

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-42/NE/09
18/03/19

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/42)**

(Antigua, Guatemala, 18 al 20 de marzo de 2019)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Capacitación

**Cuestión 3.1 del
Orden del Día:**

Ofertar los cursos de capacitación y entrenamiento de la ANAC a los miembros de la CLAC

Antecedentes

1. En 2015, la OACI publicó un informe específico (Continuous Monitoring Approach Results-CMA Report) que indica la baja adherencia de los Estados miembros con respecto al elemento crítico 4 (CE-4). Uno de los factores que contribuyen a este resultado inadecuado es la falta de una política detallada y eficiente para el entrenamiento y capacitación de sus inspectores (Doc 10070).
2. En 2017, la ANAC estableció un Proyecto Prioritario para estudiar las cuestiones planteadas por la OACI relacionadas con el EC-4. En ese sentido y debido a la dinámica de la innovación en la industria aeronáutica, se observó la imperiosa necesidad establecerse un programa de entrenamiento del personal de ANAC basado en competencias, para mejorar el desempeño institucional de la Agencia.
3. La ANAC también tiene una disponibilidad laboral diversificada, con una variedad de históricos profesionales y diferentes grados de cualificación. Por lo tanto, también existe la necesidad de proporcionarse entrenamiento que sea efectivo para todo el personal de la Agencia, asignando actividades laborales y entrenamiento adecuados para todos los niveles.
4. En el contexto de la preparación del programa de capacitación, ANAC realizó consulta a diversas Autoridades de Aviación Civil y constató dificultades similares en el entrenamiento de los respectivos funcionarios. De este modo, a lo largo de 2018, ANAC elaboró un nuevo y moderno programa de capacitación para sus inspectores de vuelo. Basado en las competencias, el programa está diseñado para mantener su personal de vuelo debidamente cualificado

mientras mantén alto grado de flexibilidad en su aplicación y operacionalización. Se pretende con eso establecer una política continua de capacitación, con entrenamiento personificado para garantizar un buen resultado, tanto a nivel institucional cuanto en relación con el State Safety Program – SSP.

5. A través de un amplio estudio, ANAC compiló una lista de actividades realizadas por los inspectores de vuelo, los asignando en bloques coherentes y mapeando sus competencias (conocimiento, habilidades y actitudes) común y/o específicas necesarias para cada actividad. Con base en ese estudio y en el análisis de la flota local, fue posible desarrollar un programa que permite el uso adecuado de personal con diferentes niveles de formación y capacitación, observando también las directrices de la OACI.

6. El programa define Trayectorias de Capacitación en tres niveles de aprendizaje - básico, especializado y avanzado, con diferentes requisitos de precalificación del personal. Esas Trayectorias de Capacitación contemplan el conjunto de actividades llevadas a cabo por los inspectores de vuelo. La formación básica comprende las actividades que poseen competencias comunes entre sí y no dependen de formación en aeronave específica. De igual manera, las actividades cubiertas por formación especializada son más complejas y requieren más entrenamiento y cualificación, y con la previsión de entrenamiento en aeronaves relacionadas con la flota local.

Análisis de la propuesta presentada

7. Frente a la reducida adhesión de los Estados Miembros de la OACI al EC-4 y de acuerdo con el ánimo de cooperación global establecido en el programa de la OACI para la cooperación entre los Estados miembros para mejorar los niveles de seguridad operacional en todo el mundo (No Country Left Behind), ANAC invita los miembros de la CLAC a conocer el programa de entrenamiento desarrollado por la Agencia y ofrece apoyo para la adaptación y/o implementación local de programas similares.

8. Destacase la simplicidad del programa que, básicamente, con datos como el mapeo actual de la capacitación del personal y la flota del país es posible establecer la Trayectoria de Capacitación necesaria para lograrse alcanzar la calificación ideal para cada funcionario.

9. ANAC entiende que un programa basado en competencia puede ayudar a ampliar el nivel de aplicación efectiva (EI - Effective Implementation) del USOAP de toda la región, una vez que el programa es fácilmente adaptable a diferentes escenarios, flotas y niveles preexistentes de cualificación.



Conclusión

10. Basado en la experiencia adquirida en el desarrollo de un programa de capacitación por competencias para los inspectores de vuelo, ANAC se pone a disposición de los países miembros que tengan interés en establecer iniciativas de cooperación en la materia.

