



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

**ACTUALIZACIÓN DE LAS DISPOSICIONES GLOBALES
SOBRE SEGUIMIENTO (NORMAL) DE VUELOS**

[Presentado por la Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas (IFALDA)]

RESUMEN EJECUTIVO

La Enmienda 39 del Anexo 6 prescribe disposiciones sobre Seguimiento de Vuelos para los operadores de Transporte Aéreo. El Material de Guía Preliminar – la Circular para la Implementación del Seguimiento de Aeronaves que se adjuntan correlacionan efectivamente esta tarea con las funciones de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves designados, con y sin licencia, para satisfacer los requisitos. Este documento describe los aspectos prácticos que la comunidad global de encargados de operaciones de vuelo y control operativo, incluidas otras personas que trabajan en el control y monitoreo de vuelos, enfrentan en la actualidad para reunir estos requisitos. Además, requiere una revisión de las propuestas complementarias, conforme a la Enmienda 39, y desde un enfoque basado en los riesgos que solo se puede lograr al integrar a fondo los procedimientos de Seguimiento de Vuelos y Planificación de Vuelos dentro de los Centros de Operadores Aéreos. Demandará la participación activa y una función más importante de la comunidad de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves, así como el uso provechoso de las destrezas, conocimientos y herramientas que ellos utilizan en la actualidad.

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

- a) convoque a los Estados para que destaquen las funciones y responsabilidades críticas de los Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves para acatar todas las disposiciones de seguimiento normal y excepcional de vuelos;
- b) convoque a International Civil Aviation Organization (Organización de Aviación Civil Internacional, OACI) para que reconozca la necesidad de mejorar y presentar un enfoque basado en competencias del Manual de Capacitación de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves de OACI, actualmente el Doc. 7192 - AN/857 Parte D-3, 2ª Edición, publicado en 1998;
- c) convoque a IFALDA, a través de su competencia técnica, para que mejore y presente un enfoque basado en competencias del Manual de Capacitación de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves, en la actualidad el Doc.7192 – AN/857 Parte D-3, 2ª Edición, publicado en 1998; y
- d) solicite a OACI que respalde la publicación oportuna de Circulares y Manuales, así como la guía y herramientas necesarias para la presentación de la Enmienda 39, Anexo 6, Parte I.

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

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo se relaciona con los Objetivos Estratégicos de Seguridad, Capacidad y Eficiencia de la Aeronavegación, Protección Medioambiental y Desarrollo Económico del Transporte Aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las repercusiones financieras de la mayoría de los puntos por seguir son mínimas. Sin embargo, el punto por seguir c) podría tener repercusiones financieras para OACI, relacionadas con el costo de asignar a una o más personas para que colaboren con la propuesta de IFALDA de actualizar el manual de capacitación. A más largo plazo, la OACI debería saldar este costo de todos modos, porque se debe mantener manuales actualizados para que continúen teniendo valor en el mundo en constante evolución de la aviación civil. Además, se debe reconocer que IFALDA está dispuesta a brindar su experiencia técnica, sin costo directo alguno para OACI.
<i>Referencias:</i>	Resumen de debates – Reunión personal NATII/2 Sistema Global para la Seguridad y Emergencia Aeronáutica (GADSS, <i>en inglés</i>) – Concepto de Operaciones Informe de la Iniciativa para la Implementación del Seguimiento Normal de Aeronaves (NATII, <i>en inglés</i>) Anexo 6, Parte I Anexo I, Doc 7192 Part D-3 Carta del Estado AN 11/1.1.29-15/12 Carta del Estado SP 55/4-15/15

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La *International Federation of Airline Dispatchers Associations* (IFALDA) (Federación Internacional de Asociaciones de Despachadores de Líneas Aéreas), constituida en 1961, es una asociación mundial no sindicalizada que respalda normas profesionales. Representamos las funciones y responsabilidades técnicas y profesionales de encargados de operaciones de vuelo y despachantes de aeronaves en todo el mundo. IFALDA es reconocida por la OACI como una Organización Internacional que representa a Encargados de Operaciones de Vuelo y Despachantes de Aeronaves en todo el mundo. Siendo una parte interesada en la industria, poseemos una amplia experiencia y tenemos un gran interés en contribuir a la formulación y promulgación de las Disposiciones para Normas, Procedimientos y Dirección de OACI. Cuando se hace referencia a despachantes de aeronaves (despachantes) y encargados de operaciones de vuelo (FOO, *en inglés*) en este documento, así como en otros documentos de OACI, los términos son idénticos desde una perspectiva funcional y son utilizados indistintamente. La expresión “personas dedicadas al control y supervisión de vuelos” se refiere a aquellas personas designadas por el operador para que ocupen un puesto funcional similar al de los despachantes y encargados de operaciones de vuelo, ya sea que tengan o no una licencia, en el ejercicio del control operativo en los Estados que no requieren sistemas de despacho.

1.2 El Consejo aprobó la enmienda 39 del Anexo 6, Parte I, con una fecha de aplicabilidad del 8 de noviembre de 2018. La OACI también manifestó su intención de respaldar estas enmiendas con la Circular “Pautas para la Implementación de Seguimiento Normal de Aeronaves (Circular 347)” y actualizar el Manual de Manejo de Combustible y Planificación de Vuelos (Doc. 9976), con opciones factibles para la implementación, empleando un enfoque basado en el rendimiento.

2. ANÁLISIS

2.1 Para comenzar, IFALDA quisiera expresar su opinión que ciertas agencias reguladoras de Estados podrían considerar, en muchos casos, la “Recomendación”, en el Párrafo 3.3.2., de la Enmienda 39 del Anexo 6, Parte 1, como un punto de cumplimiento para satisfacer el Mandato; por lo tanto, así lo destacó en la presentación de este documento de trabajo. De este modo, IFALDA ha mencionado los requisitos conforme al mandato del Anexo 6, Enmienda 39 y la circular incluida, ya que se aplican a los Despachantes/Encargados de Operaciones de Vuelo del mundo, y los expresa de este modo:

- a) un requisito para identificar las áreas de las operaciones de vuelo en las cuales se hacen informes de la posición de aeronaves al Centro de Tráfico Aéreo a intervalos de más de 15 minutos;
- b) garantizar que haya disponible y se utilice un *software* de Seguimiento de Vuelos mediante el cual las operaciones de Control de Red registren un informe automatizado de la posición de aeronaves, por lo menos cada 15 minutos, y en todas las áreas oceánicas (es decir, fuera del límite territorial de 12 nm);
- c) definir y cumplir con los Procedimientos de Operadores Aéreos para la captación de datos de seguimiento de aeronaves;
- d) garantizar la aprobación de la agencia reguladora de un Estado de los procedimientos del operador aéreo, como se menciona más arriba, para la captación de datos de seguimiento;
- e) la determinación automatizada de la última posición conocida de una aeronave (para prestar asistencia en operaciones de Búsqueda y Rescate, como se divulga en las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP, *en inglés*) de un Estado) para respaldar procedimientos de Búsqueda y Rescate, junto con las localidades designadas de Centros de Coordinación de Rescate (RCC, *en inglés*);
- f) sin perjuicio del procedimiento y el método, la frecuencia y la captación de datos de seguimiento por el prestador de servicios de aeronavegación y el proveedor de servicios de tráfico aéreo, no hay nada en la propuesta que exima al despachante o a la persona designada por el operador para el control y la supervisión de vuelos de su responsabilidad de ejercer un control operativo. Para ejercer dicho control operativo, el operador debe conocer la posición de sus vuelos todo el tiempo;
- g) un método para los despachantes de vuelos y las personas que trabajan en el control y la supervisión de vuelos, según un procedimiento corporativo publicado/establecido dado de Control Operativo del Sistema para:
 - 1) determinar y establecer un evento cuando ya no se puede establecer la posición de una aeronave, derivada del sistema de seguimiento automatizado, como se menciona en 2.1.5;
 - 2) con posterioridad, intentar establecer comunicaciones con la aeronave;
 - 3) con posterioridad, determinar el Centro de Control de Área que monitorea dicha porción del espacio aéreo;
 - 4) notificar a dicha Unidad de Servicio de Tráfico Aéreo.

2.2 Considerando lo anterior, IFALDA destacaría un control operativo no realista y la carga del seguimiento del vuelo que estos requisitos preceptivos impondrían a la comunidad de Despachantes, los que, a su vez, podrían dar como resultado un número de consecuencias no intencionadas para las operaciones, en particular cuando los procedimientos obligatorios para un seguimiento normal de aeronaves no se pueden satisfacer o no están disponibles siempre. Además, IFALDA elogia la función de la Comisión para la Aeronavegación al revisar y ratificar la necesidad de un trabajo complementario adicional que facilite la implementación práctica de estas disposiciones. Estas disposiciones y material de guía adicionales, esperados con la promulgación de la Enmienda 40 del Anexo 6, Parte I, solucionarían problemas pendientes y variarían de la aplicabilidad a aeronaves de carga; ciertas operaciones con vuelos limitados por áreas oceánicas; situaciones más allá del control del Despachante cuando los elementos necesarios para el seguimiento normal de una aeronave no están disponibles (por ejemplo, cuando el proveedor de servicios de comunicación experimenta un apagón); y el acceso oportuno al proveedor de servicios de aeronavegación (ASNP, *en inglés*) y la información de contacto del operador.

2.3 Además, la Comisión para la Aeronavegación estuvo de acuerdo con la presentación de Normas y Prácticas Recomendadas (SARP, *en inglés*) complementarias que ofrecieron variaciones basadas en riesgos, bajo la supervisión del Estado, que permitirían en forma selectiva y condicional la autorización de ciertos vuelos que carecen de una capacidad de seguimiento normal, basándose en el método de control y supervisión de vuelos, descrito en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 3.2.4.

2.4 Por lo tanto, en este contexto, sería pertinente destacar las funciones y responsabilidades clave que la comunidad de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves cumpliría en el transcurso de un Vuelo Normal y que además, cumpliría al acortar la brecha en ciertas condiciones de vuelo, en las cuales los requisitos para el seguimiento normal de una aeronave, establecidos conforme a los “Requisitos para el Seguimiento Normal de Aeronaves” (Enmienda 39) que son corrientes para variaciones basadas en riesgos bajo la supervisión de un Estado, se deben cumplir y satisfacer realmente.

2.5 Se invita a que la Asamblea mencione la función crítica que la comunidad de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves, como lo establecen los requisitos en el Anexo 1, Capítulo 4.6 (licencias de Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves) de OACI tendrá para satisfacer la intención y los objetivos de las disposiciones complementarias del Anexo 6, Parte I. Se adjuntan los resúmenes pertinentes en el Apéndice A para una referencia rápida. La emisión y vigencia de la Licencia para Encargados de Operaciones de Vuelo, entre otros conceptos, establecen tareas, funciones y responsabilidades normales, que incluyen Conocimientos, Destrezas, Desempeño Humano (incluidos principios de manejo de amenazas y errores), procedimientos operativos y de Comunicación y:

- a) capacitación, calificaciones y habilidades críticas para comprender la descripción y el uso de todos los procedimientos y procesos, basados en tierra, de Control Operativo y Despacho de Vuelos en los Manuales de Despachantes y Operaciones;
- b) la consideración cuidadosa de la capacidad general de la aeronave y sus sistemas para su despacho y el seguimiento del vuelo;
- c) la disponibilidad garantizada de un medio para determinar la posición de —y la comunicación con— una aeronave, por ACARS, VHF y puente/relevo telefónico;
- d) la concienciación en una situación dada de la frecuencia y duración de intervalos en los informes automatizados, a lo largo de cada ruta de vuelo; y
- e) el seguimiento de toda pérdida específica y claramente definida de la posición de un vuelo y medidas de mitigación y procedimientos de emergencia.

2.6 Asimismo, IFALDA expresaría también que los procedimientos convalidados en una Auditoría de Seguridad Operacional de IATA (IOSA, *en inglés*) y las Normas y Prácticas Recomendadas de IOSA (ISARP, *en inglés*) reducen en forma proporcional la carga de los Estados para garantizar el cumplimiento y la conformidad con dichas SARP y contribuyen a alcanzar su fecha de aplicabilidad. Estas ISARP incluirían los cambios necesarios para los programas de vigilancia o certificación de operadores aéreos para que comprendieran los nuevos requisitos específicos, en relación al área de operaciones. Estas actualizaciones podrían incluir, también, los cambios de procedimientos y políticas de los Manuales de Operadores y procedimientos y sistemas de Capacitación para cumplir con los requisitos vigentes. Esto se alinearía con las preguntas del protocolo USOAP en consecuencia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 IFALDA respalda por completo las SARP complementarias como un medio efectivo de garantizar la seguridad y eficacia de los vuelos de Operadores Aéreos en ciertas áreas y las duraciones de vuelo en las cuales no se puede cumplir totalmente con las disposiciones para un seguimiento normal. Estas brechas se están abordando en realidad al aprovechar el rol activo de los Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves, con y sin licencia, y son complementadas por un enfoque basado en competencias, al utilizar todo el *software* y medios de comunicación disponibles, utilizados en su función de control operacional.

3.2 IFALDA apoya activamente a otros organismos de la industria, como IATA, para formular requisitos IOSA y continuará respaldando esta iniciativa al garantizar la implementación práctica de estas SARP complementarias.

3.3 IFALDA está comprometida activamente con OACI y otros grupos de interés en la revisión y nueva redacción del Doc. 7192, Parte D3 (Encargados de Operaciones de Vuelo/Despachantes de Aeronaves) y, por último, en la evolución hacia un enfoque basado en el rendimiento y las competencias para su inclusión subsiguiente, conforme al Doc. 9868 PANS-TRG. (Anexo).

APÉNDICE

APÉNDICE A – RESÚMENES DEL ANEXO 1 DE OACI

4.6 Licencia del Encargado de Operaciones de Vuelo/Despachante de Aeronaves

4.6.1 Requisitos para la emisión de la licencia

4.6.1.1 *Edad*

El postulante tendrá por lo menos 21 años de edad.

4.6.1.2 *Conocimientos*

El postulante deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiado para los privilegios concedidos al titular de una licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo, al menos en los temas siguientes:

Derecho aeronáutico

a) Reglas y regulaciones pertinentes al titular de una licencia de Encargado de Operaciones de Vuelo; prácticas y procedimientos adecuados en la prestación de servicios de tráfico aéreo.

Conocimiento general de aeronaves

- b) Principios de operación de motores, sistemas e instrumentos de aeronaves;
- c) Limitaciones operativas de aeronaves y motores; y
- d) Lista de equipos mínimos.

Cálculo del rendimiento de vuelo, procedimientos de planificación y cargas

- e) Efectos de la carga y distribución de la masa en el rendimiento de una aeronave y características de vuelo; cálculos de masa y equilibrio.
- f) Planificación operativa de vuelos; cálculos de consumo de combustible y resistencia; procedimientos alternativos de selección de aeródromos; control de crucero en ruta; operación de rango extendido;
- g) Preparación y presentación de planes de vuelos de servicios de tráfico aéreo; y
- h) Principios básicos de sistemas de planificación, asistidos por computadora.

