



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/6 — NE/21
02/06/16

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/6)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016

Cuestión 9 del
Orden del día

Otros asuntos

PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL – PNISAC (REGLAMENTO BRASILEÑO DE AVIACIÓN CIVIL Nº 110 E INSTRUCCIÓN SUPLEMENTARIA Nº 110)

(Presentada por Brasil)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio presenta la iniciativa de la Autoridad de Aviación Civil Brasileña de elaboración e implementación de un nuevo modelo del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, por medio de la publicación de dos normativas: el Reglamento Brasileño de Aviación Civil Nº 110, que presenta los requisitos de instrucción en temas AVSEC y la Directriz Suplementaria Nº 110, que contiene los modelos de cómo los centros de instrucción (escuelas privadas autorizadas por ANAC) pueden cumplir las exigencias del reglamento.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 5.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 17

1. Introducción

1.1 El Anexo 17 del Convenio de Chicago (1944) establece en su Capítulo 3 (Organización nacional y autoridad competente), norma 3.1.1, que cada Estado contratante debe establecer y aplicar un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, la regularidad y la eficiencia de los vuelos.

1.2 Para garantizar el cumplimiento del programa de seguridad, es necesario que los profesionales estén capacitados el desempeño de las tareas de seguridad y, por este motivo, el propio Anexo 17 establece en su norma 3.1.6 que cada Estado contratante debe exigir a la autoridad competente que asegure la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de aviación civil, una vez que este programa de instrucción debe ser diseñado para garantizar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

1.3 Para cumplir el previsto en el Anexo 17, la autoridad de aviación civil brasileña implementó su PNISAC desde el año 2005. En esta época el PNISAC fue publicado por medio de la Directriz de Aviación Civil (DAC) N° 144-1002, que después fue sustituida por la Resolución N° 63, en el año 2008. Teniendo en cuenta los cambios en la modernización de los aeropuertos y las nuevas necesidades de entrenamiento, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), que es la autoridad brasileña de aviación, empezó sus encuestas para escribir un nuevo reglamento de instrucción. Este nuevo Reglamento Brasileño de Aviación Civil (RBAC) N° 110 fue publicado en 16 de julio de 2015.

1.4 El RBAC 110 tiene aplicabilidad para los operadores de aeródromo y explotadores aéreos, centros de instrucción autorizados por ANAC, agentes de carga y a todos los profesionales AVSEC. La normativa establece requisitos sobre los procedimientos de selección para desempeño de actividades de seguridad y sobre la instrucción en temas AVSEC.

1.5 El propósito de esa nota de estudio es presentar al Grupo Regional AVSEC/FAL la experiencia brasileña en elaborar e implementar el nuevo PNISAC, apuntar los problemas identificados en la normativa anterior, demostrar la evolución de la normativa actual y compartir los conocimientos relativos al tema para promover el intercambio de experiencias en la región latinoamericana.

2. Los problemas identificados en la normativa anterior y las propuestas de mejoría del nuevo reglamento

2.1 La Resolución N° 63 tenía exceso de procedimientos, una vez que la normativa no se concentraba en los requisitos, o sea, en lo que es mandatorio de cumplimiento y presentaba muchas recomendaciones, limitaciones tecnológicas y procedimientos demasiados detallados que no eran necesario reglamentar.

2.2 Otra percepción importante sobre el panorama de instrucción con la normativa anterior fue con relación a la distancia que los explotadores aéreos y operadores de aeródromos mantenían con la cualificación de sus empleados, en especial los que realizan inspección con los equipos de rayos-X. En las reglas del RBAC 110, los operadores tienen una mayor responsabilidad por la formación continuada de sus empleados, pues necesitan acompañar y evaluar sus actividades laborales con frecuencia en el aeropuerto. Por lo tanto, se crearon las actividades de “Reciclaje” e “Instrucción en el puesto de trabajo - OJT”, medidas obligatorias para mantener la certificación profesional válida.

2.3 La “Reciclaje” es una actividad de instrucción práctica que busca atender a una deficiencia de seguridad de un profesional, que desarrolla actividades de inspección de seguridad, identificada en una actividad de control de calidad, como, por ejemplo, en una inspección o una prueba de AVSEC.

2.4 El OJT es un entrenamiento práctico durante el trabajo de los profesionales que desarrollan actividades de inspección de seguridad, y que es realizado en dos casos:

- a) después del curso de formación del profesional en lo cual la entidad responsable por la medida de seguridad (explotador aéreo u operador de aeródromo) evalúa sus habilidades y garantiza que son o no suficiente para el desarrollo de actividades de seguridad, por medio de un formulario de evaluación.
- b) antes de los cursos de actualización, en que el profesional debe presentar el formulario de evaluación firmado por la entidad responsable por las medidas de seguridad para actualizar su certificación.

2.5 Con todas las ventajas del nuevo reglamento, se observó también otro logro de ANAC en el proceso de certificación de los profesionales, una vez que la nueva reglamentación establece la aplicación de los exámenes teórico y práctico para certificar a un profesional AVSEC como una actividad compartida entre la Agencia y los centros de instrucción. Esto hace que la ANAC tenga la disponibilidad de más recursos humanos y materiales para la elaboración o revisión de reglamentos y también para aplicación de las actividades de control de calidad: auditorías, inspecciones, pruebas y estudios.

