



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

GESTIÓN DE LA FATIGA DEL PERSONAL DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

(Nota presentada por la India)

RESUMEN

En esta nota de estudio se resumen las enseñanzas extraídas durante la implementación de la gestión de la fatiga del personal de control de tránsito aéreo en la India, y se presenta a la OACI y a los Estados el alcance de la mejora lograda para su incorporación en las normas y métodos recomendados (SARPS) y la reglamentación.

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

- tomar nota del compromiso de la India de implementar los reglamentos de gestión de la fatiga para el personal de control de tránsito aéreo a fin de construir un ecosistema de la aviación más seguro;
- alentar a que se reconozca la necesidad de aplicar un enfoque integral para la gestión de la fatiga para que el personal de control de tránsito aéreo sea más productivo y experimente menos fatiga durante sus períodos de servicio; y
- instar a la OACI y a los Estados a compartir sus dificultades y problemas al instrumentar la reglamentación de la gestión de la fatiga del personal de control de tránsito aéreo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> <i>Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga</i> (Doc 9966)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El personal de control de tránsito aéreo constituye un elemento fundamental para el funcionamiento eficaz de un sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM). La fatiga es un factor humano que afecta directamente su capacidad para desempeñarse y tiene consecuencias sobre la seguridad operacional de la aviación. Está científicamente demostrado que el estado de alerta de la controladora o el controlador no solo contribuye a la seguridad operacional sino que también incide en la eficiencia de la navegación aérea al proporcionar mejores servicios de tránsito aéreo.

1.2 Con la Enmienda 50B del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, aplicable desde el 5 de noviembre de 2020, la OACI exige a cada Estado que dicte reglamentación para la gestión de la fatiga en los servicios de tránsito aéreo basándose en los principios y conocimientos científicos y la experiencia operacional, dándoles la flexibilidad de optar entre reglamentos que prescriban límites o un sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS).

1.3 La India ingresó a la Sociedad de las Naciones en Asia mediante la implementación de la reglamentación de la gestión de la fatiga para su personal de control de tránsito aéreo a partir de septiembre de 2023. Tras analizar las dificultades de aplicación práctica en el ecosistema de aviación predominante del país, el organismo regulador de la seguridad operacional, la Dirección General de Aviación Civil de la India, decidió adaptar las normas prescriptivas de gestión de la fatiga sancionando límites de tiempo en servicio.

2. ANÁLISIS

2.1 El sector de aviación de la India está experimentando un crecimiento muy dinámico, con una rápida expansión de aeropuertos civiles que conectan diferentes destinos. La cantidad de nuevas dependencias/estaciones de servicios de tránsito aéreo (ATS) también está aumentando a un ritmo constante debido al vertiginoso crecimiento del tráfico aéreo. Basándose en décadas de experiencia operacional, la Administración de Aeropuertos de la India (AAI) en su calidad de proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido distintas categorías para las estaciones de ATS a efectos de una implementación eficaz.

2.2 Las estaciones de ATS se clasifican en función del volumen de tráfico diario promedio en los dos años anteriores medido el 1 de octubre de cada año, como sigue:

Categoría de estación ATS	Promedio diario de movimientos de aeronaves
A	> 400
B	> 100 pero $\leq$ 400
C	> 30 pero $\leq$ 100
D	$\leq$ 30
E	Movimientos de aeronaves no regulares ocasionales

2.3 La reglamentación de límites prescriptivos para el personal de control de tránsito aéreo se adaptó a través de un reglamento nacional en los requisitos de la DGAC-Aviación Civil sección 9, serie L, parte VII, que profundiza sobre horas de servicio y descanso obligatorio del personal que presta servicios de tránsito aéreo. Estos límites no se elaboraron únicamente a partir de las directrices de la OACI sino también de las mejores prácticas mundiales en materia de gestión de la fatiga.

2.4 Estos límites son generales y también específicos de las tareas que competen al proveedor de servicios de tránsito aéreo, a la persona a cargo del servicio y al personal de control. Se cree firmemente que únicamente mediante la colaboración entre el proveedor, la administración superior y el personal de control de tránsito aéreo es posible reducir el estrés y la fatiga que enfrentan controladoras y controladores en su puesto de trabajo.

