



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

DOCUMENTOS DE LAS AERONAVES EN FORMATO DIGITAL

(Nota presentada por los Emiratos Árabes Unidos)

RESUMEN

La aviación se encuentra muy rezagada en lo que respecta al uso de la tecnología de la que se dispone actualmente debido a los largos procesos de certificación. También impera una mentalidad que se aferra a las costumbres de siempre, a pesar de que los artículos del Convenio ofrecen cierto margen de maniobra.

Tras la introducción del maletín de vuelo electrónico (EFB) en las aeronaves, los documentos han pasado de tener una copia en papel a una copia digital. De este modo, se reduce el peso que se transporta en la aeronave y se protege el medioambiente. En el caso de algunos documentos, como los requeridos a las aeronaves, todavía no se aceptan de forma generalizada las copias en formato digital, a pesar de que muchos Estados han adoptado esta práctica. Por lo tanto, es necesario transportar ambas copias.

El éxito de la Enmienda 178, relativa al el transporte y la aceptación de la licencia electrónica de pilotos/pilotos, hace necesario que se abra una vía para implementar y aceptar en formato digital los documentos requeridos a toda aeronave.

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

- a) tomar nota de la información que aquí se presenta;
- b) alentar a la OACI a que informe a los Estados de que acepten los documentos requeridos a las aeronaves en formato digital; y
- c) alentar a la OACI a que elabore textos de orientación sobre el transporte y la aceptación de los documentos requeridos a las aeronaves.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota de estudio no tiene ninguna repercusión financiera.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Artículo 29 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago, Doc 7300) establece que las aeronaves que se empleen en la navegación aérea internacional deben llevar documentos como un certificado de matrícula, un certificado de aeronavegabilidad y licencias para la tripulación. Los Estados han reconocido universalmente y consideran como norma la necesidad de que estos documentos se lleven en formato impreso, ya sea como originales o como copias certificadas.

1.2 El maletín de vuelo electrónico (EFB) ha supuesto el paso de las copias físicas en papel de diversos documentos a las versiones electrónicas, lo cual conlleva ventajas importantes, como reducir el uso de papel y contribuir a la protección del medioambiente.

1.3 Muchos Estados han trasladado los documentos de las aeronaves al EFB, aunque la adopción en otros Estados es irregular. Debido a la poca uniformidad, es necesario mantener copias físicas a bordo.

2. ANÁLISIS

2.1 La Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) y la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos han publicado sendas directrices sobre el transporte, la verificación y la aprobación de los documentos de las aeronaves. Esto significa que esta práctica ya está ampliamente aceptada. Lo que aún falta es que la OACI adopte esta práctica para que todos los Estados puedan empezar a implementarla y lograr una aceptación amplia.

2.2 En un contexto de uso generalizado de la tecnología en las industrias, el sector de la aviación debería estar a la vanguardia de la adopción de tecnologías y los avances en la materia, ya sea estableciendo un repositorio para que las administraciones de aviación civil (CAA) incluyan sus datos o para que cada estado gestione los suyos propios con la particularidad de permitir que otros Estados accedan a ellos y los verifiquen.

2.3 En marzo de 2022, el Consejo de la OACI adoptó enmiendas a los Anexos relacionados con la seguridad operacional con el fin de, entre otras cosas, promover el reconocimiento de los documentos electrónicos, en especial las licencias de las tripulaciones de vuelo, y establecer un formato para la verificación de las licencias por parte de otros Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El establecimiento de un conjunto de directrices por parte de la OACI será un punto de partida ideal para alentar a los Estados a llevar y aceptar los documentos digitales.

3.2 La OACI debería proporcionar directrices a otras partes contratantes a fin de que se acepte el transporte y la verificación de los documentos digitales de las aeronaves, ya que de este modo se acelerará el proceso para una mayor armonización y aceptación entre los Gobiernos.