2.6 Se presenta abajo un cuadro-resumen con algunas de las modificaciones de la Resolución Nº 63 para el RBAC Nº 110:

Resolución Nº 63	RBAC Nº 110
No tenía de manera clara la audiencia-objetivo y por eso trataba actividades de otras entidades muchas veces sin relación con la aviación civil.	Tiene muy clara la definición de aplicabilidad de la norma.
Había una ausencia de participación por parte de los explotadores aéreos y de aeródromos con la cualificación de sus empleados.	Los explotadores aéreos y operadores de aeródromos son responsables por acompañar y evaluar con frecuencia el desempeño del personal que ejecuta las actividades en su nombre.
Muchos recursos humanos y materiales de la autoridad eran utilizados para aplicación de los exámenes de certificación.	El recurso humano y material de la autoridad está siendo utilizado para la elaboración y revisión de reglamentos y también para incrementar la fiscalización en los aeropuertos, líneas aéreas y centros de instrucción AVSEC.
El proceso de certificación era muy lento, pues ANAC no tenía muchos empleados que pudieran estar en todo Brasil aplicando los exámenes.	El proceso de certificación está más rápido, una vez que el propio centro de instrucción aplica los exámenes y se puede certificar más personas en menos tiempo.
Restricción para impartir clases solamente a entidades que poseen relación con la aviación civil, lo que restringe el desarrollo del mercado.	Posibilidad de un aumento en la oferta de cursos por instituciones educativas especializadas, promoviendo un aumento de la concurrencia, ayudando a mejorar también la calidad de los cursos.

Resolución N° 63	RBAC N° 110
El proceso de autorización de centro de instrucción era lento conteniendo requisitos sin relación técnica directa con la seguridad de la aviación, lo que significaba que muchas correcciones eran hechas por los centros de instrucción.	El proceso de autorización es más sencillo, y por lo tanto, más rápido. Lo que permite a ANAC mantener más sus esfuerzos y recursos en la fiscalización.
La forma de cumplimiento de los requisitos era muy restrictiva y el centro de instrucción no tenía libertad para crear sus procedimientos.	Mayor flexibilidad para que los centros de instrucción puedan cumplir el reglamento, una vez que la instrucción suplementaria presenta apenas modelos y permite que la institución adopte la forma que mejor se aplica a su realidad.
Reglas no eran claras en cuanto a posibilidad de impartir clases a distancia.	Reglas claras y ampliación de las posibilidades de impartir cursos a distancia.

3. La Instructiva Suplementaria N° 110 (IS 110)

3.1 Con la intención de demostrar una forma de cumplimiento de la normativa, la ANAC elaboró un documento llamado instructiva suplementaria N° 110, que presenta un modelo de manual de procedimientos para los centros de instrucción (MPCI). Es un documento que todos los centros de instrucción deben producir y presentar a la autoridad para que obtengan la autorización de funcionamiento. Este documento reúne todas las informaciones sobre el centro de instrucción, como los cursos que van a realizar, los equipos que ayudan el aprendizaje de los alumnos, la programación de los cursos, los profesionales que trabajan en este centro de instrucción (los instructores, los responsables técnicos y pedagógicos, el personal administrativo y otros) y formularios utilizados para registro en los cursos, frecuencia a las clases, formularios que ayudan en la mejoría de la calidad de los cursos, etc.

3.2 La IS 110 fue publicada el 29 de octubre de 2015 y hasta el momento tenemos 2 centros de instrucción autorizados de acuerdo con el nuevo reglamento. Lo que se percibe de inmediato es la agilidad en el análisis de la documentación de aprobación de un centro de instrucción. Con la Resolución N° 63 el tiempo de análisis hubiera tomado periodos muy largos.

3.3 Con el nuevo reglamento para que haya el pedido de autorización, la empresa debe pagar una tasa que permite tres análisis por ANAC. Esto representa un gran ahorro de tiempo de los empleados que pueden dedicarse a otras actividades y la realización de un mejor servicio.

3.4 Otra gran ventaja de la existencia de un MPCI es la compilación en un único documento de todo lo que la autoridad necesita analizar para aprobar un centro de instrucción de forma estandarizada. Esto también es una ventaja para la realización de las actividades de control de calidad, como una auditoría, una vez que el inspector tiene la posibilidad de conocer un poco mejor a la entidad que va a auditar antes de irse a la actividad.

4. Conclusión

4.1 La elaboración de una normativa más moderna y que pueda resolver los problemas que tenía la normativa anterior fue un paso muy importante para la autoridad de aviación civil de Brasil. Muchos estudios y encuestas fueron realizados para garantizar que la propuesta fuera el mejor modelo de reglamento que nuestro país necesitaba.

4.2 La publicación de los reglamentos RBAC 110 y IS 110 posibilitaron mejoras muy importantes para todas las entidades relacionadas con AVSEC, sobre todo para los explotadores aéreos y operadores de aeródromo, centros de instrucción AVSEC, los profesionales en general y para la autoridad de aviación civil, que sigue con su responsabilidad por la instrucción pero compartiendo de una manera más eficiente las actividades de entrenamiento.

5. Acciones sugeridas

5.1 Colocar el caso brasileño a apreciación de los demás Estados, con la finalidad de identificar semejanzas y desafíos en la implementación de ese modelo de Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de Aviación Civil, verificando las ventajas y desventajas de esa metodología y evaluando la posibilidad de aplicación de directrices regionales para fines de obtener una estandarización de los PNISAC. Las normativas completas están disponibles en el sitio de ANAC: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao>