

VOLUMEN 1 - CONCEPTOS GENERALES, DIRECTIVAS, GUÍA Y DEFINICIONES

CAPÍTULO 4

INSPECTORES OPERATIVOS DE LA D.N.S.O.

SECCIÓN 2. CLASIFICACION Y REQUISITOS DE INSPECTORES

ÍNDICE:

177. Clasificación de Inspectores.

179. Requisitos de Origen para Ser IOLA.

181. Requisitos de Origen para Ser ISOA.

183. Proceso de Selección.

184. a 186. Reservados.

177. CLASIFICACIÓN DE INSPECTORES. La Autoridad Aeronáutica de la República Argentina, (ANAC) para las tareas de Certificación, Inspección y Vigilancia de Explotadores Aerocomerciales nacionales y extranjeros operando a o desde el territorio argentino, adopta la siguiente clasificación de personas especialistas entre la dotación de personal de la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO):

A. Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA). Se define Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) a un profesional piloto que incorporado a la ANAC y sujeto a una capacitación técnica sistemática, estará en condiciones razonables de dirigir o conducir procesos de certificaciones operativas de explotadores aéreos nacionales, ejecutar tareas de inspección y vigilancia de los mismos, conforme a las reglamentaciones y procedimientos vigentes.

B. Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas. (ISOA). Se define Inspector de Seguridad de Operaciones Aéreas (ISOA) a un profesional especialista (Técnico Mecánico, Mecánico de a Bordo, Despachante de Aeronave, Supervisor de Rampa o Plataforma, Instructor de CRM-FFHH, Tripulante de Cabina de Pasajeros, Especialista en PREVAC, Especialista en Mercancías Peligrosas, Instructor de vuelo de VANTs/UAVs, etc.), que incorporado a la ANAC y sujeto a una capacitación técnica sistemática, estará en condiciones razonables de apoyar a los IOLA y dirigir determinados procesos según su especialidad, en lo concerniente a certificaciones operativas de explotadores aéreos nacionales, ejecutar tareas de inspección y vigilancia de los mismos, conforme a las reglamentaciones y procedimientos vigentes.

C. Etapas de desarrollo de los inspectores: El proceso de capacitación, por la naturaleza de las tareas y responsabilidades que implican, necesita ser progresivo y sistémico, por lo tanto, se deberán distinguir tres (3) estados o ETAPAS: 1, 2 y 3 del desarrollo del inspector.

(1) Etapa 1 inicial de formación.

(2) Etapa 2 semi experto.

(3) Etapa 3 experto.

D. Se dejará constancia en el legajo de los inspectores la etapa en la que se encuentran de su desarrollo. Sólo podrán pasar de una etapa a otra, previa nota de autorización suscripta por el Director de Operación de Aeronaves, debidamente informada al Director Nacional de Seguridad Operacional y a la Dirección de Administración y Gestión de Recursos Humanos, en donde se informará sobre el cumplimiento de los requisitos de formación establecidos en el MDI y los previstos en este Capítulo del presente manual.

Nota: el Director de Operación de Aeronaves podrá reconocer como inspectores Etapa 3 a aquellos inspectores que acrediten suficiente experiencia en las actividades de certificación e inspección, siempre que el inspector cuente con un mínimo de CINCO (5) años de experiencia en el ejercicio de sus funciones a computarse desde su designación y se determine fundadamente la capacidad para ejercer las funciones de Etapa 3.

E. Los alcances básicos de los IOLA e ISOA según sean ETAPA 1 ó 2 ó 3, es la siguiente:

(1) IOLA/ISOA Etapa 1 inicial de formación: su alcance básico es aprender bajo supervisión. No podrá realizar actividades de certificación de explotadores aéreos durante esta etapa, ni tener a cargo empresas como POI.

Deberá completar durante esta etapa de formación todos los cursos transversales del Manual de Instrucción de ANAC (MDI) y los cursos básicos del Inspector de Operaciones del Anexo 2 del MDI, con sus respectivos OJTs.

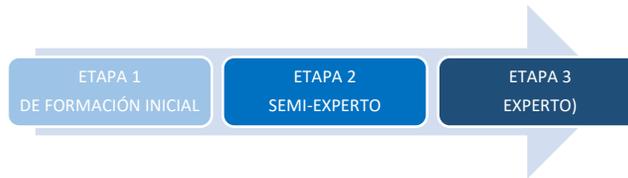
En caso de completar la formación requerida en cursos y luego de al menos de 12 meses de experiencia en la función, podrá, si así lo considera el Director de Operación de Aeronaves, pasar a prestar funciones como ISOA/IOLA Etapa 2.

(2) IOLA/ISOA Etapa 2 semi-experto: su alcance básico es profundizar su aprendizaje, asesorar y ejecutar tareas de inspección de campo integrando equipos bajo supervisión. En esta etapa no podrá desempeñarse como JEC ni tener a cargo empresas como POI.

Durante esta etapa deberá finalizar su formación realizando los cursos transversales de la DNSO y los respectivos cursos de su especialidad, con sus respectivos OJTs, según el Anexo 2 del MDI. Con posterioridad finalización de su instrucción y luego de al menos de 24 meses de experiencia en la función, podrá, si así lo considera el Director de Operación de Aeronaves, pasar a prestar funciones como ISOA/IOLA Etapa 3.