Medidas propuestas al grupo de expertos

11. Por todo lo expuesto, se invita al GEPEJTA a:
- Tomar nota de la información presentada;
 - Compartir y ofrecer cooperación técnica respecto al programa para los Miembros que tengan interés en el tema; y
 - Solicitar a la Secretaría de la CLAC que envíe esta Nota de Estudio a los responsables por la materia de los respectivos países miembros de la CLAC.



Programa de Capacitação para
INSPETORES DE VOO DA ANAC



OBJETIVO

Apresentar o Programa Específico de Capacitação -PCIV de Inspectores de Voo da ANAC aos membros da Agência de Aviação Civil-AAC de Cabo Verde.



Transport Canada.



ROTEIRO

- ✓ Identificação dos problemas regulatórios
- ✓ Elaboração do Programa de Capacitação
- ✓ Situação Atual
- ✓ Diferenciais do Programa de Capacitação da ANAC

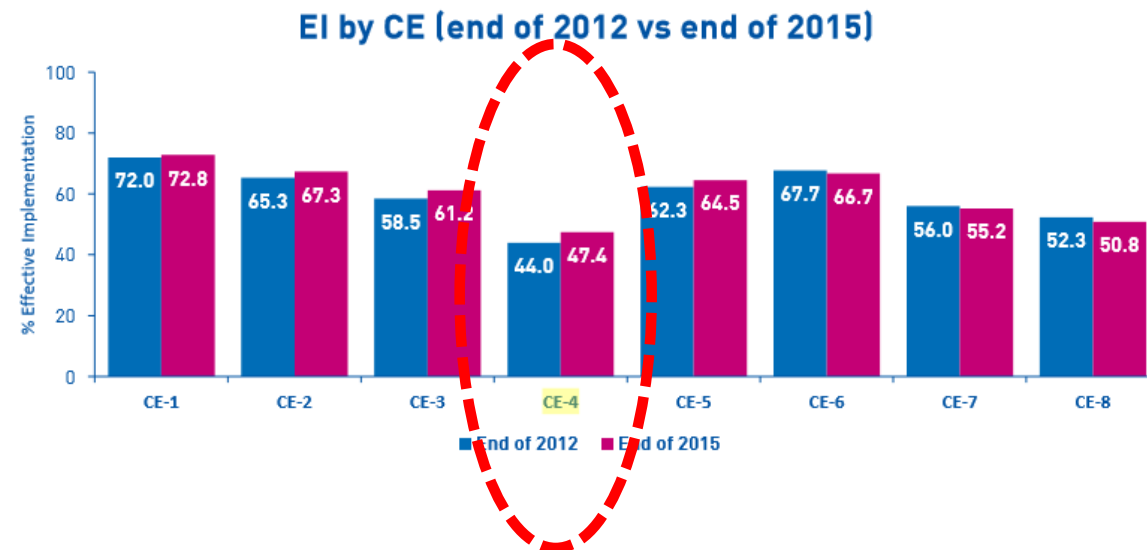


IDENTIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS

- Descolamento da realidade da indústria aeronáutica;
- Perda de qualidade regulatória;
- Perda da qualidade fiscalizatória;
- Possibilidade de captura técnica do inspetor perante aos operadores aéreos;
- Falta de acompanhamento das inovações tecnológicas;
- Redução da eficiência administrativa;
- Perda de conformidade com a ICAO - USOAP.



Elementos Críticos da ICAO /USOAP CMA Report 2015



3.2 GLOBAL RESULTS BY CRITICAL ELEMENT

3.2.1 As of end 2015, CE-4 remains the CE with the lowest EI rate at global level, and CE-1 remains the CE with the highest EI rate.

Figure 3-1. Eight critical elements of a State safety oversight system.





DOC 10070/2016
Manual on the Competencies of CASI



1.4 PREPARING CASIS FOR THE FUTURE

In order to comply with their oversight obligations, States need to ensure that:

- a) they have enough CASIs
- b) their CASIs are qualified and competent.**



COMPETENCY BASED TRAINING





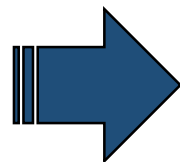
Competência 1
Competência 2
Competência 3



