

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 35: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización****LICENCIAS AL PERSONAL EN FORMATO ELECTRÓNICO**

(Nota presentada por Argentina)

**RESUMEN**

El Capítulo 5 del Anexo 1 — *Licencias al personal* al Convenio de Chicago establece las características que deben poseer las Licencias al Personal, determinando que para su emisión se deberá utilizar papel de primera calidad u otro material adecuado, incluyendo tarjetas de plástico, como soporte en el cual constarán claramente los datos indicados en el párrafo 5.1.1.2 del citado Anexo.

El propósito de la presente nota de estudio consiste en promover el análisis de factibilidad de implementación de un sistema de Licencias al Personal en formato electrónico, comprobable a través de dispositivos con acceso a las bases de datos adoptadas a tales fines por cada autoridad aeronáutica.

En caso que la propuesta encuentre una respuesta favorable por parte de la Asamblea, se deberían iniciar los estudios técnicos correspondientes y eventualmente elaborar una propuesta de enmienda del Anexo I en su parte pertinente.

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

- instruir al Consejo a fin de que, a través de los canales correspondientes, se estudie la propuesta de utilización de un formato electrónico para la emisión de Licencias al Personal, evaluando sus beneficios, implicancias y sistemas de seguridad que deberán adoptarse si se llevara a cabo la implementación de dicho sistema.
- en caso que el resultado de la acción mencionada en el punto anterior indique la conveniencia de la adopción de este método, gestionar los procesos necesarios de enmienda del Anexo 1 para permitir la expedición, utilización y reconocimiento de licencias electrónicas.

<i>Objetivos Estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades recogidas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2017-2019, y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al Personal</i> <i>Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal (Doc 9379)</i>

<sup>1</sup> Las versiones en español e inglés fueron proporcionadas por Argentina.

## 1. ANTECEDENTES

1.1 El Convenio de Chicago, en el Artículo 29, prescribe que los miembros de la tripulación deben llevar las licencias apropiadas a bordo de toda aeronave que se emplee en la navegación aérea internacional.

1.2 Inicialmente, las normas y métodos recomendados (SARPs) para el otorgamiento de Licencias al Personal, fueron aprobadas por el Consejo de la OACI el 18 de abril de 1948 mediante la adopción del Anexo 1 al Convenio de Chicago, el cual entró en vigor el 15 de septiembre de 1948.

1.3 En el Capítulo 5 de dicho Anexo se encuentran establecidas las características que deben revestir las Licencias al Personal. En este sentido, el párrafo 5.1.2 establece que se deberá utilizar papel de primera calidad u otro material adecuado, incluyendo tarjetas plásticas, en donde constarán claramente los datos requeridos para las licencias/certificados de competencia, aunque no se hace mención alguna a la incorporación de medidas que tengan por finalidad impedir o dificultar su adulteración.

1.4 Los alcances y valor de una licencia se encuentran a su vez detallados claramente en el párrafo 1.2 del *Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal* (Doc 9379), donde se indica que una licencia es el medio por el cual el Estado de Expedición considera que su titular ha demostrado un nivel de competencia internacionalmente aceptable. Adicionalmente se expresa que la competencia lograda es el resultado de una adecuada selección y proceso de instrucción, y no de la licencia en sí, aunque esta última representa una prueba fehaciente.

1.5 Sin embargo, ninguno de los documentos mencionados prevé actualmente la posibilidad de emisión de licencias o certificados en formato electrónico que contenga información susceptible de ser cotejada con bases de datos confiables.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Es de público conocimiento que, desde la adopción del Anexo 1 a la fecha, han acontecido grandes cambios tecnológicos a nivel mundial.

2.2 Los requisitos enumerados en el mencionado Anexo constituyeron en su momento elementos de máxima utilidad para asegurar la consecución de las finalidades mencionadas en el referido Doc. 9379. Empero, en el mundo altamente tecnológico y digitalizado en el cual hoy opera la aviación, esta carga genera mayores costos a las autoridades aeronáuticas nacionales sin aportar por ello un mejor servicio para el personal aeronáutico ni para la comunidad.

2.3 En tal sentido, al comparar el documento en formato papel con aquellos en formato electrónico podemos muy fácilmente advertir la clara superioridad de estos últimos en su capacidad de almacenar información, y lo que es aún más importante, en aspectos inherentes a la seguridad, dado que los documentos electrónicos están dotados de un proceso de seguridad muy superior a sus pares en soporte de papel. Debe tenerse en cuenta que, precisamente gracias a los avances tecnológicos, los documentos en papel pueden ser fácilmente adulterados por cualquier persona con mínimos conocimientos de informática. A esto se suma que la constante utilización de papel o tarjetas plásticas resulta contraria a los esfuerzos de despapelización que realizan los Estados para la protección del medio ambiente.

2.4 Por otro lado, los permanentes e ingentes desarrollos en el área electrónica y de sistemas han transformado a los documentos electrónicos en la herramienta más versátil y apropiada para enfrentar

los desafíos de una industria aeronáutica que está constantemente en expansión y demanda soluciones que la acompañen.

2.5 Si bien la OACI no contempla el formato electrónico de las licencias debido a que dicha modalidad era desconocida al momento de adoptarse el Anexo I, sí permite en cambio la utilización de un soporte electrónico de información y registros utilizados para otorgarlas. En este sentido, el ya mencionado Doc. 9379 al hablar del *Mantenimiento seguro de registros confidenciales* (párrafo 2.7.1), indica que el derecho de acceso a los diversos documentos, en formato electrónico o en papel, debe definirse para cada miembro del personal.

2.6 Esta propuesta reconoce, además, muy valiosos antecedentes dentro de la actividad aerocomercial que claramente demuestran que la opción por un sistema electrónico redundaría en mejores prestaciones, mayor agilidad y eficiencia en las operaciones y, fundamentalmente, una mejora sustancial en los aspectos de seguridad operacional y de la aviación.

2.7 Probablemente el ejemplo más conocido universalmente es el billete electrónico, sobre cuyas ventajas y beneficios no abundaremos aquí. Lo mismo puede decirse del boleto de embarque. Con respecto a este último, aún en los casos en los que por diversas razones subsiste la práctica de emisión en papel, la totalidad de la información se encuentra ya digitalizada, y utiliza un código de barras que es escaneado (formato electrónico) al abordar la aeronave.

2.8 Finalmente, es importante mencionar que la emisión de licencias electrónicas permitirá generar menores costos de expedición para los Estados y brindará un servicio más eficiente a los destinatarios siendo que, entre otras cosas, ya no será necesario que el interesado se haga presente en las oficinas administrativas para dar inicio y seguimiento al trámite de emisión de su licencia, y la remisión se hará también por vía electrónica y no por correo postal. Todo ello redundará además en mayor seguridad reduciendo los riesgos de adulteración o falsificación de tales documentos.