



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LOS REQUISITOS DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS AL PERSONAL DE VUELO Y MANTENIMIENTO DE AERONAVES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE VERTICAL (VTOL)

[Nota presentada por el Brasil con el apoyo de 20 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)¹]

RESUMEN

En esta nota se propone iniciar un análisis dentro del Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal (PTLP) relativo a la formulación de un marco normalizado para elaborar y/o mejorar los requisitos de otorgamiento de licencias al personal que interviene en la operación de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (VTOL).

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

- tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio; y
- recomendar a la Asamblea la elaboración de una nueva ficha de trabajo para el PTLP que se centre en la formulación de nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) en materia de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical.

<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 1 — <i>Licencias al Personal</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las nuevas tecnologías que surgen de los avances en movilidad urbana se relacionan estrechamente y se están aplicando dentro de los sistemas nacionales de aviación civil.

¹ Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

1.2 Estas tecnologías están impulsando nuevas situaciones operacionales que ponen de relieve las brechas regulatorias que deben resolver las administraciones de aviación civil.

1.3 Cada Estado miembro ha comenzado a elaborar su propio marco regulatorio para sortear esta dificultad, lo que podría dar lugar a importantes diferencias en los procesos de otorgamiento de licencias al personal. Esta situación representa un riesgo para la armonización técnica que postulan las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 1.

1.4 Hasta el momento, el Grupo de Estudio sobre Movilidad Aérea Avanzada (AAM SG) no ha iniciado el análisis relativo a las normas que rigen las licencias al personal y el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal (PTLP) de la OACI sigue a la espera de recibir la información del AAM SG.

1.5 Habida cuenta de este panorama regulatorio, es necesario hacer todo lo posible por mantener los niveles actuales de normalización y confianza internacional en cada sistema nacional de licencias al personal al momento de otorgar licencias y habilitaciones de profesionales que intervienen en las operaciones de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical.

2. ANÁLISIS

2.1 Algunos fabricantes de aeronaves VTOL han comenzado los procesos de certificación. A su vez, todos los análisis de rentabilidad actuales muestran que, a partir de 2026, comenzarán las operaciones de aeronaves VTOL.

2.2 Teniendo en cuenta este panorama, algunas administraciones de aviación civil se enfrentan a la presión de formular un marco regulatorio para integrar las aeronaves VTOL en su espacio aéreo. Sin embargo, debido al alto grado de innovación asociado con cada una de estas aeronaves, existe un alto riesgo de que las soluciones reglamentarias no estén armonizadas entre los Estados miembros, en particular respecto al otorgamiento de licencias al personal.

2.3 No obstante, tal como se ha visto en las propuestas regulatorias publicadas por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos ([*Federal Register: Integration of Powered-Lift: Pilot Certification and Operations; Miscellaneous Amendments Related to Rotorcraft and Airplanes*](#) - Registro Federal: Integración de aeronaves de despegue vertical: certificación y operaciones de pilotos/as; enmiendas diversas relacionadas con giroaviones y aviones), la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) ([NPA 2022-06](#)) y el Brasil (<https://www.gov.br/anac/pt-br/acao-a-informacao/participacao-social/consultas-setoriais/consultas/2024/cs-03-2024/CS032024regulatoryproposal.pdf>), se presentan diferentes soluciones que se pueden analizar y perfeccionar.

2.4 Esta diversidad puede poner en peligro el nivel actual de confianza en cada uno de los procesos de otorgamiento de licencias al personal de los Estados miembros, en especial los que se relacionan con el nuevo grupo de licencias y habilitaciones relativas a las operaciones de aeronaves VTOL. Otro efecto secundario de la falta de normalización del marco regulatorio y del proceso de otorgamiento de licencias al personal a cargo de aeronaves VTOL es que los procesos integrados de certificación no tendrán la aceptación de todos los Estados miembros y, por lo tanto, aumentarán los costos y disminuirá la eficacia.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es esencial un marco regulatorio armonizado para el sistema de aviación internacional. A pesar de que los procesos de certificación de aeronaves ya se encuentran en marcha y que se espera que las operaciones comiencen en 2026, hasta el momento la OACI no ha iniciado deliberaciones acerca del marco de otorgamiento de licencias al personal y el proceso de certificación de aeronaves VTOL.

3.2 Sin SARPS específicos, podría verse comprometido el nivel actual de confianza en los procesos de otorgamiento de licencias al personal entre los Estados, al igual que los procesos de certificación de aeronaves VTOL, incidiendo en los plazos propuestos para que empiecen a operar.

— FIN —