



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 37: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

**PROMOVER LA ESTANDARIZACIÓN MUNDIAL DE LA
APROBACIÓN Y LA UTILIZACIÓN DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (CRS)**

[Presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

Las normas de la OACI exigen que cada pasajero a bordo de una aeronave disponga de un asiento o litera para cada persona por encima de una cierta edad, determinada por el Estado al que pertenezca el operador. En el 38º Período de Sesiones de la Asamblea General, celebrada en 2013, la Comisión Técnica acordó la necesidad de armonizar las normas relativas a los dispositivos de retención infantil y que se debería invitar al Consejo a elaborar disposiciones específicas sobre estos aspectos. Se encargó al Grupo sobre Seguridad en la Cabina (ICSG) de la OACI la tarea de formular unas directrices sobre la aprobación y utilización de sistemas de retención infantil (CRS) a bordo de la aeronave. El ICSG es un grupo paritario, compuesto por expertos de la seguridad en cabina procedentes de autoridades de aviación civil, transportistas aéreos, fabricantes de aeronaves y organizaciones internacionales. Sirve como grupo de expertos que ofrece orientaciones a la OACI en materia de seguridad en cabina y ayuda a elaborar o revisar las exigencias, los materiales de orientación y apoyo a la implementación, para mejorar la seguridad en cabina a nivel mundial. La ITF es uno de los miembros activos de este grupo. Luego de dos años de trabajo, el ICSG completó el Manual sobre la Aprobación y Utilización de Dispositivos de Retención Infantil (Doc 10049). Los Estados que adoptan las orientaciones de este manual garantizarán que cada bebé o niño que viaje a bordo de un avión disponga de un asiento específico y de un CRS adaptado a su talla y su peso, que le ofrezca un nivel de seguridad equivalente al del resto de los pasajeros, durante las fases de vuelo críticas y las turbulencias. Este documento resume las orientaciones del manual y formula sugerencias para armonizar las normas de aprobación y utilización de los CRS.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de los trabajos acometidos por el ICSG desde la 38ª Asamblea a propósito de los CRS;
- b) solicitar a los Estados miembros que apliquen las directrices del Doc 10049, para garantizar la aprobación y la utilización apropiadas de los CRS a nivel nacional;
- c) trabajar con los Estados y la industria aeronáutica para promover la utilización de los sistemas de retención adecuados para bebés y niños; y
- d) solicitar al Consejo que establezca unas orientaciones claras y coherentes sobre la armonización de las aprobaciones de los CRS, para promover el reconocimiento mutuo de los CRS entre los Estados y promover su utilización a nivel internacional.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ITF.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio hace referencia al Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se ofrecerán recursos humanos de la ITF para ayudar a producir el material de orientación.
<i>Referencias:</i>	<i>Manual sobre la aprobación y uso de sistemas de retención infantil (Doc 10049)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La armonización internacional de las reglamentaciones y proporcionar orientación constituyen dos de las funciones básicas de la OACI. Las normas enunciadas por la OACI en el Anexo 6 – Operación de Aeronaves (Parte I - Transporte Aéreo Comercial Internacional - Aviones) estipulan que las aeronaves deben estar equipadas con un asiento o litera para cada persona de más de una cierta edad, determinada por el Estado al que pertenezca el operador. La utilización de asientos o literas y la utilización correcta de los dispositivos de retención de los que disponen dichos asientos o literas son dos factores fundamentales y primordiales que aumentan la supervivencia de los ocupantes en caso de accidente. No obstante, los asientos y dispositivos de retención a bordo de los aviones están concebidos para adultos, no para niños o bebés, cuyo tamaño, peso, proporciones corporales y anatomía difieren significativamente de los de los adultos.

1.2 En la mayoría de los Estados, los bebés y niños (definidos según criterios de edad, peso y/o talla) deben utilizar un dispositivo CRS homologado cuando viajan en un vehículo motorizado. Pero muchos Estados carecen de una reglamentación equivalente para el transporte aéreo. Algunos poseen reglamentaciones en materia de CRS; otros, recomendaciones sobre su utilización. La mayoría de los Estados recomiendan que todos los ocupantes permanezcan sujetos. No obstante, existen diferentes tipos de CRS que pueden utilizarse a bordo de los aviones, cuya eficacia es variable. Además, no existe una norma internacional armonizada en cuanto a la doble ocupación de los asientos, lo cual permite a los progenitores sentar a sus hijos en sus rodillas durante el vuelo (con o sin dispositivo de retención complementario). Los progenitores suponen que esta práctica carece de riesgo, ya que está autorizada por la normativa.

