



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización

**MEDIDAS PARA FORTALECER LAS NORMAS/ESPECIFICACIONES DE INSTRUCCIÓN
POR TIPO DE AERONAVE**

(Nota presentada por China)

RESUMEN

Esta nota, basada en los métodos que aplican los Estados miembros en la gestión de las cualificaciones según el tipo, propone un proceso para fortalecer las normas/especificaciones de instrucción por tipo de aeronave (incluida la instrucción del personal piloto y del personal de mantenimiento), teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes de los Anexos 1, 6 y 8.

Es necesario aclarar la función de la entidad titular del certificado de tipo (TCH) en cuanto fuente de las normas/especificaciones de instrucción por tipo de aeronave, y establecer sistemas de gestión apropiados.

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

- a) encargar a la Comisión de Aeronavegación que enmiende el Anexo 1 para definir claramente las normas/especificaciones de instrucción por tipo de aeronave y fortalecer el requisito de que la entidad titular del certificado de tipo (TCH) sirva de fuente de dichas normas; y
- b) encargar a la Comisión de Aeronavegación que enmiende el Anexo 8 para aclarar las responsabilidades de la TCH en la elaboración y presentación de propuestas para las normas/especificaciones de instrucción por tipo de aeronave (incluida la formación del personal piloto y del personal de mantenimiento).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico de <i>Seguridad operacional</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades propuestas en esta nota se llevarán a cabo con los recursos disponibles en el presupuesto del Programa Regular 2022-2025.
<i>Referencias:</i>	Anexo 8 - <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> Anexo 1 – <i>Licencias al personal</i>

¹ Las versiones en chino e inglés han sido proporcionadas por China.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la práctica internacional, normalmente los Estados miembros elaboran los requisitos de habilitación de tipo del personal piloto y las especificaciones de instrucción para tipos de aeronaves concretas conjuntamente con la TCH, como ocurre con el proceso de la Junta de Normalización de Vuelos (FSB) de la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Administración de Aviación Civil de China (CAAC), el proceso de datos de idoneidad operativa – datos de tripulación de vuelo (OSD-FCD) de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) y el proceso de la Junta de Evaluación Operacional (OEB) de la Dirección de Aviación Civil del Ministerio de Transporte del Canadá (TCCA) y la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Brasil. Sin embargo, estos procesos no se mencionan en los documentos de la OACI (a excepción de una alusión parcial en los párrafos sobre cualificaciones transferibles del Doc 9379).

1.2 El capítulo 2, 2.1, del Anexo 1 establece las reglas generales aplicables a licencias y habilitaciones del personal piloto que, si bien contemplan el requisito de establecer habilitaciones de tipo para algunas aeronaves, no especifican los requisitos para las normas/especificaciones de instrucción en este tipo de habilitaciones. El Anexo 6 sí proporciona los requisitos de instrucción para una habilitación de tipo y de verificación de competencia de la tripulación. Así, aun cuando los Estados miembros normalmente expiden las habilitaciones de tipo al aceptarlas en las licencias, las normas/especificaciones de instrucción para la habilitación de tipo no están armonizadas. Ni siquiera los procesos arriba señalados, que siguen la FSB, la OSD y la OEB, obtienen resultados plenamente coherentes.

1.3 Al valorar la repercusión sobre la seguridad operacional de los vuelos, la categoría y habilitaciones de las licencias del personal piloto son la referencia para garantizar que sean competentes para volar de forma segura, aunque es la habilitación de tipo en concreto la que atestigua la competencia de manera más directa. Sobre todo en el caso de aeronaves complejas, la instrucción basada en competencias ha de ser específica para cada tipo de aeronave, aun cuando las diferencias que hay entre Estados miembros para los requisitos y normas de la habilitación de tipo deberían ser motivo de preocupación.

1.4 Las licencias del personal de mantenimiento tienen problemas similares. Son pocos los países que han establecido, conjuntamente con la TCH, los requisitos para la anotación de las habilitaciones de tipo y las especificaciones de instrucción, como el proceso de la AESA de datos de idoneidad operativa – Datos del personal de mantenimiento (OSD – MCD) o el proceso de la Junta de Revisión del Mantenimiento (MRB) adoptado por la CAAC.

2. ANÁLISIS

2.1 Para atender a las cuestiones arriba señaladas es fundamental fortalecer el requisito de que las TCH sean la fuente normativa para la instrucción por tipo de aeronave (incluida la formación del personal piloto y del personal de mantenimiento), puesto que son las idóneas para ello y tienen la tarea de elaborar propuestas para las normas de instrucción sobre los tipos de aeronaves que crean, tal y como ocurre con las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA) del Anexo 8 y el *Manual de aeronavegabilidad* (Doc 9760).

2.2 Las propuestas de las TCH, una vez adoptadas por las administraciones nacionales de aviación civil tras el proceso de examen de la FSB, el OSD o la OEB, en tanto que normas y especificaciones de instrucción por tipo de aeronave para uso de los explotadores de aeronaves, podrían servir igualmente para solucionar la incoherencia de los resultados de los procesos adoptados por las administraciones de los distintos Estados.

2.3 Para fortalecer el requisito de que las TCH sean la fuente normativa para la instrucción por tipo de aeronave, es necesario que cada titular de certificados de tipo establezca un equipo de especialistas, determine sus responsabilidades y fije un proceso de cooperación con el personal de investigación y desarrollo. Este es igualmente un eslabón débil para numerosos TCH/fabricantes, con cambios de diseño frecuentes y su acumulación de efectos, especialmente sin nuevas variantes, que han causado un aumento de los riesgos a la seguridad operacional debido a la instrucción inadecuada. Se trata de un problema que no debería soslayarse.

2.4 Los documentos de política de la CAAC especifican los requisitos pertinentes, implementados ya por los TCH/fabricantes de aeronaves nacionales. En el caso de las aeronaves importadas se seguirá la misma fórmula, exigiendo especialmente a los TCH/fabricantes que establezcan sistemas de gestión adecuados.

3. **SUGERENCIA**

3.1 Solo si todos los Estados miembros refuerzan que las TCH sean las responsables de la fuente normativa para la instrucción por tipo de aeronave será posible presentar especificaciones mutuas y normalizadas de instrucción por tipo.

— FIN —