Desempeño humano

- i) Desempeño humano relacionado con las tareas de despacho, incluidos principios de control de amenazas y errores.

Nota.— Se puede encontrar materiales de orientación para la formulación de programas de capacitación sobre desempeño humano, incluido el control de amenazas y errores en el Manual de Capacitación de Factores Humanos (Doc 9683).

Meteorología

- j) Meteorología aeronáutica; el movimiento de sistemas de presión; la estructura de frentes y el origen y características de fenómenos climáticos significativos que afectan las condiciones de despegue, vuelo en ruta y aterrizaje; e
- k) Interpretación y aplicación de reportes, gráficos y pronósticos meteorológicos aeronáuticos; códigos y abreviaturas; uso de —y procedimientos para— obtener información meteorológica.

Navegación

l) Principios de aeronavegación, con referencia particularmente a instrumentos de vuelo.

Procedimientos operacionales

m) Uso de documentación aeronáutica;

n) Procedimientos operacionales para el transporte de flete y mercancías peligrosas;

o) Procedimientos relacionados con accidentes e incidentes de aeronaves; procedimientos de vuelo de emergencia; y

p) Procedimientos relacionados con la interferencia ilegal y sabotaje de aeronaves.

Principios de vuelo

q) Principios de vuelo, relacionados con la categoría apropiada de aeronave.

Radiocomunicaciones

r) Procedimientos para comunicarse con aeronaves y estaciones terrestres apropiadas.

4.6.1.3 *Experiencia*

4.6.1.3.1 El postulante deberá contar con la experiencia siguiente:

a) Un total de dos años de servicio en una o en cualquier combinación de las capacidades especificadas en 1) a 3) inclusive, siempre que en cualquier combinación de experiencia, el periodo de servicio en cualquier capacidad sea por lo menos de un año:

1) Un miembro de la tripulación de vuelo en el transporte aéreo; o

2) Un meteorólogo en una organización que despacha aeronaves en el transporte aéreo; o

3) Un controlador de tráfico aéreo; o un supervisor técnico de encargados de operaciones de vuelo o sistemas de operaciones de vuelo de transporte aéreo;

o

b) Por lo menos un año como asistente en el despacho de transporte aéreo;

o

c) Ha terminado con éxito un curso de capacitación aprobada.

4.6.1.3.2 El postulante se habrá desempeñado bajo la supervisión de un encargado de operaciones de vuelo por lo menos 90 días hábiles dentro de los seis meses inmediatamente precedentes a la solicitud.

4.6.1.4 *Destreza*

El postulante habrá demostrado la habilidad de:

a) hacer un análisis climático aceptable operacionalmente y exacto, a partir de una serie de mapas e informes climáticos diarios; dar información operativamente válida sobre las condiciones climáticas prevalecientes en la vecindad general de una ruta aérea específica; pronosticar tendencias climáticas relacionadas con el transporte aéreo, con referencia particular al destino y a alternativas;

b) determinar la trayectoria de vuelo óptima para un tramo dado y crear planes de vuelo, generados por computadora y manuales;

- c) brindar supervisión operativa y toda otra asistencia a un vuelo en condiciones climáticas adversas simuladas o reales, según correspondiera a las tareas del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo; y
- d) reconocer y controlar amenazas y errores.

Nota.— Se puede encontrar material de orientación sobre la aplicación del control de errores y amenazas en los Procedimientos para Servicios de Aeronavegación — Capacitación (Doc. 9868, PANS-TRG), Capítulo 3, Anexo C, y en la Parte II, Capítulo 2, del Manual de Capacitación sobre Factores Humanos (Doc 9683).

4.6.2 Privilegios del titular de la licencia y condiciones que se deben observar al ejercer dichos privilegios. Supeditado al cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, los privilegios del titular de una licencia de encargado de operaciones de vuelo serán ocupar dicha función con responsabilidad para cada área para la cual el postulante satisface los requisitos especificados en el Anexo 6.

— FIN —