1.3 Lamentablemente, los expertos contradicen esta suposición. De hecho, no es posible que un progenitor retenga físicamente a un niño o a un bebé sentado sobre sus rodillas, sobre todo en caso de aceleración y/o desaceleración repentina, de turbulencias fuertes o inesperadas o en caso de impacto. Un bebé o un niño, sentado sobre las rodillas de un progenitor, no disfruta de un nivel de seguridad equivalente al del resto de los pasajeros sentados en sus respectivos asientos o literas y sujetos adecuadamente.

2. ANÁLISIS

2.1 Con ocasión de la 38ª Sesión de la Asamblea General de la OACI, celebrada en 2013, la Comisión Técnica examinó dos documentos de trabajo sobre los CRS, uno de ellos remitido por los Estados Unidos y el otro por la ITF, y reconoció la necesidad de proceder a una armonización de las disposiciones que regulan los CRS. Se confió al Grupo sobre la Seguridad en Cabina (ICSG) de la OACI la tarea de elaborar las orientaciones sobre la aprobación y utilización de los CRS a bordo de los aviones. Esos dos años de esfuerzo culminaron con la publicación del Doc 10049, Manual sobre la Aprobación y Utilización de los Dispositivos de Retención Infantiles.

2.2 Reconociendo la ausencia de criterios internacionales armonizados en materia de aprobación, aceptabilidad y utilización de los CRS a bordo de las aeronaves, el Doc 10049 ofrece a los Estados directrices a este respecto. Esta falta de armonización entre los Estados es uno de los obstáculos que impiden una utilización más coherente y uniforme de los CRS en caso de los servicios interlínea entre compañías nacionales y extranjeras en vuelos internacionales. Durante las deliberaciones del ICSG, los representantes de los Estados y de la Industria reconocieron que es necesario seguir impulsando que los Estados consideren permitir a los operadores que acepten los CRS aprobados por otros Estados. Por tanto, los expertos del grupo coincidieron en que la siguiente etapa hacia la implementación de los CRS debía consistir en que los Estados amplíen las categorías de CRS autorizados para ser utilizados a bordo de las aeronaves, a fin de incluir CRS que cumplan las normas de las Naciones Unidas o aprobados por otros Estados. Esto precisaría la elaboración de directrices claras y coherentes sobre la armonización de las aprobaciones de CRS, para promover el reconocimiento mutuo de los CRS entre Estados y promover su utilización a nivel internacional.

2.3 El Doc 10049 propone, además, directrices sobre campañas de información dirigidas a que los progenitores comprendan los beneficios que tiene la utilización de CRS para la seguridad de sus hijos a bordo de los aviones. La experiencia de otras organizaciones sobre la utilización de dispositivos de retención infantiles en automóviles, por ejemplo, demuestra que las campañas de información pública ayudan a concienciar sobre la problemática y facilitan la aceptación de iniciativas o futuras obligaciones. En el sector aeronáutico se obtendrían beneficios similares: lanzar campañas promocionales para sensibilizar a los progenitores, reforzar su interés por la seguridad y, a la postre, lograr que la utilización de los CRS en los aviones se convierta en norma, como sucede en los automóviles en muchos Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El Doc 10049 de la OACI contiene orientaciones relativas a la homologación y utilización de los CRS, con miras a garantizar un único nivel de seguridad a todos los pasajeros de la aeronave, independientemente de su edad, tamaño o peso. Para garantizar un único nivel de seguridad para todo el pasaje (niños y adultos), la OACI debería promover la aplicación de las directrices contenidas en el Doc 10049 por parte de los Estados miembros. Este manual, elaborado en colaboración con los Estados y la Industria, constituye un primer paso importante para la Organización. Se debería ahora reflexionar sobre los procesos de reconocimiento mutuo de las homologaciones de los CRS entre los Estados. Se trata de un paso importante para garantizar la generalización del uso de los CRS. Las campañas de sensibilización lanzadas por los Estados y la Industria pueden propiciar la concienciación y, a la postre, ayudar a que la utilización de los CRS a bordo de las aeronaves se convierta en norma.