2.5 Según la reglamentación, el proveedor de servicios de tránsito aéreo debe formular y aplicar una política de gestión de la fatiga y crear un ecosistema de sensibilización, descanso y recreación como parte de dicha gestión. La Administración de Aeropuertos de la India puso de manifiesto su compromiso con la gestión eficaz de la fatiga sancionando una política específica al respecto que hace extensivas estas normas a todos los aeropuertos con más de 30 movimientos de aeronaves por día (categorías de aeropuertos A, B y C de la tabla) y servicios nocturnos.

2.6 El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe proporcionar instalaciones adecuadas y áreas de descanso específicas para el personal de control, así como un servicio de restauración en cada estación de ATS. En otras palabras, la norma establece que el proveedor aplique un criterio holístico para gestionar la fatiga del personal de control, que en la práctica ha resultado altamente efectivo en todos los aeropuertos donde se aplica esta reglamentación.

2.7 De acuerdo con la reglamentación, la persona a cargo del servicio debe elaborar cronogramas/horarios que respeten los límites prescritos y el proveedor debe publicarlos con cinco días de antelación como mínimo por un período de al menos dos semanas.

2.8 En la India, el personal de control de tránsito aéreo no solo debe cumplir la norma sobre horas de servicio, sino que también debe dejar de desempeñar tareas pertinentes a la seguridad operacional cuando experimente fatiga.

2.9 La reglamentación establece límites para el período de servicio y el intervalo de descanso entre períodos de servicio y para los períodos de servicio consecutivos, así como la duración de los servicios en horario nocturno y los intervalos de descanso posteriores. En circunstancias excepcionales, como en situaciones disruptivas, la norma otorga flexibilidad permitiendo variaciones.

2.10 La gestión de la fatiga a través de las normas descritas ha racionalizado los patrones de trabajo y reducido el riesgo asociado a la fatiga del personal de control de tránsito aéreo.

2.11 El proceso de implementación no ha sido sencillo, debido a la diversidad de aeropuertos en la India. Durante la primera etapa, la reglamentación se incorporó en 57 aeropuertos y actualmente se está incorporando de forma gradual en todos los aeropuertos (categorías de aeropuertos A, B y C de la tabla), previéndose que para 2026 la norma estará en aplicación en todos los aeropuertos conforme al compromiso expresado en la política.

2.12 Las necesidades de personal adicional en diferentes estaciones de ATS para atender la ola de jubilaciones y las demoras en las contrataciones, en particular durante la pandemia de COVID-19, constituyen un gran obstáculo a la implementación de la reglamentación de gestión de la fatiga en la India. Asimismo, se requiere más personal para atender circunstancias imprevistas, como conflictos regionales que desvían el tránsito aéreo por otras rutas o espacios aéreos, que se han vuelto frecuentes. Se ha observado que los proveedores de servicios de tránsito aéreo en todo el mundo recurren a la contratación puntual de personal de control para reducir sus costos de explotación al mínimo, y que la mayoría funciona con un plantel insuficiente, lo que obstaculiza la implementación eficaz de la gestión de la fatiga.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los proveedores de servicios de tránsito aéreo deberían establecer una política de gestión de la fatiga que manifieste un claro compromiso de cuidado respecto al personal de control.

3.2 Las condiciones de trabajo y las exigencias a las que hacen frente las controladoras y los controladores de tránsito aéreo difieren radicalmente de las de la tripulación de vuelo por tener una ubicación fija y por la naturaleza de las funciones. Por lo tanto, las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 11 deberían establecer la necesidad de un criterio holístico, con un entorno de trabajo agradable e instalaciones recreativas adecuadas, además de una reglamentación eficaz de la gestión de la fatiga.

3.3 Se invita a la Asamblea a considerar la conveniencia de requerir que los Estados planifiquen contratar no sólo el número necesario de controladoras y controladores para atender el servicio actual, sino que también mantengan un porcentaje adicional a través de programas de contratación apropiados, para atender las futuras ampliaciones, contingencias, jubilaciones y circunstancias imprevistas.