(3) IOLA /ISOA Etapa 3 experto: su alcance básico es dirigir / apoyar procesos, inspeccionar, vigilar y aprobar documentos, programas, certificar y estará supervisado por el Jefe de Departamento. Los

IOLAs Etapa 3 podrán ser designados como POI y / o Jefe de Equipo de Certificación. Para desarrollar sus tareas recurrirán a los especialistas necesarios (ISOA) u otros IOLAs Etapa 2 ó 3.



179. REQUISITOS DE ORIGEN PARA SER IOLA.

A. Un Inspector Operativo de Línea Aérea (IOLA) debe tener de origen las calificaciones, experiencia, conocimientos y habilidades según lo siguiente:

- (1) Tener Licencia de Piloto de Transporte Línea Aérea (TLA) para Avión o Helicóptero.
- (2) Tener Licencia de Instructor de Vuelo.
- (3) La ANAC definirá los requisitos de Aptitud Psicofísica que corresponda.
- (4) Tener significativa experiencia como piloto al mando en un variado tipo de aeronaves (Idealmente, no menos de 5.000 Hs. de vuelo en aviones de transporte civil o militar), como las utilizadas por los explotadores aerocomerciales argentinos, o por lo menos tener en una de ellas.
- (5) Tener experiencia como instructor de vuelo en aeronaves de pequeño y/o gran porte y/o simuladores de vuelo, según corresponda.
- (6) Estar calificado o haber obtenido recientemente calificación sobre el tipo de aeronave que inspeccionará, o sobre un tipo de aeronave con características operacionales similares para la cual va a recibir instrucción en simulador.
- (7) Tener experiencia en tipos de operaciones comparables a las que habrá de cubrir la inspección, incluida toda autorización específica que figure en las especificaciones relativas a las operaciones (por ejemplo, EDTO, LVO, PBN).
- (8) Tener conocimiento del Código Aeronáutico y su reglamentación.
- (9) Tener conocimiento de requerimientos y procedimientos en chequeos en vuelo para Tripulantes de Vuelo o experiencia en programas de entrenamiento y evaluación de procedimientos.
- (10) Tener experiencia en planificación de operaciones aéreas y control operacional, sean estas civiles o militares.
- (11) Tener conocimiento básico sobre especificaciones relativas a las operaciones y programas de instrucción aplicables para una Línea Aérea.
- (12) Poseer un sólido concepto de los procedimientos de seguridad aérea.

(13) Tener habilidad para redactar y enviar documentación de trabajo.

(14) Tener habilidad para comunicarse y mantener relaciones interpersonales con explotadores y usuarios en general. Además de tacto, paciencia e iniciativa orientada a la Seguridad Operacional.

(15) No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables en cuanto a aptitud de vuelo e infracciones aeronáuticas, tomando como referencia los últimos diez años.

181. REQUISITOS DE ORIGEN PARA SER ISOA

A. Un Inspector de Seguridad Operacional Aérea (ISOA) debe tener de origen o previamente las calificaciones, experiencia, conocimientos y habilidades según lo siguiente:

(1) Tener una Licencia, Habilitaciones o Certificado de Competencia conforme a las RAAC.

(2) La ANAC definirá los requisitos de Aptitud Psicofísica que corresponda.

(3) Experiencia en las actividades de una Línea Aérea o en cuestiones técnico-operativas de la aviación y específicamente en lo que respecta a:

(a) Despacho de aeronaves o

(b) Servicios de Rampa o plataforma

(c) Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas

(d) Prevención de Accidentes.

(e) CRM-FFHH

(f) Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCPs)

(g) Mecánico de a Bordo/ Técnico de a Bordo.

(h) Instrucción de vuelo de VANTs/UAVs.

(4) Tener experiencia como instructor / profesor en las actividades mencionadas en (3).

(5) Estar calificado o haber obtenido recientemente calificación sobre el tipo de aeronave utilizada, o sobre un tipo de aeronave con características operacionales similares para la cual va a recibir instrucción en simulador para los casos de TCPs y Despachantes de Aeronaves.

(6) Tener experiencia en tipos de operaciones comparables a las que habrá de cubrir la inspección, incluida toda autorización específica que figure en las especificaciones relativas a las operaciones (por ejemplo, EDTO para despachantes y mercancías peligrosas para los técnicos de dicha área).

(7) Poseer conocimiento del Código Aeronáutico y su reglamentación.

(8) Tener conocimiento básico sobre programas de instrucción, capacitación y entrenamiento que correspondan según la especialidad.

(9) Tener habilidad para redactar y enviar documentación de trabajo.

(10) Tener habilidad para comunicarse y mantener relaciones interpersonales con explotadores y usuarios en general. Además de tacto, paciencia e iniciativa orientada a la Seguridad Operacional.

(11) No tener en su legajo profesional antecedentes desfavorables en cuanto a aptitud profesional e infracciones aeronáuticas, tomando como referencia los últimos diez años.

183. PROCESO DE SELECCIÓN. Los candidatos a inspectores que la Dirección Nacional de Seguridad Operacional incorpore, serán seleccionados conforme a los criterios que oportunamente se establezcan.

184. a 186. RESERVADOS



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA DEFENSA DE LA VIDA, LA LIBERTAD Y LA PROPIEDAD

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Capítulo 4, Sección 2 del Vol I del MIO

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 5 pagina/s.