



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

**INTRODUCCIÓN DE ACCIONAMIENTO CENTRALIZADO DE LAS TRABAS DE LOS
COMPARTIMIENTOS SUPERIORES DE LAS AERONAVES**

(Nota presentada por la República de Moldova)

RESUMEN

En esta nota de trabajo se justifica la necesidad de introducir nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) para mejorar los procedimientos de evacuación de emergencia, en particular exigiendo la instalación de un sistema centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimentos superiores de las aeronaves y la modificación de las instrucciones pertinentes de la tripulación.

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

- a) alentar a los Estados contratantes a reconocer que las prácticas y reglas actuales de evacuación de emergencia no proporcionan el nivel suficiente de regulación para garantizar que los pasajeros actúen de manera segura y ordenada con el equipaje de mano en situaciones de emergencia, especialmente por el afán de recuperar sus efectos personales antes de abandonar la aeronave;
- b) encargar a la OACI que ponga en marcha la elaboración de SARPS para requerir la instalación de un sistema de accionamiento centralizado de las trabas de los compartimentos superiores impida abrirlos sin autorización durante los procedimientos de emergencia;
- c) encargar a la OACI que determine qué lagunas existen en la reglamentación y el mejor mecanismo para llevar a cabo el examen de las disposiciones relativas al equipaje de cabina y enmendarlas según sea necesario y;
- d) instar a la industria y a sus órganos de normalización a que desarrollen soluciones técnicas e instrucciones adecuadas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades indicadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos del Presupuesto del Programa regular para 2020-2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 — <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760)</i> <i>Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Doc 8335)</i> <i>Manual de instrucción en seguridad operacional para la tripulación de cabina (Doc 10002)</i> <i>Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859)</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La investigación de varios accidentes e incidentes de aviación ha revelado múltiples oportunidades en que los pasajeros han ignorado las instrucciones de seguridad de las líneas aéreas y se han llevado su equipaje de mano al evacuar el aparato. Aunque se solicita a la tripulación de cabina que dé instrucciones claras a los pasajeros de dejar sus pertenencias, se han dado muchos casos en que cierto número de personas han ignorado dichas instrucciones. La naturaleza humana y los instintos explican este comportamiento, que genera riesgos de seguridad, ya que ententece el proceso de evacuación, puede bloquear las salidas de emergencia y perforar y desinflar los toboganes de evacuación. Como la práctica lo demuestra, dichos riesgos no pueden atenuarse con simples medidas blandas como instrucciones o solicitudes.

1.2 La influencia y la capacidad de las aerolíneas para garantizar que el peso y las dimensiones del equipaje de mano se adecuen a los requisitos técnicos de los compartimientos superiores es limitada. Por ejemplo, con el avance de las tarjetas de embarque automatizadas, a veces las aerolíneas no controlan el peso del equipaje de mano, lo que dificulta y puede llegar a impedir que se evalúe el riesgo que dicho equipaje podría representar durante un procedimiento de evacuación.

1.3 Varias investigaciones periciales, incluidos informes de la *Royal Aeronautical Society* del Reino Unido, de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (particularmente un estudio sobre los requisitos de seguridad en la cabina de los CS-25), y de la Junta Nacional de Seguridad del Transporte y la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos han demostrado que el afán de los pasajeros por acceder a sus efectos personales, ignorando las instrucciones de la tripulación de cabina, podría tener un enorme impacto negativo en la seguridad de las personas a bordo de una aeronave.

2. ANÁLISIS

2.1 Actualmente, no existen SARPS que dispongan la instalación de un sistema centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimientos superiores de las aeronaves en ningún Anexo de la OACI ni en ninguno de sus documentos.

2.2 Al mismo tiempo, varios estudios de caso e informes de investigación muestran que, ante una evacuación de emergencia, los pasajeros a menudo interactúan con el equipaje a bordo de la aeronave, ya sea de manera voluntaria al acceder a los compartimientos superiores, ya sea de manera involuntaria si tienen que sortear bolsos y ropa que se han caído. Todas estas situaciones crean obstáculos e incrementan el tiempo necesario para evacuar a los pasajeros.

2.3 La medida técnica que puede resolver la situación es introducir un sistema centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimientos superiores que permita controlar su cierre, particularmente durante el despegue y el aterrizaje.

2.4 Para evitar que la tripulación de cabina tenga problemas para acceder al equipo de emergencia, no deberían cerrarse aquellos compartimientos superiores que contengan dicho equipo.

2.5 También sería necesario modificar las instrucciones que la tripulación de cabina imparte a los pasajeros, en un primer lugar para reflejar la obligatoriedad de las nuevas normas, haciendo hincapié en la responsabilidad de aquellos pasajeros que no las cumplan, y en segundo lugar para explicar claramente cómo se aplica el nuevo mecanismo técnico y que no se admitirá que se fueren los compartimientos cerrados.

2.6 El costo, el peso y la complejidad, así como la necesidad de mantenimiento adicional, deberían medirse cuidadosamente en la fase de los cambios de fabricación que se vayan a aplicar, pero no pueden usarse como excusa para reducir el nivel aceptable de seguridad.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se puede reconocer que el tema y la cuestión de un sistema centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimientos superiores han alcanzado un nivel de madurez suficiente para que se introduzcan SARPS de la OACI.

3.2 Será necesario elaborar las enmiendas correspondientes a los Anexos y documentos de la OACI para reflejar, establecer e iniciar las actividades de instalación del sistema centralizado de accionamiento de las trabas de los compartimientos superiores.

— FIN —