAC debería también, en razón de haber ratificado el Artículo 83 *bis* del Convenio de Chicago, incorporar en la legislación aeronáutica básica las disposiciones necesarias para el reconocimiento de licencias extranjeras y los certificados de aeronavegabilidad expedidos o renovados por el Estado del explotador y la transferencia de sus funciones y obligaciones a dichos Estados.

5. La AAC ha cumplido la mayoría de las recomendaciones relacionadas con la inspección y supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad planteadas durante la auditoría. La AAC dispone en la actualidad de reglamentos apropiados y manuales de procedimientos y de orientación para los inspectores de aeronavegabilidad, suficientemente detallados para que cumplan con sus responsabilidades. La AAC ha desarrollado un código de aeronavegabilidad aceptable y un formato de certificado de aeronavegabilidad que cumple con los requisitos del Anexo 8. La RAC 145 y el *Documento del proceso de certificación (DPC)* contienen reglamentos y procedimientos adecuados para la certificación de los talleres de mantenimiento. Sin embargo, los procesos de certificación de los talleres salvadoreños no han empezado todavía. Asimismo, la RAC OPS y el DPC contienen reglamentos y procedimientos adecuados para la certificación de explotadores de servicios aéreos (parte de aeronavegabilidad); sin embargo, los procesos de certificación de los explotadores no han empezado todavía. Finalmente, la biblioteca técnica de la AAC no cuenta con el conjunto de documentos de los fabricantes para todas las aeronaves con matrícula de El Salvador.