Competência 2
Competência 4
Competência 5



Competência 1
Competência 4
Competência 6



COMPETÊNCIAS
COMUNS

COMPETÊNCIAS
ESPECÍFICAS



CAS/OJT



FFS/ACFT



EAD



SELF-STUDY



PROGRAMA ESPECÍFICO DE CAPACITAÇÃO DE INSPETORES DE VOO

Formação Inicial

BIV
Trilha Básica de
Inspetor de Voo



BIV - CAS



1

FORMAÇÃO BÁSICA CONCLUÍDA

Formação Especializada

Trilhas Especializadas

EXM

Exames em voo

AOP

Acompanhamento
de Operações

PTS

Avaliação de programas de
treinamentos e simuladores

CPE

Certificação de produto
aeronáutico e ensaios em voo



Módulos de Aeronaves



Aviões

Caravan

King Air

Phenom

Citation

ATR

Embraer

Boeing

Airbus

Helicópteros

HMNC

Leonardo

HMNT

Sikorsky

HMLT



**Aeronaves de
Instrução Básica**

Drones



2

CAS

CPE

AOP

EXM

PTS

FORMAÇÃO ESPECIALIZADA CONCLUÍDA

Instrutor



Membro da CIAA



CONCLUÍDO

3

ATIVIDADES

BIV – TRILHA BÁSICA DE INSPECTOR DE VOO



- ✓ Análise de BROA
- ✓ Análise de MEL*
- ✓ Análise de fichas de instrução
- ✓ Análise documental*
- ✓ Análise de dados operacionais
- ✓ Análise de guia de rotas
- ✓ Aprovação de pouso em local não registrado/homologado
- ✓ Aprovação de EFB
- ✓ Aprovação de eventos de demonstração aérea
- ✓ Aprovação para operação RVSM
- ✓ Aprovação para operações PBN (exceto RNP-AR)
- ✓ Apuração de infrações*
- ✓ Avaliação de desempenho de aeronave para cumprimento de requisitos de rota
- ✓ Avaliação para uso do requisito de autonomia do RBAC 121.456(a) em substituição ao RBAC 135
- ✓ Avaliar procedimentos para assegurar conformidade com limitações de peso e balanceamento de aeronaves
- ✓ Conduzir auditorias*
- ✓ Conduzir inspeções de rampa*
- ✓ Entrevistar pessoal técnico*
- ✓ Emitir parecer sobre normas e procedimentos de controle do tráfego aéreo
- ✓ Emitir parecer sobre padrões mínimos de desempenho e eficiência
- ✓ Promover estudos, emitir pareceres e participar da utilização e aplicação de novas tecnologias
- ✓ Promover estudos, propor normas e emitir pareceres relacionados a padrões operacionais mínimos
- ✓ Propor a atualização dos padrões de certificação operacional*



DEFINIÇÃO DOS MÓDULOS DE AERONAVES

Brasil



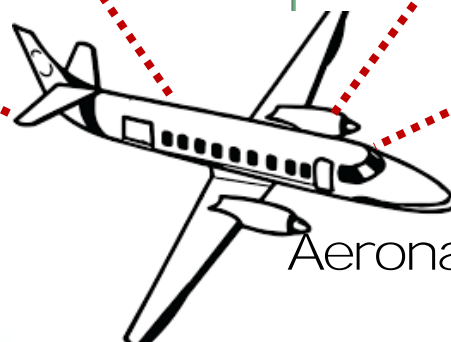
Frota e nº de Pilotos habilitados



Tecnologia e Performance



Trend



Aeronave-Base



DEFINIÇÃO AERONAVE-BASE

“Aeronave representativa de determinado conjunto de aeronaves para fins de treinamento e capacitação no referido módulo.”





Aeronave-base Cessna Caravan C208 – Razões para escolha



DI FERENCI AIS DO PROGRAMA

- ✓ Alinha-se com a visão de futuro da ICAO e demais autoridades internacionais
- ✓ Foi elaborado sobre os pilares das competências mapeadas pela equipe
- ✓ Alimenta o Projeto Prioritário USOAP
- ✓ Associa cada evento de capacitação a PQs (06 de UORG, 25 de PEL e OPS)
- ✓ Associa cada evento de capacitação com os requisitos legais, regulamentares, *DOCs* e melhores práticas
- ✓ Associa cada evento de capacitação aos Elementos Críticos (*CE-4* e *CE-5*), os quais já foram mapeados como importantes marcadores do desenvolvimento de *safety* para os próximos anos.



OBRI GADO!





Programa de Capacitação para
INSPETORES DE VOO DA ANAC

